

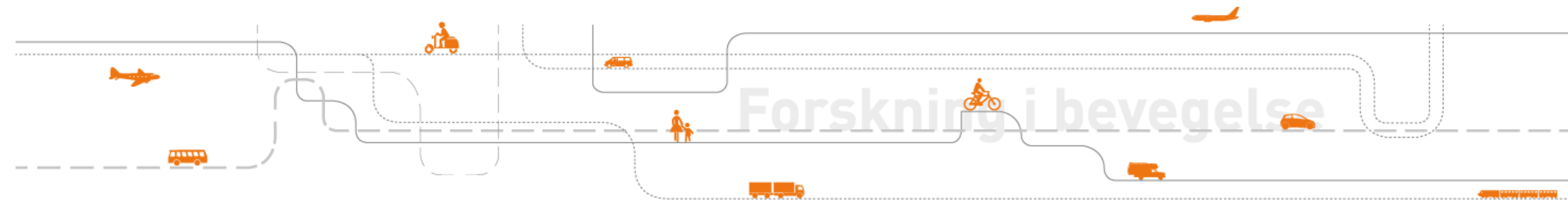
Innføring av 30 km/t i europeiske byer: Hvorfor, hvordan, og hvilke resultater har det gitt?

Forum for byutvikling og bytransport, 29.5.2024

Aud Tennøy

PhD By- og regionplanlegging

Forskningsleder Byutvikling og bytransport, Transportøkonomisk institutt



Bakgrunn

- En rekke europeiske byer innfører 30 km/t som generelle fartsgrense
- Skal bidra til (bl.a.):
 - Byene skal bli triveligere, livligere, mer behagelige å bo og være i, mv.
 - Flere skal gå og sykle, færre skal kjøre bil
 - Redusere antall trafikkulykker
- Erfaringer fra europeiske byer kan være nyttig for norske myndigheter som vurderer lignende



Bakgrunn

- Har undersøkt:
 - Hvem som har tatt beslutningene
 - Hvordan områdene med 30 km/t er avgrenset
 - Hvordan de sikrer at fartsgrensen overholdes
 - Hvilke resultater de har oppnådd
- Dokumentstudier
- Seks byer: **Grenoble, Brussel, London, Bilbao, (Lille, Paris)**
- Varierende omfang og kvalitet på dokumentasjonen, kort tid siden
- Oppdrag for Viken fylkeskommune

tøi

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



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

Hvilke effekter kan dokumenteres?

Aud Tennøy, Cyriac George

2009/2024

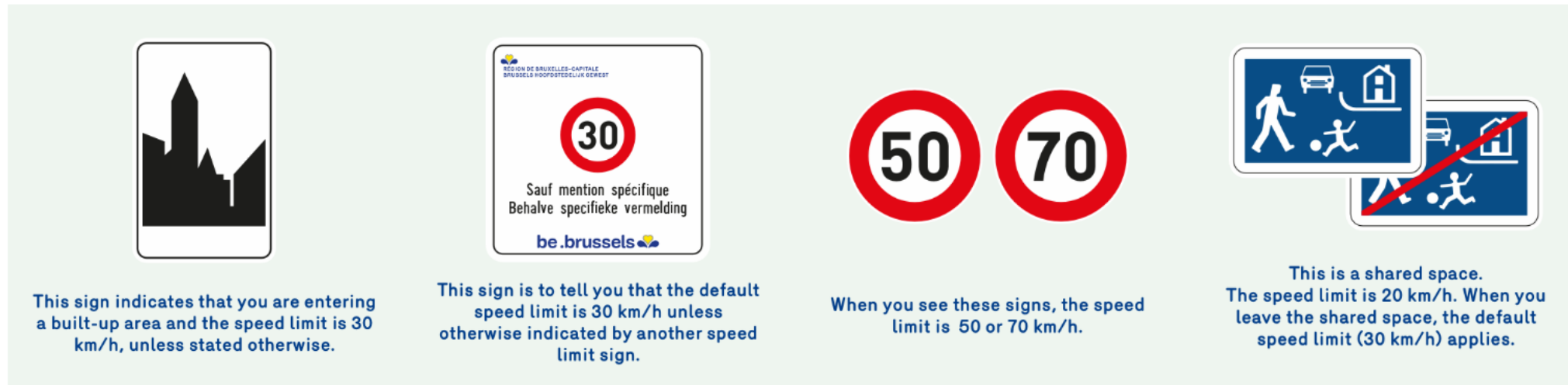
Beslutningene ble tatt på ulike måter og nivåer

- I Frankrike og Belgia: Bymyndighetene besluttet fartsgrenser for alle gater og veier
- I Storbritannia: Ulike nivåer besluttet å innføre 30 km/t på sine deler av gatenettet
- I Spania: Nasjonale myndigheter definerte fartsgrenser på alle veier i alle byer:



Hvordan de har avgrenset områdene med 30 km/t

- Fartsgrense 30 km/t gjelder for hele byen eller byområdet, med unntak av noen hovedveier som er skiltet med høyere fartsgrense og noen gater som er skiltet med lavere fartsgrense
- London: Innfører 20 mph på hovedveinettet i deler av London, store deler av det lokale veinettet er allerede skiltet 20 mph
- Noen byer innførte ny fartsgrense i hele området på en gitt dato, andre gradvis
- Andelen gater med 30 km/t i førsituasjonen varierte fra 15% (Grenoble) til 87% (Bilbao)



Brussel, Bruxelles Mobilité, 2023

Fartsgrenser i Grenoble by



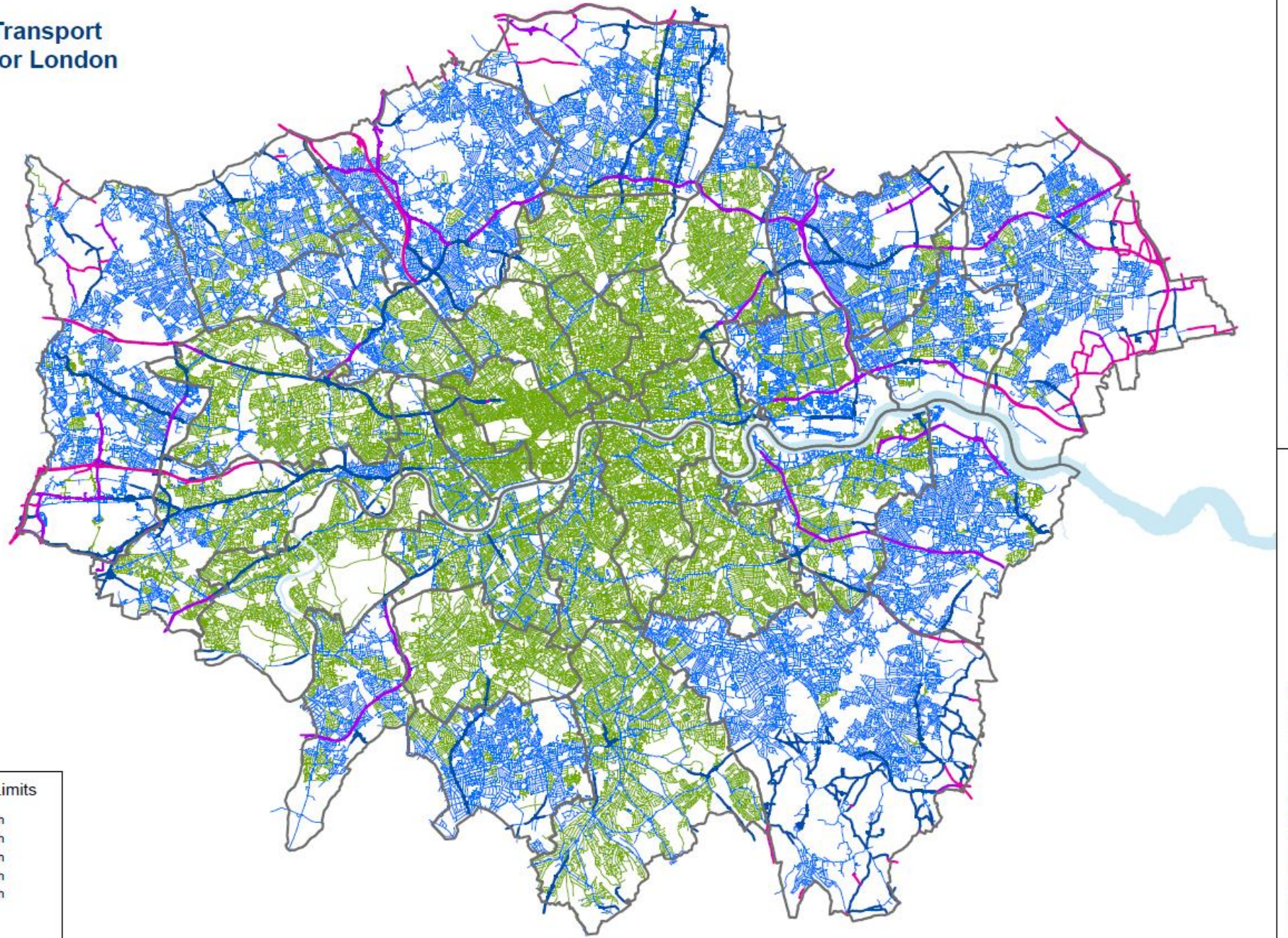
Cerema, 2020

Paris









Ville de Paris, 2021

London



© Crown copyright and database rights 2022. Ordnance Survey 100038671

Speed Limits	
	20 mph
	30 mph
	40 mph
	50 mph
	60 mph
	NS

NS: National Speed Limit

Økt innsats for å sikre at fartsgrensen overholdes

- Informasjon, nye skilt og veimerking, flere radarskjermer som viser fart, mv.
- Vesentlig økning i antall fartskontroller og strekningsmålinger (fotobokser)
- Mer strategisk innretting av fartskontroller
- Organisatoriske endringer for å håndtere flere bøter
- Forbud mot innretninger som varsler fartskontroll



Grenoble, Cerema (2020)

London: 44% flere bøter i 2022/2023 enn ett år før



<https://tfl.gov.uk/corporate/safety-and-security/road-safety/safe-speeds>

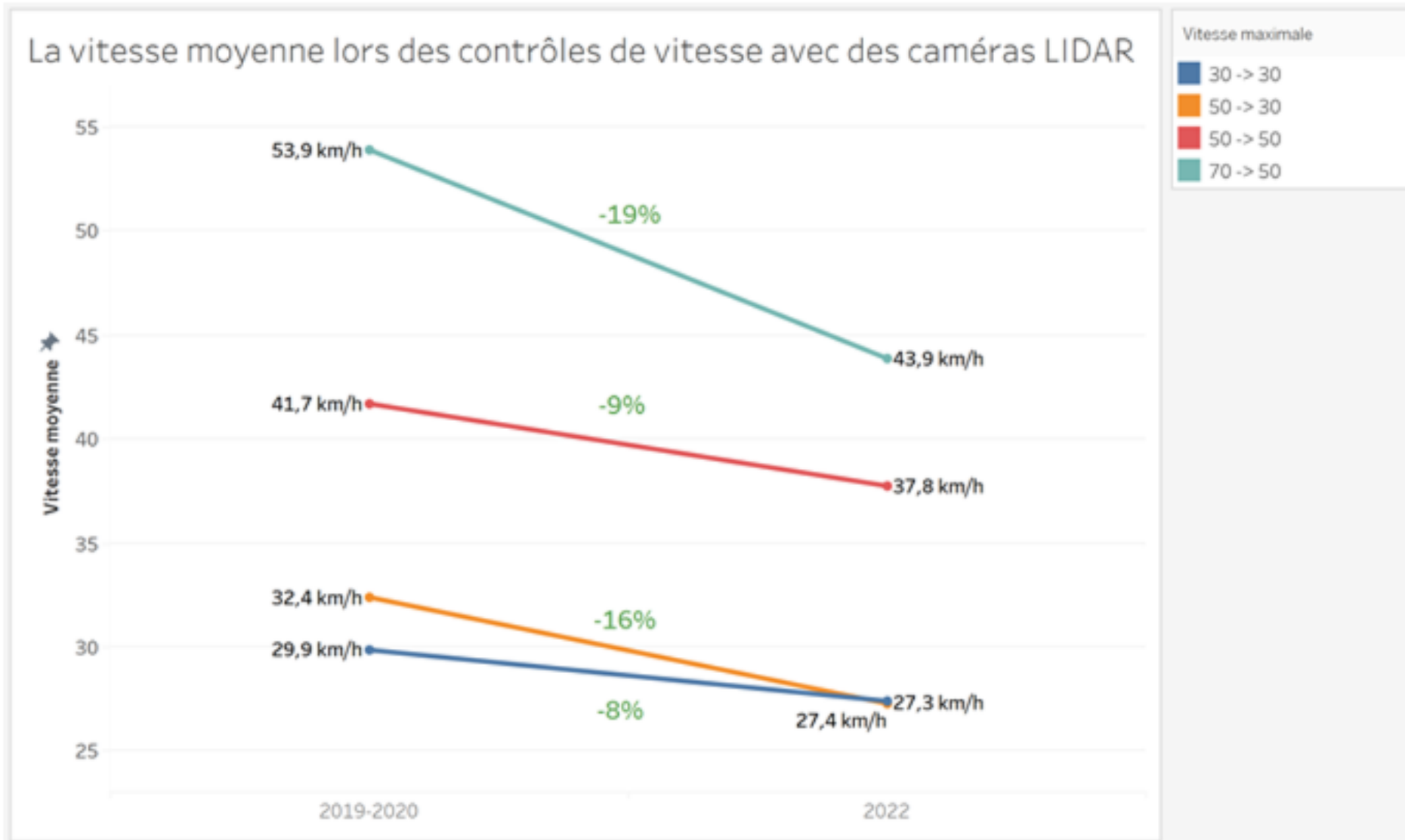
Endringer: Hastighet

Betydelig lavere hastigheter, stor grad av overholdelse

- Både straks og på lengre sikt
- Både i gater med redusert fartsgrense og andre gater
- I større grad i selve byen enn utenfor



Brussel: Redusert hastighet i alle typer gater



Bruxelles
Mobilité, 2022

Grenoble

- Reduksjon i hastighet straks (2016), som ble forsterket på lengre sikt (2018)
- Større grad av hastighetsreduksjon og overholdelse av fartsgrense i selve byen enn i nabokommunene

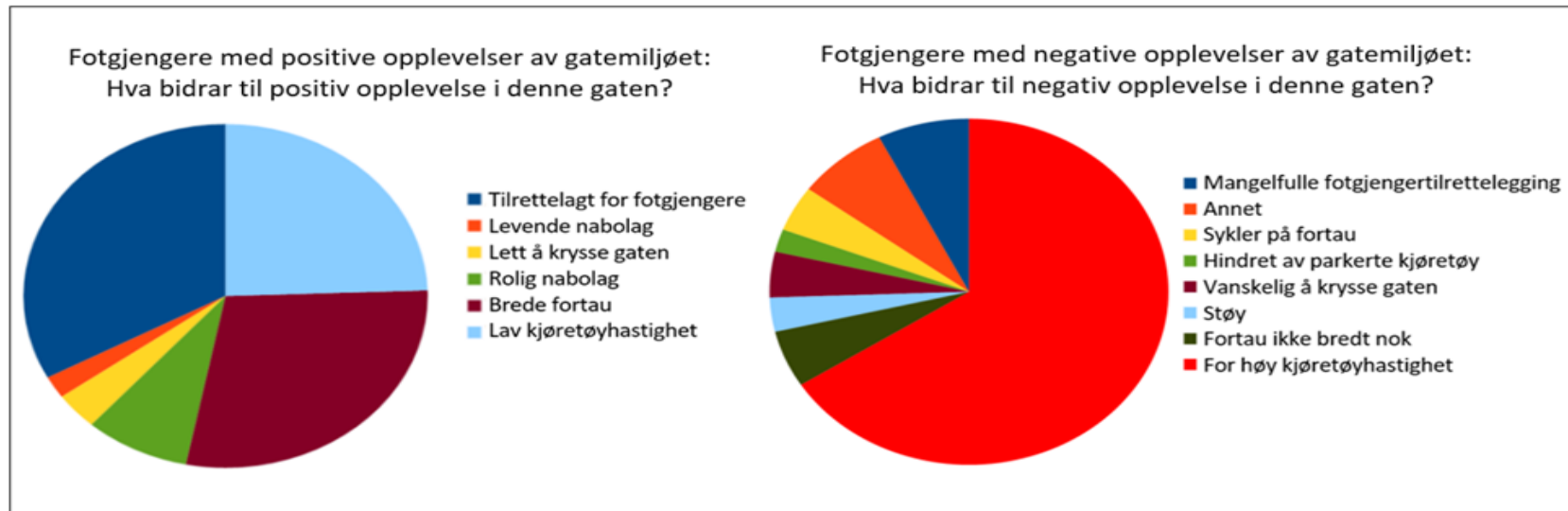
	Vitesse moyenne				
	Avant 2015/2016	À court terme 2016	À long terme 2018	Evolution à Court terme 2016	Evolution à Long terme 2018
Ensemble métropole (51 postes - 96 mesures)	39,1	38,0	36,9	-1,1	-2,2
Ensemble Grenoble (17 postes - 29 mesures)	38,0	34,9	33,3	-3,1	-4,7
<i>axes passant de 50 à 30</i> (13 - 21)	34,7	33,1	30,5	-1,5	-4,2
<i>axes maintenus à 30</i> (0 - 0)	/	/	/	/	/
<i>axes maintenus à 50</i> (4 - 8)	42,7	38,1	37,4	-4,6	-5,3
Ensemble Autres communes (34 postes - 67 mesures)	40,3	41,7	40,7	1,4	0,4
<i>axes passant de 50 à 30</i> (22 - 43)	38,7	39,7	39,2	1,0	0,5
<i>axes maintenus à 30</i> (4 - 8)	41,4	38,6	37,0	-2,8	-4,4
<i>axes maintenus à 50</i> (8 - 16)	42,5	45,7	43,8	3,2	1,3

Endringer: Trafikkulykker

- Reduksjon i **totalt antall ulykker** i alle byene vi har data for
 - Hele Brussel: 15%, relevante gater i London: 25%, Hele Bilbao: 23%
- Reduksjon i antall **alvorlige ulykker**
 - Brussel: 25% reduksjon i antall hardt skadde, 41% reduksjon i antall dødsulykker
 - London (relevante gater): 25% reduksjon i antall alvorlige ulykker
 - Alle spanske byer: 9% reduksjon i antall dødsulykker
- Reduksjon i antall **ulykker som involverer fotgjengere**
 - Grenoble: 24% reduksjon, 50% reduksjon i gater hvor fartsgrensen ble redusert til 30 km/t
 - London (relevante gater): 63% reduksjon
 - Alle spanske byer: 14% reduksjon i antall dødsulykker blant fotgjengere, 11% blant syklister
- Dette er i tråd med all annen forskning vi har funnet
- Vi har ikke funnet noen som har rapportert om økning i antall ulykker
- Større reduksjon i antall ulykker når tiltaket gjennomføres i hele byområder enn på strekninger

Endringer: Bymiljø

- Brussel målte reisetider og fant ikke økning, London fant at det ikke ble mer kø
- Grenoble og Bilbao hhv. beregnet og målte reduksjon i lokal forurensning
- Brussel målte reduksjoner i støynivå
- Lille rapporterte vesentlig økning i antall syklist
- Grenoble dokumenterte at hastighet påvirker opplevelsen av gatene

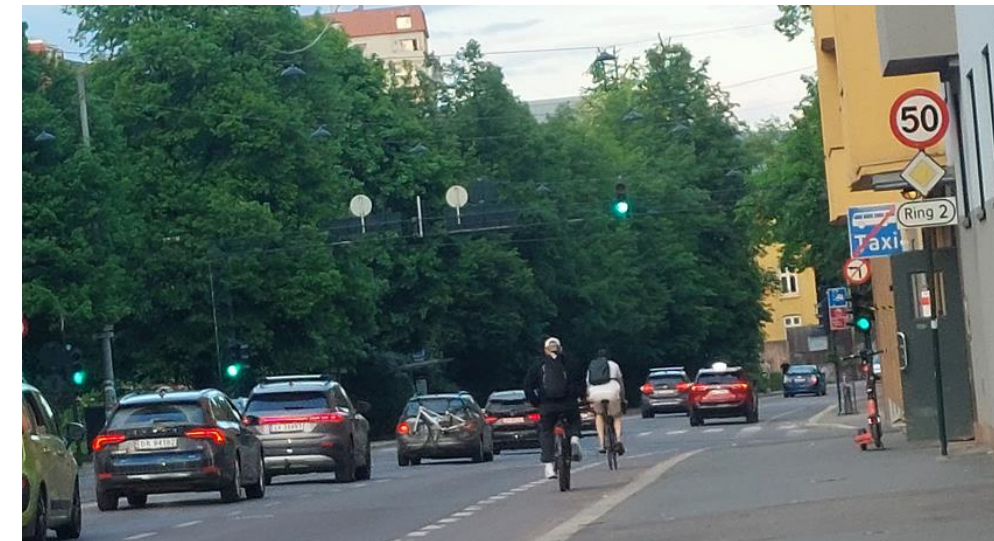


Kort oppsummert

- Det er flere måter å beslutte og å innføre dette på
- 30 km/t gjelder i hele byen eller byområdet – med unntak av noen gater
- Det settes av mer ressurser for overvåking (fotobokser) og håndheving
- På tvers av byene rapporteres det om:
 - Lavere hastigheter, stor grad av overholdelse
 - Reduksjon i antall ulykker, alvorlige ulykker og ulykker som involverte fotgjengere
 - Redusert støy og forurensing, ikke økt kø eller forsinkelser
 - For tidlig å vite hvordan det har påvirket transportmiddelfordeling, trivsel, mv.
- Like tendenser på tvers av byene
- Ingen av byene rapporterte om uønskede effekter
- Usikkerhet pga. få caser, korte tidsrom, pandemi, varierende dokumentasjon, mv.
- Men - i tråd med hva man kunne forvente gitt tidligere forskning

Noen refleksjoner - Norge

- Beslutningene må tas på flere nivåer, som i London
 - Kommunene har myndighet over kommunale gater, fylkeskommunene og Statens vegvesen over andre
- Kontroll og overholdelse
 - Norge har allerede ustrakt bruk av fotobokser, og noe bruk av strekningskontroll, dette kan utvides om
- ‘Dilemma – vi ønsker at flere skal gå og sykle, men da øker antall trafikkulykker’: Reduserte fartsgrenser i større deler av byområdene kan være en løsning
- Har ofte 30 km/t i bolig-gater og noen sentrumsgater, men ikke på større gater (med kollektivtrafikk) som også er viktige sykkelruter – det bør vurderes



Takk!

