



STORTINGET

Representantforslag 31 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen

Dokument 8:31 S (2022–2023)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Himanshu Gulati og Tor André Johnsen om oppheving av miljøfartsgrenser

Til Stortinget

Bakgrunn

Det skjedde noe spesielt som overrasket ekspertene da den nye E18 gjennom Vestfold fikk øket hastighet fra 100 til 110 km/t. Hastigheten gikk bare opp noen få kilometer. Bilistene kjørte ikke raskere, og langt flere holdt nå fartsgrensen. Det var åpenbart at den nye fartsgrensen ble oppfattet som riktigere av bilistene. Dette har store konsekvenser for respekten for miljøfartsgrensene – fartsgrenser som ikke blir satt av hensyn til hva som er forsvarlig fart, men av miljøhensyn.

På sikt er det viktig at fartsgrenser ikke oppleves som unormalt lave sett i forhold til hva veien faktisk er dimensjonert for. Dette undergraver bilistenes respekt for både skilt og fartsgrenser. Dette kan få store konsekvenser og føre til flere alvorlige trafikkulykker.

Ifølge en nylig undersøkelse utført av Nordstat på vegne av Frende Forsikring mener seks av ti nordmenn at det er greit å bryte fartsgrensen. Dette er et altfor høyt tall. Stortinget har et ansvar for å gjenopprette respekten for fartsgrenser og skilting ved å fjerne muligheten for å sette såkalte miljøfartsgrenser.

Hva er miljøfartsgrenser?

Miljøfartsgrense har vært innført i Oslo siden 2004, med et opphold i 2012 som følge av tvil om miljøfartsgrensens lovlighet.

Begrunnelsen for en nedsatt fartsgrense har vært å redusere svevestøv. Bruk av piggdekk vinterstid ble tidlig trukket frem som en viktig del av bakgrunnen fra miljøfartsgrenser. Nå er piggdekkandelen i Oslo bare 9 prosent, og andelen har sunket drastisk etter innføringen av en piggdekkavgift i hovedstaden.

En masteroppgave fra Norges Handelshøyskole fra 2017 konkluderte med at miljøfartsgrenser ikke påvirker luftkvaliteten. Rapporten viser også at miljøfartsgrensene gjør at befolkningen bruker mer tid på jobbreiser, og dermed koster samfunnet anslagsvis 30 mill. kroner hver vinter. Hastigheten er anslått til å bare reduseres med 5,8 km/t, på tross av at fartsgrensen er redusert med hele 20 km/t.

Umoralsk å straffe bilister som har kjørt trafiksikkerhetsmessig forsvarlig?

Miljøfartsgrenser er sær fartsgrenser som ikke er begrunnet med trafiksikkerhet, men med miljøhensyn. Politidirektoratet mente allerede i 2010, med støtte fra riksadvokaten, at det burde avklares om det overhodet var lovlig å gi bøter eller tap av førerrett med miljøhensyn som begrunnelse.

Statens vegvesen har uttalt at miljøfartsgrensene fører til en større ulykkesrisiko, og leder av trafiksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet, Guro Raner, uttalte i 2011 at

«det er generelt større risiko for ulykker når trafikantene kjører med ulik fart».

Borgarting lagmannsrett slo i 2011 fast at det er lov å bryte miljøfartsgrensen. Dette førte til at miljøfartsgrensene ikke ble innført som planlagt i 2012. Noen måneder senere ble muligheten til å opprette miljøfartsgrenser lovfestet etter forslag fra regjeringen Stoltenberg II.

Også lenge etter lovendringen har bilistene hatt liten respekt for miljøfartsgrensene. Statens vegvesen har nøkternt uttalt at «etterlevelsen kan forbedres», ifølge fartsmålinger de har gjort.

Oppsummering

Både politiet og domstolene mente lenge at det ikke var riktig å straffe trafikanter som ikke overholdt miljøfartsgrensene. Selv om lovverket nå er endret, betyr det ikke at det har blitt mer moralsk holdbart å straffe trafikanter av andre årsaker enn trafikksikkerhetshensyn.

Det betyr heller ikke at miljøfartsgrensene har hatt en positiv påvirkning på trafikksikkerhet eller skiltrespekt – snarere tvert imot.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve ordningen med miljøfartsgrenser på riksvei.
2. Stortinget ber regjeringen prioritere løpende vedlikehold og vinterdrift, herunder vasking av veiene for å redusere svevestøv.

27. oktober 2022

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

Bård Hoksrud

Himanshu Gulati

Tor André Johnsen