

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

Til Stortinget

Bakgrunn

I regi av Vegdirektoratet er det blitt 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.

Nytte-/kostnadsberegningene ble foretatt med utgangspunkt i de faktiske motorveger. Data som beskriver vegnettet i form av 50-meters strekninger ble innhentet fra vegdatabanken. Med utgangspunkt i antatt fart på rett flat veg ble farten på de enkelte strekninger beregnet på grunnlag av en modell utviklet av SINTEF.

Den antatte virkningen på ulykker av en økt fartsgrense og av økt fart, er av TØI basert på litteraturundersøkelser. Alle kostnader, som for eksempel ulykkeskostnader, er basert på håndbok for konsekvensanalyse.

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.

Fakta om norske veger og trafikk

Veger

Det offentlige vegnettet er nesten 90 900 km, herav riksveger 26 700 km, 27 200 km fylkesveger og

ca. 37 000 km kommunale veger. En del av riksvegene er definert som stamveger. Stamveger er veger som er spesielt viktige for kommunikasjon mellom landsdelene og til og fra utlandet. Av det samlede riksvegnettet utgjør stamvegene 7 600 km eller omlag 29 pst.

Vegtrafikk

Vegtrafikken økte totalt med 2 pst. i 1999, og trafikkarbeidet på vegnettet var omlag 33 860 mill. kjørte kilometer. Målt i passasjerkilometer ble nesten 89 pst. av persontransporten utført på veg, og ca 56 pst. av godstransporten målt i tonnkilometer. På en gjennomsnittsdag kjøres det totalt 93 mill. kilometer på vegnettet. Fordelt på hver innbygger blir det ca. 20,7 km.

Størst trafikkvekst i 1999 hadde Trøndelag og Vestlandet med henholdsvis 3,6 og 3,1 pst. Lavest vekst hadde Østlandet med 1,6 pst. Personbiltrafikken og trafikken med lette yrkeskjøretøy økte med 2,2 pst., og trafikken med tyngre kjøretøy har økt med 3 pst. Trafikken i byer og tettsteder steg med 1,7 pst., mens trafikken utenfor tettbygd strøk økte med 3 pst.

Nedenfor følger en samlet statistikk over landets samlede veglengder pr. 1. januar 2000, fordelt på fylke og vegtyper.

(Veglengder pr. 1. januar 2000 - tallene er hentet fra Statens vegvesen, jf. Årsmeldingen for 1999)

Tabell 2.1

Fylke	Stamveg km ¹⁾	Øvrige Rv km ¹⁾	Sum Rv km ¹⁾	Fylkesveg km ¹⁾	Komm.veg km ²⁾	Off.veg.tot. km
Østfold	120	762	882	993	1 708	3 538
Akershus	232	772	1 004	1 116	2 284	4 404
Oslo	71	94	165		1 140	1 306
Hedmark	525	1 465	1 990	2 533	2 016	6 540
Oppland	596	1 039	1 635	2 048	1 812	5 495
Buskerud	410	748	1 158	1 149	1 499	3 806
Vestfold	100	501	601	679	1 277	2 557
Telemark	264	963	1 227	1 104	1 758	4 089
Aust-Agder	118	773	892	992	1 002	2 885
Vest-Agder	162	788	950	1 286	1 619	3 855
Rogaland	237	885	1 123	1 772	2 746	5 640
Hordaland	477	1 346	1 823	1 788	2 839	6 450
Sogn og Fjordane	515	1 242	1 757	1 444	2 000	5 201
Møre og Romsdal	366	1 452	1 819	1 776	2 649	6 245
Sør-Trøndelag	322	1 187	1 510	1 758	1 852	5 120
Nord-Trøndelag	338	1 231	1 569	1 770	1 996	5 336
Nordland	1 122	1 628	2 750	2 578	3 464	8 792
Troms	558	1 149	1 707	1 787	1 861	5 356
Finnmark	1 095	1 048	2 143	639	1 439	4 221
Landet total³⁾	7 631	19 074	26 705	27 213	36 962	90 880

¹⁾ Inkludert ramper og armer

²⁾ Iht. ny kartbasert registreringsmetode (Vbase)

³⁾ Avrundede tall

(Motorveglengder pr. 1. januar 1999 – tallene er hentet fra Statens vegvesen, jf. Årsmeldingen for 1999)

Tabell 2.2

Motorveg klasse A*)	144 km
Motorveg klasse B*)	445 km
Øvrige riksveger	26 116 km
Sum riksveger	26 705 km

*) Eksklusiv ramper

Tallene ovenfor bekrefter at Norge bør foreta en betydelig utbedring av vegstandarden, der man dreier utbyggingen fra øvrige riksveger til motorveg klasse A, slik at man kan få realisert høyere motorveglengde for denne vegkategorien.

Situasjonsbeskrivelse

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. På tilsvarende veger i andre land tillates da også langt høyere hastigheter. 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. Slik sett vil en fartsgrense på 90 km/t være for høy på en vinterdag med snøføyke, men virke fullstendig urimelig på en varm sommerkveld.

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.

Hastigheten på gode 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. 5 ganger større enn ved motorveg klasse A (4 felt).

Når det gjelder vanlige landeveger i tettbygdstrøk er hastigheten på disse i utgangspunktet fornuftig der harde og myke trafikanter ferdes langs samme veg, men en økt fartsgrense bør kunne vurderes der det blir skille mellom myke og harde trafikanter ved bygging av gang- og sykkelveg.

En 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 motorveg bør være minst 100 km/t.

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.

Erfaringer fra Sverige

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.

Mesteparten av det eksisterende motorvegnett, ca. 80 pst., har hastighetsgrense 110 km/t. Gjennomsnittshastigheten for motorveger med hastighetsgrensen 110 km/t er beregnet til å ligge på 110 km/t. Mens gjennomsnittshastigheten for personbiler, jf. Vägverkets trafikmålingssystem år 1998 för 40 objekt på E4 og E6, varierer fra 97 til 119 med et gjennomsnitt på 113 km/t og et standardavvik på 4 km/t. Tolv objekter hadde en gjennomsnittshastighet på 116 km/t eller høyere. Ni lå under hastighetsgrensen 110 km/t.

Forslag

På den bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

15. juni 2000