

# 30 km/t og bærekraftig byutvikling

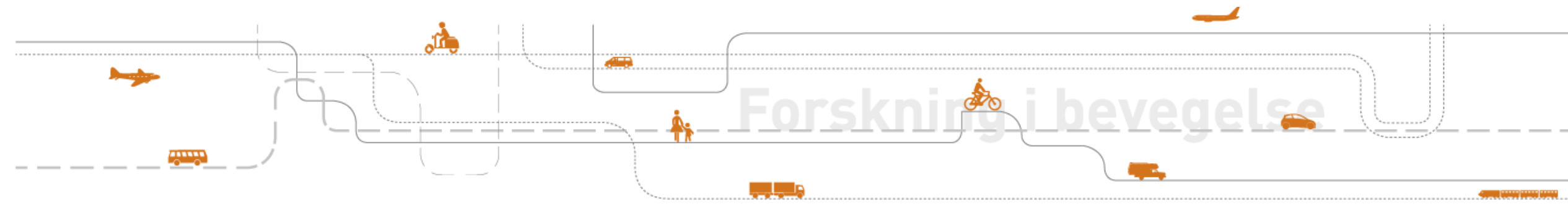
Kollektivforum, 7.11.2024

30 km/t som fartsgrense i by: hvordan kan det påvirke kollektivtransporten?

Aud Tennøy

PhD By- og regionplanlegging

Forskningsleder Byutvikling og bytransport, Transportøkonomisk institutt



# ‘En bølge av europeiske byer...’

- En rekke europeiske byer har de siste årene innført generell fartsgrense 30 km/t i hele eller store deler av byen, uten å samtidig gjennomføre fysiske fartsdempende tiltak: Paris, London, Grenoble, Bilbao, Bologna, Amsterdam, Madrid, Brussel, Edinburgh, Bristol, Brighton, København, Helsinki, 10 walisiske byer, 97 småbyer og landsbyer i et skotsk fylke, en lang rekke franske byer, mv.
- En rekke byer er i ferd med eller har konkrete diskusjoner om å gjøre det samme: Glasgow, Milano, Rotterdam, Eindhoven, mv.
- Skal bidra til (bl.a.):
  - Byene skal bli triveligere, livligere, mer behagelige å bo og være i, mv.
  - Flere skal gå, sykle og reise kollektivt, færre skal kjøre bil
  - Redusere antall trafikkulykker

# Internasjonale organisasjoner anbefaler 30 km/t

- **Verdens helseorganisasjon (WHO), 2017, 'Managing speed'**: Fremhevet at 30 km/t er riktig og sikker fartsgrense i områder hvor det er mulige konflikter mellom biltrafikk og myke trafikanter
- **International Transport Forum, 2020, 'The case for a 30 km/h speed limit in cities'**, basert på forskning som presentert i rapporter fra ITF (2016, 2018) om sammenhenger mellom hastighet og trafikkulykker
- **Den tredje globale ministerkonferansen om trafikksikkerhet, Stockholm 2020,**  
*'Stockholmserklæringen om trafikksikkerhet' «Fokuser på regulering av hastighet..., og å pålegge en maksimal fartsgrense på 30 km/t i områder der myke trafikanter og motoriserte kjøretøy blandes på en hyppig og planlagt måte..., innsats for å redusere hastigheten vil ha en gunstig virkning på luftkvalitet og klimaendringer i tillegg til å være avgjørende for å redusere dødsfall og skader i veitrafikken»*
- **FNs Global Urban Safety Week, 2021**, fremhevet nytten av å redusere fartsgrensene til 30 km/t
- **WHO, 2021**, pekte på reduserte klimagassutslipp, bedre miljø, livable gater og områder, samt trafikksikkerhet som viktige grunner til å innføre fartsgrense 30 km/t

# Internasjonale organisasjoner anbefaler 30 km/t

- **Ekspertgruppe for urban mobilitet, nedsatt av Europakommisjonen, 2024**, evaluering av EU Road Safety Policy Framework 2021 – 2030 med spesifikt fokus på aktiv mobilitet og trafiksikkerhet for sårbare trafikanter. Høyest prioriterte av fem anbefalinger: Europakommisjonen bør «*gi en formell anbefaling til nasjonale, regionale og lokale myndigheter om å implementere en fartsgrense på 30 km/t i urbane områder*».
- **World Bank Group og World Research Institute, 2024**, 'Guide for Safe Speeds. Managing Traffic Speeds to Save Lives and Improve Livability', anbefaler å bruke fartsgrense 30 km/t på de fleste typer gater og områder hvor det er mange gående og syklende og/eller hvor disse trafikantergruppene blandes med biltrafikk
- **Safe Systems Principles:** Utvikle transportsystemene på måter som bidrar til at de uunngåelige menneskelige feilene ikke skal føre til død eller alvorlig skade, inkludert at mennesker ikke skal utsettes for større krefter ved ulykker enn de kan overleve, 30 km/t fremheves som 'safe speed' (se for eksempel ITF 2016, 2018)

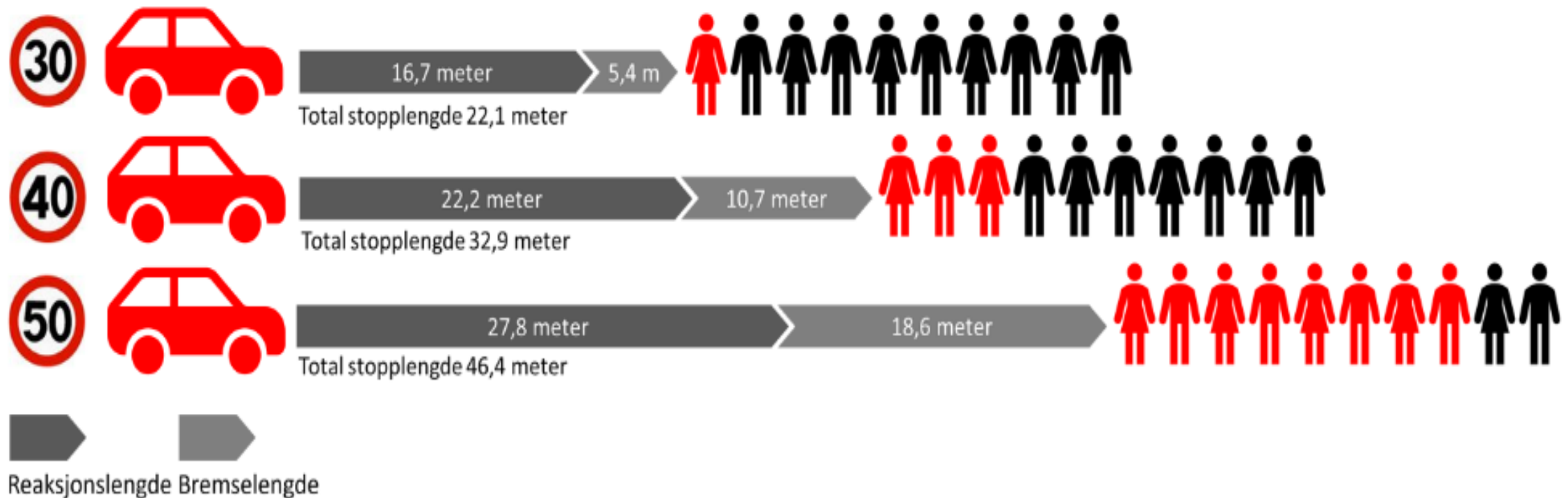
# Hvordan 30 km/t kan bidra til bærekraftig byutvikling

- **Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraftig byutvikling:** Slik at dagens innbyggere og næringsliv trives og har det bra, og at fremtidige generasjoner kan gjøre det samme

# Hvordan 30 km/t kan bidra til bærekraftig byutvikling

- Mer behagelige, trygge, trivelige og livlige gater, områder og byer – folk trives og har det bra
  - Mindre støy, lokal forurensing, trafikkfare, mv.
- Mer inkluderende og sosialt rettferdige gater, områder og byer
  - Enklere og mer oversiktlig å ferdes i bygatene, tryggere og sikrere, særlig for sårbare grupper
- Bedre tilgjengelighet til daglige aktiviteter – reisetid og effektivitet
  - Færre barrierer, omveier og forsinkelser for gående, syklister og kollektivreisende til/fra/på holdeplass
- Mer attraktive og konkurransedyktige byer og styrket næringsliv
  - Mer attraktivt sentrum – mer omsetning, mer attraktiv by – bedre tilgang på arbeidskraft
- Færre trafikkulykker og mindre alvorlige ulykker
  - Lavere hastigheter gir mer tid til å reagere og mindre skader ved påkjørsel

# Reaksjonslengde, bremselengde og sannsynlighet for bli drept ved påkjørsel i ulike hastigheter

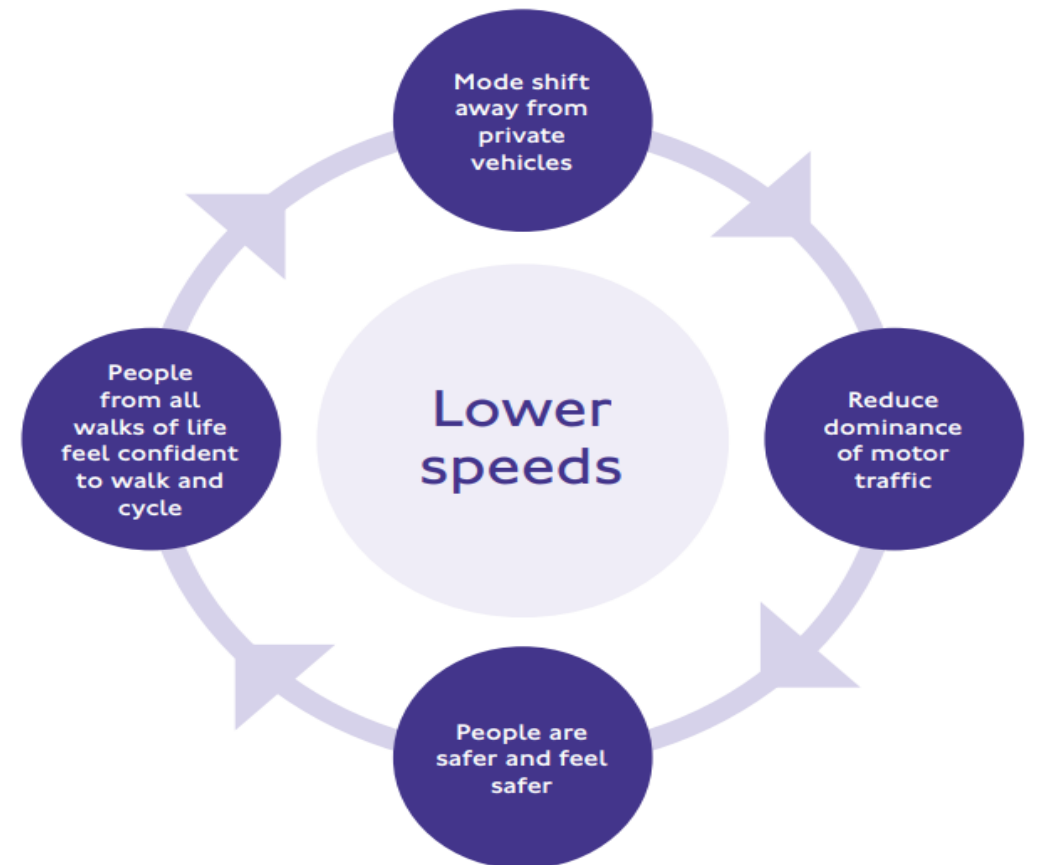


Statens Vegvesen (2022)

# Hvordan 30 km/t kan bidra til bærekraftig byutvikling

- Flere velger bærekraftige transportmidler i stedet for bil
  - Tryggere, behageligere og mer attraktivt å sykle og gå i stedet for mindre attraktivt å kjøre bil
  - Blir enda mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt

Figure 4: How lowering speeds supports mode shift towards active travel

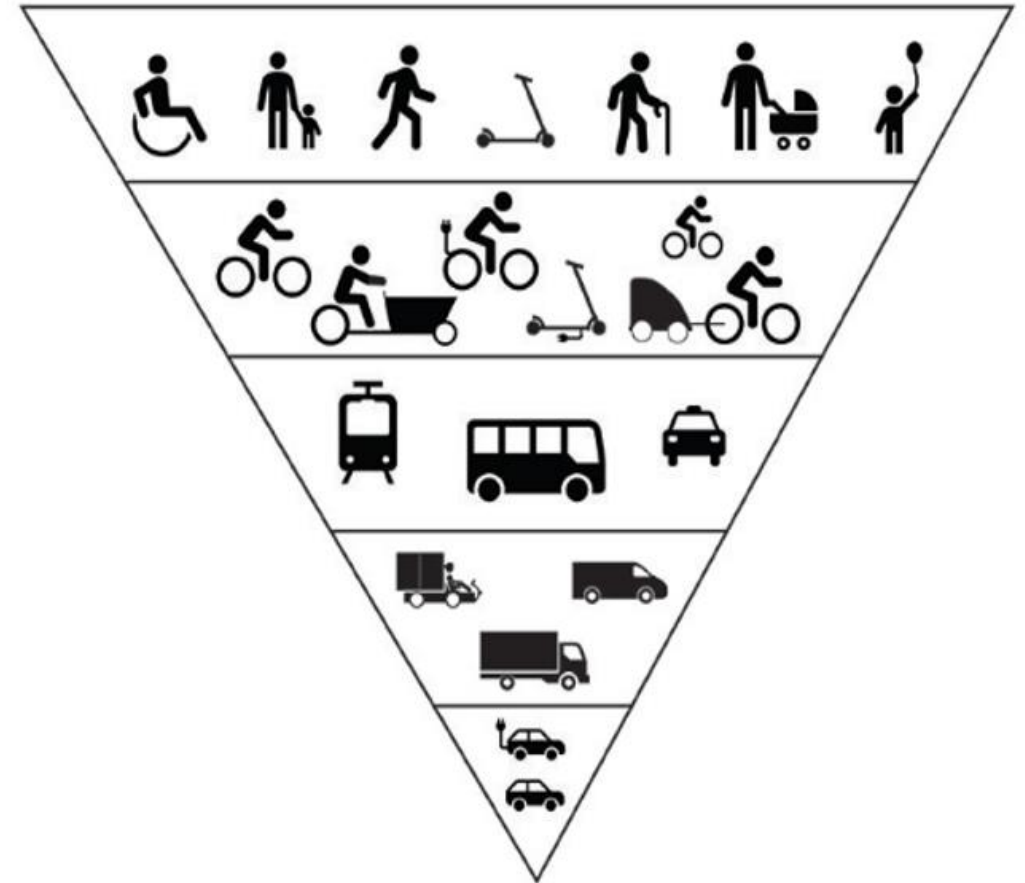




# Hvordan 30 km/t kan bidra til bærekraftig byutvikling

- Flere velger bærekraftige transportmidler i stedet for bil
  - Tryggere, behageligere og mer attraktivt å sykle og gå (inkludert til/fra/på kollektivholdeplass), mindre attraktivt å kjøre bil
- Bedre folkehelse
  - Mindre støy og forurensing, mer inkludering og sosialisering, færre og mindre alvorlige trafikkulykker, mer fysisk aktivitet
- Fortetting og transformasjon sentralt i stedet for byspredning
  - Mer behagelig og attraktivt å bo sentralt, mindre press for byspredning
- Reduserte klimagassutslipp og nedbygging av grønne arealer
  - Redusert byspredning, trafikk og veibyging
- Effektene må forventes å forsterkes hvis tiltaket kombineres med andre tiltak som gjør det hyggeligere, mer behagelig og interessant å være i byen og hvis biltrafikken reduseres

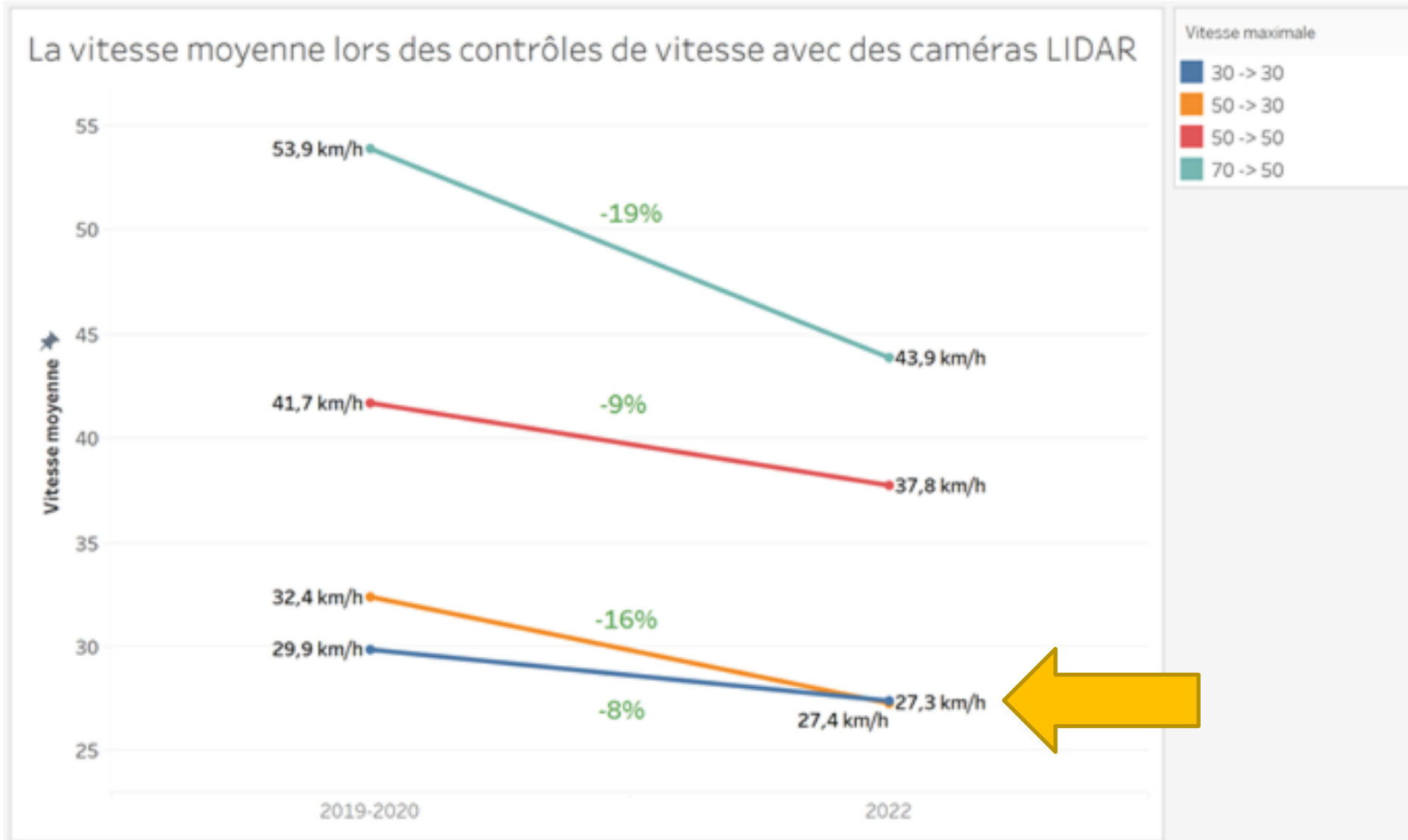
# Den omvendte mobilitetspyramiden



# Endringer: Hastigheter

- Endringer i hastigheter (som de rapporterer på ulike måter):
  - Hastighetene går ned, gjennomsnittshastighetene med ca. 5-10%
  - Større reduksjoner i andel kjøretøy som holder 'høy hastighet'
  - Størst reduksjon i gater som hadde høyest hastighet i førsituasjonen
  - 'Markante skifter i fordeling av hastigheter'
  - Noen steder ligger gjennomsnittshastigheten under 30 km/t og andre steder over
- Finner mange steder også reduksjon i andre gater hvor hastigheten ikke har blitt redusert – de fleste anser det som smitteeffekt (forsterker effekter av tiltaket)

# Brussel: Redusert hastighet i alle typer gater



# Endringer: Hastigheter

- Endringer i hastigheter (som de rapporterer på ulike måter):
  - Hastighetene går ned, gjennomsnittshastighetene med ca. 5-10%
  - Større reduksjoner i andel kjøretøy som holder 'høy hastighet'
  - Størst reduksjon i gater som hadde høyest hastighet i førsituasjonen
  - 'Markante skifter i fordeling av hastigheter'
  - Noen steder ligger gjennomsnittshastigheten under 30 km/t og andre steder over
- Finner mange steder også reduksjon i andre gater hvor hastigheten ikke har blitt redusert – de fleste anser det som smitteeffekt (forsterker effekter av tiltaket)
- Diskuterer: Hvorfor finner vi såpass store endringer i antall ulykker når reduksjonen i hastighet ikke er større?

# Endringer: Reduksjon i trafikkulykker/ulykkesofre

- Reduksjon i **totalt antall ulykker i hele byen**
  - Hele Brussel: 15%, Hele Bilbao: 23%, Hele Edinburgh: 17%
- Reduksjon i antall **alvorlige ulykker**
  - Bristol, hele byen: 63% færre dødsulykker (åtte år)
  - Brussel, hele byen: 25% reduksjon i antall hardt skadde, 41% reduksjon i antall dødsulykker
  - London (relevante hovedgater): 25% reduksjon i antall alvorlige ulykker
- Reduksjon i antall ulykker i **gater/områder hvor fartsgrensen ble redusert**
  - London (relevante hovedgater): 25% reduksjon
  - Edinburgh: 43% (også reduksjoner i andre gater, diskuteres som 'smitte', 'difference in difference' 10%), større reduksjon i alle gater hvor fartsgrensen hadde blitt redusert til 20 mph enn i andre gater
  - Brighton: 19% reduksjon, størst reduksjon på 'major strategic roads': 24% reduksjon
  - Belfast: 12% reduksjon (ikke signifikant mer enn andre gater/ områder)
- Reduksjon i antall **ulykker som involverer fotgjengere**
  - Grenoble: 24% reduksjon totalt, 50% reduksjon i gater hvor fartsgrensen ble redusert til 30 km/t
  - London (relevante hovedgater): 63% reduksjon
  - Brighton: 29% reduksjon

# Endringer: Trafikkulykker

- Oppsummert: Vesentlig reduksjon i trafikkulykker, særlig ulykker med fotgjengere
- Vi har ikke funnet noen som har rapportert om økning i antall ulykker
- Metoder og resultater diskuteres – særlig om samtidig reduksjon i andre gater/områder viser 'sterk trend' (svakere effekt av tiltaket) eller 'smitteeffekt' (sterkere effekt av tiltaket), de ser ut til å helle mot det siste



# Holdninger til og aksept av tiltaket

JUL 10, 2023

## Drivers protest as Bologna Italian city to bring in

## European Cities are Slowing Down Their Street Traffic to 30km/h. What About Prague?

Prague Morning



Procession of cars brought streets to a standstill as drivers protest against the new speed limit but mayor says no change

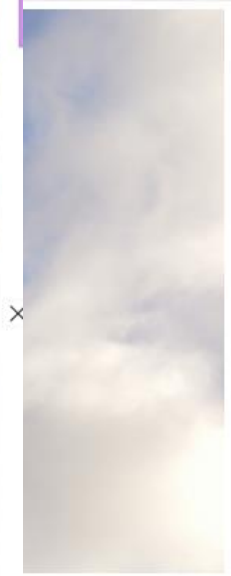


Police in Bologna, Italy, start imposing fines for driving over 30km/h. Photograph: Guido Calamosca/LaPresse/REX/Shutterstock



A series of 'go-slow' protests are set to take place tomorrow (Saturday) in opposition to the 20mph speed limit in Wales, according to a story on Wales Online.

anned  
ales





# Aksept og holdninger - undersøkelser

- Wales: Generell fartsgrense 20 mph i tettbygd strøk: Nasj. spørreundersøkelse viste 72% mot, 24% for
- Paris: Ca. halvparten av innbyggerne var positive før tiltaket ble gjennomført, større andel positive blant de som bodde i sentrale Paris enn blant de som bodde utenfor
- Bristol (hele byen): 62% er positive til 20 mph i boligater, 72% i 'travle gater' (og økende tendens)
- Bristol (pilot): 70% var positive til 20 mph i egen gate før og 92% etter
- Edinburgh (pilot): Andelen positive i området økte fra 68% før til 79% etter, 5% var negative
- På tvers av 12 britiske caser:
  - Etter gjennomføring: 75% av innbyggerne var positive, det samme var 81% av syklister og 66% av bilister som ikke bor i området
  - Få ønsker tiltaket reversert: 12% av innbyggere, 21% av bilister som ikke bor i området
  - Støtten økte fra før- til ettermålingene, for innbyggere fra 71% til 75%
- Amsterdam: 60% av innbyggerne er positive og 25% er negative (etter)

Takk!



# Flere organisasjoner jobber for

- Flere organisasjoner jobber aktivt for at 30 km/t og 20 mph skal innføres som generell fartsgrense i hele byer og større områder:
  - 20's Plenty for Us, Storbritania
  - 30 km/h – making streets liveable!, europeisk
  - Global Alliance of NGOs for Road Traffic Safety