

Sammendrag:

# Støttetiltak for lavere fartsgrense i tettbygd strøk

Notatet inneholder en nytte-kostnadsanalyse og en kostnadseffektivitetsanalyse av støttetiltak for lavere fartsgrense i tettbygd strøk. Med lavere fartsgrense i tettbygd strøk menes fartsgrenser som er lavere enn dagens generelle fartsgrense på 50 km/t, det vil i første rekke si fartsgrenser på 40 eller 30 km/t. Med støttetiltak for lavere fartsgrense menes ekstra tiltak som gjennomføres i tillegg til nedsettelse av fartsgrensen for å forsterke virkningen av nedsettelse av fartsgrensen. I notatet inngår følgende støttetiltak for lavere fartsgrense i tettbygd strøk.

- Miljøgater (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 3.2)
- Gatetun (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 3.4)
- Fysisk fartsregulering (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 3.12)
- Innebygd toppfartssperre på motorkjøretøy (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 4.20)
- Informasjonskampanjer for lavere fart (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 7.3)
- Tilbakemeldingsskilt for fart (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 7.4)
- Stasjonære fartskontroller (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 8.1)
- Automatisk fartskontroll (Trafikksikkerhetshåndbokens tiltak 8.6)

Det tas utgangspunkt i hvordan disse tiltakene er avgrenset og beskrevet i Trafikksikkerhetshåndboken.

Analysene av tiltakene er gjort ved å definere et sett av ”typestrekninger” av veger, karakterisert ut fra trafikkfunksjon (hovedveg, samleveg, atkomstveg) og årsdøgntrafikk. I alt er 12 slike typestrekninger definert. For hver strekning er det gjort antakelser om risikonivå og fartsnivå. Det er i alt gjort 96 analyser av de åtte tiltakene. I nytte-kostnadsanalysene inngår følgende konsekvenser av tiltakene:

- Endringer i fart, og dermed reisetid (tidskostnader)
- Endringer i antall ulykker og deres alvorlighetsgrad (ulykkeskostnader)
- Endringer i kjøretøys driftskostnader

- Endringer i støy (støykostnader)
- Endringer i avgassutslipp (kostnader ved utslipp av ulike typer avgasser)
- Endringer i partikkelutslipp fra piggdekk (helsekostnader knyttet til eksponering for mikroskopiske partikler)
- Endringer i bomiljøkvalitet (trivselskostnader)

Med endringer i bomiljøkvalitet menes endringer i et boligområdes attraktivitet som følge av at miljøulempene fra vegtrafikk reduseres. Blant de bomiljøkvaliteter det tenkes på, er økt trygghet og økte lekemuligheter ute for barn som følge av mindre eller langsommere trafikk. En slik bomiljøkvalitet fanges neppe fullt ut opp av en økonomisk verdsetting av f eks redusert støy eller mindre avgassutslipp. I tillegg til disse konsekvensene inngår kostnader til gjennomføring av tiltakene. Disse kostnadene er av tre typer:

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Skattekostnadsfaktor for offentlige budsjettkroner

Den sistnevnte kostnadsfaktoren er et uttrykk for effektivitetstap ved skattefinansiering av tiltak på offentlige budsjetter. Skattekostnadsfaktoren er satt lik 20% av budsjettkostnaden (summen av investerings- og driftskostnader).

Analysene er gjort med to ulike utgangspunkter. Det ene utgangspunktet er at nedsettelse av fartsgrensen og innføring av støttetiltak skjer *samtidig*, som en pakke av tiltak. Det andre utgangspunktet er at fartsgrensen *allerede* er nedsatt, og at problemet kun er hvordan man skal oppnå best mulig respekt for fartsgrensen. Ved det førstnevnte utgangspunktet inngår økning av tidskostnader som følge av lavere fart i nytte-kostnadsanalysene. Ved det sistnevnte utgangspunktet inngår tidskostnader ikke i nytte-kostnadsanalysene, fordi tidsbesparelser som er oppnådd ved å bryte (den nedsatte) fartsgrensen ikke kan tillegges noen samfunnsøkonomisk nytte.

Det viser seg at valget av utgangspunkt er helt avgjørende for resultatene av nytte-kostnadsanalysene. Dersom tidskostnader inkluderes, viser analysene at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å innføre tiltak for å dempe farten i tettbygd strøk. Et tiltak er i nytte-kostnadsanalysene betraktet som samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom nytten (regnet i kroner) er større enn kostnadene til gjennomføre tiltaket. I 83 av 96 analyser er nytten negativ, i første rekke fordi økning av tidskostnadene mer enn oppveier andre nyttevirksomheter (færre ulykker, bedre trivsel, osv) av tiltakene. I ytterligere 11 analyser er nytten positiv, men mindre enn kostnadene til tiltakene. Kun i 2 av 96 analyser er nytten større enn kostnadene når økte tidskostnader som følge av lavere fart inkluderes. Disse resultatene er meget robuste og gjelder for et vidt spekter av trafikkmengde, risikonivå og kostnader til tiltak.

Holder man tidskostnadene utenfor analysene, blir resultatene helt andre. I 57 av 96 analyser er det da samfunnsøkonomisk lønnsomt å innføre støttetiltak for lavere fartsgrense. I de øvrige 39 analyser er nytten mindre enn kostnadene, men likevel positiv.

Begge utgangspunkter for analysene kan forsvares. På den ene siden kan man hevde at når fartsgrensen settes ned, endrer myndighetene betingelsene for hva som er lovlig atferd og påfører dermed trafikantene en ekstra kostnad (den økte tidskostnaden). Denne kostnaden bør inngå i en samfunnsøkonomisk analyse av nedsettelse av fartsgrensen. På den andre siden er fartsdempende tiltak i boligstrøk ønsket av mange. Det må derfor nesten kunne kalles et paradoks når nytte-kostnadsanalyser viser at tiltak som demper farten i tettbygd strøk, spesielt på atkomstveger, er ulønnsomme. Det er grunn til å tro at vesentlige deler av nytten av lavere fart i boligstrøk, særlig knyttet til økt trygghet, ikke er inkludert på en tilfredsstillende måte i de nytte-kostnadsanalyser som er gjort i dette notatet. Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsbetraktninger er bare ett av flere prinsipper som kan legges til grunn for fastsettelse av fartsgrenser.

Notatet tar ikke standpunkt til spørsmålet om man bør bruke nytte-kostnadsanalyser til å prioritere fartsdempende tiltak i tettbygd strøk. Resultatene av de analyser som presenteres i notatet gjør det imidlertid nødvendig å drøfte om dagens opplegg for nytte-kostnadsanalyser og de komponenter som inngår i disse analysene er dekkende for de problemstillinger som behandles i dette notatet. Det er blant annet nødvendig å drøfte hvordan trygghet skal behandles i nytte-kostnadsanalyser.

I kostnadseffektivitetsanalysene er kostnadseffektiviteten til et tiltak definert som antall unngåtte personskadeulykker per million kroner det koster å gjennomføre tiltaket. Kostnadseffektivitetsanalysene viser at det klart mest kostnadseffektive tiltaket er humper. Det er den billigste måten å få redusert farten på. Skal dyrere tiltak, som miljøgater eller gatetun, brukes må det derfor være fordi de har andre ønskede virkninger i tillegg til å dempe farten.