



3. mai 2010

NOTAT OM FARTSGRENSER PÅ MOTORVEGER

Fremskrittspartiet foreslår at fartsgrensene på motorveg klasse A økes fra 100 til 120 km/t. Dette notatet belyser hvorfor det er et dårlig forslag, sett i et miljøperspektiv.

Økte fartsgrenser påvirker miljøet på flere måter:

- Økt fart gir mer trafikk og dermed økt miljøbelastning og mer trafikkaos
- Økt fart på motorveger gir økt drivstofforbruk per kjøretøykilometer og dermed økte utslipp av bl.a. klimagasser
- Økt fart gir mer støy per kjøretøykilometer
- Økt fart kan stille nye standardkrav til vegnettet, som igjen kan føre til større naturinngrep

Økt fart gir mer trafikk

Bevisstheten om at kortere reisetid med bil øker vegtrafikken, er blitt større. Britisk forskning på 90-tallet viste en klar sammenheng mellom raskere veger og økt trafikk. Et viktig funn var at opptil all reduksjon i reisetid bidrar til økt trafikk på lang sikt.¹ Dette betyr at dersom reisetida reduseres med f.eks. 1 prosent, vil trafikkveksten bli på opp mot 1 prosent. Trafikkveksten skyldes i stor grad at det blir attraktivt å reise mer fordi kortere reisetid gjør det mulig å komme lenger til samme tidsbruk som før, noe som gjør det attraktivt å f.eks. pendle over lengre strekninger eller handle på steder som ligger lenger unna.

En helt fersk nederlandsk rapport antyder at summen av totalt sett mer reising og mer bilbruk på bekostning av kollektivtransport fører til at 1 prosent reduksjon i reisetida med bil gjør at biltrafikken øker med 1,34 prosent.² Også den norske rapporten *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?* fra Transportøkonomisk institutt i 2009³ er tydelig på at kortere reisetid gir økt trafikk.

Mer trafikk gir høyere utslipp av klimagasser, mer lokal forurensing, mer støy, flere ulykker og mer trafikkaos på tilstøtende veger.

Økt fart gir høyere drivstofforbruk per kjøretøykilometer

Både den omtalte nederlandske rapporten (Ottens og van Essen 2010) samt rapporten *Regeringsoppdrag om hastighetsgränserna på vägarna* fra det svenske Vägverket i 2005 viser hvordan drivstofforbruket påvirkes av farten. Begge rapportene viser at jevn fart i 120 km/t istedenfor 100 km/t gir ca. 20 prosent høyere drivstofforbruk, med tilsvarende høyere klimagassutslipp. Ekstra drivstofforbruk fra akselerasjon kommer i tillegg.

¹ Goodwin, Phil B. (1996): *Empirical evidence on induced traffic, a review and synthesis*. Transportation, 23:1, s. 35–54. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.

² Ottens, Matthijs og Huib van Essen (2010): *Why slow is better – Pilot study on the climate gains of motorway speed reduction*. CE Delft. Delft:
http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948?PHPSESSID=3dae8ce9482da0449216ecd98f2e9708

³ Strand, Arvid, Petter Næss, Aud Tennøy og Christian Steinsland (2009): *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?* Transportøkonomisk institutt. Oslo:
<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D81%20rapporter/2009/1027-2009/1027%202009.pdf>

Dersom økte fartsgrense fører til mer rykk-og-napp-kjøring fordi enkelte bilister ønsker å kjøre fort, mens andre holder igjen, kan veksten i drivstofforbruk bli større.

Noen vil hevde at høyere fartsgrenser ikke vil øke gjennomsnittsfarten tilsvarende siden mange i dag bryter fartsgrensene på motorvegene. Til det må vi først si at fartsoverskridelser er lovbrudd, noe som per definisjon er uakseptabelt. I tillegg er det grunn til å frykte at fartsgrense 120 km/t vil friste enkelte sjåførere til å kjøre enda fortere enn dette.

Økt fart gir mer støy per kjøretøykilometer

Økt fart gir mer støy som følge av friksjon mellom dekk og asfalt. Sammenhengen er beskrevet i *Miljøhåndboken* fra Transportøkonomisk institutt.⁴ Når en leser om endring i støynivå, er det viktig å huske på at enheten desibel er logaritmisk. Det betyr at dersom støyen økes med 10 dBA, så tidobles lydenergien, slik at 80 dBA fysisk tilsvarer ca. 300 ganger så mye støy som 55 dBA.⁵

Økt fart kan stille nye standardkrav til vegnettet

Vegbygging bidrar til betydelige naturinngrep og nedbygging av matjord. Hastighetsnivået påvirker vegenes kurvatur. Jo fortere det skal kjøres, jo mer rette må vegene bli. Følgelig blir det enda vanskeligere å tilpasse vegene til terrenget på en akseptabel måte. Dersom eksisterende motorveger klasse A skiltes 120 km/t, vil dette kunne gi økt press om høyere fart på andre veger.

Konklusjon

Prognosene viser en vekst i klimagassutslipp fra vegtrafikken på 55 prosent i perioden 1990–2020, dersom politikken ikke legges om.⁶ Dette står i sterk kontrast til Norges offisielle klimamålet om at gjennomsnittstemperaturen på kloden må stabiliseres på maksimalt to grader over førindustrielt nivå. For å kunne innfri dette må den rike del av verdens utslipp reduseres med 40 prosent i perioden 1990–2020. Dersom ikke vegtrafikken skal ta sin andel, hvilke andre sektorer skal da ta en større andel?

Økt hastighet på motorveg klasse A er uakseptabelt og vil undergrave Norges klimamål. Økt fart gir mer trafikk, som igjen gir økte utslipp av klimagasser og lokal luftforurensing samt mer støy. Økt fart øker også drivstofforbruket og støyen målt per kjøretøykilometer. Disse effektene kommer oppå hverandre.

Økt fart vil også kunne bidra til økte krav om hastighet for øvrige veger, noe som kan resultere i enda større naturinngrep.

Istedenfor å øke farten på motorveg klasse A bør det bli en reell diskusjon om hvorvidt nye veger bør dimensjoneres for og skiltes med lavere hastighet enn hva som er vanlig i dag. Fartsgrense 80 km/t framstår som riktig av hensyn til både klima, luftforurensing, støy, trafikksikkerhet og naturinngrep.

⁴ Miljøhåndboken av Marika Kolbenstvedt, Trygve Solheim og Astrid H. Amundsen på nett: <http://miljo.toi.no/index.html?25781>

⁵ Fra Wikipedia-artikkel: <http://no.wikipedia.org/wiki/St%C3%B8yforurensning>

⁶ Klimakur 2020 (2010): *Sektoranalyse transport – Tiltak og virkemidler for redusert utslipp av klimagasser fra transport*. Side 54–55: <http://www.klimakur.no/PageFiles/1137/KlimakurTransport.pdf>