

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Thoralf Eikeland
22/ 215379

Sandvika, 31.01.2023

Høring- Forslag til endring N 100. Dimensjoneringklassene H2 og H3

Innledning

Med samtykke fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet forslag til endringer i vegnormal N100 Veg- og gateutforming på høring.

De hovedgrepene som foreslås i høringen er som følger:

Det foreslås å endre ÅDT-intervallet for når dimensjoneringsklasse H2 kan bygges. ÅDT-intervallet for dimensjoneringsklasse H2, tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, blir da 6 000 – 15 000 ÅDT (dagens intervall er 6 000 -12 000)

Det foreslås å justere innslagspunktet for når man skal bygge H3, slik at dimensjoneringsklasse H3 benyttes for ÅDT > 15 000. Dette er en endring fra dagens innslagspunkt som er 12 000. Dersom samfunnsøkonomiske analyser viser at det er fornuftig kan dimensjoneringsklassen også benyttes for ÅDT 8 000 – 15 000. Dette er en endring fra dagens normal som har 6 000 som nedre grense.

Det foreslås å innføre to nye dimensjonerende fartsgrenser for dimensjoneringsklasse H3. De tillatte dimensjonerende fartsgrensene for dimensjoneringsklasse H3—firefelts veg - blir da 110, 100 og 90 km/t (dagens dimensjonerende fartsgrense er 110 km/t).

Kommentarer

Norges Trafikkskoleforbund stiller seg positive til at det legges til rette for økt bruk av eksisterende vei via to nye dimensjonerende fartsgrenser. Videre ser vi absolutt nytten av reduksjon i fartsgrensen som et avbøtende tiltak der hvor veiskulder reduseres i bredde, og mener at den reduserte tidsgevinsten dette medfører for de som reiser med lette kjøretøy, er så liten at det ikke kan måles opp mot den reduserte risikoen samme fartsreduksjon fører til. Lavere fartsgrenser har også en positiv effekt på lokalt utslipp, kostnader ved utbygging, folks helse og produksjon av støv og støy.

Vi vil allikevel påpeke på generelt grunnlag at det å eventuelt redusere bredden på veiskulder er et skritt tilbake i trafikksikkerhetsarbeidet, særlig når det blir hevdet at en generell økning i veiskulderbredde vil kunne medføre inntil 10 prosent reduksjon i antall ulykker. Krav til bredde på veiskulder i dimensjoneringsklasse H2 og H3 bør vel alltid være minimum en bilbredde. Dette både for muligheter til unnamanøver og eventuelt full driftsstans.

For å ivareta trafikksikkerheten ser vi positivt på bruken av midtdeler og dedikerte forbikjøringsstrekninger som avbøtende tiltak ved en økning i ÅDT på 3000 kjøretøy vedrørende innslagspunktet for bygging av H2 og H3 veier. Vi vil allikevel påpeke utfordringene stillestående kø på hovedveinettet i områder med høy befolkningstetthet vil kunne skape, særlig for utrykningskjøretøy. Muligheten disse har for å komme raskt frem til et eventuelt ulykkessted, vil kunne bli ytterligere begrenset med smalere vegbredde og midtdeler samtidig med en økning i ÅDT som foreslått. Viser her til danskenes løsning med bredere skulder inn mot midtdeler der hvor det ikke er dedikert forbikjøringsfelt. Dette vil kunne lette utrykningskjøring vesentlig.

I tillegg til utfordringene nevnt over, vedrørende handlingsrommet til utrykningskjøretøy vil vi i tillegg bemerke at diskusjonen rundt tungtransportens utfordringer og hvilke muligheter som finnes i havarilommer ikke er vesentlig diskutert. Hvilke krav stilles til utforming og avstand imellom de enkelte? Landtransporten er en betydelig brukergruppe av disse veiene.

Det ønskes en særlig tilbakemelding på om minimumskravet til antall forbikjøringsfelter per 10 kilometer bør økes der det blir åpnet for høyere ÅDT. All den tid en slik økning vil kunne føre til større trafikk tetthet og en vanskeliggjøring av fremkommeligheten til blant annet utrykningskjøretøy, så er vel svaret ja. Hvis man i tillegg øker bredden på veiskulder inn mot midtdeler der det ikke er et dedikert forbikjøringsfelt, vil dette også kunne bidra til et større handlingsrom. Ytterligere muligheter til forbikjøring kan skapes gjennom å øke minstekravet til lengden på forbikjøringsfeltene. 800 meter vil ved liten trafikk være tilstrekkelig, men ved stor trafikk tetthet vil dette kunne medføre at noen må «skynde» seg for å rekke å komme forbi. Den prosentvise muligheten bør være større. Ikke nødvendigvis på linje med Sveriges 40 prosent, men mer enn 8 og 16 prosent.

Videre ønskes det en særlig tilbakemelding på hvorvidt forslaget til innslagspunkt for H2/ H3 er fornuftig.

Norges Trafikkskoleforbund mener at nytt innslagspunkt kan være positivt for å ivareta fleksibiliteten i standardvalgene knyttet til ÅDT, slik at det blant annet blir mulig å velge lavere fartsgrense enn 110 km/ t på slike veier. Effekten dette vil kunne ha på miljø og redusert inngripen i eksisterende areal vil være en positiv bonus.

I høringsdokumentet bes det også om særlig tilbakemelding på hvorvidt minste kryssavstand bør vurderes på nytt der det bygges H3 med lavere fartsgrenser.

Vi i Norges Trafikkskoleforbund tenker at minste kryssavstand bør bestå for å opprettholde trafikantenes mulighet til å etterleve fartsgrensen, da det ofte er slik som det står i høringen at kortere distanser med redusert hastighet ikke nødvendigvis etterleves.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund er enig i at det innføres to nye dimensjonerende fartsgrenser. Lavere hastighet skaper større handlingsrom, mindre forurensning, mindre svevestøv, lavere støy og ikke minst reduserte sjanser for ulykker med dødelig utfall. Krav til gjennomføring av avbøtende tiltak, dokumentasjon om og effekten av slike tiltak, ser vi svært positivt på. Når det gjelder bredde på veiskulder er vi enig i at kravet per i dag opprettholdes. Det bør være, slik vi ser det, god plass til både unnamanøver og full driftstans samt muligheter for personell til å komme seg trygt ut av kjøretøyet. Ved fartsgrense 90 og 100 km/ t bør man legge til rette for like stor grad av sikkerhet ved valg av bredde på veiskulder.

Mer fleksibilitet, mer klimavennlige løsninger og reduserte kostnader, hva med trafiksikkerheten? Det er underlig, og litt trist, at diskusjonen i dokumentet i all hovedsak først tar for seg utfordringer som fremkommelighet, lavere utbyggingskostnader, klimavennlighet og større fleksibilitet for utbygger når det gjelder standardvalg. På denne måten distanserer dokumentet seg fra diskusjonen om hva som er det viktigste kriteriet ved å bygge vei, nemlig trafiksikkerheten til de reisende. Referert til hva drepte og hardt skadde koster for samfunnet i rene penger og for ikke å snakke om personlige tragedier.

Vennlig hilsen

Øyvind Årbogen
Seniorrådgiver Opplæring