

Sammendrag

Miniscenario: Fartsgrensepolitikk

TØI rapport 1589/2017

Forfatter: Rune Elvik

Oslo 2017 35 sider

De generelle fartsgrenser på 50 og 80 km/t har ligget fast i mer enn 50 år. Særskilte fartsgrenser brukes likevel mer og mer og rapporten spør om det er mulig å gjøre systematiske endringer i fartsgrensene for å bedre trafikksikkerheten. Med systematiske endringer menes endringer som bygger på generelle prinsipper anvendt på hele vegnettet. Tre slike prinsipper sammenlignes: (1) Samfunnsøkonomisk optimale fartsgrenser; (2) Nullvisjonsfartsgrenser og (3) Et forståelig fartsgrensesystem. Samfunnsøkonomisk optimale fartsgrenser minimerer trafikkenes samfunnsøkonomiske kostnader. Slike fartsgrenser er jevnt over høyere enn dagens fartsgrenser og vil dermed gi flere drepte og skadde i trafikken. Nullvisjonsfartsgrenser er fartsgrenser som er fastsatt på grunnlag av kunnskap om hva mennesker tåler av biomekaniske påkjenninger uten å bli drept eller pådra seg varige skader. Nullvisjonsfartsgrenser er lavere enn dagens fartsgrenser på 50, 60 eller 80 km/t. Innføring av Nullvisjonsfartsgrenser vil redusere antallet drepte og skadde i trafikken. Et forståelig fartsgrensesystem er fartsgrenser som trafikantene forstår og godtar begrunnelsen for og ikke ønsker endret. Spørreundersøkelser antyder at slike fartsgrenser vil ligge nær dagens fartsgrenser og derfor ikke vil innebære endringer i antall drepte og skadde i trafikken.

Miniscenarioer for fartsgrensepolitikken

Innenfor Statens vegvesens forskningsprogram BEST (bedre sikkerhet i trafikken) er det utarbeidet såkalte «miniscenarioer» for ulike temaer. Ett av temaene, fartsgrensepolitikk, er behandlet i denne rapporten. Scenariene er tenkt som tre hovedprinsipper for fastsetting av fartsgrenser:

1. **Optimale fartsgrenser**, det vil si fartsgrenser som minimerer de samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikken. Samfunnsøkonomiske kostnader består av tidskostnader, ulykkeskostnader, kjøretøys driftskostnader og kostnader ved støy og forurensning (medregnet global oppvarming).
2. **Nullvisjonsfartsgrenser**, det vil si fartsgrenser som bygger på kunnskap om grenser for den biomekaniske påkjenning mennesker kan utsettes for uten å bli drept eller få varige skader.
3. **Et forståelig fartsgrensesystem**, det vil si fartsgrenser som trafikantene forstår begrunnelsen for og godtar. Et tegn på at man har et forståelig fartsgrensesystem, er at det er støtte til aktuelle fartsgrenser.

Rapporten undersøker om noen av disse prinsippene for fastsetting av fartsgrenser kan påregnes å bedre trafikksikkerheten.

Optimale fartsgrenser

Optimale fartsgrenser sammenfaller med dagens fartsgrenser på 80 og 100 km/t. For alle andre fartsgrenser er optimale fartsgrenser høyere enn dagens fartsgrenser. Det er ikke gjort noen beregning av optimal fartsgrense på veier som i dag har fartsgrense 110 km/t. Optimale fartsgrenser er ikke i noe tilfelle lavere enn 60 km/t, selv på veier der fartsgrensen i dag er 30 km/t. Innføring av optimale fartsgrenser vil derfor føre til en

betydelig økning i antall drepte og skadde i trafikken og er uforenlig med målet om fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde, senest fastsatt i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029.

Optimale fartsgrenser er høyere i dag enn ved en tilsvarende beregning i 2002. Forklaringen på dette er at skadekostnadene er betydelig redusert de siste årene. De teller dermed mindre ved beregning av optimale fartsgrenser enn de gjorde da de var høyere. Paradoksalt nok vil derfor optimale fartsgrenser, slik de tradisjonelt beregnes, bli høyere og høyere jo bedre trafiksikkerheten blir, og slik sett gi et samfunnsøkonomisk argument for å reversere utviklingen og innføre et tiltak som vil øke antall drepte og skadde i trafikken.

Det argumenteres i rapporten for at det kan være fruktbart å velge et annet perspektiv enn optimale fartsgrenser i begrepets tradisjonell forstand ved fastsetting av fartsgrenser i byer og tettsteder. Ett mulig perspektiv, som blir mer og mer aktuelt, er et folkehelseperspektiv der man velger å ha lave fartsgrenser for å gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil og mer attraktivt å gå eller sykle. Man kan da gjøre helseøkonomiske analyser av gevinstene for folkehelsen ved at flere går eller sykler og færre kjører bil. Det er ikke utenkelig at slike analyser vil vise at folkehelsegevinsten har større økonomisk verdi enn tidstapet for bilister som tvinges til å holde lav fart.

Nullvisjonsfartsgrenser

Nullvisjonsfartsgrenser innebærer at dagens fartsgrense på 50 km/t settes ned til 40 km/t; 60 km/t settes ned til 50 km/t og 80 km/t på veier uten midtrekkverk settes ned til 70 km/t. Øvrige fartsgrenser beholdes uendret. På veier med fartsgrense 80 km/t og midtrekkverk er det ikke uforenlig med Nullvisjonen å ha en høyere fartsgrense, for eksempel 90 km/t.

Beregninger viser at innføring av Nullvisjonsfartsgrenser kan redusere årlig antall drepte med mellom 20 og 38, avhengig av hvor godt de nye fartsgrensene overholdes. Årlig antall hardt skadde kan reduseres med mellom 69 og 134. Nullvisjonsfartsgrenser vil derfor gi en klar forbedring av trafiksikkerheten.

Man trodde tidligere at 30 km/t var den høyeste fartsgrensen man kunne tillate der hvor fotgjengere kan bli påkjørt av biler. Ny forskning viser at fotgjengere har en sannsynlighet for å overleve på mer enn 90 % også ved påkjørsel i 40 km/t. Dette tilsier at en fartsgrense på 40 km/t kan være forenlig med Nullvisjonen, siden mange rekker å bremse før en ulykke, slik at gjennomsnittlig påkjøringshastighet trolig vil være lavere enn 40 km/t. Det er likevel på det rene at sikkerheten for fotgjengere vil bli enda bedre ved en fartsgrense på 30 km/t enn 40 km/t.

Et forståelig fartsgrensesystem

I internasjonal litteratur er begrepet troverdige fartsgrenser («credible speed limits») lansert de siste ti årene. Tanken er at man skal fastsette fartsgrenser slik at de fleste trafikanter finner fartsgrensene rimelige og passende og dermed i stor grad overholder dem. Det har imidlertid vist seg at meningene ofte er delte om hvilken fartsgrense som passer best på en gitt veg. Man kan derfor neppe komme fram til troverdige fartsgrenser ved å spørre trafikantene om hva de synes er passende fartsgrenser på bestemte veier.

I denne rapporten lanseres i stedet tanken om et forståelig fartsgrensesystem. Tanken er at alle fartsgrenser ses i sammenheng med hverandre og at fartsgrensene er fastsatt slik at trafikantene forstår og godtar hvorfor noen veier har en høyere eller lavere fartsgrense enn

andre. En mulig framgangsmåte for å skape forståelse for endringer i fartsgrenser, er at disse gjøres i form av pakkedninger der noen veger får lavere fartsgrense og andre høyere. Dette gir en god anledning til å begrunne hvorfor fartsgrensene varierer og kan øke forståelsen for nedsettelse av fartsgrenser på noen veger, siden man samtidig øker fartsgrensene på andre veger.

Denne tanken har trolig vært et premiss for de omfattende endringer av fartsgrenser som ble gjort i Sverige i 2008 og 2009. I alt fikk nær 20.500 kilometer veg ny fartsgrense. Fartsgrensen ble satt ned på 17.819 kilometer veg og økt på 2.667 kilometer veg. Endringene som ble gjort var i stor grad i samsvar med de synspunkter flertallet av svensker i spørreundersøkelser hadde gitt støtte til før de ble gjennomført. Dagens fartsgrensesystem i Sverige har følgelig stor forståelse og aksept hos trafikantene.

For Norges vedkommende tyder lignende spørreundersøkelser på at dagens fartsgrenser har bred forståelse. Man må likevel være oppmerksom på at det alltid er en «konservativ» skjevhet i slike undersøkelser: Folk sier seg lettere fornøyd med det de har og er kjent med enn med noe nytt og annerledes. Forståelige fartsgrenser vil ligge nær dagens fartsgrenser og derfor ikke gi store endringer av trafikksikkerheten.