



Innst. 276 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:116 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveier klasse A settes til 120 km/t.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til representantforslag om å øke fartsgrensene på motorveier klasse A til 120 km/t.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser videre til vedlagte uttalelse, datert 5. mai 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken, der det pekes på at økt fart vil ha negative konsekvenser. Det fremgår også klart at det er en årsakssammenheng mellom fart, antall ulykker og ulykkesenes alvorlighetsgrad. Flertallet registrerer videre at støy og forurensing også vil øke som et resultat av høyere fart.

Flertallet kan ikke se at en marginal tidsgevinst for enkelte bilister ved å sette opp fartsgrensa fra 100 km/t til 120 km/t, veier opp for de ulempene dette vil skape både i form av økt risiko for ulykker og økte utslipp.

Flertallet foreslår at forslaget ikke bifalles.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Trygg Trafikk i 2005 påpekte at firefeltsveiene er gode nok til at topphastigheten kan økes til 120 km/t, og E6 i Østfold ble trukket frem som en vei der dette ville være hensiktsmessig. Disse medlemmer viser til at ANB hadde en sak om dette 22. august 2005, og nyheten ble publisert i blant annet Fredrikstad Blad 23. august 2005. Trygg Trafikk snudde imidlertid i forbindelse med valgkampen 2009. Disse medlemmer tror denne helomvendingen hadde mer med partipolitikk enn trafikksikkerhet å gjøre.

Disse medlemmer vil videre vise til at fartsgrensene på de beste motorveiene i Danmark ble økt til 130 km/t i 2004, og det er ifølge den danske organisasjonen FDM ikke grunnlag for å si at det er en sammenheng mellom økte fartsgrenser og antallet ulykker. Forutsetningen er at veiene er gode nok. Det danske Vejdirektoratet har i en rapport hevdet det motsatte, men har fått kritikk for ikke å ha forholdt

seg til signifikantgrensen på 95 pst. som benyttes i annen forskning på området. Disse medlemmer vil videre peke på at seksjonsleder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, er en av de fremste ekspertene på fartsgrenser i Norge. I forbindelse med oppslag i Nettavisen 2. april 2008 svarer han på spørsmål om hvorfor man ikke kan kjøre fortere når fartsgrensene settes opp andre steder:

«Vi fikk nei av Samferdselsdepartementet den gangen vi foreslo en økning til 110 km/t. En av årsakene er at jo høyere farten er, jo mer utslipp blir det, sier Amundsen.»

Disse medlemmer vil også trekke frem at to uavhengige rapporter fra Folksam og Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF viser at dårlige veier medvirker til 70–72 pst. av dødsulykkene i trafikken. Disse medlemmer påpeker at Norge har dårligere veier enn Sverige, og har enda høyere andel dødsulykker som skyldes dårlig vei. Disse medlemmer viser til at 33 pst. av dem som døde på norske veier i 2008, døde i møteulykker, 38 pst. døde i utforkjøring og 9 pst. døde i kryssulykker. Dette er til sammen 80 pst. Ifølge leder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, reduserer motorveitbygging antall dødsulykker med 80–90 pst. Strekninger i Vestfold og Østfold som tidligere ble omtalt som dødsveier, har gjennom motorveitbygging blitt blant de sikreste i landet. Disse medlemmer vil peke på at prøveordningen med økt fartsgrense kun skal gjelde på nye firefelts veier som er dimensjonert for slik fart.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveier klasse A settes til 120 km/t.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til vedtatte nullvisjon i St.meld. nr. 16 (2008–2009), og at Høyre er forpliktet av målet om null drepte i trafikken, som følge av veiens beskaffenhet. Disse medlemmer mener det er viktig at veiens fartsgrense vurderes ut fra veiens beskaffenhet og omgivelser, og at det alltid er sikkerheten i trafikken som må være avgjørende.

Disse medlemmer har merket seg Sveriges forsøksprosjekt med heving av fartsgrenser fra 110 til

120 km/t på 260 km av motorveinettet, og at dette skal evalueres i 2011.

Disse medlemmer viser til Transportøkonomisk institutt (TØI) sin vurdering av valg av fartsgrenser på veinettet på vegne av Vegdirektoratet, lagt frem i 2009, som viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke fartsgrensene til 110 km/t på Motorvei A, mens en fartsgrenseøkning på Motorvei B er klart ulønnsomt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for tre prøveprosjekter hvor fartsgrensene økes til 110 km/t på egnede strekninger. Prosjektet evalueres etter fem år.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveier klasse A settes til 120 km/t.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge til rette for tre prøveprosjekter hvor fartsgrensene økes til 110 km/t på egnede strekninger. Prosjektet evalueres etter fem år.

Komiteens tilråding

Forslag til tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:116 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t – bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2010

Knut Arild Hareide

leder

Freddy de Ruiters

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. mai 2010****Representantforslag, Dok 8:116 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveger kl A til 120 km/t**

Jeg viser til brev av 27. april 2010 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet til Dokument 8:116 S (2009-2010) om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A til 120 km/t. I forslaget bes det om å innføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveger klasse A settes til 120 km/t.

Fartsgrensen på motorveger i Norge ble i 2001 hevet fra 90 km/t til 100 km/t. I første omgang gjaldt dette om lag 100 km motorveg med høy utformingsstandard. Dette forsøket ble evaluert av Statens vegvesen. Resultatene viste at gjennomsnittsfarten økte med 1 km/t til 3 km/t, og det var ingen merkbar økning i antall personskadeulykker. Dette tyder på at et flertall av trafikantene fant den nye fartsgrensen rimelig. Ulykkesutviklingen ble forklart ut fra at det samtidig ble gjennomført flere andre trafikksikkerhetstiltak og at langt de fleste trafikantene allerede kjørte som om fartsgrensen var 100 km/t.

I dag er om lag 240 km av motorvegene skiltet med fartsgrense 100 km/t.

De fartsmålinger vegvesenet gjennomfører viser at den gjennomsnittlige kjørefarten på motorvegnettet vårt nå er 99,1 km/t, og således ikke har beveget seg særlig siden 2001. I 2001 var tilsvarende gjennomsnittsfart 99,9 km/t og i 2006 var den 99,7 km/t. Dette tyder ikke på at det er et stort press for å heve fartsgrensen ytterligere.

Normalt vil det være slik at gjennomsnittsfarten øker med om lag 3 km/t for hver 10 km/t fartsgrensen heves. Ved å heve fartsgrensen med 20 km/t vil sannsynligvis gjennomsnittlig kjørefart øke med 6 km/t eller noe mer. På en strekning på 10 km vil dette bety en tidsbesparelse på 20 sekunder for gjennomsnittsbilisten og 60 sekunder for en som øker kjørefarten med 20 km/t.

Økt kjørefart vil medføre negative konsekvenser. Antall ulykker vil øke, støyen fra bildekk og motor vil øke og forurensingene vil øke. Det er en veldokumentert nær sammenheng mellom kjørefart og antall ulykker og ulykkesens alvorlighetsgrad. Dette vil også gjelde på motorveger. En fartsøkning på 6 km/t for personbilene vil gi en sannsynlig økning av antall drepte med 30 prosent og antall hardt skadde med 19

prosent. Tilsvarende vil støyen øke med om lag 0,6 dB, hvilket vil føles som om en flytter 10 meter nærmere vegen. Videre vil CO₂-utslippet fra personbilene øke med om lag 5 prosent, og også konsentrasjonene av svevestøv og NO₂ vil øke noe. Forskrift om begrenning av forurensing inneholder juridisk bindende grenseverdier for lokal luftforurensing. Det er derfor viktig å vurdere fartsgrænseøkning i forhold til vegens omgivelser. En personbil som øker farten med 20 km/t vil øke drivstofforbruket sitt med rundt 20 prosent.

En fartsgrense på 120 km/t vil føre til at antallet forbikjøringer og feltskifter øker ettersom det vil bli større fartsspredning, dvs. at trafikantene foretar ulike fartsvalg. Tunge kjøretøy vil fortsatt ha en fartsgrense på 80 km/t, samtidig som mange trafikanter, herunder særlig eldre trafikanter, vil synes at det å kjøre i 120 km/t vil være for fort. Flere feltskifter fører til økt sannsynlighet for mindre uhell som kan skape store trafikkavviklingsproblemer.

I representantforslaget vises det til erfaringer fra andre land. I 2004 ble fartsgrensen på om lag halvdel av det danske motorvegnettet hevet til 130 km/t, mens den andre halvdel ble beholdt en fartsgrense på 110 km/t. I den første tiden etter denne fartsgrenseendringen ble kjørefarten nøye overvåket av politiet og etter ett år var fartsnivået kun økt med om lag 1 km/t og antall personskadeulykker med 9 prosent på vegnettet som hadde fått 130 km/t. Etter dette har farten og ulykkesnivået økt ytterligere, i takt med at politiet reduserte sin virksomhet.

I Sverige ble fartsgrensen hevet fra 110 til 120 km/t på 260 km av motorvegnettet, som ledd i en større revisjon av fartsgrensene i 2008/2009. Erfaringene så langt viser at dette har gitt en fartsøkning på 3,5 km/t på disse motorvegene. Evalueringen ellers vil ikke være ferdig før i 2011.

Tyskland er vel det eneste landet i Europa som fortsatt har motorvegstreknings med fri fart. Store deler av motorvegnettet i Tyskland har imidlertid etter hvert fått faste særskilte fartsgrenser. Ulykkesrisikoen i Tyskland er imidlertid vesentlig høyere enn i Norge. Ulykkesrisikoen i østeuropeiske land, som det vises til i representantforslaget, er enda høyere.

Jeg kan på denne bakgrunn ikke anbefale å gjennomføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveg heves til 120 km/t slik det er foreslått i representantforslaget.

