

Statens vegvesen

Tullingsgate 2
Postboks 277 Oslo Sentrum
NO-0103 Oslo, Norway
Tlf: +47 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse:	Deres ref:	Dato:
Tlo	25-103555-4	23.17.11.2025

Høringssvar - forslag til endringer i vegnormal N 100

Vi viser til høring av 04.07.2025 om forslag til endringer i vegnormal N 100 Veg og gateutforming. Trygg Trafikk har særlig innspill til forslag som åpner for fartsgrense 90 km/t i tunneler på tofelts veg uten fysisk midtdeler. Vi er kritiske til dette forslaget om å åpne for høyere fartsgrense i slike tunneler, og mener forslaget som er nå på høring er mangelfullt og mangler vesentlige vurderinger. Nærmere begrunnelse for våre vurderinger og våre innspill ses under.

Mangelfullt beslutningsgrunnlag

Vi mener at grunnlaget for denne endringen er tynt og dels mangelfullt. Det fremgår ikke om det er gjort analyser for å vurdere konsekvensene av en slik endring. Spesielt savner vi en grundig vurdering av ulykkespotensialet ved å øke fartsgrensen i tunneler på tofelts veg uten fysisk midtdeler. Vi savner også en vurdering av hvilke gevinster forslaget gir og hvordan dette vurderes opp mot endring i ulykkesrisiko og skadepotensial.

Erfaringsgrunnlaget er begrenset

Forsøksprosjektet er kun gjennomført i to tunneler i Nordland, og det er etter vår mening ikke tilstrekkelig til å danne grunnlag for en nasjonal endring. Det er stor variasjon i både trafikkmengde, kjøreforhold og tunnelutforming på riksvegnettet. Vi mener det er urovekkende at man nå vurderer å rulle ut denne løsningen over hele landet uten nærmere vurdering av konsekvensene. Vi lurer også på hva som var årsaken til at det ble åpnet for å teste dette ut på to strekninger i Nordland, og hvorfor dette gir grunn til å rulles ut som en nasjonal standard.

Risiko for møteulykker

Vi stiller spørsmål ved hvorfor man ønsker å åpne for høyere fart i tunneler på tofelts veg uten fysisk midtdeler, samtidig som det er et uttalt mål at riksvegnettet skal ha lavest mulig risiko for møteulykker. Vi har over tid sett en økning i alvorlige ulykker på slike veger med 80

km/t, og det mange av disse er møteulykker. Vi lurer derfor hvilke risikovurderinger som ligger til grunn for å øke farten til 90 km/t, og mener det bør gjøres analyser for å vurdere hvordan forslaget dette kan påvirke ulykkesfrekvens og skadeomfang på riksvegnettet. Vi vet også at dersom det skjer en ulykke i tunnel, vil denne kunne gi store og mer alvorlige konsekvenser enn i ulykke langs veg i dagen.

I strid med nullvisjonen og Nasjonal tiltaksplan

Det er godt dokumentert at det er en sammenheng mellom fart og ulykker, og at høyere fart som regel fører til flere ulykker (TØI). ¹ Forslaget er slik vi ser det i sterk kontrast til det pågående arbeidet med ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2023-2029. I planen løftes fart fram som en viktig risikofaktor og innsatsområde. Her planlegges bl.a. å se på endringer av de generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk, og flere strekninger med 70-grense på tidligere 80-veger. Dette forslaget om 90 km/t i tunnel uten fysisk midtdeler er slik vi ser det i strid med både arbeidet med nullvisjonen og tiltak i nasjonal tiltaksplan.

Vår anbefaling

Vi stiller oss kritiske til at et så begrenset erfaringsgrunnlag skal danne grunnlag for en endring i vegnormal N 100, og mener kunnskapsgrunnlaget og analysene er for mangelfulle for å kunne gjennomføre endringen.

Vi oppfordrer derfor til at det gjøres en bredere vurdering før man går videre med dette forslaget, som bl.a bør inkludere:

- En mer grundig analyse av ulykkesrisiko og skadepotensial og en vurdering av konsekvenser for trafiksikkerhet i tunneler på tofelts veg ved manglende fysisk midtdeler.
- En vurdering av gevinster ved å øke fartsgrense i tunneler kontra økt ulykkesrisiko og skadepotensial.

Vi støtter imidlertid de øvrige endringene i N 100 som tydeliggjøring av eksisterende krav og endringer knyttet til kapasitetssterk gate samt utbedring av eksisterende veg.

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk

Tanja Loftsgarden
Avdelingsleder Fag og analyse

Bård Morten Johansen
Fagsjef trafiksikkerhet

¹ <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc661/>