

# Abstract til Trafikdage 2018: Tradisjonelle og moderne perspektiver på optimale fartsgrenser i byer og tettsteder

Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt ([re@toi.no](mailto:re@toi.no))

Det finnes flere prinsipper for fastsettelse av fartsgrenser. Sett fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, er det ønskelig å fastsette optimale fartsgrenser. En optimal fartsgrense minimerer de samfunnsøkonomiske kostnader ved å avvikle trafikken. Disse kostnadene er summen av tidskostnader, ulykkeskostnader, kjøretøys driftskostnader, kostnader ved forurensning, kostnader ved støy og kostnader ved global oppvarming. Tradisjonelt inngår kun kostnader for ferdsel med motorkjøretøy i beregning av optimale fartsgrenser. En beregning som nylig er gjort for Norge, viser at de optimale fartsgrenser i byer og tettsteder er betydelig høyere enn dagens fartsgrenser. Den hovedsakelige forklaring på dette er at kostnadene ved trafikkskader er blitt betydelig redusert, samtidig som verdsettingen av reisetid er oppjustert. Dersom optimale fartsgrenser skulle bli innført, ville dette medføre en betydelig økning av antall drepte og skadde i trafikken. Beregningene viser med andre ord at det er for få drepte og skadde i trafikken og at samfunnets velferd ville bli bedre ved å øke disse tallene.

Samtidig er det et politisk mål i Norge å redusere antall drepte og skadde i trafikken. Spørsmålet er om det, på et samfunnsøkonomisk grunnlag, er mulig å begrunne lavere fartsgrenser i byer og tettsteder som et virkemiddel til å nå dette målet. Svaret på dette spørsmålet er ja. Den grunnleggende begrensningen ved en tradisjonell beregning av optimale fartsgrenser er at den kun tar motorisert trafikk i betraktning. Høy fart på motorkjøretøy virker avskrekkende på gående og syklende. Dersom man kan senke farten til motorkjøretøy, vil dette i seg selv kunne få flere mennesker til å gå eller sykle. Økt gange og sykling gir en gevinst for folkehelsen. Dersom man inkluderer denne gevinsten i en beregning av optimale fartsgrenser viser det at en lav fartsgrense, for eksempel 30 km/t kan være samfunnsøkonomisk optimal dersom den utløser økt gang- og sykkeltrafikk som gir en gevinst for folkehelsen.