

# Innføring av 30 km/t som generell fartsgrense i europeiske byer

## Hvilke effekter kan dokumenteres?

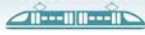
TØI rapport 2009/2024 • Forfattere: Aud Tennøy, Cyriac George • Oslo 2024 • 46 sider

Vi har innhentet, vurdert og strukturert informasjon knyttet til innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i seks europeiske byer, samt Spania. Beslutninger om innføring av en slik fartsgrense kan tas på ulike nivåer, ved at nasjonale myndigheter definerer fartsgrensene i alle byene, at myndighetene i byene tar beslutningen, eller at myndigheter på ulike nivåer velger å innføre fartsgrensen på sine deler av veinettet. Man har i hovedsak valgt at den generelle fartsgrensen på 30 km/t skal gjelde for alle gater og veier i hele byen eller i store deler av byregionen, med unntak for noen definerte hovedveier. Informasjon om fartsgrensene, kontroll av at de overholdes og håndheving av overtredelser er nødvendig. Byene har dokumentert at tiltaket har gitt ønskede effekter, som lavere hastigheter, stor grad av overholdelse, samt vesentlig færre ulykker, særlig alvorlige ulykker og ulykker som involverer fotgjengere og syklister. Noen byer har dokumentert redusert støy og forurensning, og at kø og reisetider ikke har økt.

### Bakgrunn, oppdrag og gjennomføring

En rekke europeiske byer jobber systematisk med å utvide andelen av gatenettet med fartsgrense 30 km/t. Mange har innført eller er i ferd med å innføre en generell fartsgrense på 30 km/t, som innebærer at denne fartsgrensen gjelder om ikke annet er skiltet. Det pågår også diskusjoner om innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i norske byområder. I denne diskusjonen er det behov for kunnskap om erfaringer fra byer som allerede har gjennomført dette. På oppdrag fra Viken fylkeskommune har forskere ved Transportøkonomisk institutt derfor innhentet, vurdert, oppsummert og strukturert informasjon fra byer og land som nylig har endret sine fartsgrenser og som har omtalt positive forventninger og/eller effekter av tiltaket på sine hjemmesider.

Fire byer (Brussel, Paris, Lille og Bilbao) innførte generell fartsgrense på 30 km/t i 2020 eller 2021, mens Grenoble gjorde det i 2016 – 2017. London er i ferd med en gradvis innføring av fartsgrense 20 mph på deler av hovedveinettet i perioden 2020 – 2024, og i Spania trådte en ny lov som definerer fartsgrensene i alle spanske byer i kraft i 2021. Oppdragsgiver var opptatt av hvordan byene hadde gått frem når de innførte den generelle fartsgrensen, hvordan områdene med generell fartsgrense 30 km/t var definert og hvilke veier som var unntatt fra denne fartsgrensen, hvilke tiltak som var gjort for å kontrollere og håndheve at fartsgrensen ble overholdt, samt hvilke dokumenterte resultater og effekter innføring av generell fartsgrense



30 km/t hadde gitt. Ambisjonen var at studien skulle gi innsikt og kunnskap som er nyttig i diskusjoner om innføring av generell fartsgrense 30 km/t i norske byer og at den skal danne et grunnlag for videre arbeid.

Det er gjennomført dokumentstudier, hvor de viktigste datakildene har vært dokumenter som beskriver hvordan de seks europeiske byene, samt Spania, har gjennomført endringer av sine fartsgrenser i byområdene, hvordan de nye fartsgrensene har blitt håndhevet og hvilke effekter av dette som er dokumentert. De fleste byene gjennomførte endringene nylig og rett før eller under pandemien (de fleste i 2020 og 2021). Det er derfor som forventet at det ikke finnes godt dokumentert kunnskap om resultater fra alle byene, og at det som finnes i hovedsak gjelder mer umiddelbare effekter som redusert hastighet, trafikkulykker, støy, forurensing, mv. Vi fant god og grundig dokumentasjon fra Grenoble, Brussel og London, og vi har lagt mest vekt på dokumentasjonen fra disse byene. Informasjonen er hentet fra hjemmesidene til byene og fra mer utfyllende rapporter.

Under oppsummerer vi først de viktigste funnene. Deretter oppsummerer vi hovedfunn for hvert av temaene, og til slutt peker vi på videre undersøkelser som kan styrke kunnskapsgrunnlaget.

## Hovedfunn – kort oppsummert

Vi har sett at beslutninger om innføring av fartsgrenser på 30 km/t kan tas på ulike nivåer, ved at nasjonale myndigheter definerer fartsgrensene i alle byene, ved at politiske myndigheter i bykommunene tar beslutningen, eller ved at myndigheter på ulike nivåer velger å innføre denne fartsgrensen på de delene av vei- og gatenettet de administrerer i byområdene.

Man har i de fleste byene valgt at den generelle fartsgrensen på 30 km/t skal gjelde for alle gater og veier i hele byen eller i store deler av byregionen, med unntak for noen definerte hovedveier som skiltes med høyere hastighet og gater tilsvarende gatetun som skiltes med lavere hastighet. I de fleste byene gjelder den generelle fartsgrensen på 30 km/t i selve byen (typisk bykommunen), men i Grenoble gjelder den for nesten alle kommunene i byregionen. Det ser ikke ut til at byene har gjennomført andre fartsdempende tiltak samtidig med endringer i fartsgrensene. I Grenoble var innføring av generell fartsgrense på 30 km/t det første tiltaket som ble gjennomført som del av en større plan. I London er de i ferd med å innføre fartsgrense på 20 mph på deler av hovedveinettet i sentrale deler av byen. Lovendringen i Spania innebærer blant annet at fartsgrensen på 30 km/t gjelder for alle gater med ett kjørefelt i hver retning i byområdene.

Alle byene har tatt grep for å sikre at fartsgrensene overholdes, og flere var i ferd med å trappe opp innsatsen. De har gjennomført informasjonskampanjer, intensivert fartskontroller og tatt organisatoriske grep for å sikre at fartsgrensene håndheves. Spania har innført forbud mot innretninger som varsler fartskontroll.

Byene har dokumentert at tiltaket har gitt ønskede effekter, som lavere hastigheter, stor grad av overholdelse av fartsgrensene, samt betydelig færre trafikkulykker, særlig alvorlige ulykker og ulykker som involverer fotgjengere og syklistene. I Grenoble, Brussel og London dokumenterte de at hastighetene gikk ned straks tiltaket ble innført. I Grenoble, hvor den nye fartsgrensen gjelder for store deler av byregionen, fant de at den overholdes i større grad i selve byen enn i nabokommunene. Grenoble og Brussel dokumenterte at hastighetene gikk ned både i gater hvor fartsgrensen ble redusert og i gater hvor de ble opprettholdt som før. Det er for tidlig å dokumentere mer vidtrekkende effekter knyttet til bærekraftig byutvikling, som endringer i reiseatferd, byliv, trivsel, mv. Brussel hadde undersøkt om reduserte fartsgrenser ga lengre reisetider og London om det ga mer kø, og begge fant at så ikke var tilfelle. De byene



som har målt eller beregnet utviklingen i lokal forurensning (Grenoble og Bilbao) og støv (Brussel), har funnet reduksjoner.

Vi har altså funnet at innføring av en generell fartsgrense på 30 km/t i byområder kan gjennomføres på ulike måter, at byene har sett behov for informasjon om og intensivert kontroll og håndheving av fartsgrensene, og at tiltaket har gitt ønskede effekter i de byene vi har gjennomført dokumentasjon fra. Dokumentasjonen er basert på få caser, hvor det i utgangspunktet forelå indikasjoner på at de hadde oppnådd gode resultater, og undersøkelsene ble gjennomført relativt kort tid etter innføring av tiltaket. Dokumentasjon fra flere caser er nødvendig for å kunne si noe om hvorvidt man kan forvente lignende resultater om man innfører en generell fartsgrense på 30 km/t i andre byer. Resultatene var, på den annen side, sammenfallende på tvers av byer som er ulike på flere måter. Dette kan være nyttig bakgrunn for diskusjonene om innføring av generelle fartsgrense på 30 km/t i norske byer.

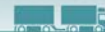
Viktige diskusjoner knyttet til innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i norske byer kan, basert på dette, dreie seg om: Hvem som skal ha myndighet til å beslutte hvilke områder, gater og veier som skal ha fartsgrense på 30 km/t i norske byer; Hvor store deler av byene og byregionene fartsgrensen skal gjelde for; Hvilke veier som skal skiltes med høyere hastighet; Hvilke informasjons-, kontroll- og håndhevingstiltak som må iverksette for å sikre at de lavere fartsgrensene overholdes; Hvilke ytterligere tiltak som skal gjennomføres for å sikre at en generell fartsgrense på 30 km/t bidrar til at nasjonale mål knyttet til bærekraftig byutvikling kan nås; Hvordan effekter av innføring av dette i Norge skal undersøkes og dokumenteres.

## Beslutningen kan tas på ulike nivåer

Beslutningene om å innføre generell fartsgrense på 30 km/t og vesentlig utviding av veinettet slike fartsgrenser gjelder for ble tatt på ulike nivåer. Spania innførte generelle fartsgrenser for alle gater og veier i alle spanske byer ved lov i 2021. Fartsgrensene er på enten 50, 30 eller 20 km/t, i hovedsak avhengig av antall kjørefelt. Iht. loven er fartsgrensen i alle gater med ett kjørefelt i hver retning i alle spanske byer, inkludert enveiskjørte gater, nå 30 km/t. Frankrike vedtok i 2015 en lov som ga ordførere rett til å innføre fartsgrenser på vei- og gatenettet i kommunen til nivåer lavere enn de som er angitt i den franske veiloven. I 2022 hadde mer enn 30 franske byer innført en generell fartsgrense på 30 km/t i hele eller deler av byen. Også i Brussel var det myndighetene i byen som besluttet å innføre slik fartsgrense. I Storbritannia har de lokale bydelsmyndighetene i London innført fartsgrense på 20 mph i en stadig større del av det gatenettet de har myndighet over, og minst en bydel har innført generell fartsgrense på 20 mph. Endringen som skjer nå er at fartsgrense på 20 mph også innføres på deler av hovedveinettet, som administreres av den mer overordnede myndigheten Transport for London, og særlig på veinettet i sentrale deler av byen. Dette er del av en større plan som er initiert av borgermesteren i London. Vi kan ikke si noe om hva som er den beste måten å organisere dette på basert på de casene og materialet vi har undersøkt. Beskrivelsene av hvordan dette er gjort i ulike land og byer kan likevel være relevant i diskusjoner om hvorvidt og hvordan generell fartsgrense på 30 km/t skal innføres i norske byområder.

## Hvordan områder med generell fartsgrense 30 km/t avgrenses

De fleste byene har innført generell fartsgrense på 30 km/t i selve byen eller i store deler av byregionen og skiltet enkelte hovedveier med høyere fartsgrenser. I Spania er det definert ved lov hvilke veier som har høyere fartsgrense enn 30 km/t (i hovedsak veier med to felt eller mer per kjøreretning). Bilbao skiller seg ut som den eneste byen som har en generell fartsgrense på 30 km/t på alle gater og veier i hele byen, uten unntak. I de fleste byene gjelder den generelle fartsgrensen på 30 km/t i selve byen (typisk bykommunen), men i Grenoble gjelder den for nesten alle kommunene i byregionen. Det ser ikke ut til at byene har gjennomført andre



fartsdempende tiltak samtidig med endringer i fartsgrensene. I Grenoble var innføring av generell fartsgrense på 30 km/t det første tiltaket som ble gjennomført som del av en større plan. De regionale myndighetene i London er i ferd med å innføre fartsgrense 20 mph på deler av hovedveinettet i sentrale deler av byen, mens hele eller deler av gatenettet administrert av de ulike bydelene allerede har slik fartsgrense.

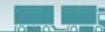
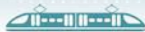
De fleste byene gjorde den generelle fartsgrensen gjeldende i hele området den gjelder for på samme dag, mens Grenoble og London innførte dette gradvis i ulike deler av byregionen. Alle de seks byene hadde erfaringer med fartsgrenser på 30 km/t fra før, og andelen gater som hadde slik fartsgrense i førsituasjonen varierte fra 15% (Grenoble) til 87% (Bilbao). Beskrivelsene av hvordan de ulike byene har definert de områdene og gatene de generelle fartsgrensene på 30 km/t gjelder for, og hvilke veier som skiltes med høyere hastigheter, kan være en nyttig bakgrunn hvis slike fartsgrenser skal innføres i norske byer. Viktige spørsmål kan dreie seg om de generelle fartsgrensene skal gjelde kun for den tette byen, bykommunen eller større deler av byregionen, samt hvilke typer veier som skal skilte med høyere hastighet.

## Kontroll og håndheving av fartsgrensene

Byene har tatt i bruk ulike virkemidler for å bidra til at de nye fartsgrensene overholdes. Vi har dokumentert at Grenoble, Brussel og Paris har gjennomført informasjonskampanjer, og vi går ut fra at de andre byene også har gjort det. Flere byer (i hvert fall Grenoble og Bilbao) har økt bruken av informasjonsskjermer som viser fart etter radarmålinger, men hvor det ikke ilegges bøter. London, Brussel og Bilbao har økt antallet fartskontroller vesentlig. I London prioriterer de nå de farligste sjåførene, områdene og tidspunktene, noe som har resultert i en økning i antall utskrevne bøter på hele 72%. I Bilbao er politiets langsiktige mål å skrive ut færre bøter, på tross av økt innsats. I Belgia har de etablert en ny nasjonal påtalemyndighet for trafikkikkerhet og administrasjon av trafikkbøter fordi de forventer en økning i antall bøter. I Paris vurderer de å etablere en kommunal politistyrke dedikert til å håndheve trafikkregler. I Spania har de blant annet lovfestet et forbud mot å ha hjelpemidler som varsler fartskontroller i kjøretøyet, og overtredelser straffes med bøter og 'prikker', i den hensikt å bidra til at flere overholder fartsgrensene.

## Dokumenterte resultater og effekter

Alle byene som hadde undersøkt effekter av de nye fartsgrensene på hastighetene til biltrafikken (Grenoble, Brussel, London og Bilbao), dokumenterte at hastighetene ble betydelig redusert. I Grenoble og Brussel fant de at hastighetene ble redusert både i gatene hvor fartsgrensene ble redusert til 30 km/t og i andre gater. I Grenoble økte andelen av gatenettet med fartsgrense 30 km/t fra 15% til 82%, og innføring av den generelle fartsgrensen var det første tiltaket som ble gjort som del av en større plan for å bedre bymiljøet. Gjennomsnittshastigheten i gatene hvor fartsgrensen hadde blitt redusert fra 50 til 30 km/t var likevel så lave som 30,5 km/t i gatene i byen et år etter innføring av tiltaket, men de var høyere (39,2 km/t) i nabokommunene (hvor fartsgrensen også gjaldt). I Brussel fant de at reduksjonen i hastighet skjedde umiddelbart etter at de nye fartsgrensene ble innført, og at den ble ytterligere forsterket etter hvert. I London har effektene av å innføre generelle og lavere fartsgrenser blitt dokumentert i flere omganger, og hver gang har de funnet betydelige hastighetsreduksjoner. I de byene som hadde undersøkt om fartsgrensen ble overholdt, som var Grenoble, Brussel, London og Bilbao, fant de at fartsgrensene i stor grad ble overholdt, særlig i de sentrale byområdene. I Bilbao ble antall bøter for å kjøre på rødt lys redusert med 47%. Målinger av hastigheter i 19 bygater i Spania viste at 32% av bilistene overholdt fartsgrensen på 30 km/t og at gjennomsnittshastigheten i disse gatene var på 35,6 km/t.



Alle byene dokumenterte vesentlige reduksjoner i antall trafikkulykker, og da særlig antall ulykker som involverer fotgjengere (for eksempel 24% i Grenoble og 63% i London), og antall alvorlige ulykker (for eksempel på 25% både i Brussel og i London). Dette var som forventet, gitt tidligere forskning som viser at reduserte hastigheter gir færre alvorlige trafikkulykker. I Spania fant de at antall dødsulykker i byområdene gikk ned med 9% fra 2019 til 2022 (loven trådte i kraft i 2021).

Brussel hadde undersøkt om reduserte fartsgrenser ga lengre reisetider og London om det ga mer kø, begge fant at så ikke var tilfelle. De byene som har målt eller beregnet utviklingen i lokal forurensning (Grenoble og Bilbao) og støy (Brussel), har funnet reduksjoner.

Dokumentasjonen av at innføring av en generell fartsgrense på 30 km/t har gitt ønskede effekter, er nyttig innsikt og kunnskap i diskusjoner om innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i norske byområder.

## For tidlig å dokumentere mer vidtrekkende konsekvenser

Kun Grenoble hadde gjennomført undersøkelser for å avdekke endringer i opplevelser av gatemiljøet, mv. Et tydelig funn var at lave hastigheter på biltrafikken var blant de viktigste faktorene som ble fremhevet av de som oppga at de var fornøyd med gatemiljøet, mens høye hastigheter var den faktoren som ble fremhevet av et stort flertall av de som oppga at de ikke var fornøyd med gatemiljøet. Det var som forventet at vi ikke fant undersøkelser av om innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i byene har bidratt til andre effekter som kan knyttes til en mer bærekraftig byutvikling, som endring av reisevaner i retning av mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, bedre folkehelse, triveligere og livligere nabolag og byer, mer bruk av og trivsel i byene, mer plass til fotgjengere, byliv og grønt, mv. Det vil ta lengre tid før man kan måle om innføring av lavere fartsgrenser gir slike resultater. Det er klare forventninger om at reduserte fartsgrenser og hastigheter i gatene vil bidra til slike resultater, basert på kunnskap fra tidligere studier.

## Videre undersøkelser

Generell fartsgrense på 30 km/t innføres i stadig flere byer, senest i Amsterdam nå i desember 2023. Man kan håpe og forvente at effekter og resultater av innføring av generell fartsgrense på 30 km/t blir grundig evaluert og dokumentert. Det gjelder også dersom man gjennomfører dette i norske byer. Slik dokumentasjon gir grunnlag for at byer kan lære av hverandre og at vi kan utvikle mer bærekraftige, trivelige, trygge og effektive byer i fremtiden.

Gjennomføring av dokumentstudien som er presentert i denne rapporten har reist flere spørsmål som det kan være nyttig å søke svar på gjennom fremtidige undersøkelser. For å få en bredere og grundigere forståelse av hvilke resultater man kan forvente om man gjennomfører slike tiltak i andre byer, bør det innhentes dokumentasjon fra flere byer hvor man har innført en generell fartsgrense på 30 km/t e.l. enn de som er diskutert her. Slike undersøkelser burde inkludere mindre byer og byer hvor slike tiltak ble gjennomført lengre tilbake i tid. Det kan bidra til viktig innsikt om det blir gjort intervjuer med fagfolk og politikere, både i de byene som har vært caser i dette prosjektet og i andre byer som har gjort lignende tiltak, for å ta bedre rede på hvordan beslutningene om og den administrative gjennomføringen av tiltaket ble gjort, samt hvilke diskusjoner som oppsto da slike forslag ble foreslått og gjennomført og hvordan disse er etter at tiltakene er gjennomført.