



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 Oslo
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 16/142136-186

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 10. februar 2020

Høringsvar – Fartsgrense på motorveger og standarder på veger med trafikkmengder mellom ÅDT 6 000 – 20 000.

Det vises til brev datert 15. november 2019.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) representerer om lag 3 200 medlemsbedrifter med over 23 000 ansatte. NLF har som ett av sine sentrale strategiske mål «Trafikksikre og effektive veier». Vi mener at god standard på bygging, drift og vedlikehold er grunnlaget for forutsigbar framkommelighet og sikker transport. Veien er arbeidsplassen for våre sjåførere, og den viktigste faktoren for helse, miljø og sikkerhet. For å nå 0-visjonen må veiene være trygge. Veienes standard er viktig for næringens evne til å produsere konkurransedyktig transport for oppdragsgiverne, og for at dette skal gjøres på en tryggest mulig måte for transportørene og øvrige trafikanter.

Utredningene

Med høringen følger det to utredninger. En om høyere fartsgrense på motorveier, og en om standard på veier med ÅDT 6 000-12 000 (2/3-felt eller smal 4-felt) og med ÅDT 12 000-20 000 (smal eller normert 4-felt).

Rapportene presenterer samfunnsøkonomiske beregninger som viser at dimensjonering for fartsgrense 120 km/t på 460 km nye motorveier har en negativ netto nytte på 3,4 mrd. kr sammenlignet med fartsgrense på 110 km/t, og for 110 km eksisterende motorveier er nettonytten positiv på 0,4 mrd. kr.

For de prosjektene det er beregnet nettonytte av 2/3-felt eller smal 4-felt viser beregningene at 4-felt vei med 110 km/t vil ha lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn en 2/3-felt vei med 90 km/t. Den samfunnsøkonomiske nytten av smal 4-felt vei eller normert 4-felt vei er omtrent lik, men negativ. Lavere investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnader med smal vei oppveies av økte ulykkeskostnader sammenlignet med normert vei.

Måloppnåelse?

Rapporten om utredning av 120 km/t som fartsgrense på motorvei har også en nyttig oppsummering med hensyn til oppnåelse av sentrale mål i NTP. Disse er mål på framkommelighet, transportsikkerhet og klima og miljø.

Framkommelighet: gevinst i form av kortere reisetid vil i liten grad oppnås for tunge kjøretøy. Dette skyldes at tunge kjøretøy har lavere tillatt hastighet enn de laveste alternativene for hastighet på de aktuelle veiene. For øvrige trafikanter, som lovlig kan dra nytte av hastighetsøkningen, vil økt tillatt hastighet bidra til måloppnåelse.

Det er verd å merke seg rapportens andre avsnitt side 22: «Når det gjelder måloppnåelse for framkommelighet skal man ellers merke seg at for å utløse denne gevinsten for de nye vegene som skal bygges i framtiden, så må det gjøres investeringer på omtrent 5,2 milliarder kroner. Det er Statens vegvesen sin vurdering at dersom disse pengene i stedet blir brukt på å realisere prosjekter der vegstandarder blir hevet eller som korter inn veglengde, kan man få en større gevinst for framkommelighet enn det hevingen av fartsgrensen på motorveiene vil gi.»

NLF er enig i disse vurderingene, og kommer tilbake til dette senere i brevet.

Trafikksikkerhet: rapporten dokumenterer at «økte fartsgrenser uten avbøtende tiltak vil medføre flere alvorlige trafikkulykker». Videre sier rapporten at «Økte utbyggingskostnader pr løpemeter veg vil gi en saktere utbyggingstakt. Dette kan indirekte gi dårligere sikkerhet, fordi det vil ta lengre tid å bygge ut veinettet med ønsket sikkerhetsnivå. Konsekvensen av dette er at man vil få flere drepte og hardt skadde i trafikken på veier, fordi det ikke har vært mulig å finansiere heving av sikkerhetsnivået». Ifølge Statens vegvesen støtter tiltaket (økte fartsgrenser) ikke opp om NTP sitt mål for transportsikkerhet.

NLF savner en drøfting av mulige avbøtende tiltak for å opprettholde trafikksikkerheten i alternativene med økte fartsgrenser.

Klima og miljø: Økte hastigheter vil gi økte klimagassutslipp, og større omfang av broer og tunneler vil medføre økte klimagassutslipp i utbyggingsfasen. I tillegg øker omfanget av støypagede personer noe, og strengere krav til geometrisk utforming kan gi større tap av naturmangfold.

Konklusjonen er at fartsgrense 120 km/t vil virke mot målene for klima og miljø.

NLF er enig i disse vurderingene.

Alternativ bruk av knappe ressurser

Rapportene tar opp alternativ bruk av de investerte midlene. Dette er etter NLF sin mening svært relevant og viktig å drøfte. Motorveiene som tiltakene er aktuelle for, har allerede en svært høy standard både mht framkommelighet og trafikksikkerhet, sammenlignet med øvrige riksveier, men aller mest sammenlignet med store deler av fylkesveinettet. Utredningen viser at det er ingen, eller negativ effekt også for tungtransporten ved å øke hastigheten ytterligere. Derimot er det sannsynligvis betydelig høyere samfunnsøkonomisk nytte, og nytte for tungtransporten og annen næringstransport, av heller å bruke investeringene til å utbedre eksisterende veier (for eksempel dekkelegging, gul midtstripe og punktutbedringer), og å bygge nye veier på strekninger som har betydelig dårligere standard både med hensyn til

framkommelighet, effektivitet og trafiksikkerhet. Disse finnes det jo mange av, på riksveiene, men ikke minst på fylkesveiene.

Rapportene drøfter ikke finansieringen av ytterligere standardheving på høystandardveiene. Det er høyst sannsynlig at standardhevingen på de aktuelle veiene helt eller delvis blir finansiert med bompenger, uavhengig om byggherren/veieieren er Statens vegvesen, Nye Veier eller fylkeskommunene. Kostnadene i prosjektene øker som følge av økt hastighet, og sannsynligheten er stor for at tungtransporten, og dermed næringslivet, må være med og betale for dette gjennom økte bompengesatser – selv om den ikke får noe ekstra nytte av kostnadsøkningen. Dessuten vil bompengefinansiering normalt redusere ytterligere den samfunnsøkonomiske nytten av tiltakene.

De konkrete spørsmålene

Høringen ber om innspill på 5 konkrete punkter. NLF sine synspunkt på disse er:

1. Bredde på tverrprofil på smal 4-felts veg: *20 m er ønsket.*
2. Fartsgrense 90 eller 100 km/t på 2/3-feltsveger: *90 km/t er ønsket.*
3. Fartsgrense 110 eller 120 km/t på motorveger: *110 km/t er ønsket.*
4. Standard på veger med ÅDT 6 000 – 12 000: 2/3-felts veg eller smal 4-felts veg og hvorvidt det bør åpnes for begge standarder: *Smal 4-felt er ønsket, med mulighet for fleksibilitet hvor terreng/grunnforhold er utfordrende.*
5. Standard på veger med ÅDT 12 000 – 20 000: smal 4-felts veg eller normert 4-felts veg med bredde 23 m og hvorvidt det bør åpnes for begge standarder: *Smal 4-felt er ønsket, med mulighet for normert 4-felt for ÅDT>15.000.*

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk