



## Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlerenhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Yngvild Munch-Olsen /  
22073726

Vår referanse:  
22/62660-11

Deres referanse:

Vår dato:  
15.06.2022

## Svar på Supplerende tildelingsbrev nr. 3 – Oppdrag om vurdering av endringer i vegnormaler

Vi viser til bestilling fra 22.03.2022 om Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 3 – Oppdrag om vurdering av endringer i vegnormaler.

### 1. Om oppdraget

Statens vegvesen har fått i oppdrag å vurdere endringer i vegklassene for motorveg;

- Kostnadsreduksjon og en mer effektiv gjennomføring av veiporteføljen i NTP
- Reduserte klimagassutslipp og naturinngrep
- Økt fleksibilitet for utbygger og en bedre verktøykasse for prosjektene
- Færre drepte og hardt skadde

I tillegg skal det vurderes samfunnsøkonomiske konsekvenser av alternativene og måloppnåelse for NTP-målene.

Statens vegvesen og Nye veier AS skal gjennomgå prosjektene i NTP-porteføljen, og vurdere hvilke konsekvenser de foreslåtte endringene vil få for måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i det enkelte prosjekt. Statens vegvesen leverte en foreløpig vurdering 7.4.2022.

Samferdselsdepartementet ønsker også en sammenstilling av nylige og pågående normalendringer som kan bidra til måloppnåelse og effektiv gjennomføring av porteføljen i NTP 2022-2033.

### 2. Forslag til endringer i vegnormalene

Under følger Statens vegvesens forslag til endringer i vegnormalene på bakgrunn av bestillingen. Det vises også til vedlegg 1 for en mer utdypende gjennomgang og faglige begrunnelser.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

## 2.1 Bakgrunn

I dag følger det av vegnormalene at det skal planlegges for 4-felts motorveg dersom ÅDT (årsdøgntrafikk) overstiger 12 000 biler i dimensjoneringsåret. Det kan bygges smal 4-felts motorveg ned til 6000 i ÅDT dersom samfunnsøkonomiske analyser i det konkrete prosjektet viser at dette er fornuftig. Øvre grense for smal 4-felts motorveg er ÅDT 20 000.

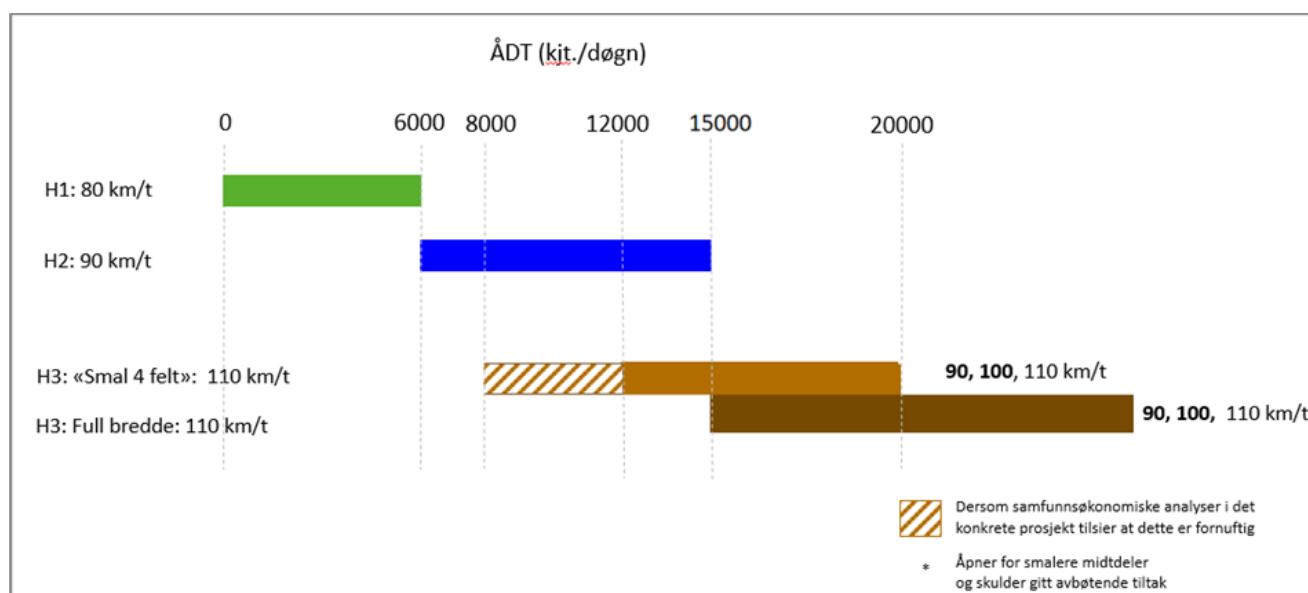
Departementet ønsker en vurdering av konsekvensene av å åpne opp for en større grad av fleksibilitet ved vurdering av standard i hvert enkelt vegprosjekt innenfor ÅDT-segmentet 12 000–20 000. De ber videre om at Statens vegvesen vurderer behovet for en egen standard som legger til rette for økt gjenbruk av eksisterende veg i større utbyggingsprosjekter.

Utredningen skal svare på tre hovedproblemstillinger:

1. Fremtidig innslagspunkt for firefelts motorveg
2. Hvorvidt det bør være fleksibilitet i standardvalg
3. Hvordan/hvorvidt økt gjenbruk av veg bør ivaretas i normalene

## 2.2 Anbefalte endringer

Med utgangspunkt i tidligere utredninger og nyeste vurderinger foreslår Statens vegvesen endringer i vegklasser for nasjonal hovedveg som vist i figur 1. Det har vært viktig å finne løsninger som gir et større handlingsrom, samtidig som man opprettholder forutsigbarheten og unngår standardsprang som blir vanskelig for trafikantene å oppfatte. Samtidig skal vi opprettholde dagens trafiksikkerhetsnivå.



Figur 1. Forslag til endringer i vegklassene H2 og H3 i de ulike ÅDT-områdene.

Økt bruk av H2 (2/3-felts veg) opptil 15 000 (idag 12 000)

Anbefalingene legger opp til økt fleksibilitet for utbygger når det gjelder standardvalg. Ved å utvide muligheten for bruk av H2 (to-/trefelts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt) til ÅDT 15 000 kan man velge å ta i bruk to-/trefelts veg på strekninger der man mener at denne standarden er tilstrekkelig. Særlig vil dette være aktuelt for prosjekter i nivået ÅDT 12 000 til 15 000. Dette vil gi større fleksibilitet, redusere arealbehovet og føre til reduserte kostnader.

To nye fartsnivå for H3 (motorveg) - 90 km/t og 100 km/t

I tillegg til endring i H2, foreslås det å introdusere to nye fartsnivå for H3 (4-feltsveg): 90 km/t og 100 km/t. Dette vil gi mulighet for utbygger for å bygge ny motorveg langs eksisterende veg. Redusert fart vil føre til at man ikke trenger like strenge krav til linjeføring, stoppsikt mm, som ved 110 km/t, noe som kan bidra til at man kan legge vegtraseer utenom sårbare områder og redusere arealinngrep.

Det fins dimensjoneringstabeller for 90 og 100 km/t, som har vært benyttet i dialog med prosjekter som har ønsket å benytte andre fartsgrenser enn 110 km/t. Disse vil være utgangspunkt for endelig fastsetting av dimensjoneringstabeller. Dette vil bli utredet som del av høringen.

Økt innslagspunkt for H3 (motorveg) til ÅDT 15 000

Sammen med heving av øvre ÅDT-grense til 2/3-feltsveg, økes også innslagspunktet for når motorveg H3 skal benyttes til ÅDT 15 000 og nedre grensen for H3 (smal 4-feltsveg) til 8000 ÅDT.

Fortsatt H3 (motorveg) med smal 4-felt opptil ÅDT 20 000

Samtidig som bruk av H2 blir utvidet og nye fartsgrenser på motorveg blir mulig, opprettholdes det mulighet til smal 4-feltsveg helt opptil 20 000 ÅDT.

### 3. Samfunnsøkonomiske vurderinger og betydning for NTP-målene

Departementet har i bestillingen bedt om at Statens vegvesen så langt som mulig gjør samfunnsøkonomiske analyser av de ulike alternativene, og viser utslag på NTP-målene. Det er særlig vist til klima og miljømålet, samt trafikksikkerhetseffekter i lys av nullvisjonen.

Anbefalingene som nå legges fram, er basert på eksisterende utredninger. Det har dessverre ikke vært grunnlagt for å gjennomføre samfunnsøkonomiske *analyser*, blant annet fordi ingen motorvegprosjekter i dag planlegges og beregnes for 90 og 100 km/t. Vi har imidlertid gjort samfunnsøkonomiske *vurderinger* av anbefalingene.

#### 3.1 Samfunnsøkonomiske vurderinger av anbefalingene

Statens vegvesen gjennomførte i 2019 en utredning av smal 4-felts veg og standarder på veger med ÅDT 6 000 - 20 000. Denne konkluderte med at:

- 2/3-felts veg (90 km/t) er gjennomgående mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn 4-felts veg (110 km/t) på prosjekter opp til ÅDT 12-15 000
- 2/3 felts veg har kapasitetsmessig god avvikling opp til ÅDT 15 000
- 2/3 felts veg og 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t har tilnærmet lik trafikksikkerhet - hovedsakelig på grunn av midtrekkverk som reduserer antall ulykker med ca. 70 %. Det gjør at innslagspunktet for firefelts veg i stor grad kan defineres ut fra kapasitets- og avviklingsforhold.
- Utredninger og empiri viser klart at ulykkesrisikoen øker med økende fart
- Verdi av økt fleksibilitet tas ut i det enkelte prosjekt.

#### 3.2 Betydning for NTP-målene av lavere fartsgrenser på motorveg

Fartsgrense og kjørefart er viktig for prissatte virkninger i de samfunnsøkonomiske beregningene av nye vegprosjekter. Først og fremst bidrar kjørefarten og *øknings* i denne til tidsbesparelser, som verdsettes høyt. På den andre siden, vil *reduert* fart som oftest gi lavere klimagassutslipp fra kjøretøyene. Dette vil ha effekt selv om en stadig større andel av kjøretøyene i årene framover vil være utslippsfrie.

Et mindre arealbehov, enten ved mykere linjeføring eller smalere korridorer vil bidra til lavere klimagassutslipp og mindre bruk av areal. Mindre arealinngrep er også positivt for naturmangfoldet. I tillegg påvirker mykere linjeføring behovet for dyre og materialkrevende konstruksjoner. Dersom lavere fart og mykere kurvatur gir mindre tunnel og bru og mer vei i daglinje, kan inngrepene likevel bli større.

Lavere kjørefart vil påvirke ulykkeskostnader i positiv retning for samfunnet, ettersom undersøkelser viser at alt annet likt, gir lavere fartsgrense færre antall personskadeulykker. Kjørekostnadene påvirkes også negativt av hastigheter over et visst nivå, da drivstoff og energiforbruk øker med økende luftmotstand.

Hvorvidt det er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke å bygge 4-felts motorveg med lavere fartsgrenser enn 110 km/t vil, ut fra en helhetsvurdering av både prissatte og ikke prissatte virkninger, uansett variere for hvert enkelt prosjekt. Det avhenger blant annet av om endret vegutforming og linjeføring gir redusert arealbeslag og investeringsbehov. Lokale forhold vil bety mye, og bør derfor vurderes i planprosessen.

#### 4. Konsekvenser for NTP-porteføljen

Porteføljen er definert som alle prosjekter som inngår i tabell 12.2 i Meld. St. 20 (2020 -2021) Nasjonal transportplan 2022 – 2033 pluss de seks prosjektene som er lagt til porteføljen etter behandling NTP i Stortinget.

Statens vegvesen leverte 7. april 2022 en foreløpig vurdering av konsekvenser for porteføljen dersom 4-feltsgrensen ble hevet til en årsdøgntrafikk på ÅDT 15 000. Kun prosjekter i porteføljen med planlagte 4-feltsstrekninger er vurdert, i alt 13 prosjekter. Vedlegg 2 gir oversikt over planstatus, trafikkprognose, standardvurderinger og fartsgrense for disse prosjektene.

ÅDT-grensen for 4-felt i vegnormalene tar utgangspunkt i beregnet trafikkmengde i *prognoseåret* som er 20 år etter forventet vegåpning. I vedlegget er ÅDT oppgitt med utgangspunkt i trafikkberegninger i prosjektene eller for 2050. Som grunnlag for standard velges et representativt gjennomsnitt for den aktuelle strekningen.

Alle prosjekter som Statens vegvesen vurderte som aktuelle å prioritere for NTP-perioden 2022 -2033 ble gjennomgått og optimalisert som en del av forarbeidene til NTP i 2019. Standard og omfang inngikk som en viktig del av optimaliseringen. Optimalisering i hver planfase er innført som krav.

I henhold til dagens vegnormal, skal det planlegges for 4-felt når trafikkprognosen er over 12 000 i ÅDT 20 år etter forventet vegåpning. Utenfor tettbygde strøk skal 4-felts riksveger planlegges for 110 km/t dersom ikke annet er besluttet.

Statens vegvesen tar utgangspunkt i normalen når standard og dimensjonerende fart velges. Det gjøres i tillegg vurderinger av samfunnsøkonomi der både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for de viktigste målene i Nasjonal transportplan inngår.

Av de 13 prosjektene med strekninger hvor det er planlagt 4-felt på hele eller deler av strekningen er det fem som er planlagt for fartsgrense 110 km/t. De øvrige er planlagt med lavere fartsgrense. Det skyldes for eksempel at det skal bygges lange undersjøiske tunneler, at topografi gjør at en veg dimensjonert for 110 km/t blir svært kostbart, eller at vegen planlegges i et byområde hvor 110 km/t ville gitt uheldige miljøvirkninger.

Ved gjennomgangen av porteføljen er det sett på om en eventuell endring av normalen betyr at prosjekter bør endres, dvs. om planlagte 110 km/t veger bør replanlegges med lavere fart og/eller som 2/3-feltsveger.

Statens vegvesen anbefaler ikke replanlegging eller store endringer i vedtatte planer for sin portefølje dersom vegnormalene endres som angitt i brevet. Det vil kunne være aktuelt med mindre endringer.

For prosjekter som er i kommunedelplanfasen som rv 19 i Moss, rv 36 Skjelsvik – Skyggestein og søndre del av Ålesund -Molde vil normalendringer tas inn i grunnlaget for planarbeidet.

Av de 5 prosjektene vi har planlagt med 110 km/t, har to prosjekter 110 km/t på deler av strekningen. Videre er det to prosjekter som vurderer lavere hastighet. Det er kun Ådland -Svegatjørn der vi fortsatt anbefaler 110 km/t på hele strekningen. For E39 Ådland -Svegatjørn (Hordfast) er det gitt føringer om planlegging av 110 km/t og 4-felt. Det er gjort en foreløpig vurdering av eventuelle innsparinger ved planlegging for redusert fart og 4- felt eller 2/3-felt på de deler av strekningen der det er mulig. Det vil bli gjort en grundigere vurdering som en del av arbeidet med den statlige reguleringsplanen. Den foreløpige vurderingen viser mulig innsparinger på 0,7 – 1,7 mrd. kr. Statens vegvesen vil gjøre en mer konkret vurdering av om en slik endring kan anbefales som en del av arbeidet med den statlige reguleringsplanen. I vurderingen vil eventuelle konsekvenser for trafiksikkerhet på grunn av standardsprang være svært viktig å få mer kunnskap om.

Prosjekter som kan få endringer er E134 Saggrenda-Elgsjø og E18 Retvedt -Vinterbro. For disse vil endringer kunne gi reduserte kostnader og inngrep, men også redusert trafikantnytte. Det vil gjøres beregninger for å se hvordan netto nytte påvirkes og nye anslag med hensyn til kostnader som del av planarbeidet.

## 5. Pågående utvikling av vegnormalene

Statens vegvesen er bedt om å beskrive pågående forbedringsarbeid og gjennomførte endringer de siste årene som gir virkning for blant annet effektivitet i utbyggingen og klimamålene. Siden 2021 har normalene blitt digitalisert, og dette har medført en positiv forenkling for brukerne. Kravene har blitt tydeligere og færre.

Statens vegvesen har gjennom målrettet arbeid styrket dialogen med bransjeaktørene. I tillegg til etatens eget utredningsarbeid har dette gitt verdifull innsikt i arbeidet med å videreutvikle normalene slik at de tydeligere støtter opp under de fem transportpolitiske målene.

Det vises til tabell med oversikt over pågående og nylig gjennomførte endringer i vegnormalene i vedlegg 3.

## 6. Arbeid med langsiktig utvikling av vegnormalene

Statens vegvesen har som del av oppdraget blitt bedt om å gjøre vurderinger av andre forhold ved veinormalene som kan bidra til måloppnåelse og effektiv gjennomføring av porteføljen i NTP 2022-2033.

Det er en rekke drivere som peker på at det kan være behov for å gjøre endringer i vegnormalene og hvordan disse påvirker måloppnåelse og effektiv gjennomføring av NTP-porteføljen. Her kan nevnes ny organisering av etaten og vegsektoren, endringer i aktørbildet, innspill fra bransje og digitalisering av vegnormalene som grunnlag for maskinlesbart regelverk.

Statens vegvesen har gjennom de siste månedene gjennomført en målrettet dialog med ulike aktører i sektoren og fått god innsikt i hva sentrale regelverksinteressenter som bransjeorganisasjoner, store entreprenører, byggherrer og rådgivere, mener om behov for større endringer i regelverket for planlegging og bygging av veg. Argumenter som mer fleksibilitet, større rom for innovasjon, et ønske om stor grad av forutsigbarhet, mer fokus på klima, bærekraft og sirkulærøkonomi, et godt grunnlag for gode risikovurderinger og system for risikoavlastning, er trukket frem. Dialogen har vært verdifull og kontakten med aktørene skal videreføres i forskjellige former.

Regelverket og vegnormalene skal være et effektivt og fremtidsrettet verktøy for å oppnå samfunnets overordnede transportpolitiske mål. For å sikre dette er det behov for en videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget og en forbedring av hvordan lover, forskrifter og normaler samvirker. Statens vegvesen skal gjøre endringer innenfor eget ansvarsområde og gi departementet et faglig begrunnet innspill til endringer i lover og forskrifter.

## Vedlegg

Vedlegg 1: Oppdrag om vurdering av endringer i vegnormalen N100

Vedlegg 2: Notat om vegnormalendringer og Statens vegvesen portefølje

Vedlegg 3: Tabell med oversikt over pågående og nylig gjennomførte endringer i vegnormalene

Med hilsen

Ove Myrvåg  
Direktør

Marit Brandtsegg  
Direktør

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*