



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2734-

9. desember 2021

Spørsmål nr 540 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål:

"Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til samferdselsministeren:

I dagens veinormal er terskelen for firefelts motorvei 12000 ÅDT. Kan statsråden gi en liste over strekninger som vil vurderes bygget som 2/3-feltsvei dersom denne terskelen økes til 13000, 14000, 15000, 16000 og 20000 ÅDT?"

Svar:

Jeg vil vise til porteføljen over prioriterte vegprosjekter i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033. Tabell 12.1 viser prosjekter igangsatt før 2022, og tabell 12.2 viser prosjekter som startes opp i første 6-årsperiode.

Nedenfor følger en oversikt over vegprosjekter som er planlagt for 4-feltsveg og forventet årsdøgntrafikk (ÅDT) ca. 20 år etter åpning eller prognostisert ÅDT i 2050. I tillegg gis det en kortfattet vurdering av Statens vegvesen om standardvalg for hvert prosjekt. Oversikten tar utgangspunkt i tabell 12.2 i stortingsmeldingen.

Nye veger planlegges for beregnet trafikkmengde 20 år etter forventet vegåpning. Generelt vil en 2/3-feltsveg kunne ha utfordringer med trafikkavvikling ved 15-16000 i ÅDT, litt avhengig av antall kryss, omfang av forbikjøringsfelt og lengden på disse m.m. Dersom man velger å bygge 2/3-feltsveg der trafikkprognosen 20 år etter forventet åpningsår forventes å bli mye høyere enn 15-16000 ÅDT, vil man bygge en veg som relativt raskt vil kunne få kapasitetsproblemer. Det kan gi behov for ombygging og kapasitetsutvidelser. Innslagspunkt for firefelts veg i vegnormalen var 12000 ÅDT da prosjektene under ble planlagt. Det er nå

åpnet for å kunne velge smal firefelt fra 6000 ÅDT, etter gitte kriterier, og uten å søke Vegdirektoratet.

De fleste prosjekter i oversikten har ÅDT over 12.000 i prognoseåret/2050, og overskrider innslagspunkt for 4-feltsveg i vegnormalen da de ble planlagt.

ÅDT varierer på riksvegnett, den er for eksempel høyere i bynære områder. Det trafikkallet(ÅDT) som oppgis under for en strekning er derfor et representativt gjennomsnitt. ÅDT inn mot Ålesund er for eksempel høyere enn det tallet som er oppgitt for Møreaksen.

Korridor	Fylke	Tiltak	Forventet ÅDT 20 år etter åpning eller i 2050 (*)	Vurdering
1	Viken	Rv. 22 Glommakryssing	27 000	Forlenger eksisterende 4-feltsveg i Lillestrøm østover.
2	Viken	E18 Retvet–Vinterbro	24 000	4-felt på tilstøtende vegnett i begge ender.
3	Rogaland	E39 Ålgård–Hove	17 000	Byprosjekt. 4-felt på tilstøtende vegnett.
3	Viken	E134 Dagslett–E18	31 700 (*)	Dette er ÅDT for Vikeralternativet. Det utredes flere.
3	Agder	E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	69 700 (*)	Har fått anleggsstart i 2022 jf. Prop. 1S (2021-2022).
3	Viken	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	21 000	Krav om to-løpstunnel i henhold til EU-krav.
4	Møre og Romsdal	E39 Ålesund–Molde	8 300 (*)	Strekningen er på total 52 km. 20 km planlegges som 4-felt og 32 km som 2/3 felt. På E39 mellom Ålesund og Molde ble det i NTP 2018-2029 lagt til grunn firefeltsvei med fartsgrense 110 km/t.

				Statens vegvesen har i ettertid vurdert en redusert standard med 2/3-feltsvei med 90 km/t. 4 felt på fjordkryssingene pga. behov for en viss bredde på brua for å få den stiv nok og krav i tunnelsikkerhetsforskriften om to løp pga den undersjøiske tunnelens lengde.
4	Vestland	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	13 000 (*)	Over innslagspunktet til 4-feltsveg. Brua må være bred for å være stiv nok.
5	Viken, Vestfold og Telemark	E134 Saggrenda–Elgsjø	10 300 (*)	Planlagt for smal 4-felt, men vurderer 2/3-felt. Forslag til styringsmål er sendt SD.
5	Vestfold og Telemark	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	29 000 (*)	Byprosjekt som skal bidra til å overføre trafikk fra lokalvegnett til riksveg.
5	Vestland	Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle (gitt fellesprosjekt)	11 000 (*)	Tallet viser gjennomsnittlig ÅDT på den totale strekningen på 27,3 km. Det planlegges for 4-felts veg på 9 km av strekningen. Dette skyldes at ÅDT-prognose mellom Arna og Trengereid er 19 500) og over innslagspunktet for 4-feltsveg.
6	Møre og Romsdal	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	31 000 (*)	Har fått anleggsstart i 2022 jf. Prop. 1S.
8	Troms og Finnmark	E8 Flyplasstunnelen	12 000 (*)	På innslagspunktet til 4-felt og krav i tunnelsikkerhetsforskriften Byprosjekt som skal bidra til å overføre trafikk fra lokalvegnett til riksveg.

Når Statens vegvesen vurderer vegstandard er det flere forhold enn vegnormalkravene og ÅDT-grensen på 12.000 som vurderes. For eksempel er det aktuelt å se på:

- Vegens funksjon i transportsystemet inkludert tilstøtende veger og for eksempel ønske om enhetlig standard over lengre strekninger bl.a. pga. trafikksikkerhet
- Dagens tilstand på vegen
- Krav i tunnelsikkerhetsforskriften
- Samfunnsikkerhet og -beredskap
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og konsekvenser av veg i dagen mht. ikke-prissatte konsekvenser (natur, kulturminner, nærmiljø, landbruk, mv)
- Ekstra kostnader ved etappevis utbygging, dvs. utvidelse av vegstandard på et seinere tidspunkt

Nedenfor følger også en oversikt over strekninger i Nye Veier AS sin portefølje hvor det vil være aktuelt å utrede valg av veistandard. Redegjørelsen avgrenses til strekninger hvor det i dag ikke foregår kontrahering/ utbyggingsaktivitet. I redegjørelsen er det heller ikke sett hen til de nye strekningene Nye Veier AS har overtatt som oppfølging av Nasjonal transportplan 2022-2033. Selskapet har ikke kommet langt nok i planleggingen av disse strekningene til å kunne si noe nærmere om standardvalg på disse nå.

E16 Kløfta-Kongsvinger

Utbygging av ny hovedvei mellom Kløfta og Kongsvinger er et regionalt viktig prosjekt. Målet er en sterkere bo- og arbeidsmarkedsregion hvor ny E16 er viktig for å oppnå positiv utvikling i de berørte kommunene. Dagens vei vil uten tiltak ha en framtidig trafikkmengde på opp mot 23000. Ulike korridorer for ny hovedvei skal nå på høring. Ulike korridorer vil ha noe ulik trafikkmengde, men felles for korridorene er at trafikkmengden vil være opp mot, eller over 20000. Denne veien vil derfor planlegges for firefeltsvei uavhengig av innslagspunkt for firefelts motorvei.

E18 Grimstad-Arendal og Tvedestrand-Bamble

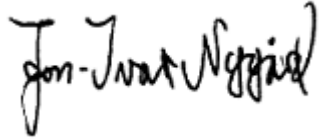
Utbygging av strekningen mellom Grimstad og Arendal har i 2050 beregnet trafikkmengde som overstiger 20000 kjøretøy. I dag er det 2/3-feltsvei på strekningen. Strekningen vil bli planlagt utbygd som firefeltsvei uavhengig av innslagspunkt for firefeltsvei. For strekningen mellom Tvedestrand og Bamble planlegges det også utbygd firefeltsvei. Denne strekningen har beregnet trafikkmengde på 15000 til 18000. For denne strekningen gjøres det nå utredninger for å klarlegge om økt gjenbruk av eksisterende vei er mulig og hensiktsmessig.

E39 mellom Lyngdal og Bjerkreim

Deler av E39-utbyggingen mellom Lyngdal og Bjerkreim kommuner vil kunne bli påvirket av en endring i veinormalenes innslagspunkt for firefeltsvei. For denne strekningen er antall kjørefelt for en stor del bestemt av tunnelsikkerhetsforskriften. Tunnelforskriften krever 2 tunnellop (4 felt), for tunneler over ÅDT 12000. På denne strekning er det svært mange tunneler slik at store deler av strekningen ville uansett måtte bygges med 4 felt. I et nytte-kost-perspektiv vil prosjektet videre tape vesentlig mer nytte (på grunn av lavere hastighet

ved 2/3-felts veier) enn hva en sparer i kostnader ved å redusere standarden på delstrekningene mellom tunnelene.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Nye Veier AS

Statens vegvesen