



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/131-

Dato
30. januar 2024

Dok 8:69 S (2023-2024) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati, om å oppheve godkjenning av endret veinormal

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati om å **oppheve godkjenning av endret veinormal**. Forslaget ble sendt til Samferdselsdepartementet 16. januar 2024.

Innledningsvis vil jeg vise til Stortingets vedtak som ble gjort gjennom behandlingen av Meld. St. 1 (2022-2022) Nasjonalbudsjettet 2022, jf. Innst. 2 S (2021-2022). Stortinget ba her regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 å komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Det ble samtidig presisert at gjennomgangen også skulle vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier.

På denne bakgrunn ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å gjennomgå ulike temaer innenfor veinormalene og vurdere mulige endringer.

I 2022 redegjorde Statens vegvesen for enkelte forslag om endringer i normalene, herunder økt innslagspunkt for firefelts motorveier og muligheten for å bygge motorveier med fartsgrense 90 km/t og 100 km/t. Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen om å sende forslagene på høring.

Etter at høringen var gjennomført sendte Statens Vegvesen i mai 2023 sine endelige forslag til Samferdselsdepartementet om endringer i veinormalene.

Dette var noen av de viktigste temaene i Statens vegvesens forslag til endringer:

- Veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei med midtdeler og forbikjøringsfelt), dvs. dagens standard/dimensjonering for veier med årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) 6 000-12 000 biler,

endres slik at den kan benyttes opp til ÅDT 15 000. ÅDT-intervallet for veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei) fastsettes dermed til 6 000-15 000.

- På veier med ÅDT 12 000-15 000 biler endres ikke innslagspunktet for veinormalklasse H3 (firefeltsvei) fra dagens 12 000. Det skal tydeliggjøres i veinormalene at trafikkfordelingen vurderes grundig ved oppstart av det enkelte prosjektet, med sikte på å avklare om veien bør bygges som H2- eller H3-veg.
- Nedre grense for smal firefelts vei (smal veinormalklasse H3) heves fra ÅDT 6 000 til 8 000.
- Det innføres nye hastighetsklasser 90 km/t og 100 km/t for veinormalklasse H3, dvs. at nye motorveier kan bygges med disse fartsgrensene.

Etter en grundig gjennomgang av forslagene og høringsinnspillene godkjente Samferdselsdepartementet forslagene i september 2023.

I vurderingen ble det blant annet lagt vekt på innspillene gjennom den offentlige høringen, der mange av høringsuttalelsene var positive til forslagene.

Departementet vurderte det som et riktig grep å åpne for å bygge to/trefeltsveier (H2) opp til ÅDT 15 000, mot tidligere grense som var ÅDT 12 000. Endringen vil altså innebære at det kan bygges to/trefeltsvei på strekninger hvor det tidligere var krav til firefeltsvei. I vurderingen ble det lagt stor vekt på at endringene kan føre til reduserte kostnader og mindre utslipp av klimagasser og arealbruk. Departementet støttet samtidig Statens vegvesens vurderinger om at det fortsatt må være mulig å bygge firefeltsveier på strekninger med ÅDT over 12 000, der dette etter konkrete vurderinger i planleggingsfasen anses fornuftig. Eksempler på slike strekninger kan være områder med høy variasjon i trafikkfordelingen over tid, blant annet strekninger med mye utfartstrafikk og høy tungbilandel.

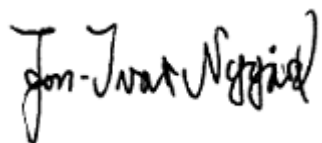
Departementet vurderte også at det ville være et viktig grep å åpne for å bygge nye motorveier (H3) med fartsgrensene 90 km/t og 100 km/t. Endringene vil gi bedre muligheter til gjenbruk av eksisterende veier, for eksempel for utbyggingsprosjekter hvor formålet er utvidelse til fire felt. I tillegg vil dette kunne gi mer fleksibilitet ved plassering av veien i landskapet og dermed kunne redusere klimagassutslipp og ulempene knyttet til arealinngreip. Særlig Nye Veier AS har vært opptatt av å få gjennomført en slik endring i veinormalene.

Jeg vil for øvrig avvise at vi med endringene legger opp til å bygge nye veier som må bygges på nytt etter kort tid på grunn av underdimensjonering. Det er fortsatt trafikkprognosene 20 år etter åpningsåret som skal legges til grunn for valg av standard og dimensjonering av det aktuelle veiprojektet.

Som det fremgår av redegjørelsen over, bygger endringene som Samferdselsdepartementet har godkjent på anbefalinger fra fagmyndigheter og uttalelser fra flere interessenter i høringen. Endringene er også i tråd med tidligere føringer fra Stortinget. Jeg er trygg på at det var riktig å gjennomføre endringene.

Det er ikke aktuelt for Samferdselsdepartementet i dag å reversere endringene av veinormalene som ble godkjent i september 2023.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård