

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Ryensvingen 15, 0680 Oslo | 22 62 60 80 | post@atl.no

Vegdirektoratet

Statens vegvesen

09.02.2020

Svar på høring- fartsgrense på motorveger og standarder på veger med trafikkmengde mellom ÅDT 6000- 12000.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å utrede fartsgrense 120 km/t på motorveger og å utrede en smal 4- feltsveg og standarder på veger med ÅDT 6000- 12000.

Vegdirektoratet ønsker innspill og kommentarer på følgende problemstillinger:

-Bredde på tverrprofil på smal 4- felts veg.

-Fartsgrense 90 eller 110 km/t på 2/3- feltsveger.

-Fartsgrense 110 eller 120 km/t på motorveger.

-Standard på veger med ÅDT 6000- 12000: 2/3 felts veg eller smal 4 felts veg og hvorvidt det bør åpnes for begge standarder.

-Standard på veger med ÅDT 12000- 20000: smal 4- felts veg eller normert 4- felts veg med bredde 23 meter og hvorvidt det bør åpnes for begge standarder.

I vårt svar velger vi ikke nødvendigvis å følge punktene, men gir vår tilslutning på et generelt nivå i forhold til trafiksikkerheten. Økt forurensning, klimagasser, støyplager og andre medfølgende utfordringer, kommenterer vi ikke utover at ATL ser store ulemper vedrørende gjennomføringen av et slikt tiltak.

Den samfunnsøkonomiske analysen vil ikke ATL gå videre inn på, utover svar hvor vi mener det økonomiske går utover trafiksikkerheten.

Når det gjennom undersøkelser viser seg at det kun er tidsfaktoren som er gevinsten ved økning av fartsgrensene, og vi ser dette opp mot sannsynligheten for en økning i personskade og antall drepte, virker regnskapet å komme negativt ut. Hvis vi ser til Sverige, så viser undersøkelser at ulykkesomfanget vil øke mer enn antatt. På bakgrunn av dette mener ATL at dette ikke er riktig bruk av nasjonens midler. Både trafiksikkerhetsmessig og samfunnsøkonomisk. Ved så få antall kilometer med motorveg som skal oppgraderes, mener ATL at midlene heller burde brukes til å oppgradere sikkerheten på dagens riksveger med dårlig standard, og på denne måten jobbe mot 0- visjonen.

ATL mener at dimensjonering for fartsgrense 120 km/t på 460 km nye motorveger og heving av fartsgrensen til 120 km/t på 110 km eksisterende veg vil kunne føre til økt ulykkesfrekvens, og være i strid med allerede vedtatte trafikksikkerhetsmål. Dagens fartsgrense på 110 km/t viser seg å skape en trafikkflyt som ligger cirka 10 km/t over fartsgrensen. Ved en økning på 10 km/t vil bremselengden øke til det dobbelte. Slik ATL ser det vil det generelle fartsvalget til brukerne øke, og på denne måten vil risikoen for større skadeomfang bli betydelig.

ATL er enig med Statens vegvesen at økte ulykkeskostnader betyr at tallet på drepte og skadde øker. Nullvisjonen alle i «trafikksikkerhetsfamilien» jobber mot, vil kunne reverseres hvis man velger å sette fartsgrensen til 120 km/t på nye motorveger og å øke allerede eksisterende fartsgrense 110 km/t til 120 km/t.

For hovedmålet «*bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet*» er ATL enig med Statens vegvesen. En økning i fartsgrense vil muligens gi noe bedre måloppnåelse for persontransport, men ATL vil påpeke at tiden man sparer er minimal i forhold til den økte risikoen fartsøkningen skaper.

For hovedmålet «*redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen*» viser denne utredningen at fartsgrense 120 km/t vil medføre at vi kan få flere drepte. Å øke fartsgrensen vil kunne reversere utviklingen og tiltaket støtter ikke opp om Nasjonal transportplan sitt mål for transportsikkerhet. Større utbyggingskostnader vil også kunne føre til mindre midler til- og lenger tid til utbygging av eksisterende vegnett til ønsket standard. Dette vil igjen kunne føre til flere drepte og skadde.

Når det gjelder oppgraderingen av 2/3- felts veg til smal 4- felts veg så viser flere av undersøkelsene i rapporten at både ulykkesrisikoen, utgiftene og den generelle trafikksikkerheten vil øke betraktelig. Det anslås at en 2/3- felts veg har 10 % lavere ulykkesrisiko enn en smal 4- felts veg med fartsgrense 110 km/t.

Tallene i rapporten er helt tydelige, og ATL mener bestemt at beslutningstakerne i en slik prosess bør ta hensyn til det faktum at fler liv kan gå tapt. Som tidligere nevnt, hvis dette ikke hensyntas, vil det være å reversere trafikksikkerhetsarbeidet betydelig.

På bakgrunn av dette kan ikke ATL gi sin tilslutning til verken en økning i den generelle fartsgrensen opp til 120 km/t, eller å bytte 2/3 felts veg med smale 4- felts veger.

ATL vil allikevel takke for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen

Fagkonsulent ATL.