

POSISJONSNOTAT 30 KM/T og LAVERE FART

Av: Jacob Stiansen

19.01.2024

Oppsummering

- Lav fart for biltrafikken er viktig for å begrense risikoen for alvorlig skade ved ulykker mellom kjøretøy og gående og syklende
- Av politirapporterte personskadeulykker hvor syklister er involvert skjer ca. 80% i tettbygde strøk
- Fartsreduksjonstiltak i seks europeiske byer har gitt ønskede effekter, som lavere hastigheter, stor grad av overholdelse, samt vesentlig færre ulykker. I tillegg har det vært en reduksjon i veldig alvorlige ulykker og særlig ulykker som involverer fotgjengere etter innføring av 30 km/t som generell fartsgrense (24 % reduksjon i Grenoble og 63% i London).
- En økning på 10% flere plasserte ATK-er kan redusere antallet dødsfall med 4% ifølge forskerne

Bakgrunn

Samtidig som at Norge er et av de landene i verden med best trafiksikkerhet, og færrest drepte i forhold til innbyggere, har vi satt oss et ambisiøst nasjonalt mål om å redusere antall hardt skadde og drepte til maksimalt 350 personer i 2030 (Statens vegvesen m.fl. udatert). Ved behandling av Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 ble etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030 fastsatt av Stortinget. I NTP 2022-2033 er målet videreført som regjeringens ambisjon for utviklingen i drepte og hardt skadde. Dette er supplert med ambisjonen om at det maksimalt skal være 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Dermed har vi for første gang fått en tidfesting av når den delen av nullvisjonsmålet som gjelder drepte skal være oppfylt (Statens vegvesen m.fl. udatert). Slike tiltak vil krever økt innsats, ettersom 1 av 3 dødsulykker skyldes enten for høy fart eller at føreren har kjørt for fort etter forholdene (Trygg trafikk, udatert a). Konsekvensene av for høy fart er alvorlige, og fartsreduserende tiltak trekkes derfor frem som et viktig satsingsområde i tiden fremover. Videreføring av dagens fartsgrenser vil ikke redusere antall drepte og hardt skadde (Elvik, 2017).

Gjennom innspillsrunder har transportvirksomheter og veimyndigheter fått tilbakemeldinger fra noen byområder om at det er ønskelig å ta en nærmere titt på regelverk for fartsgrenser og skilting i by, med forslag om redusert generell fartsgrense i tettbygde strøk (Samferdselsdepartementet, 2023). Regelverket for skilting og kriterier for fastsettelse av

fartsgrenser blir jevnlig oppdatert i tråd med økt faglig kunnskap. Kommunene har ifølge skiltforskriften §26 myndighet til å fastsette fartsgrensene i området 30—50 km/t og til å gjøre fysiske fartsbegrensende tiltak på det kommunale vegnettet (Samferdselsdepartementet, 2023).

Nullvisjonsmålet, i kombinasjon med byvekstavtalene forankret i NTP, som omhandler at all vekst i biltrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet), krever samarbeid om trafikksikkerhetstiltak. Skal vi nå nullvisjon- og nullvekstmålet kreves det at gater er utformet slik at de reduserer ulykkesrisikoen og reduserer skadeomfanget hvis uhell inntreffer (Statens vegvesen, 2023).

Vi i Syklistenes Landsforening ønsker som følge av dette å innføre 30 km/t som generell fartsgrense i tettbygde strøk. I tillegg er det ønskelig å teste ut 20 km/t i pilotprosjekter. Fravær av trygghetsfølelse trekkes frem som en av hovedårsakene til at folk kvier seg til å sykle. Redusert hastighet på trafikken kan gjøre gater trygge nok til at en kan sykle i blandet trafikk uten ytterligere tilrettelegging for sykling. Det anbefales at 30 km/t tas i bruk i større grad, noe som vil bidra til et roligere trafikkbilde.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Oppsummering.....	1
Bakgrunn.....	1
Myke trafikanterers sårbarhet.....	2
Avkrefting av myter vedrørende lavere hastigheter	3
Lavere fartsgrenser vil ikke føre til klimagassutslipp	3
Lavere fartsgrenser i byer og tettsteder byr på samfunnsøkonomiske konsekvenser	3
Fartsreduserende tiltak	4
Sannsynligheten for å bli drept som fotgjenger ved ulike kollisjonshastigheter	5
Barns bevegelsesfrihet og trafikksikkerhet	6
Eksempler fra europeiske land og byer	7
Smitteeffekt av reduserte fartsgrenser	9
Europeiske studier om holdninger til reduserte hastigheter.....	10
Forslag	10
1) Bruk automatisk trafikkontroll for overholdelse av fartsgrensene	10
Referanser	12

Myke trafikanterers sårbarhet

Myke trafikanter er mye mer ulykkesutsatte og sårbare sammenliknet med bilister, noe som vises med utgangspunkt i politirapporterte personskadeulykker. Av politirapporterte personskadeulykker hvor syklist er involvert skjer ca. 80% i tettbygde strøk (Statens vegvesen, 2023). Ulykker mellom bil og sykkel er den mest alvorlige ulykkestypen for syklist. Med dagens dårlige tilrettelegging og biltrafikk er sannsynligheten for å bli drept eller hardt skadd per km omtrent 10 ganger høyere for syklist og om lag 5 ganger høyere gående, sammenliknet med

bilførere. Videre var det i de ni største byområdene 38 prosent flere hardt skadde og drepte syklistere i fireårsperioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2004-2007. Til forskjell fra byområder ble antall drepte og hardt skadde syklistere i øvrige deler av landet redusert med 13 prosent. Med en satsing på sykkel kan man redusere ulykkesrisikoen betraktelig, noe som forutsetter et økt fokus på trafiksikkerhetstiltak i norske byområder og tettsteder.

Avkrefting av myter vedrørende lavere hastigheter

I følge Tennøy og George (2024) dreier innvendingene mot innføring av generell fartsgrense på 30 km/t seg ofte om at bilister ikke vil respektere denne fartsgrensen, og at hastighetene ikke vil bli redusert. Videre mener mange at lavere fartsgrenser reduserer fremkommeligheten og effektiviteten til næringstrafikken og biltrafikken generelt, og at respekten for fartsgrensene kan undergraves hvis fartsgrensene settes lavere enn det de fleste opplever som naturlig (Tennøy og George, 2024).

Lavere fartsgrenser vil ikke føre til klimagassutslipp

Argumentet for at lavere fartsgrenser ikke vil føre til lavere klimagassutslipp i seg selv, har blitt utfordret av en rekke studier på feltet. Forholdet mellom fart og utslipp er kompleks, spesielt når det er snakk om lave hastigheter. Det avhenger av mange faktorer, som kjøretøytype, temperatur og veiutforming (WHO, udatert). Imidlertid tenderer kjøretøy i lavhastighetsgater til å bevege seg jevnere, med mindre akselerasjon (som er tilknyttet eksosutslipp i kjøretøy med forbrenningsmotor), og retardasjoner (som kan forårsake dekkslitasje og tilhørende mikroplaster), som fører til lavere forurensning (WHO, udatert). Fartshumper i gater kan lede til små, lokale økninger i forurensning på bakgrunn av økt akselerasjon og bremsing, men påvirkningen dette har anses som lav. En studie fra London som baserte seg på 30 km/t fant ingen netto negativ innvirkning, og samme funn ble avdekket tidligere i en 30km/t sone i Belgia (WHO, udatert).

Lavere fartsgrenser i byer og tettsteder byr på samfunnsøkonomiske konsekvenser

I en TØI-rapport utarbeidet av Elvik (2017) kommer det frem at lavere fartsgrenser i byer og tettsteder ikke kan begrunnes økonomisk. En mer nærliggende begrunnelse, som er i samsvar med politiske mål om at flere skal sykle eller gå, er at lave fartsgrenser er nødvendig for å sikre så lav ulykkesrisiko for syklistere og fotgjengere som mulig. Dette er også i samsvar med Regjeringens nullvisjon, der målet er at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. På kort sikt vil økt sykling og gange derfor sannsynligvis føre til flere trafikkskader. For å begrense økningen i antall skader, er lavere fart i tettbygde strøk og i byer et effektivt virkemiddel (Elvik, 2017).

Eksempelvis kan man anse lavere fartsgrenser som et virkemiddel for å oppmuntre folk til å gå eller sykle mer. Lave fartsgrenser i byer og tettsteder gjør det også mindre attraktivt å kjøre bil. I rushtiden kan sykkel gi kortere reisetid i byer enn bil, og fra et samfunnsøkonomisk perspektiv kan man gjøre analyser av helsegevinster ved å gå eller sykle (Elvik, 2017). Den økonomiske verdien av helsegevinstene kan da vise seg å være større enn ulempene ved at motorkjøretøy må holde lav fart (Elvik, 2017). Oppsummert kan man si at lavere hastigheter fører til tryggere gater som oppmuntrer overføring fra bilførerreiser til gå- og sykkelreiser. Færre kjøretøy vil resultere i

en reduksjon av luftforurensning og CO²-utslipp (til og med fra el-kjøretøy), i tillegg til at det vil medføre bredere helsefordeler fra økt fysisk aktivitet (WHO, udatert).

Fartsreducerende tiltak

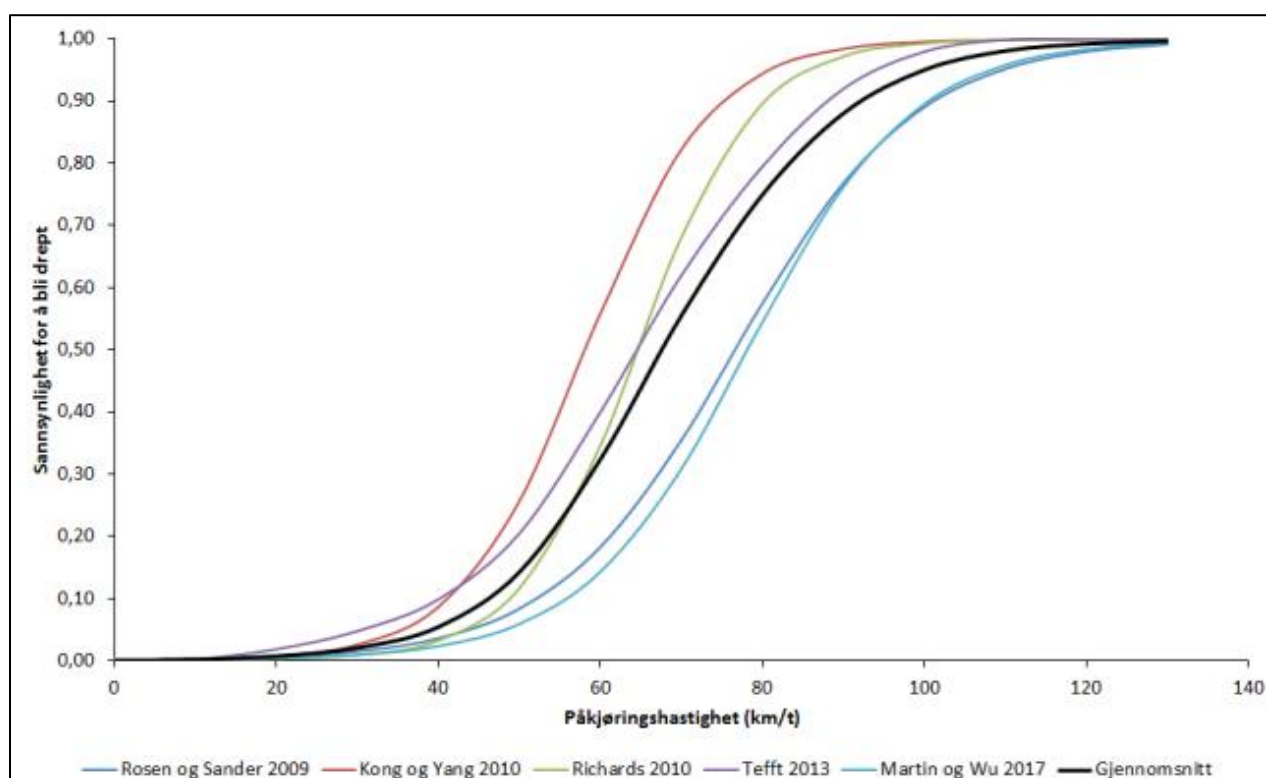
Ideelt sett bør veier være utformet på en slik måte at motorkjøretøyene dirigeres til å kjøre i lavere hastigheter (WHO, udatert). Lavere fart vil ofte kreve en kombinasjon av tiltak. Lavere fartsgrense i seg selv vil gi begrenset måloppnåelse dersom ikke veien og omgivelsene gjør at det oppfattes som naturlig å holde den nye fartsgrensen (Samferdselsdepartementet, 2023). Selv om fartsgrenser på 30 km/t kan innføres uten andre fysiske fartsdempende tiltak argumenteres det for at en rekke andre fartsreducerende tiltak i byer må iverksettes for å få ned hastigheten på veien (Munch-Olsen & Elvik, 2022). Fartsgrenser på 30 km/t uten fysiske tiltak gir en viss nedgang i ulykker, men denne nedgangen blir minst dobbelt så stor dersom fartsgrensen suppleres med fysisk fartsdempende tiltak (Munch-Olsen & Elvik, 2022).

Miljømessig ser man også at lavere hastigheter fører til lavere støynivåer. Støyen øker med økende fart, og for nyere biler i hastigheter over 20-40 km/t er det dekkstøyen som dominerer. Støyen forårsaket av nedbremsing og akselerasjon kan imidlertid øke støynivået, noe som må tas med i betraktning ved bruk av fartsreducerende tiltak, som for eksempel humper og innsnevring (Munch-Olsen & Elvik, 2022 & OECD, 2006).

Når det gjelder veistøv, blir mengden av støvpartikler som slites løs fra gummidekk/piggdekk og vegdekke mindre ved lavere hastigheter. Fartsgrenser på 30 km/t vil derfor kunne redusere veistøv, de lokale støyproblemene i vegtrafikken, i tillegg til å skape en tryggere atmosfære for personer som oppholder seg, eller ferdes nær vegen. Generelt vil veier som bygges for lavere fartsgrenser også redusere arealbeslag og materialbehov, samtidig som at energibruken ved kjøring reduseres kraftig ved lavere hastigheter (NOU 2023). Videre vil lavere fartsgrenser kunne redusere bilens attraktivitet relativt til andre alternativer som sykling, gåing og reiser med kollektivtransport (NOU 2023).

Mellom 2000-2013 var det en sterkere nedgang i ulykker i kommuner som fulgte kriteriene i det daværende gjeldende rundskrivet NA 05/17 (fastsetting av fartsgrensekriterier), enn i kommuner som ikke gjorde dette (Munch-Olsen & Elvik, 2022).

Sannsynligheten for å bli drept som fotgjenger ved ulike kollisjonshastigheter



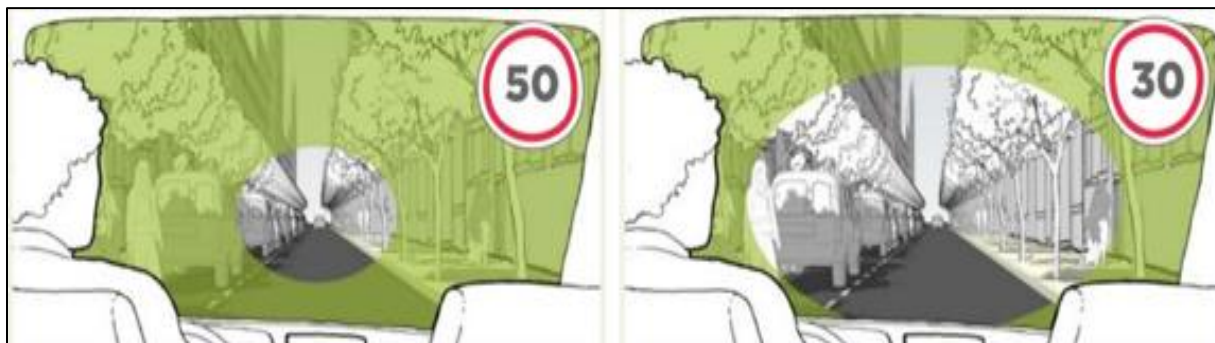
Figur 1: viser sannsynlighet for at fotgjengere blir drept ved ulike kollisjonshastigheter. Grafen viser at risikoen for at en fotgjenger mister livet etter påkjørsel øker dramatisk når farten overstiger 30 km/t. Hentet fra Munch-Olsen & Elvik (2022).

En av de viktigste faktorene som påvirker virkningen av hastighetsrelaterte krasj er veiutforming, forskjellene i massen mellom de kolliderende kjøretøyene/trafikantene, og trafikantenes sårbarhet (European Commission, 2021). Det finnes mange ulike nullvisjonsfartsgrenser basert på konfliktpotensialet mellom ulike trafikantgrupper. De fleste syklende og gående ferdes i tettsteder og byer hvor fartsnivået er relativt lavt, men skadeomfanget ved påkjørsel vil kunne variere mye (Statens vegvesen, 2023). Nullvisjonsfartsgrenser er satt til 30 km/t der fotgjengere, syklist og biler kan komme i konflikt med hverandre (for eksempel ved gangfelt). Videre er det 50 km/t i kryss der det ikke er fotgjengere eller syklist, men der sidekollisjoner mellom biler kan forekomme, og 70 km/t på veier uten midtdeler eller midtrekkverk, der møteulykker kan forekomme (Elvik, 2017). En konsekvent innføring av nullvisjonsfartsgrenser blir i en TØI-rapport tolket som at alle veier der fartsgrensen er 50 km/t settes ned til 40 km/t. Hovedårsaken til at Nullvisjonsfartsgrensen i tettbygde strøk blir redusert til 40 km/t, fremfor 30 km/t, er at det i de siste årene har kommet nye undersøkelser som tyder på at en høyere andel av fotgjengere som blir påkjørt i 50 km/t overlever enn man tidligere hadde trodd. Nyere forskning viser at 90% overlever sammenstøt med bil som fotgjenger i 40 km/t (Elvik, 2017). Det er likevel på det rene at sikkerheten for fotgjengere og syklist vil bli enda bedre ved en fartsgrense på 30 km/t enn 40 km/t (Elvik, 2017). Lavere fartsgrenser styrker tryggheten, særlig i blandet trafikk der separat sykkelinfrastruktur mangler (for visse typer syklist). Fartsgrenser under 30 km/t og

trafikkreduserende tiltak kan styrke sykkelandelen og gjør at det oppleves tryggere, sikrere og hyggeligere for sykling (Rynning & Hagen, 2022).

Heldigvis har de i løpet av de siste tiår vært få eksisterende veier utenom motorveier som har fått høyere fartsgrenser. De siste 20–30 år har mange gater og veier, særlig i boligstrøk, fått lavere fartsgrenser, ofte med fartsdumper og opphøyde gangfelt. Fartsgrenser på 30 km/t anbefales ifølge Munch-Olsen & Elvik (2022) brukt på atkomstveger eller gater i bolig- eller forretningsområder og sentrumsområder der det ikke er tilrettelagt for gående eller syklende (der det ikke finnes fortau, gang- og sykkelvei eller sykkelfelt). I tillegg anbefales 30 km/t på veger og gater som har fortau i bolig- og forretningsområder.

Andre fartsreduserende tiltak som kan virke inn på hastigheten er innsnevring av kjørebanelen og bruk av trafikkøyer. Tiltakene er gjennomført vesentlig av sikkerhetshensyn, men har også bidratt til bedre helse og miljø generelt. Fartsgrenser på 30 km/t rettferdiggjøres ettersom det er maksimal hastighet for at det skal være trygt for alle i blandet trafikk med sårbare trafikanter. En slik fartsgrense skaper også et triveligere sted for mennesker som velger å gå, sykle og handle i byområder, ettersom reduserte hastigheter kan bidra til å gjenåpne gate- og nabolagsliv (WHO, udatert, & Tennøy & George, 2024). 30 km/t er også spesielt viktig i boligområder og områder med mye fotgjenger- og sykkeltrafikk. Dette kan ha positive effekter på lokal luftkvalitet og generell livskvalitet for de som bor tett på veiene.



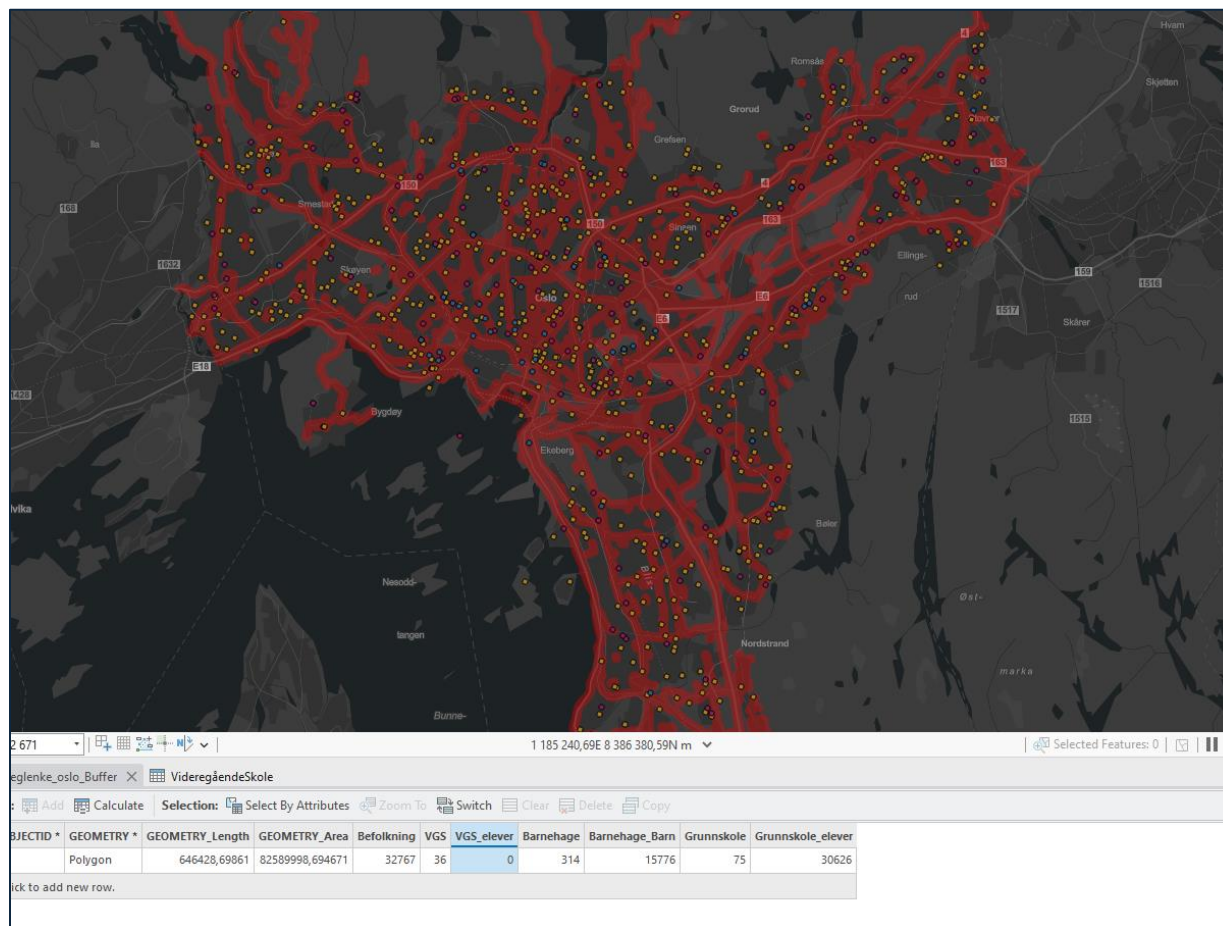
Figur 1: Viser forskjellen på siktperspektivet man har i 50 km/t og 30 km/t. Hentet fra *Ciudades 30- Calles seguras* (2021). Ifølge forskning forbedrer lavere hastigheter siktområdet, som er 102,17°, i gjennomsnitt ved 30 km/t, mens det er 75,46° ved 50 km/t (European Data Journalism Network, 2023).

Barns bevegesfrihet og trafiksikkerhet

Fartsgrenser over 30 km/t medfører en betydelig større risiko for dødsfall blant fotgjengere, og spesielt utsatt er unge og eldre (WHO, udatert). Arbeid for å redusere fartsgrenser i tettbygde strøk kan bidra mye til å gjøre fremkommeligheten og bevegesfriheten for barn bedre. Barns bevegesfrihet og muligheter for å røre seg på egenhånd har blitt begrenset de seneste tiårene, blant annet som følge av økt trafikk (Norsk friluftsliv, udatert). I takt med dette har sykkel- og gåandelen blant barn sunket. Forskning viser at gater med 30 km/t der ulike trafikanter omgås, ikke bare redder liv, men også fremmer gange, sykling og en bevegelse mot nullutslippsmobilitet (WHO 2021).

Det er viktig å gjennomføre grundige trafikkanalyser i områder for å vise behovet for lavere fartsgrenser, basert på trafikkvolum (ÅDT), skoleveier, fotgjengerområder og andre relevante

faktorer. I de reviderte fartsgrensekriteriene er hensynet til aktivitet og særskille anlegg langs veien, som for eksempel barnehager og skoler, i større grad vektlagt (Statens vegvesen, 2022). Lavere hastighet rundt hjertesoneskoler og fritidsområder hvor barn oppholder seg er viktig ettersom barn er lavere, har ikke like godt utviklet reaksjonsevne, orienteringsevne og sanseinntrykk som voksne mennesker (Trygg trafikk, udatert d). Vi i Syklistenes Landsforening ønsker derfor å se på muligheten for å teste ut 20 km/t som fartsgrense rundt skoler og fritidsaktiviteter der barn oppholder seg.



Figur 2: Kartanalyse gjort internt i Syklisteforeningen.

Kartet viser oversikten over barnehager og skoler i Oslo som ligger innenfor en 100-meters buffer fra veinettet hvor fartsgrensen er 50 km/t eller høyere. Innenfor bufferen er det 314 barnehager, 36 videregående skoler og 75 barneskoler.

Eksempler fra europeiske land og byer

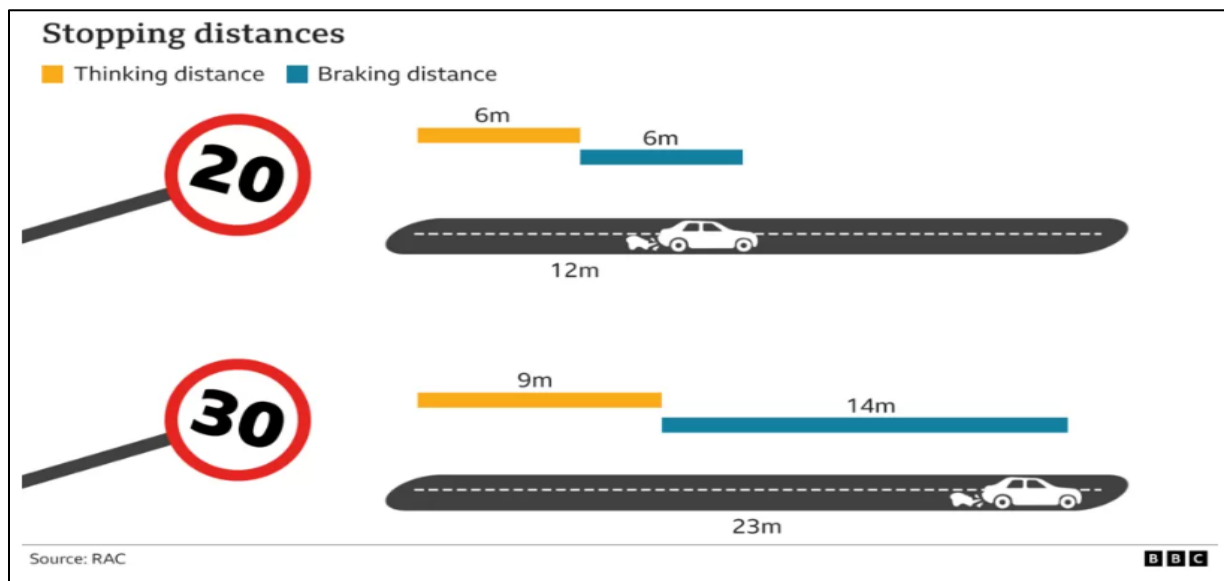
Bevis fra hele verden viser at lavere fartsgrenser i gater reduserer risikoen for seriøse ulykker og redder liv (WHO, udatert). FN har bedt om at fartsgrenser på 20 km/t eller 30 km/t skal være normen for byer, tettsteder og landsbyer over hele verden. En rekke europeiske byer jobber systematisk med å utvide andelen av gatenettet med fartsgrense 30 km/t. Mange byer har innført, eller er i gang med å innføre en generell fartsgrense på 30 km/t (Tennøy & George, 2024).

Som følge av dette ser man at noen land har gått i bresjen for å implementere slike tiltak. Den walisiske regjeringen har uttalt at 30 km/t som nasjonal fartsgrense vil redusere bilkollisjoner, trafikkdødsfall, støy og forurensning og oppmuntre flere til å gå og sykle.

Siste offisielle tall viser at flere mennesker ble drept eller alvorlig skadet i 50 km- soner i Wales i fjor enn ved noen annen fartsgrense. Av de 1,014 menneskene som ble drept eller alvorlig skadet på walisiske veier i 2022, ble mer enn 40% (421) truffet på en 50km/t veistrekning. Ifølge den britiske organisasjonen Brake så vil en persons risiko for å dø hvis de blir truffet av en bil som kjører i 50 km/t, være fem ganger større enn om bilen kjørte i 30 km/t (Griffith & Shuttleworth, 2023). Om du blir påkjørt som fotgjenger i 30 km/t har du 80 prosent sjanse for å overleve. Men om du blir påkjørt som fotgjenger i 50 km/t er det 80 prosent sjanse for at du omkommer.



Figur 2: viser de store prosentmessige forskjellene vedrørende sannsynlighet for død i 30 km/t- og 50 km/t sone. Hentet fra Ciudades 30- Calles seguras (2021).



Figur 3: Forskjellen på stoppedistansen for en bil som kjører i 30 km/t og 50 km/t. 20mph tilsvarer 30 km/t, mens 30mph tilsvarer 50 km/t. Hentet fra Griffith & Shuttleworth (2023).

Stoppedistansen er tenkedistansen + bremsedistansen. Eksempelet tar utgangspunkt i en gjennomsnittlig familiebil i normale værforhold. Derimot er det verdt å nevne at en rekke andre faktorer kan spille inn som kan påvirke bremsetiden, som værforhold, veitilstand, kjøretøyets tilstand og førerens tilstand (RAC, 2022). Et illustrerende eksempel fra en 350 meter strekning i Elverum viser at en hastighet på 60 km/t tar 21 sekunder, mens det etter innføring av 40 km/t

tar 31 sekunder. Det er med andre ord ikke snakk om store tidsforskjeller når man innfører lavere fartsgrenser (Stuve, 2024).

Wales har mange av de samme bo- og levemønstre for befolkningen som vi har her i landet, mange bor nær/rundt byer eller tettbygde strøk, men det er ikke store urbane grupperinger, slik som i Amsterdam. Spania har også gjort liknende endringer ved å senke fartsgrensen til 30 km/t over hele landet, og i visse gater, avhengig av kjørefelt, er også 20 km/t en generell fartsgrense (Griffith & Shuttleworth, 2023 & Tennøy & George, 2024). Dessuten har Amsterdam, som har en veldig stor konsentrasjon av mennesker, også kuttet byens fartsgrense ned til 30 km/t (NL times, 2023).

I TØI-rapporten om innføring av 30/km som generell fartsgrense i europeiske byer har Tennøy & George (2024) sammenfattet effektene av fartsgrensereduksjon i seks europeiske byer. Fra rapporten kommer det frem at byene samlet sett har dokumentert at fartsreduksjonstiltaket har gitt ønskede effekter, som lavere hastigheter, stor grad av overholdelse, samt vesentlig færre ulykker. I tillegg har det vært en reduksjon i veldig alvorlige ulykker og særlig ulykker som involverer fotgjengere (24 % reduksjon i Grenoble og 63% i London). I Brussel og London har antall alvorlig ulykker blitt redusert med 25% (Tennøy & George, 2024). Noen av byene har dokumentert redusert støy og forurensning (Brussel), og at reisetider og trafikkopphopning ikke har økt (Brussel og London) (Tennøy & George, 2024).

I byene der det ble undersøkt om fartsgrensen ble overholdt (Grenoble, Brussel, London og Bilbao) viste funnene at fartsgrensene i stor grad ble overholdt, særlig i de sentrale byområdene. Antall bøter for å kjøre på rødt lys ble i Bilbao redusert med 47%, og på landsbasis i Spania sank antall dødsulykker i byområdene ned med 9% fra 2019 til 2022 (loven trådte i kraft i 2021) (Tennøy & George, 2024). I Brussel har antall drept og skadde sunket, støynivået har blitt mindre og reisetiden har ikke økt. Den belgiske byen opplyser om at de nye fartsgrensene har medført så mange positive fordeler i byen at byadministrasjonen ikke ser seg tilbake til de tidligere fartsgrensene. I de andre europeiske byene kommet det frem at ingen av byene angrer på innføringen av 30 km/t (Tennøy & George, 2024).

Smitteeffekt av reduserte fartsgrenser

Der de har brukt 30 km/t i større områder og ikke bare i enkelte gater, finner man gjennomgående lavere hastigheter og lavere antall ulykker. Grenoble og Brussel dokumenterte blant annet at hastighetene gikk ned både i gater hvor fartsgrensen ble redusert og i gater hvor de ble opprettholdt som før (Tennøy & George, 2024). Det kan derfor antas at 30 km/t som generell fartsgrense for hele byen smitter og påvirker bilførere til å kjøre roligere i andre gater enn der det er 30 km/t. Blant annet har det blitt dokumentert at det er 46% mindre kjøring på rødtlys i Bilbao etter innføring av 30 km/t.

Oppsummerende funn i TØI-rapporten viser at hastighetene jevnt og trutt går ned etter man innfører 30 km/t som generell fartsgrense, og at antall trafikkulykker når ned, enda mye mer enn når man bare innførte reduserte fartsgrenser på gatenivå.

Funn fra undersøkelser i Bilbao viser en økning i antall kjøretøy som kjørte under fartsgrensen på 30 km/t på 54% etter innføring av generell fartsgrense på 30 km/t i hele byen, og en tilsvarende

nedgang i antall kjøretøy som kjørte fortere enn det. Hastighetsmålinger i 19 bygater i Spania viste at kun 32% av bilistene overholdt fartsgrensen på 30 km/t, og at gjennomsnittshastigheten i disse gatene var på 35,6 km/t. Til tross for at gjennomsnittshastigheten var litt høyere enn den satte fartsgrensen, har de fartsreduserende tiltakene generelt bidratt til å senke hastighetene i store deler av spanske byer der den generelle hastigheten er senket til 30 km/t.

Europeiske studier om holdninger til reduserte hastigheter

I en global meningsmåling for 11 land på verdensbasis i regi av *Child Health Initiative* ble det fastslått at 74% av respondentene støtter restriksjoner på gater rundt skoler hvis det tillater at barn kan tryggere sykle og gå til skolen, i tillegg til hastighetsbegrensninger (WHO, udatert). Videre ble det avdekket i en britisk studie at 70% av motorister sier at de er enige at 30 km/t er den riktige fartsgrensen på gater hvor folk bor tett på (WHO, udatert). Spørreundersøkelser i Skottland tyder på at 65% er for denne fartsgrensen, og at én av fire tenker at fartsreduksjonen vil øke sannsynligheten for at befolkningen i større grad vil bruke av alternative transportmidler som sykling og gange (WHO, udatert).

Forslag

1) Bruk automatisk trafikkontroll for overholdelse av fartsgrensene

For å sørge for at de lavere fartsgrensene overholdes kan antallet automatiske trafikkontroller (ATK) i byområdet økes. ATK har stor trafiksikkerhetseffekt ved at den reduserer fartsøvertredelser på strekningen som overvåkes (Jøssang & Refvem, 2019). ATK kan føre til at bilførere naturlig overholder fartsgrensene, ved at det påløper bøter hvis den satte fartsgrensen overstiges. Et problem i norske byer og tettsteder er at det er begrenset hvor ATK kan plasseres. Dette begrunnes i hovedsak av rettslige begrensninger for hvor og hvordan trafikkontroll kan gjennomføres, som inkluderer regler om personvern, lovlighet og nødvendighet av kontrollene (Nordahl, 2011). Å respektere disse rammebetingelsene er viktig for å opprettholde borgernes tillit og sikre at kontrollene er rettferdige. I tillegg fastslås det også at ATK kun skal brukes på veistrekninger der det har skjedd fartsrelaterte ulykker og hvor fartsnivået er målt og funnet for høy (Statens vegvesen m.fl. Udatert). Retningslinjene slår også fast at andre trafiksikkerhetstiltak rettet mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes før ATK etableres.

Syklistenes Landsforening mener at det bør plasseres ut flere ATK rundt omkring i urbane byområder hvis den generelle fartsgrensen reduseres til 30 km/t. Når det gjelder personvern blir det ikke tatt bilde av kjøretøy som kjører i lovlig fart, og dersom man blir tatt i fartskontroll og blir fotografert er alle bildene krypterte, og kan bare åpnes med riktig krypteringsnøkkel (Statens vegvesen, udatert).

De eksisterende automatiske trafikkontrollene er ofte plassert i områder med spesifikke fartsgrenser og veityper. For eksempel kan de være mer vanlige i nærheten av skoler, i boligområder eller på veier hvor fartsgrensene er spesielt viktige for å opprettholde sikkerheten. Norske studier viser at ATK bidrar til å redusere kjørefarten, noe som både er påvist i ATK-punktet, men også i en utstrekning på i hvert fall 3-4 km etter at fotoboksen er passert (Ragnøy, 2002). Det videre anslått at bruk av ATK kan resultere i en krasjreduksjon på mellom 15 og 20% (European Commission, udatert).

ATK kan også bli brukt som et fartsreduserende tiltak uten at det trengs fysiske inngrep i veibanen for å senke farten. Alle fysiske fartsdempende tiltak som for eksempel fartshumper og innsnevring av veibanen er ulemper for utrykningskjøretøy og buss. ATK kan forhindre at samfunnskritiske utrykningskjøretøy blir sinket av fysiske tiltak, samtidig som at privatbilister vil holde en lav fart for å unngå å bli bøtelagt for fartsoverskridelse.

Erfaringer over hele verden har bevist effektiviteten til automatiske hastighetskontrollsystemer for å redusere hastighet og frekvensen av trafikkulykker (International Transport Forum, udatert). I Storbritannia har det vært bred implementering av fotobokser siden slutten av 1990-tallet, motivert av målet om å øke trafikksikkerheten og redusere antall drepte og alvorlige skadde. ATK som hastighetskontrollsystemer var også motivert av sikkerhetsgrunner da det ble implementert i Østerrike, Frankrike, USA og Italia (International Transport Forum, udatert).

I takt med innføringen av 30 km/t settes det av mer ressurser for overvåking og håndheving av fartsgrensene. I Brussel er det blant annet planlagt at antallet automatiske fartskontroller skal øke fra 90 til 150 over de neste 3 årene, på tvers av kommunale og regionale veier i stor-Brussel (City30 Brussels, udatert). Også i Amsterdam ser man at veier vil overvåkes der fartsovertredelse skjer mer regelmessig, noe som kan føre til klarere veimerking og midlertidig plassering av fartskameraer (NL times, 2023).

En fersk spansk studie viser at ATK er ett av de mest effektive tiltakene for å redusere dødsfall på veiene. En økning på 10% flere plasserte ATK-er kan redusere antallet dødsfall med 4% ifølge forskerne (ETSC, 2017). Som følge av dette planla finske myndigheter å installere 150 ytterligere fartsmålingskameraer fra 2017 og frem til 2020 (ETSC, 2017). I Luxembourg har myndighetene plassert ut ATK over hele landet, på veiene som anses som mest farlige (Editus, udatert). Mens i London har myndighetene brukt ressursene mer strategisk, der det er mest bruk for overvåking. Intensiveringen av fartskontroller i London har resultert i en økning i antall utskrevne bøter på hele 72% (Tennøy & George, 2024).

Politiet i de største byene i Norge har mange store oppgaver, og har for lite ressurser til å håndheve trafikkreglene. ATK er dermed en god løsning på dette, ettersom det er mindre kostbart og ikke tar politiresurser bort fra andre oppgaver (Fyen, 2021).

Referanser

- Ciudades 30—Calles seguras. Tilgjengelig på: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/Images/muevete-con-seguridad/tecnologia-e-innovacion-en-carretera/recomendaciones-en-entornos-interurbanos/Ciudades30_.pdf
- City30 Brussels.Udatert. The benefits of the 30 City scheme. Tilgjengelig på: <https://city30.brussels/basics>
- European Transport Safety Council. 2017. Finland to double number of safety cameras as groups in Spain and the Netherlands call for more enforcement. Tilgjengelig på: [Finland to double number of safety cameras as groups in Spain and the Netherlands call for more enforcement – ETSC](#)
- Editus. Udatert. Fixed speed cameras in Luxembourg. Tilgjengelig på: <https://www.editus.lu/en/practical-guide/driving-and-mobility-235t/fixed-speed-cameras-in-luxembourg-124a>
- Elvik, R. 2017. Miniscenario: Fartsgrensepolitikk—Virkninger på trafikksikkerhet av ulike fartsgrenser. TØI-rapport 1589/2017. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/get-file.php?mmfileid=46446>
- European Commission. Udatert. Mobility & Transport—Road safety—Speed cameras. Tilgjengelig på: [Speed cameras - European Commission \(europa.eu\)](#)
- European Commission. 2021. European Road Safety Observatory—Road safety Thematic Report- Speed. Tilgjengelig på: https://roadsafety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf
- Fyen, S. 2021. Vil fakte flere trafikksyndere: Krever storstilt utrulling av fotobokser i Oslos gater. *Dagsavisen*. Tilgjengelig på: [Vil fakte flere trafikksyndere: Krever storstilt utrulling av fotobokser i Oslos gater – Dagsavisen](#)
- Griffith, H. & Shuttleworth, P. 2023. 20mph: Wales first UK nation to drop speed limit from 30mph. Tilgjengelig på: [20mph: Wales first UK nation to drop speed limit from 30mph - BBC News](#)
- International Transport Forum. Udatert. Speed and Crash Risk. International Traffic Safety Data and Analysis group. Tilgjengelig på: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>
- Jøssang, T.I. & Refvem, F. 2019. Regjeringen vil ha mindre bruk av automatisk trafikkontroll. Nå droppes fotoboksene i nytt prestisjeprosjekt. *Aftenposten*. Tilgjengelig på: <https://www.aftenposten.no/norge/i/qn9nR0/regjeringen-vil-ha-mindre-bruk-av-automatisk-trafikkontroll-naa-droppes-fotoboksene-i-nytt-prestisjeprosjekt>
- Munch-Olsen, Y. & Elvik, R. 2022. 30 km/t fartsgrenser. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig på: <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-4/>
- NL Times. 2023. Amsterdam cuts citywide speed limit down to 30 km/h today. Tilgjengelig på: [Amsterdam cuts citywide speed limit down to 30 km/h today | NL Times](#)
- Norges offentlige utredninger (NOU). 2023. Omstilling til lavutslipp—Veivalg for klimapolitikken mot 2050. *Rapport 2023:25*. Tilgjengelig på: [*NOU 2023: 25 \(regjeringen.no\)](#)

- OECD. 2006. Speed management. Paris, Organisation for Economic Cooperation and Development.
- RAC. 2022. Stopping distances made simple. Tilgjengelig på: <https://www.rac.co.uk/drive/advice/learning-to-drive/stopping-distances/>
- Samferdselsdepartementet. 2023. Nasjonal transportplan 2025-2036—oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget. Tilgjengelig på <https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/sd/ntp/ntp-2025-2036/utredningsoppdraget-frist-1-juni-23/nasjonal-transportplan-2025-2036-oppfolging-av-leveransen-pa-utredningsoppdraget-med-vedlegg-010623.pdf>
- Stuve, F. 2024. Ny 40-sone i Elverum forsinker kun noen sekunder. *Østlendingen*. Tilgjengelig på: [Nyheter, Samferdsel | Ny 40-sone i Elverum forsinker kun noen sekunder \(ostlendingen.no\)](https://www.ostlendingen.no/nyheter-samferdsel/Ny-40-sone-i-Elverum-forsinker-kun-noen-sekunder)
- Ragnøy, A. 2002. Automatisk trafikkontroll (ATK). *TØI rapport 573/2002*. Tilgjengelig på: [mal rapporter \(toi.no\)](https://www.toi.no/mal-rapporter/toi.no)
- Rynning, K.M. & Hagen, H.O. 2022. Kartlegging av sykkelvennlighet. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig på: <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-4-kunnskap-og-verktoey-som-hjelpemidler/kartlegging-av-sykkelvennlighet/>
- Statens vegvesen. Politiet. Trygg Trafikk. Helsedirektoratet. Utdanningsdirektoratet. Udatert. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. 0 drepte og skadde— på vei mot nullvisjonen. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonalt-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>
- Statens vegvesen. Udatert. Slik virker punktmåling av fart. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/automatisk-trafikkontroll/punkt-atk/>
- Statens vegvesen. 2022. Fartsgrensekriterier 2022. Tilgjengelig på: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/fartsgrensekriterier-2022.pdf>
- Statens vegvesen. 2023. N-V122 Sykkelveiledning- Sykkelanlegg på veg og gate. Tilgjengelig på: [Statens vegvesen. N-V122:2023](https://www.vegvesen.no/n-v122-2023)
- Tennøy, A. & C, George. 2024. Innføring av 30 km/t som generell fartsgrense i europeiske byer—Hvilke effekter kan dokumenteres? *TØI rapport 2009/2024*. Tilgjengelig på: [Innføring av 30 km/t som generell fartsgrense i europeiske byer \(toi.no\)](https://www.toi.no/innforing-av-30-km-t-som-generell-fartsgrense-i-europeiske-byer)
- Trygg trafikk. Udatert a. Fart og ulykker. Tilgjengelig på: <https://www.tryggtrafikk.no/kjore/fart/fart-og-ulykker/>
- Trygg trafikk. Udatert c. Barns forutsetninger. Tilgjengelig på: <https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/skole/skoleveien/barns-forutsetninger/>
- Trygg trafikk. Udatert d. Hvordan oppnå nullvekst i trafikken uten å ofre liv? Tilgjengelig på <https://www.tryggtrafikk.no/i/nullvekst-og-nullvisjon/>
- World Health Organization (WHO). Udatert. Streets for Life: #Love 30—Evidence to tackle misconceptions. Tilgjengelig på: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/streets-for-life-myths_and_facts.pdf?sfvrsn=907ecc78_3&download=true
- World Health Organization (WHO). 2021. Streets for Life campaign calls for 30 km/h urban streets to ensure safe, healthy, green and liveable cities. Tilgjengelig på: <https://www.who.int/news/item/17-05-2021-streets-for-life-campaign-calls-for-30-km-h-urban-streets-to-ensure-safe-healthy-green-and-liveable-cities>

