



Representantforslag 113 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Eirin Sund, Heikki Eidsvoll Holmås, Janne Sjelmo Nordås, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Sverre Myrli

Dokument 8:113 S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Eirin Sund, Heikki Eidsvoll Holmås, Janne Sjelmo Nordås, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Sverre Myrli om å gi tilslutning til streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler

Til Stortinget

Bakgrunn

Fotobokser som måler gjennomsnittsfart over en kortere veistrekning (strekning-ATK) reduserer antallet drepte og skadde i trafikken med inntil 54 pst. Det dokumenteres i en rapport fra Transportøkonomisk institutt høsten 2014. Likevel har Samferdselsdepartementet i brev av 5. mars 2015 avslått en søknad fra Vegdirektoratet om å sette opp streknings-ATK i Ellingsøy-tunnelen og Valderøy-tunnelen (riksvei 658) i Møre og Romsdal. Avslaget er ikke begrundet og har høstet kritikk fra flere aktører.

Vegdirektoratet begrunner søknaden om å sette opp streknings-ATK med høye ulykkestall. Siden åpningen av tunnelene i 1987 og frem til og med 2013 har det skjedd 48 ulykker med personskade, i denne perioden ble 78 personer drept eller skadd. Målinger har vist at gjennomsnittsfarten er svært høy. Det er også høy risiko for brann, og politiet kan ikke foreta kontroller i tunneler.

Videre har politisk ledelse i Samferdselsdepartementet gitt tydelige signaler om at en søknad om streknings-ATK på fylkesvei 170 i Akershus ikke vil bli etterkommet. På strekningen mellom Heia og Mork (5,9 km) har 11 personer omkommet siden år 2000 og flere titalls personer er skadet i trafikkulykker. Gjennomsnittsfarten på strekningen er høy, og

Akershus fylkeskommune som veieier har, med støtte fra politiet og Statens vegvesen, innstilt på å etablere streknings-ATK fra høsten 2015. Fra fylkesrådmannens innstilling i saken siteres: «Situasjonen krever et snarlig og varig tiltak for å sikre de som ferdes på veien». De samlede skadekostnadene på den aktuelle strekningen er blant de 10 pst. høyeste i landet.

Forslagsstillerne merker seg også at noen aktører har argumentert med personvern hensyn for ikke å åpne for flere strekninger med gjennomsnittsfartsmåling. Forslagsstillerne tillater seg å minne om at Personvernemnda i 2011 konkluderte med at streknings-ATK ikke strider mot personvernloven. Fotoboksene sletter umiddelbart alle bilder av biler som holder fartsgrensene.

Fart, risiko og ulykker

Forslagsstillerne viser til at sammenhengen mellom fart og alvorlige ulykker er godt dokumentert. De fleste mennesker vil overleve en sidekollisjon i 50 km/t og en frontkollisjon i 70 km/t, forutsatt at de bruker bilbelte. Dersom farten øker med 20 km/t vil de fleste miste livet. Små fartsøkninger gir med andre ord store utslag på antall drepte. For høy fart etter forholdene eller fart godt over fartsgrensen er videre en av de viktigste forklaringsfaktorene ved dødsulykker (44 pst.), jf. Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker. På særlig utsatte veistrekninger er det således viktig å redusere gjennomsnittsfarten slik at ulykker ikke medfører død eller varig skade.

Ett av mange viktige trafikksikkerhetstiltak

Forslagsstillerne vil understreke at streknings-ATK bare er ett av mange viktige trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen anbefaler tiltaket på strekninger med høy gjennomsnittsfart, høy forventet skadekostnad og stor trafikksikkerhetsgevinst. Statens

vegvesen har etablert «retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll». Ifølge Trygg Trafikk kan streknings-ATK inntil videre kompensere for andre mer kostbare trafikksikkerhetstiltak, som f.eks. midtdelere, på de mest ulykkesutsatte strekningene.

Nullvisjonen

Målrettet, tverretatlig arbeid for økt trafikksikkerhet på vei har over tid gitt gode resultater. I 2014 døde 148 mennesker i trafikken. Flere hundre ble hardt skadd. Situasjonen var imidlertid langt verre før. Men fortsatt blir altfor mange mennesker drept og hardt skadd i trafikken. Trafikkulykkene fører til ekstreme lidelser for menneskene som rammes, og koster samfunnet store ressurser.

Det er bred politisk oppslutning om «nullvisjonen» og etappemålet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde personer i veitrafikken i 2024, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Fagetatene (Statens vegvesen, politiet og Helsedirektoratet) og Trygg Trafikk har beregnet at det krever, en reduksjon på 195 drepte og hardt skadde innen 2018, jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017.

Det legges opp til at overholdelse av fartsgrensen skal bidra til 56 færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Forslagsstillerne mener at innsatsen for å nå «nullvisjonen» må styrkes ytterligere. Streknings-ATK er et effektivt tiltak mot høy fart, som må tas i bruk på utvalgte ulykkesutsatte strekninger, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer.
2. Stortinget ber regjeringen gi tilslutning til Statens vegvesens søknad om streknings-ATK i Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen.

7. mai 2015