

Innføring av fartsgrense 30 km/t i større soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling

Prosesser, diskusjoner, gjennomføring og resultater

TØI rapport 2084/2025 • Forfattere: Aud Tennøy, Gry Rustad Pettersen • Oslo 2025 • 110 sider

Vi har innhentet, analysert og presentert erfaringer fra en rekke europeiske byer som har innført fartsgrense 30 km/t i store soner eller hele byer for å nå mål om en mer bærekraftig byutvikling. Formålet var å frambringe kunnskap som kan legge grunnlag for mer kunnskapsbaserte diskusjoner knyttet til bruk av fartsgrense 30 km/t i store soner, hele byer eller som generell fartsgrense i tettbygde strøk i Norge. Vi fant at tiltaket bidro til reduksjon i hastigheter og vesentlige reduksjoner i antall trafikkulykker i alle byene vi fant resultater for, samt til en rekke andre faktorer som bidrar til en mer bærekraftig byutvikling. Befolkningen i byene og områdene hvor tiltaket ble gjennomført var positive før gjennomføringen og enda mer positive etter, og få ønsket å reversere tiltaket. Det er nesten alltid byene som tar initiativ til å redusere fartsgrensene. Hvorvidt de får gjennomført tiltaket avhenger i hovedsak av om overordnede myndigheter kan og vil hindre byene i dette.

Bakgrunn og gjennomføring

Formålet med dette prosjektet har vært å innhente, systematisere, analysere og presentere kunnskap og erfaringer fra europeiske byer og land som har innført 30 km/t og 20 mph (ca. 32 km/t) som fartsgrense i store soner, i hele byen eller som generell fartsgrense, for å gi grunnlag for mer kunnskapsbaserte diskusjoner og beslutninger knyttet til økt bruk av fartsgrense 30 km/t i norske byer.

Bakgrunnen er at en lang rekke europeiske byer de senere årene har innført fartsgrense 30 km/t og 20 mph i store soner eller hele byen, som Paris, London, Amsterdam, Edinburgh, Grenoble, Glasgow, Helsinki, Belfast, Bilbao, Bristol, Brussel og Bologna. Flere byer, blant annet København, Milano, Zürich, Eindhoven og Rotterdam er i ferd med å gjennomføre lignende tiltak. Wales har innført generell fartsgrense 20 mph i tettbygde strøk, og Spania har innført generell fartsgrense 30 km/t i tofelts bygater. Målene med å innføre fartsgrense 30 km/t i store soner, hele byer og som generell fartsgrense er typisk at det skal bidra til en mer bærekraftig byutvikling. Det innebærer at byene blir triveligere, livligere og mer behagelige å være i for innbyggere og besøkende, at det skal bli mer effektivt og behagelig å gå, sykle og reise kollektivt i byene slik at flere velger disse transportmidlene i stedet for bil, at folkehelsen skal bedres og at antall og alvorlighetsgrad av trafikkulykker skal reduseres. I noen tilfeller blir det



diskusjoner når slike tiltak foreslås. Protester mot tiltaket kommer noen ganger fra nasjonale myndigheter og noen ganger fra grupper i befolkningen. Det er også mange eksempler på at innføring av tiltaket har gått fredelig for seg. I byer hvor det er gjennomført spørreundersøkelser finner man at flertallet i befolkningen er positive til tiltaket.

Parallelt med denne utviklingen har en rekke internasjonale organisasjoner, som FN, EU, OECD, WHO og International Transport Forum tatt til orde for å bruke fartsgrense 30 km/t i områder hvor gang-, sykkel- og biltrafikk blandes eller å innføre 30 km/t som generell fartsgrense i byer og tettsteder.

Også i Norge har en rekke byer innført 30 km/t i større soner, og flere byer har planer om eller er i ferd med å utvide bruken av denne fartsgrensen. Det oppstår stadig diskusjoner med regionale eller nasjonale myndigheter når byene ønsker å utvide bruken av fartsgrense 30 km/t, og flere har tatt til orde for at den generelle fartsgrensen skal reduseres fra 50 til 30 km/t. I seminarer i Forum for byutvikling og bytransport og i Kollektivforum i 2024 ble det tydelig at det er usikkerheter og uenigheter i de norske fagmiljøene når det gjelder hvilke positive og negative effekter utviding av bruken av 30 km/t som fartsgrense vil gi. Statens vegvesen er nå i ferd med å gjennomgå fartsgrensekriteriene og bruken av dem. Formålet med prosjektet og rapporten er altså å innhente kunnskap som kan bidra til mer kunnskapsbaserte diskusjoner om bruk av fartsgrense 30 km/t i norske byer og tettsteder.

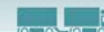
I rapporten presenterer vi en oversikt over utvikling og diskusjoner når det gjelder bruk av fartsgrense 30 km/t i større soner og hele byer internasjonalt og i Norge (kapittel 1), teoretiske rammeverk knyttet til hvordan bruk av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer kan bidra til en mer bærekraftig byutvikling og hvordan aktørenes målsettinger, kunnskap og makt kan påvirke prosesser, diskusjoner og beslutninger knyttet til dette (kapittel 2), forskningsdesign og metoder (kapittel 3), hvordan ulike byer har iverksatt 30 km/t i store soner og hele byer og hvilke gater som er unntatt (kapittel 4), hvordan de har jobbet med informasjon om, kontroll og håndheving av fartsgrensen (kapittel 5), prosessene knyttet til innføring av tiltaket og hva som har vært de viktigste argumentene for og mot (kapittel 6), hvilke effekter tiltaket har gitt i europeiske byer som har gjennomført det og om det har bidratt til en mer bærekraftig byutvikling (kapittel 7), diskusjon av hvor robuste resultatene er, hvor overførbare de er til norske byer, hva Norge kan lære av erfaringene fra andre europeiske byer og land og forslag til videre undersøkelser (Kapittel 8)

I undersøkelsene har vi lagt til grunn at problemstillingene vi har undersøkt er av typen 'organisert kompleksitet'. Dette legger føringer for valg av forskningsdesign. Vi har studert alle problemstillingene ved hjelp av multiple casestudier. Vi har samlet inn data fra casestudier gjennomført av andre, dokumenter fra relevante myndigheter og intervjuer med fagfolk. Vi har analysert data og resultater på tvers av caser for å avdekke eventuelle systematiske tendenser.

Resultater: Om tiltaket har bidratt til en mer bærekraftig byutvikling

Vår konklusjon, på tvers av caser, undersøkelser og variabler er at reduksjon av fartsgrensen til 30 km/t og 20 mph i store områder og hele byer har gitt effekter som har bidratt til en mer bærekraftig byutvikling i disse byene, se oppsummering av resultatene i tabell S1. Vår vurdering er at tiltaket kan forventes å gi effekter som bidrar til en mer bærekraftig byutvikling også i andre byer som iverksetter det, inkludert norske byer.

I alle casene har man funnet at reduksjon av fartsgrensen til 30 km/t i store områder og hele byer, uten å samtidig innføre fysisk fartsdempende tiltak, har bidratt til reduserte hastigheter for biltrafikken og færre trafikkulykker. Det gjelder særlig alvorlige ulykker og ulykker som involverer fotgjengere. Dette gjaldt både i gater hvor fartsgrensen ble redusert og i omkringliggende gater. Antall ulykker ble redusert vesentlig mer enn hastigheten. Forskere

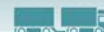
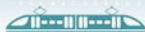


diskuterer at det sannsynligvis skyldes at de høyest målte hastighetene reduseres mest, og at antall bilister som kjører i høye hastigheter reduseres mye. Dette er også en forklaring på at man får størst reduksjon i antall ulykker når også hovedgater med mye trafikk og høyere hastigheter får redusert fartsgrense til 30 km/t eller 20 mph, og ikke bare bolig-gater som allerede har lite trafikk og lave hastigheter. To byer hadde beregnet kostnader spart på grunn av reduksjon i antall ulykker, og de fant at det utgjorde ca. 13-15 mill. pund per år.

På tvers av caser kommer det også frem at tiltaket har bidratt til redusert støy og færre plager på grunn av støy, mens det varierer om de har funnet at det har gitt redusert lokal luftforurensing. Tiltaket kan gi økt tidsbruk for bil- og busstrafikk, men det ser ut til at de opplevde konsekvensene av dette er mindre enn man forventer før gjennomføring av tiltaket. Resultatene viser også at lavere fartsgrenser i større områder har bidratt til at det oppleves triveligere og tryggere å gå og sykle, og at dette kan bidra til overgang fra bil til andre transportmidler og reduserte trafikkmengder. Lavere fartsgrenser har bidratt til at gater og områder oppleves som hyggeligere, tryggere for barn og til en bedre opplevelse av miljøet. Resultatene viser også at innbyggere var positive til innføring av 30 km/t og 20 mph i sine egne områder og byer, at oppslutningen økte etter at tiltaket var gjennomført og at få ønsket å reversere tiltaket. Flere av effektene beskrevet over bidrar til bedre folkehelse.

Tabell S1: Oppsummering av hvorvidt innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer har gitt effekter som bidrar til bærekraftig byutvikling.

Variabel	Effekter og tendenser	Omfang av undersøkelser, om resultatene er robuste
Hastigheter	Gjennomsnittshastighetene ble redusert i alle casene, tendensen er entydig. Reduksjonene varierte fra 3-6 km/t eller 5-16%.	Mange studier, entydig tendens. Vi anser resultatene som robuste. Samme tendens på tvers av kontekster og tiltak øker robustheten.
Trafikkulykker	Antall ulykker ble redusert i alle casene, tendensen er sterk og entydig. Reduksjonen i totalt antall ulykker i hele byer varierte fra 15-40%, i antall dødsulykker i hele byer fra 32-63%, i antall ulykker kun i områder og gater hvor fartsgrensen har blitt redusert fra 13-43%, og i antall ulykker som involverte fotgjengere i slike områder fra 16-63%.	Mange studier, entydig tendens. Vi anser resultatene som robuste. Samme tendens på tvers av kontekster og tiltak øker robustheten.
Støy	Støy og støyplager ble redusert i alle casene hvor dette er undersøkt. Tendensen er entydig: Beregnet og målt redusert støy, særlig om natten. Færre plages av trafikkstøy, særlig om natten.	Få og ulike studier, entydig tendens. På grunn av få studier anser vi resultatene som til en viss grad robuste.
Lokal forurensning	Resultatene fra undersøkelsene varierer, vi finner ikke entydig tendens. Noen byer som har målt endringer i luftforurensing finner ikke signifikante endringer, mens noen byer finner vesentlige endringer. Ingen finner økning.	Få og ulike studier, ikke helt entydig tendens. Vi anser at vi ikke har funnet robuste svar på dette.
Endring i tidsbruk kollektivtrafikk	Man har målt eller erfart at kjøretiden for kollektivtrafikken øker noe, men mindre enn forventet, og at dette kun har gitt marginale konsekvenser. Tendensen er entydig på tvers av casene.	Få og ulike studier, i noen tilfeller uttalelser i evalueringer. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier og kilder anser vi resultatene som til en viss grad robuste.
Endring i tidsbruk biltrafikk	Man har målt eller erfart at kjøretiden for biltrafikken har økt noe, i noen tilfeller mindre enn forventet, og at dette kun har gitt marginale konsekvenser. Tendensen er entydig på tvers av casene.	Få og ulike studier, i noen tilfeller høringstuttalelser. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier og kilder anser vi resultatene som til en viss grad robuste.
Endring i tidsbruk gående, syklende	Vi har ikke funnet noen undersøkelser av dette.	Ingen undersøkelser.
Endring i reiseatferd og trafikk	Med unntak av en studie er tendensen entydig, resultatene indikerer at redusert fartsgrense har bidratt til overgang fra bil til andre transportmidler. Folk oppgir at lavere hastigheter gjør det mer attraktivt å gå og sykle	Få og ulike studier. I hovedsak entydig tendens. På grunn av få og ulike studier, samt ett avvik, anser vi resultatene som til en viss grad robuste.



Variabel	Effekter og tendenser	Omfang av undersøkelser, om resultatene er robuste
	og at de gjør det mer. En by har målt og funnet reduksjon i biltrafikk og økning i sykkeltrafikk.	
Opplevelse av gater og områder	Tendensen er entydig: Undersøkelsene finner at lavere fartsgrenser bidrar til at det blir triveligere, tryggere, mv. å gå, sykle og oppholde seg i gater og områder, også for barn, og særlig når tiltaket er gjennomført i et større område.	Få og ulike studier. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier anser vi resultatene som til en viss grad robuste.
Befolkningens holdninger til tiltaket	I de byene og områdene hvor det er gjort spørreundersøkelser er tendensen entydig på tvers av casene: Innbyggerne støtter tiltaket i eget område og egen by, oppslutningen øker etter gjennomføring og en lav andel ønsket å reversere tiltaket. Et viktig unntak er Wales, hvor en landsomfattende spørreundersøkelse viste at en klar majoritet var negative til endring av generell fartsgrense.	En del studier, entydig tendens når det gjelder egen by. Vi anser resultatene som robuste når de gjelder innføring av tiltaket i eget område og egen by.
Folkehelse	Tiltaket bidrar til redusert støy, mer gåing og sykling, tryggere og triveligere gater og områder og færre og mindre alvorlige trafikkkulykker, og dermed til bedre folkehelse.	Sammensatt variabel. Vi anser resultatene som robuste.

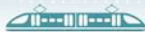
Diskusjon om hvor robuste resultatene er

I rapporten inngår en grundig diskusjon om hvor robuste resultatene er. Vi kom frem til at resultatene som viser at innføring av fartsgrense 30 km/t og 20 mph i store soner og hele byer gir reduserte hastigheter og færre trafikkkulykker er robuste. Vi har funnet flest undersøkelser knyttet til disse variablene. I de fleste casene er det gjort enkle analyser hvor det ikke er korrigert for bakgrunnstrender, naturlige variasjoner og andre faktorer eller kontrollert mot kontrollcaser, slik Elvik (2012, 2002) tilrår for undersøkelser av effekter av fartsreducerende tiltak på trafikkkulykker. Vi mener likevel at casene er undersøkt og analysert på faglig forsvarlig måte, fordi man har brukt data som er samlet inn av ansvarlige myndighetene og har sammenlignet data fra en definert førperiode med data fra en tilsvarende etterperiode. I de to casene hvor analysene i størst grad er gjort i hht. Elviks tilrådinger, viser resultatene reduksjon i hastigheter og vesentlige reduksjoner i antall ulykker. Det har man også funnet i alle de andre casene. På tross av ulikheter i kontekst, hvordan tiltaket er gjennomført og hvordan analysene er gjennomført finner man altså den samme tendensen i alle casene: Reduksjon av fartsgrenser til 30 km/t eller 20 mph i store soner og hele byer har bidratt til redusert hastighet og en vesentlig reduksjon i antall trafikkkulykker. Vi anser derfor at disse resultatene er robuste.

Når det gjelder undersøkelser av endringer mtp. støy, lokal luftforurensing, tidsbruk for ulike trafikantgrupper, hvor trivelig og trygt det oppleves å gå, sykle og være i gater og områder, om det bidrar til overgang fra bil til andre transportmidler, reduserte trafikkmengder og bedre folkehelse, er det færre undersøkelser for hver faktor og for flere av faktorene er disse gjort på ulike måter. Undersøkelsene er gjennomført på faglig forsvarlige måter, i hovedsak gjennom tellinger og målinger i før- og ettersituasjonen og spørreundersøkelser. I noen tilfeller er data uttalelser i evalueringer av tiltaket. For de faktorene hvor resultatene fra de ulike undersøkelsene pekte i samme retning har vi vurdert at resultatene gir til en viss grad robuste indikasjoner på at redusert fartsgrense har bidratt til endringer i den undersøkte faktoren. Det er særlig antall undersøkelser som reduserer resultatenes robusthet.

Iverksetting og avgrensning av tiltaket

Beslutningene knyttet til økt bruk av fartsgrense 30 km/t og 20 mph blir tatt på ulike nivåer. I Wales og Spania tok nasjonale myndigheter beslutningen om å endre de generelle fartsgrensene i tettbygde strøk. I de fleste casene i rapporten var det bymyndighetene som tok beslutningen om å innføre fartsgrense 30 km/t i store soner eller hele byen, i noen tilfeller i dialog med og i andre tilfeller i konflikt med nasjonale eller regionale myndigheter. Ny fartsgrense ble



i noen tilfeller innført i hele byen på en gitt dato, mens det i andre byer ble innført stegvis, i noen tilfeller etter at man først hadde gjennomført piloter. I noen byer gjelder en generell fartsgrense 30 km/t i hele byen mens gater med høyere fartsgrense skiltes. I andre byer har man skiltet de fleste gatene med fartsgrense eller sone 30 km/t. I britiske byer skiller de mellom 20 mph soner (soneskilt) hvor det er brukt fysisk fartsdempende tiltak og 20 mph limits (fartsgrenseskilt) der de ikke har fysisk fartsdempende tiltak. I nesten alle byene har nasjonale hovedveier og en del hovedgater og forbindelsesårer høyere fartsgrense enn 30 km/t. Alle byene hadde fartsgrense 30 km/t eller 20 mph i deler av byen før de endringene som omtales her ble iverksatt, det varierte fra 15% til 87% av gatene i de byene vi har funnet tall for.

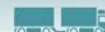
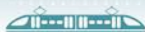
Informasjon, holdningskampanjer, kontroll og håndheving

Mange av byene gjennomførte informasjonskampanjer i forbindelse med innføring av fartsgrense 30 km/t eller 20 mph i hele eller store deler av byene og fulgte opp med holdningskampanjer. Flere byer har også brukt oppmerksomhetsskapende tiltak som radarskjermer som viser fart (uten at det gis bøter), nye typer veimerking og figurer av politifolk som måler hastighet. I de fleste byene har det blitt utarbeidet og gjennomført planer om intensivering av overvåking og kontroll av de nye fartsgrensene, og i noen byer har man involvert innbyggerne aktivt i å melde fra om hvor det kjøres for fort. Flere byer bruker automatisk trafikk kontroll (ATK) for å kontrollere og håndheve fartsgrenser i gater med 30 km/t og 20 mph. I noen byer er det gjort organisatoriske endringer for å øke effektiviteten av kontroll og håndheving og for å håndtere flere bøter. I andre byer ser det ikke ut til at politiet har endret måten de kontrollerer og håndhever fartsgrensene på, og her sier kommunene at de vil overvåke hastighetene i gatene og vurdere tiltak hvis behov.

Prosesser, diskusjoner og beslutninger

Vi studerte plan- og beslutningsprosesser knyttet til innføring av 30 km/t eller 20 mph i store soner eller hele byer i tre byer hvor tiltaket var innført og i to byer hvor prosessene pågikk. Vi fant at det typisk var bymyndighetene som tok initiativ til tiltaket. Felles for casene er at tiltaket er forankret i og/eller del av en større plan og at det skal bidra til å nå flere mål. Tiltaket skal typisk bidra til en triveligere by, flere som går og sykler, mindre biltrafikk, redusert støy og forurensing og bedre folkehelse, samt til færre og mindre alvorlige trafikkulykker, se tabell S2. Byene la i varierende grad et klart kunnskapsgrunnlag til grunn for beslutningen. Alle la til grunn at reduserte fartsgrenser vil gi færre og mindre alvorlige ulykker. Flere la også til grunn at lavere hastigheter vil gjøre det mer attraktivt å gå og å sykle, at det vil bidra til en bedre opplevelse når man går og sykler og at det vil bidra til at flere vil gå og sykle i stedet for å kjøre bil. De fleste viste til dokumentasjon fra ulike kilder og til erfaringer fra andre byer, særlig når det gjaldt ulykker, hvor de fleste også viste til forskningsbasert kunnskap. Som beskrevet, kom vi frem til at undersøkelsene vi har gjennomgått viser at man kan forvente at tiltaket bidrar til å nå de nevnte målene, selv om resultatene knyttet til lokal luftforurensing er usikre.

Vi fant at forslagene ble møtt med motargumenter i alle byene, og at noen argumenter går igjen: Bekymringer for økt tidsbruk for busstrafikken og i noen tilfeller for personbiltrafikken; tvil om hvorvidt bilistene vil overholde fartsgrensene og dermed om tiltaket vil gi ønskede effekter; hvorvidt forslagene om bruk av 30 km/t eller 20 mph er i tråd med regelverket, se tabell S2.



Tabell S2: Argumenter for og mot innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer som har kommet opp i diskusjoner om innføring av tiltaket.

Argumenter for tiltaket	Argumenter mot tiltaket
Reduserte hastigheter	Tvil om bilistene vil overholde fartsgrensen og dermed om tiltaket vil gi ønskede effekter
Færre og mindre alvorlige trafikkulykker	Økt kjøretid for busstrafikken og konsekvenser av det
Mindre støy og lokal forurensing	Økt kjøretid for biltrafikken
Mer attraktivt å gå og sykle, overgang fra bil til andre transportmidler	Er ikke i tråd med regelverket
Triveligere, tryggere, mv. å oppholde seg i gater og områder	
Bedre folkehelse	
Befolkningen ønsker det	
Noe økning i kjøretiden for busstrafikken, men marginale konsekvenser	

Fordelingen av makt er i prinsippet ganske lik på tvers av casene. Innenfor et gitt regelverk har kommunene typisk myndighet til å definere andre fartsgrenser enn de generelle i gater kommunen har ansvar for, mens nasjonale og regionale veimyndigheter har myndighet til dette på veiene de har ansvar for. De nasjonale transportmyndighetene (og politiet i Danmark) har i varierende grad makt til å avgjøre om kommunenes forslag er innenfor regelverket. Det varierer om, hvordan og i hvor sterk grad aktørene som har makt til å avgjøre om fartsgrensen kan reduseres til 30 km/t eller 20 mph har respondert på kommunenes initiativ. I ett case resulterte samarbeid mellom lokale og nasjonale myndigheter, inkludert gjennomføring og evaluering av en pilot, til at nasjonale myndigheter endret sin veiledning.

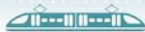
I de tre byene hvor vi undersøkte plan- og beslutningsprosesser og hvor tiltaket er innført, var kommunens initiativ og at overordnede myndigheter stilte seg positive til forslagene avgjørende for at tiltakene ble gjennomført. Kunnskap om at redusert hastighet bidrar til færre og mindre alvorlige ulykker, samt til andre ønskede effekter, var viktig for initiativene og beslutningene. I to av byene ble det gjennomført piloter og spørreundersøkelser, og den sterke oppslutningen i befolkningen bidro til at tiltaket ble vedtatt. I to byer, hvor prosessene pågår, har kommunene tatt tydelige initiativ, men møtt motstand fra de overordnede myndighetene, og gjennomføringen avhenger av hvilke beslutninger de overordnede myndighetene tar.

Diskusjon: Overførbarhet til norske forhold

Vi har også diskutert overførbarheten av resultatene til norske forhold. Vi kommer frem til at fordi resultatene er robuste på tvers av ulike kontekster og måter å gjennomføre tiltaket på, kan man forvente at tiltaket vil gi de samme typer effekter også i norske byer.

Det har vært innvendt at norske byer allerede har store andeler med gater med fartsgrense 30 km/t, og at man derfor ikke kan forvente de samme effektene her. Mot det kan det innvendes at mange av casebyene også hadde relativt store andeler av gater med fartsgrense 30 km/t i førsituasjonen (15-87% i byene vi har funnet tall for), og at de likevel oppnådde ønskede resultater. Videre, at det varierer hvor store andeler av gatenettet i norske byer som har fartsgrense 30 km/t, særlig når det gjelder andre gater enn bolig-gater.

En tilknyttet motforestilling er at trafiksikkerheten er mye bedre i Norge enn i andre europeiske land og at det derfor er vesentlig mindre potensiale for å redusere antall ulykker i Norge. Men selv om Norge ligger på topp i verden når det gjelder trafiksikkerhet, så ligger landene til flere av de undersøkte byene også ganske høyt på denne listen, og de har likevel opplevd vesentlige reduksjoner i antall ulykker. Norge har også mål om å redusere antall ulykker ytterligere.



En tredje motforestilling dreier seg om at norske byer, tettsteder og gater er annerledes enn de man finner i andre byer og land, og at det derfor er mindre sannsynlig at hastighetene vil bli redusert og at man får de samme effektene i norske byer og tettsteder som man har sett andre steder. Igjen er det viktig å påpeke at byene og tettstedene vi har gjengitt resultater fra er ulike og at alle likevel har oppnådd ønskede resultater.

En fjerde motforestilling som har fremkommet i diskusjoner med fagfolk i Norge er at utviding av strekninger og soner med fartsgrense 30 km/t vil bidra til at fartsgrensen ikke blir respektert av sjåførere i bil, noe som vil resultere i lavere respekt for trafikkregulering generelt, som igjen vil resultere i flere ulykker. Hvis dette stemte, burde man funnet at hastighetene økte i andre gater i byområdene og at antall trafikkulykker økte i byer som har redusert fartsgrensen til 30 km/t i store soner eller hele byen. Det har man ikke funnet. Resultatene viser tvert imot at lavere fartsgrenser i store soner og hele byer 'smitter over' på andre gater og områder, slik at hastighetene også går ned i gater hvor fartsgrensen ikke er redusert, og at antall trafikkulykker i hele byen blir redusert.

Diskusjon: Hva Norge kan lære av erfaringene

I diskusjonene om hva Norge kan lære av erfaringene fra andre byer og land trekker vi blant annet frem at erfaringene viser at innføring av fartsgrense 30 km/t og 20 mph i store områder og hele byer har bidratt til effekter og resultater som også norske byer ønsker å oppnå med å innføre lignende tiltak. Disse resultatene bør blant annet være nyttige i diskusjonene om hvordan man skal greie å nå både nullvekstmålet og nullvisjonen i norske byområder.

I de fleste byene er det lagt ned innsats knyttet til informasjons- og holdningskampanjer, og innsatsen knyttet til kontroll og håndheving har blitt intensivert. Flere har også tatt i bruk automatisk trafikk kontroll (ATK) for å overvåke og håndheve fartsgrense 30 km/t og 20 mph. Norge og norske byer kan ta lærdom fra andre byer og land når det gjelder hvordan man kan gå frem for å sikre at fartsgrense 30 km/t overholdes. Det trekkes også frem at en fordel med å innføre *generell* fartsgrense 30 km/t er at det gir færre skilt i bygatene, noe det også er ønske om i norske byer.

I studier av plan- og beslutningsprosesser knyttet til innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner eller hele byer fant vi mange av de samme usikkerhetene, innvendingene og bekymringene som vi har fått høre om i dialog om temaet med fagfolk i Norge. Erfaringene fra de europeiske byene som har gjennomført tiltaket er i hovedsak at bekymringene var grunnløse eller overdrevne.

Forslag til videre undersøkelser

Vi har foreslått fire typer undersøkelser. En type dreier seg om undersøkelser som gir bedre kunnskap om bruk og effekter av fartsgrense 30 km/t i Norge i dag, inkludert evalueringer av innføring av tiltaket i store soner, hele byer eller som generell fartsgrense 30 km/t i tettbygde strøk. En annen type undersøkelser dreier seg om å utvikle og å bli enige om metoder for hvordan man skal beregne endringer i reisetid for busstrafikken og antall skilt i bygatene. En tredje type dreier seg om å utrede om og hvordan tiltak som brukes i andre land for å bidra til at fartsgrense 30 km/t overholdes og håndheves også kan brukes i Norge. Til sist peker vi på at diskusjonene om økt bruk av fartsgrense 30 km/t i store soner, hele byer eller som generell fartsgrense i tettbygd strøk også inngår i større og mer grunnleggende diskusjoner om bærekraftig byutvikling og sosial rettferdighet. Vi foreslår derfor at det gjøres en systematisk diskusjon av hvordan bruk av fartsgrense 30 km/t i store områder og hele byer kan bidra til bærekraftig byutvikling og sosial rettferdighet.