



Vegdirektoratet

Oslo, 06.02.2020

Innspill - Høring fartsgrense på motorveger og standarder på veger med trafikkmengde mellom ÅDT 6 000 - 20 000

MA – Rusfri Trafikk er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikksikkerhet.

Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli skadet som følge av ruspåvirket kjøring.

Norge vedtok i 2002 en Nullvisjon for transportsystemet. Dette betyr en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde.

I 2019 ble 110 personer drept på norske veger. I 2018 var tallet 108. Dette viser at vi trolig fortsatt er «best i verden», men som trafikksikkerhetsforsker Rune Elvik sier «Ingen er verdensmester for evig». Han peker på at når det går bra, slapper man av. Før eller senere kommer det et tilbakeslag, og antall drepte i trafikken vil øke igjen. Denne høringen er for oss et eksempel på nettopp dette.

Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid fra alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet. Forslagene som nå er ute på høring, er etter vår oppfatning et skritt i feil retning og ikke i tråd med Nullvisjonens etiske grunnpilar om at det ikke er akseptabelt med drepte eller hardt skadde i trafikken..

I dagens NTP er det fastsatt et **etappemål** for å ha en rettesnor å forholde seg til når det gjelder ulykkesutviklingen på veg mot Nullvisjon. Det er viktig å ha mål for å se om en er på rett veg, og for å kunne sette inn flere tiltak om kursen ikke virker helt stødig. Forslagene som presenteres i denne høringen vil øke antallet trafikkulykker og er dermed ikke i tråd med Nullvisjon.

Det er regjeringen ved Samferdselsdepartementet som har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å utrede 120 km/t på motorveger.

Klima og miljø

Norge har som mål å redusere utslippet av klimagasser med minst 40 prosent innen 2030. Utredningen viser at det ikke er gjort detaljerte analyser på lokal miljøforurensning og støy, mens en økning av fartsgrensen til 120 km/t vil for alltid øke klimagassutslippene. Økte fartsgrenser er heller ikke forenelig med et lavutslipps-samfunn og flere andre mål i Nasjonal transportplan, ikke bare nullvisjonen, men klima og miljø, samt FNs bærekraftsmål.

Fart på 2/3-felts veg 90 eller 100 km/t?

Økt fart fører til økt ulykkesrisiko og mer klimautslipp. Dette er ikke i tråd med nullvisjon eller Norges mål om å redusere klimagassutslipp. De samme argumentene gjelder her som for økt fartsgrense på motorveg fra 110 km/t til 120 km/t.

110 km/t eller 120 km/t?

MA – Rusfri Trafikk mener at kostnadene for en økning av fartsgrense fra 110 km/t til 120 km/t er for høy i forhold til alle de negative konsekvensene som listes opp. Vi støtter derfor Statens vegvesen sin vurdering av at selv om høyere fartsgrense bidrar til måloppnåelse i et enkelt prosjekt, så kan måloppnåelsen være mye større dersom tilleggskostnaden i stedet brukes til å realisere prosjekter som i seg selv bidrar til mye større forbedring av trafikksikkerhet og framkommelighet.

Det blir flere trafikkulykker, større inngrep i naturen, ingen økning i framkommeligheten for godstransporten og negativ konsekvens for klima og miljø.

Erfaringer fra Sverige viser en økning på hele 128 prosent drepte og hardt skadde ved økning av farten fra 110 km/t til 120 km/t. Om regjeringa beslutter en slik økning av fartsgrensene, så er dette ikke i tråd med nullvisjon.

De ekstra milliardene en slik fartsøkning vil koste, bør brukes på de deler av vegnettet som har for mange ulykker og fortsatt har dårlig framkommelighet. På denne måten kan vi nå nullvisjon og øke framkommeligheten på de delene av vegnettet hvor næringslivet og andre har for dårlige kår i dag.

Smal 4-felts veg?

MA – Rusfri Trafikk støtter ikke forslaget om å åpne opp for innføring av smal 4-felts veg som standard i vegnormalene, fordi det vil føre til flere drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har selv beregnet en økning på 15 prosent. Resultater gjengitt i Trafikksikkerhetshåndboken kan tyde på at dette også er et for konservativt anslag, og at en økning på 20 prosent er en rimelig antakelse.

Forskjellen mellom en smal 4-felts vei på 20 m og den normerte løsningen på 23 m er redusert vegskulderbredde fra 2,75 m til 1,5 m. Mange vitenskapelige artikler basert på litteraturstudier og innsamlede data viser en klar sammenheng mellom vegskulderbredde og antall ulykker. Brede skulder gir færre ulykker.

Det er flere hovedårsaker til at så smale vegskuldre som foreslås, ikke kan oppfylle alle nødvendige og viktige funksjoner som kreves på en høyhastighets veg. Smal vegskulder gir ikke god nok plass til at kjøretøyet kan være trygt plassert på

vegskuldra ved motorstopp eller lignende. Trafikanter vil alltid kunne gjøre feil, og en smal vegskulder vil ikke gi noen sikkerhetsmargin hvis en er uoppmerksom.

Konklusjon

Vi mener at fellesskapets midler må brukes i tråd med Nullvisjon og ikke på veger som utredningene viser vil føre til flere trafikkulykker. I stedet for å redusere antall trafikkulykker, vil forslagene øke antallet drepte og hardt skadde på sikt.

Med vennlig hilsen

MA – Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafiksikkerhet