

Innst. S. nr. 124

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t

Dokument nr. 8:80 (1999-2000)

Til Stortinget

Sammendrag

I Dokument nr. 8:80 (1999-2000) fremmer stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90 km/t til 110 km/t."

Som bakgrunn for forslaget blir det vist til at det i regi av Vegdirektoratet er foretatt en vurdering av valg av fartsgrenser på vegnettet. Som et ledd i en generell vurdering av fartsgrenser i Norge ble Transportøkonomisk institutt (TØI) bedt om å foreta nytte-/kostnadsanalyse for å vurdere om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å heve fartsgrensen på motorveger fra 90 km/t til 110 km/t.

Transportøkonomisk institutts beregninger viser at på Motorveg A er en fartsgrenseøkning selv opp til 110 km/t samfunnsøkonomisk lønnsomt, mens en fartsgrenseøkning på Motorveg B er klart ulønnsomt.

I dokumentet er det ellers tatt inn en del fakta om norske veger og trafikk.

Fartsgrensen på norske veger er i hovedsak som følger:

- Motorveg klasse A og B	90 km/t
- Vanlig landeveg	80 km/t
- Tettbygde strøk	50-60 km/t
- Boligområder	30-40 km/t

Fartsgrensen på norske motorveger klasse A synes å være helt i utakt med hva bilistene selv oppfatter som fornuftig hastighet. Sverige som vi ofte sammenligner oss med, har for eksempel fartsgrense på 110 km/t på sine firefelts veger.

Når det gjelder kjøreforholdene på våre motorveger klasse A, så endres disse imidlertid kraftig gjennom døgnet og året.

Norge har i dag en overordnet vegtrafikkregel som sier at hastigheten skal tilpasses forholdene, så selv om fartsgrensen økes, plikter vi å holde en fornuftig hastighet i forhold til sikt, trafikk og føre. Med liten trafikk på tørre veger bør imidlertid ikke en hastighet på 110 km/t være noe problem på en firefelts veg.

Motorveger i klasse B bør ombygges til motorveg klasse A, og hastigheten på disse burde kunne økes til 110 km/t.

Det kan videre påpekes at statistikk foretatt av Transportbrukernes Fellesorganisasjon, viser at ulykkesrisikoen ved ulike typer veger er lavest for motorveg klasse A (4 felt), og nest lavest ved motorveg klasse B (2 felt). Det kan videre påpekes at ulykkesrisikoen for landeveg 60 km/t er ca. fem ganger større enn ved motorveg klasse A (4 felt).

Videre slår undersøkelsen fast at to av tre bilister kjører for fort ved fartsgrense på 80 km/t. Dette er resultater som stemmer godt overens med fartsmålinger og erfaringer fra politiet.

Det finnes i dag ca. 140 mil motorveg i Sverige der 110 km/t er tillatt som høyeste hastighet. Disse vegstrekningene er de sikreste vegstrekningene. I sammenligning med det øvrige Europa har Sverige en lavere andel dødsulykker på sine motorveger.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad,

fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til følgende uttalelse av 7. september 2000 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka:

"Det vises til brev fra samferdselskomiteen av 22. juni 2000 vedlagt kopi av dokument 8:80 (1999-2000).

Jeg viser til at spørsmålet om fartsgrenser på motorveger ble vurdert i St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. Der heter det bl.a.: "Samferdselsdepartementet slutter seg for øvrig i hovedsak til Vegdirektoratets konklusjoner, men vil ikke øke fartsgrensen til 100 km/t på noen deler av motorveg A som i dag har fartsgrense 90 km/t." En enstemmig samferdselskomite sluttet seg til konklusjonene om at dagens system stort sett burde videreføres.

Samferdselsdepartementet prioriterer tiltak som kan bidra til å bedre sikkerheten i transportsektoren, slik at antall drepte og livsvarig skadde reduseres. Fartsgrensesystemet og trafikantenes faktiske fartsvalg er sentrale elementer i en slik sammenheng. Dette er imidlertid spørsmål jeg vil komme nærmere tilbake til i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011. Stortinget vil i behandlingen av denne meldingen få anledning til å ta opp dette spørsmålet i en mer helhetlig sammenheng."

Flertallet viser til at spørsmål om fartsgrenser er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, og vil således vise til sin behandling av denne meldingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, vil vise til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 der forslaget i Dokument nr. 8:80 (1999-2000) vil bli fremmet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at Vegdirektoratet har foretatt en vurdering av valg av fartsgrenser på vegnettet. Som et ledd i en generell vurdering av fartsgrenser i Norge ble Transportøkonomisk institutt (TØI) bedt om å foreta nytte-/kostnadsanalyse for å vurdere om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å heve fartsgrensen på motorveger fra 90 km/t til 100 km/t eller til 110 km/t.

Disse medlemmer viser til at Transportøkonomisk institutts beregninger viser at på Motorveg A er en fartsgrenseøkning selv opp til 110 km/t samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Disse medlemmer vil peke på at fartsgrensen på norske motorveier klasse A synes å være helt i utakt med hva bilistene selv oppfatter som fornuftig hastighet. På tilsvarende veier i andre land tillates da også langt høyere hastigheter. Sverige som vi ofte sammen-

ligner oss med, har for eksempel fartsgrense på 110 km/t på sine firefelts veger.

Når det gjelder kjøreforholdene på våre motorveier klasse A, så endres disse imidlertid kraftig gjennom døgnet og året. Disse medlemmer vil på den bakgrunn understreke at en fartsgrense på 90 km/t kan være for høy på en vinterdag med snøføyk, men virke fullstendig urimelig på en varm sommerkveld.

Disse medlemmer er kjent med at Norge i dag har en overordnet veitrafikkregel som sier at hastigheten skal tilpasses til forholdene, så selv om fartsgrensen økes, plikter vi å holde en fornuftig hastighet i forhold til sikt, trafikk og føre. Med liten trafikk på tørre veier bør imidlertid ikke en hastighet på 110 km/t være noe problem på en firefelts veg.

Disse medlemmer vil videre peke på at statistikk foretatt av Transportbrukernes Fellesorganisasjon, viser at ulykkesrisikoen ved ulike typer veier er lavest for motorvei klasse A (4 felt), og nest lavest ved motorvei klasse B (2 felt). Det kan videre påpekes at ulykkesrisikoen for Landevei 60 km/t er ca. 5 ganger større enn ved Motorvei klasse A (4 felt).

Når det gjelder vanlige landeveier i tettbygd strøk, mener disse medlemmer at hastigheten på disse i utgangspunktet er fornuftige når man tar i betraktning at harde og myke trafikanter ferdes langs samme veg.

Disse medlemmer viser til undersøkelse foretatt av Statens vegvesen i månedsskiftet mai/juni 1998, viser at 85 pst. ønsker en fartsgrense på 30 km/t i boligstrøk. 70 pst. mener at fartsgrensen på firefelts motorvei bør være minst 100 km/t.

Disse medlemmer vil videre vise til at undersøkelsen slår fast at to av tre bilister kjører for fort ved fartsgrense på 80 km/t. Dette er resultater som stemmer godt overens med fartsmålinger og erfaringer fra politiet.

Disse medlemmer er kjent med at det i dag finnes ca. 140 mil motorvei i Sverige, der 110 km/t er tillatt som høyeste hastighet. Disse veistrekningene er de sikreste veistrekningene. I sammenligning med det øvrige Europa har Sverige en lavere andel dødsulykker på sine motorveier.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:80 (1999-2000) - forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

Oddvard Nilsen
leder

Rigmor Kofoed-Larsen
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær