

Kommunekommisjonen – innspill fra Syklistforeningen.

Syklistforeningen er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdagssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden vært en viktig pådriver for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi mer enn 7500 medlemmer og 19 lokallag landet rundt.

Vi takker for muligheten til å gi innspill kommunekommisjonen sitt arbeid med å foreslå endringer som vil gjøre kommunene bedre rustet til å løse oppgavene mer effektivt, og å bidra til økonomiske og administrative besparelser for kommunen.

Vi mener det er et enkelttiltak som kommunekommisjonen bør anbefale i sin rapport, nemlig å endre §6 i veitrafikkloven slik at den generelle fartsgrensen i alle tettbygde strøk endres fra 50 km/t til 30 km/t. Vi mener dette tiltaket ikke bare vil styrke trafikksikkerheten og folkehelsen, men også gi betydelige økonomiske og administrative besparelser for kommunene.

Risikoen for alvorlige skader og dødsulykker synker dramatisk når farten reduseres fra 50 til 30 km/t. I tillegg bidrar en endring av fartsgrensene i veitrafikkloven til enklere og mer forutsigbar regulering, som igjen gir tryggere skoleveier, bedre bomiljø og økt mulighet for at flere velger å gå og sykle i hverdagen.

Dette tiltaket vil føre til reduserte kostnader for kommunens skoler, teknisk etat og administrasjon. I dag brukes mye tid og ressurser på å vurdere og dokumentere behov for nedsatt fart i nærheten av skoler og barnehager. Med en generell 30 km/t-grense i tettbygde strøk, vil denne prosessen i stor grad bortfalle. Skoler, FAU og kommunale oppvekstkontorer kan da frigjøre tid og ressurser til sitt kjerneoppdrag – barns læring og trivsel.

Kommunens tekniske etater bruker betydelige ressurser på saksbehandling, trafikkmålinger og detaljvurderinger for hver enkelt gate eller boligområde som melder inn behov for lavere fartsgrense. En generell fartsgrense på 30 km/t vil redusere behovet for slike enkeltstående vurderinger, og dermed frigjøre både tid og budsjettmidler til andre viktige vedlikeholds- og utviklingsoppgaver.

Hver enkelt sak om nedsatt fart genererer mye administrativt arbeid for kommunene: innspill fra innbyggere, høringer, dialog med politiet, politiske behandlinger og til slutt skilting og oppfølging. Ved å innføre en standard 30 km/t-grense unngår kommunene en rekke slike ressurskrevende prosesser. En lovfestet endring av fartsgrensene i tettbygde strøk er et kostnadseffektivt, trafikksikkert og administrativt fornuftig grep. Kommunen vil spare tid og penger ved å redusere behovet for enkeltsaksbehandling, samtidig som innbyggerne får tryggere gater og bedre bomiljø. Dette er vinn-vinn.

Flere store europeiske byer og land har allerede innført disse fartsgrensene og høstet gode erfaringer fra dette. Byer som Graz, London, Helsinki, Paris, Brussel og Bilbao har sett kraftig nedgang i både antall trafikkulykker og alvorlige skader. Flere steder er dødsulykker redusert med over 50 %.

Færre ulykker fører til store besparelser både for kommunene, men også for den enkelte innbygger. Færre ulykker og mindre alvorlige personskader vil gi kommunene lavere kostnader knyttet til helse og rehabilitering. Tryggere bomiljøer og trygg skolevei kan også bidra til at flere velger å gå og sykle, noe som støtter opp under kommunenes klimamål og folkehelsearbeid.

Den største barrieren for at folk velger bort sykkelen er at det ikke føles trygt. Når fartsgrensene senkes vil derfor flere sykle og gå til skole, jobb og fritidsaktiviteter. Vi vet fra andre steder at sykkelandelen går opp når fartsgrensene går ned. Om bare ti barn i en kommune går fra å være inaktive til å bli fysisk aktive fordi de begynner å gå og sykle til skolen, vinner de til sammen over 100 friske leveår (DALY - disability adjusted life years). Den potensielle helse- og livskvalitetsgevinsten har et anslag på svimlende 181 440 000 kr i deres livsløp (kilde: [Helsedirektoratets kalkulator for gevinst ved fysisk aktivitet](#)). Den samfunnsøkonomiske gevinsten når noen begynner å sykle er hele 20 kroner per kilometer de sykler. Det er med andre ord enorme gevinster å hente, både for folkehelsen og for samfunnsøkonomien.

Vi oppfordrer kommunekommisjonen til å støtte dette tiltaket og å anbefale en lovendring på fartsgrensene i veitrafikkloven, slik at kommunene kan gå foran som en tydelig pådriver for tryggere og mer bærekraftige lokalsamfunn samtidig som de sparer penger og effektiviserer administrasjonen.

*Innspill innsendt til kommisjonen 15. sept. 2025*