



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

Oslo 10. februar 2020

Statens vegvesen Vegdirektoratet

HØRINGSUTTALELSE – FARTSGRENSE PÅ MOTORVEIER OG STANDARDER PÅ VEIER MED TRAFIKKMENGDER MELLOM ÅDT 6 000 OG 20 000

Norsk forening mot støy (Støyforeningen) viser til høring av Statens vegvesens utredning om veistandarder og fartsgrenser på motorveier og vil benytte sin rett til å avgi en uttalelse.

Støyforeningen støtter Statens vegvesens faglige argumenter mot økt fartsgrense til 120 km/t på motorveier og mot å erstatte to-/trefeltsvei med smal firefeltsvei på strekninger med trafikkmengder mellom ÅDT 6000 og 12 000. Utredningene viser i all hovedsak at økt fart og bredere motorveier er både trafikkfarlig, mer støyende, naturødeleggende og ulønnsomt – og gir høyere klimagassutslipp.

Støyforeningen sier tydelig nei til at øvre fartsgrense på motorveiene økes. De forskjellige formene for økt miljøbelastning som følger høyere fart, tilsier at farten heller bør reduseres. Nederland skal av hensyn til miljøet i løpet av 2020 redusere øvre fartsgrense på motorveiene fra 130 til 100 km/t (unnatt kl. 19.00–06.00, der dagens fartsgrense videreføres).¹

Statens vegvesen anbefaler å beholde dagens bruk av to-/trefeltsvei for ÅDT 6000–12 000, men åpner for smal firefeltsvei der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, forutsatt godkjenning av «overordnet vegmyndighet». Støyforeningen oppfatter dette mer som et politisk enn et faglig synspunkt og ber heller om at bruken av to-/trefeltsvei med midtrekkverk utvides og erstatter firefeltsvei på strekninger med ÅDT mellom 12 000 og minst 15 000. Vedrørende «samfunnsøkonomisk lønnsomt» minnes vi at ved forrige NTP-fremleggelse, på en konferanse i regi TØI, kommenterte en svensk fagøkonom at han fant at ingen av veiprojektene i den aktuelle NTP'en var samfunnsøkonomisk lønnsomme etter svenske fagstandarder. Uten å bli motsagt. Vi oppfatter vegvesenets utredning som en høyst betimelig faglig vurdering av samfunnsøkonomiske hensyn i veibygging. Selv om støykostnader er utelatt.

En studie fra NTNU² samt Statens vegvesens utredning viser at to-/trefeltsvei gir god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000. NTNU-studien viser at to-/trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland. Statens vegvesen ville i 2015/2016 – ved revisjon av håndbok N100 *Veg- og gateutforming* – utvide bruken av to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000, som erstatning for firefeltsvei. Vi mener at dette fortsatt er en bærekraftig vurdering.

Fra forurensingsforskriften til T- 1442

Forskrift til forurensningsloven om begrensnings av forurensning, kapittel 5 om støy, stiller krav om støykartlegging av byområder med over 100.000 innbyggere og støykartlegging av regionale, nasjonale eller internasjonale veier med mer enn 3 millioner kjøretøy per år, det betyr en årsdøgntrafikk på

¹ Artikkel i The Guardian: *Dutch government cuts speed limit to 100km/h to reduce air pollution* (13. november 2019): <https://www.theguardian.com/world/2019/nov/13/dutch-government-cuts-speed-limit-to-100kmh-to-reduce-air-pollution>

² Arvid Aakre (2014): *Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg*, NTNU Trafikkteknisk senter

over 8220 kjøretøy. Det betyr at praktisk talt alle veistrekninger som er gjenstand for veivesenets utredning skal ha (skulle ha..?) vært støykartlagt. Støystatus for disse strekningene og antall støyberørte beboere er derfor i hovedsak kjent. Fartsgrenseøkning på 20 km/t gir økt støy på ca 1,5 dBA, og breddeutvidelser vil i tillegg føre til at støykilden kommer nærmere eksisterende boliger og dermed gi ytterligere støyøkning. Støyøkningen vil føre til at svært mange nye støyplagete vil ha berettigede krav om støytiltak i medhold av forurensingsforskriften, overfor veieier som er støyansvarlig.

Forurensingsforskriften utløser krav om støytiltak når støy inne i bolig overskrider 42 dBA i døgngjennomsnitt. Det innebærer at boligen kan ligge godt inne i rød støysone før krav om støytiltak utløses. Ved de veiutbyggingsstrategier som denne utredningen omfatter, vil de nye veiene måtte bygges etter støyretningslinje T-1442 til Plan- og bygningsloven. Veiene må da innfri støykrav om 55 LAden utenfor bolig. Og 30 dB inne i bolig. Det er 12 dB strengere støykrav enn forurensingsforskriften. (I praksis 15 dB fordi beregningsmetoden er forskjellig). Med firefelts motorvei og økt fartsgrense blir støykravene enda mer krevende - og kostbare.

Samferdselsdepartementet hadde i 2019 en bestilling til samferdselsetatene om en ny vurdering av samferdselens eksternkostnader mht. støy. Departementet mottok en rapport med reviderte beregninger i desember 2019. Siden Norge til nå har holdt seg med estimerte støykostnader som er en brøkdel av nivået for støykostnader som f.eks. Sveits og England benytter, har vi en tro på at den nye støykostnadsrapporten kan innebære en oppjustering av norsk planleggingspraksis mht. støykostnader.

Vi mener at det er en svakhet ved utredningen at den ikke bedre inkluderer støykostnader i sine beregninger. Vi mener at det er gunstig med en tydelige beskrivelse av støyen som miljøkostnad i samferdsel for å oppheve den usynliggjøring som lenge har preget samferdselspolitikken. I dag er det helsesektoren mer enn samferdselsetatene som tar regningen for støy- og luftforurensing. Men støyhensynet styrker ytterligere vegvesenets konklusjoner om fartsgrenser og satsing på 2/3 feltsvei.

Miljøkonsekvenser av fartsgrenser og veistandarder

Økt fart har blant annet følgende miljøkonsekvenser fra trafikken:

- Mer støy. Statens vegvesens utredning viser at fartsgrense fra 90 til 110 km/t øker støynivået tilsvarende som om trafikkmengden ville økte med 50 prosent
- Høyere drivstofforbruk og dermed økte CO₂-utslipp
- Høyere energiforbruk for elektrisk drevne kjøretøy, som igjen betyr større strømbehov og lavere rekkevidde, som kan øke behovet for større batterier med tilhørende energi- og miljøkonsekvenser eller redusere elbilenes attraktivitet
- Mer svevestøv fra friksjon mellom dekk og asfalt
- Mer utslipp av mikroplast, der bildekk er største utslippsskilde i Norge³
- Kortere reisetid for veitransport, som igjen slår ut i form av økt CO₂-utslipp og energibehov samt mer støy, svevestøv og mikroplast

Økt fart og økt trafikk gir videre betydelige konsekvenser for infrastrukturen og arealbruken som følge av infrastrukturbygging:

- Økte arealkonflikter, da økt fart gjør det vanskeligere å tilpasse veien i terrenget, noe som kan gå ut over blant annet naturverdier, friluftsområder og matjord

³ Hold Norge Rent: <https://holdnorge.no/2018/04/kilder-til-mikroplast/>

Miljødirektoratet: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/avfall/avfallstyper/mikroplast/>

- Økt arealbehov dersom økt trafikk krever større veibredde og/eller mer bruk av toplanskryss. Statens vegvesens utredning viser at smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei på dagstrekninger øker arealinngrep med 35 prosent
- Økte klimagassutslipp fra veibygging når dimensjoner og andelen bru/tunnel må økes
- Økte klimagassutslipp fra avskoging og nedbygging av myr når dimensjonene må økes og veien vanskeligere kan tilpasses terrenget

Økt kapasitet av å bygge firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei vil også være en trussel mot nullvekstmålet og kan svekke mulighetene for å innfri regjeringens mål om å overføre 30 prosent av godstransportene på vei over 300 km til sjø og bane.

Også for batterielektriske biler stiger energibehovet vesentlig når fartsnivået øker. Det er en erfaring alle elbilførere sitter med. En artikkel fra 2018 viser at forbruket til en Tesla kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t – og rundt 20 prosent høyere i 120 km/t enn i 110 km/t.⁴ Dette er ikke nødvendigvis representativt, men det gir en pekepinn. Økt energibehov gjør at økt fart kan redusere elbilenes attraktivitet og kreve økt ladeinfrastruktur, eventuelt større og dyrere batterier, med tilhørende ressursbehov og klimafotavtrykk globalt. Behovet for fornybar strøm, som har alternative anvendelser, øker også. I sum kan dette kan igjen undergrave arbeidet med å omstille transportsektoren i mer klimavennlig retning.

Miljødirektoratet la nylig, sammen med blant annet Statens vegvesen, fram Klimakur 2030.⁵ Utredningen peker på at avskoging og nedbygging av myr gir et betydelig bidrag til klimagassutslipp. Dette sammen med bevisstheten rundt klimagassutslipp fra maskiner og materialer som brukes ved veibygging, tilsier at infrastrukturens omfang og dimensjonering må få økende oppmerksomhet i klimaarbeidet. Tar vi utgangspunkt i at veibygging gir utslipp av klimagasser på 35 tonn per million kroner investert, som er et tall Statens vegvesen har operert med, vil bygging av smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei bety ekstra klimagassutslipp på mellom 5 og 21 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Videre vil Norges forpliktelser under konvensjonen for biologisk mangfold stille strenge krav til arealbruk og -inngrep. Det samme krever målet om å halvere nedbyggingstakten av matjord, et mål som vi for øvrig mener er for lite ambisiøst.

Samfunnsøkonomi og ressursbruk

Å bygge motorveier for 120 km/t samt smal firefeltsvei for 110 km/t framfor å bygge to-/trefeltsvei for 90 km/t er ifølge Statens vegvesens utredning ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Støyforeningen anser motorveisynspunktene til Nye Veier AS mer som politiske enn faglige. Uansett beregningsmetode vil vi understreke at økt fart gir flere drepte og hardt skadde, og det strider med flere miljømål, inklusiv nullvekstmålet. Det er ingen fasit på hvordan et liv eller miljøskade skal prises. I tillegg er det verdt å huske på at flere miljøforhold ikke er inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet fordi de ikke lar seg prissette.

Når det gjelder trafiksikkerhet, viser Statens vegvesen at to-/trefeltsveier med fartsgrense 90 km/t på dagstrekninger gir om lag 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn smal firefelts motorvei. Utredningen viser også at da Sverige økte farten på en del av eksisterende motorveinett fra 110 til 120 km/t, økte

⁴ Nettartikkelen *Tesla Model 3 = Most Efficient Electric Car On Highways*, av Maximilian Holland (2018): <https://cleantechnica.com/2018/08/19/tesla-model-3-is-the-most-efficient-electric-car-on-highways/>

⁵ Klimakur 2030: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf#page=519>



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

personskadeulykkene med om lag 10 prosent på disse strekningene. For oss er det åpenbart at dette strider med nullvisjonen.

Ifølge Statens vegvesens utredning vil ekstrakostnaden av å bygge ut riks- og fylkesveinettet til firefelts motorvei framfor to-/trefeltsvei med midtrekkverk være på mellom 150 og 600 milliarder kroner, for 2000 km vei. Dette er svært mye penger, som må dekkes av enten offentlige midler eller bompenger. Dette må ses i lys av signalene om at pengebruken i samferdselssektoren kan bli strammere framover, men også debatten om bompengeinnkreving og omfanget av dette.

Veisektoren har samtidig et stort etterslep av uløste oppgaver med å redusere støybelastning til omgivelsene. Støyforeningen finner det riktig at det heller brukes mer penger på å ruste opp eksisterende veinett, slik at vi får et veinett med redusert støy- og luftforurensing, og økt trafikkssikkerhet – over hele landet. I denne sammenhengen er økt fart på motorveier og mer bruk av firefeltsveier en dårlig idé.

med vennlig hilsen
Norsk forening mot støy

Ulf Winther (sign)
generalsekretær