Ny politikk og 0+ som alternativ

Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet, 2. februar 2022



E39, Mandalskrysset
Foto: Espen Mills

Dagens politikk står i sterk kontrast til faglige anbefalinger – god og trafikksikker vei ikke bra nok

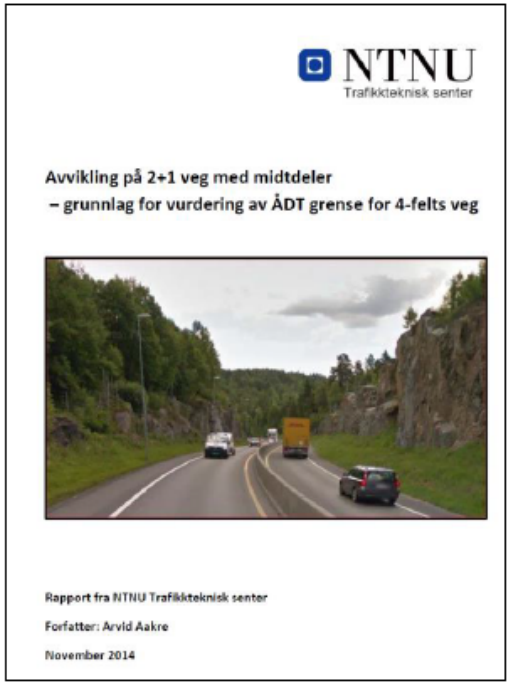


E6 Ranheim–Værnes, som i dag har 2/3 felt, men bygges ut til 4 felt for 110 km/t, dels i ny trase

Nye dimensjoneringsklasser i del C Veger

Innslagspunkt for 4-felts veg

- Ønsker å øke innslagspunktet for 4- felts veg fra ÅDT 12 000 til 15 000
  - Uproblematisk å avvikle 1 000 kjt/t i én retning på en 2-felts veg
  - Normalt vil det da avvikles 500 kjt/t i motsatt retning, dvs 1 500 kjt/t for begge retninger
  - 1 500 kjt/t i dimensjonerende time vil tilsvare en ÅDT på ca 15 000


NTNU
Trafikkteknisk senter

Avvikling på 2+1 veg med midtdeler
– grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg

Rapport fra NTNU Trafikkteknisk senter
Forfatter: Arvid Aakre
November 2014

Nye signaler i avtalen om statsbudsjettet for 2022

24. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede

26. Stortinget ber Regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier

Viktige hensyn må tas

- Å bygge vei gir store inngrep i natur og matjord, det gir store klimagassutslipp og økt biltrafikk – og pengene bør brukes annerledes, blant annet til å ta vare på de veiene vi har
- Det hjelper ikke med gode mål om redusert nedbygging av matjord og om å ta vare på naturverdier og friluftsområder dersom dette ikke får konsekvenser i den praktiske politikken
- Nullvekstmålet for personbiltrafikken blir vanskeligere å nå om vi øker antall kjørefelt



Elvemøtet i Nes. Foto: Tor Lindseth

Firetrinnsmetodikken

- Ideer om veiutbygging skal drøftes i en innledende konseptvalgutredning (KVU), for å få en grunnleggende debatt om mulige løsninger sett opp mot samfunnets behov. Dette er ikke gjort for E16 Kløfta–Kongsvinger
- En KVU skal ta utgangspunkt i firetrinnsmetodikken, der «nye, store utbyggingstiltak» er siste løsning

5.4 Konseptmuligheter

Det skal utvikles konsepter som dekker de identifiserte behovene. Det skal tas utgangspunkt i KVUs firetrinnsmetodikk i analysearbeidet.

Det innebærer å utrede:

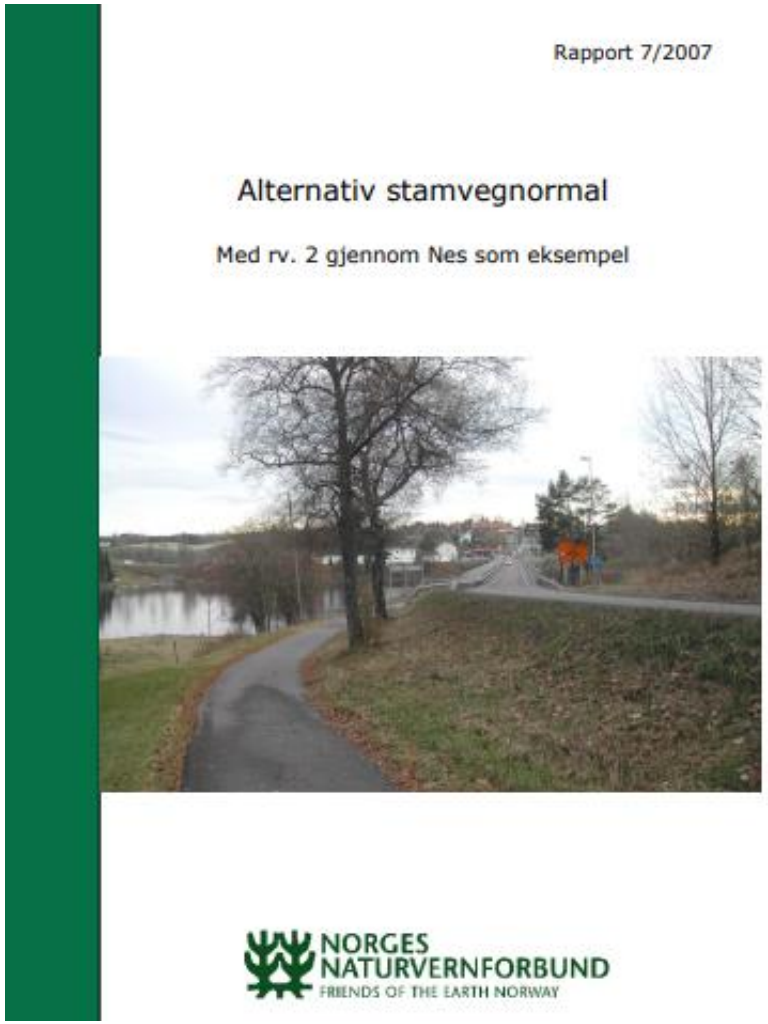
1. tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
2. tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell
3. mindre utbyggingstiltak
4. nye, store utbyggingstiltak

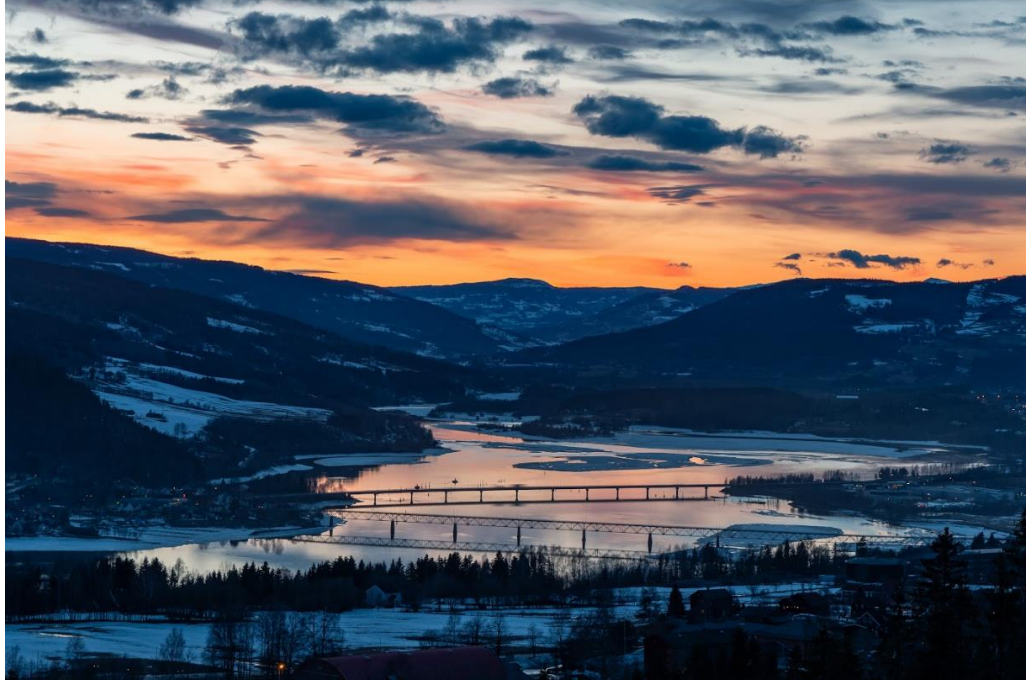
0+ er ikke en fastsatt standard

- Et svar på firetrinnsmetodikkens steg 2 og 3 er å utrede et 0+-alternativ
- 0 betegner at dagens infrastruktur beholdes. Men + betyr at det må gjøres noe med denne
- 0+ kan være et alternativ på hele eller deler av en strekning som utredes
- Innholdet i 0+ vil variere fra prosjekt til prosjekt og defineres av den som fastsetter utredningen. Men hovedideen er at dagens vei utbedres, og at det er mulig med punktvise utbygginger over kortere strekninger
- 0+ gir som regel små inngrep og lave utbyggingskostnader, og det vil kunne la seg gjennomføre ganske raskt. Som regel løses de viktigste utfordringene, noe som gir høy samfunnsnytte. Men kjøretida med bil kuttes ikke nevneverdig – bra for nullvekstmål og klima/energibruk

Mulige innhold i et 0+-alternativ

- Forsterka midtoppmerking eller midtrekkverk
- Forsiktig breddeutvidelse
- Redusert antall avkjøringer gjennom å etablere kombinert lokal- og gang-/sykkelvei parallelt
- «Enveis»-avkjøringer (unntaksvis)
- Hyppige under-/overganger
- Omfattende støyskjerming
- Kryss som romslige rundkjøringer
- Gode bussløsninger
- Korte nybygde strekninger forbi tettbebyggelse







Lågen-
deltaet

Foto:
Kristian
Slaatsveen



