**Tabeller over ulike effekter av 30 km/t i by**

Tabellene er hentet fra [TØI rapport 2084/2025](https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=79204) om innføring av 30 km/t i byområder. Nummereringen av tabellene tilsvarer de gitt i rapporten.

**Tabell 2**: Hvordan innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer ble iverksatt, hvordan områdene er avgrenset og hvilke deler av veinettet som er skiltet med annen fartsgrense - hovedpunkter.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| By/ land | Antall innbyggere[[1]](#footnote-1) | Tok initiativ | Tidspunkt for innføring | Områder med fartsgrense 30 km/t | Unntak fra fartsgrense 30 km/t | Førsituasjon versus ettersituasjon | Dokumentasjon |
| Trondheim | 215 000  279 000 | Byen/ kommunen | Ikke innført | Kommunen foreslår sone 30 km/t i hele Midtbyen | Kommunen foreslår ingen unntak | Sone 40 km/t i dagens situasjon | Intervju og presentasjon  Trondheim kommune, byrådet, 2024b. |
| København | 662 000  1 379 000 | Byen/ kommunen | Under gjennomføring, gjennom­føres stegvis i perioden 2023-2025 | Sone 30 km/t er innført i Amager, Østerbro og Middelalderbyen, og kommunen jobber for å få tillatelse til å innføre øvrige planlagte soner med 30 km/t | Større og mer trafikkerte veier som skiller sonene (40 km/t) | Vil senke fartsgrensen med 10 km/t i på alle gater og veier i byen | København kommune 2022, 2024a, 2024b |
| Helsinki | 664 000  1 555 000 | Byen/ kommunen | Har innført soner og strekninger med 30 km/t over mange år  I 2019 gjennomførte de en stor endring hvor 30 km/t ble innført i en stor del av gatenettet. Etter dette har de fleste gater i bolig­områder og i sentrale deler av byen 30 km/t | Sentrale deler av byen og boområder | Hovedveier, forbindelsesårer og enkelte tilførselsveier | Gradvis innføring av lavere fartsgrense siden 70-tallet. Etter dette er de feste gater i boligområder og i sentrale deler av byen 30 km/t | Helsinki kommune 2019 |
| Edinburgh | 515 000 | Byen/ kommunen | Har innførte 20 mph (med farts­dempende tiltak) gradvis siden 2000  Pilot 2012: 20 mph i en hel bydel uten fartsdempende tiltak Gjennomført i hele byen 2016-2018: Fire faser, syv soner | Hele byen | Et sammenhengende nettverk med fartsgrense 30 | 50 % av gatene hadde fartsgrense 20 mph før innføring av fartsgrense 20 mph i hele byen, etter gjennomføring i hele byen hadde 80 % av gatenettet fartsgrense 20 mph | Edinburgh kommune 2019  Jepson mfl. 2022  Milton mfl. 2022 |
| Bristol | 483 000  667 500 | Byen/ kommunen | Pilot 2010: Innførte 20 mph i to bydeler, uten fysisk fartsdempende tiltak (500 gater)  Hele byen 2014-2015: Gjennomført i seks faser (område for område)  2024: Jobber med endring av flere gater fra 30 til 20 mph, samt fra 40 til 30 mph | Hele byen | Større hovedveier og forbindelsesårer | Etter innføringen 20 mph i hele byen i 2014 -2015 var det kun 200 gater i Bristol som ikke hadde 20 mph | Bristol kommune 2012a  Bristol kommune 2019  Pilkington mfl. 2018 |
| Grenoble | 158 000 450 000 720 000 | Byen/ kommunen | 2016-17 | Gjelder i 43 av 49 kommuner i Stor- Grenoble, og for 82% av veinettet i disse kommunene | 50 km/t ble opprettholdt på hovedveier, i hovedsak utenfor Grenoble sentrum | 15% av lokale veier hadde fartsgrense 30 km/t i førsituasjonen | Cerema 2017  Cerema 2020 |
| Brussel | 189 000 1,2 mill. | Byen/ kommunen | 2021, innført i hele Brussel by samtidig 1. januar 2021  Sonen inkluderte gater med fra ett til fire felt. | ‘Nesten hele’ bykommunen Brussel | 50 km/t (eller høy­ere) ble opprettholdt på større hovedveier hvor sikkerheten for gående og syklende er god nok | — | Bruxelles Mobilité 2023a  Bruxelles Mobilité 2023b |
| London | 8,8 mill. 9,8 mill. 14,8 mill. | Bydelene/ byen/ kommunen | 2020-2024: Gradvis innføring av 20 mph på deler av hoved­veinettet.  2014: Bydelen City of London innfører generell fartsgrense 20 mph i hele bydelen  Over flere tiår: 20 mph har blitt innført som fartsgrense i lokale gater administrert av bydelene | 20 mph blir innført på deler av hoved­vei­nettet administrert av Transport for London, i 37 (av 221) senter­områder og på ytterligere 140 km av veinettet  Dette omfatter store deler av hovedveinettet i sentrale deler av London | 30-60 mph blir opprettholdt for store veier i utkanten av byen og på motorveier | Ca. 30% av veinettet hadde fartsgrense 20 mph i 2018, før man begynte å innføre 20 mph på deler av hovedveinettet | Transport for London 2023a  Transport for London 2018 |
| Paris | 2,1 mill.  13 mill. | Byen/ kommunen | 2021 | Nesten alle gater og veier | 70 km/t opprett­holdes på hovedring­veien, 50 km/t opprettholdes på en del andre store veier | Ca. 60% av veinettet hadde fartsgrense 30 km/t i førsituasjonen | Ville de Paris 2021  Ville de Paris 2021b |
| Bilbao | 342 000 | Byen/ kommunen | 2020 | 100% av byens gater og veier | Ingen unntak | 87% av veinettet hadde fartsgrense 30 km/t i førsituasjonen | Ayutamiento de Bilbao 2020 |
| Wales | 3,1 mill. | Vedtatt av Regjeringen | 2023 | Generell fartsgrense 20 mph i alle gater i tettbygde strøk, skilter høyere i noen gater | Gater og veier kan skiltes med høyere fartsgrense. | — |  |
| Spania | 47,5 mill. | Vedtatt av regjeringen | Loven som innfører generelle farts­grenser i alle spanske byer ble vedtatt i november 2020, og trådte i kraft i mai 2021 | Veier med ett kjørefelt i hver retning i 100% av byene, det utgjør 75% av det kommunale veinettet | 50 km/t på veger med to eller flere kjørefelt per trafikkretning | Kjenner ikke førsituasjonen.  Veier og gater defineres nå i tre kategorier med tilhørende farts­grenser 50, 30 eller 20 km/t | DGT 2021  Dirección General de Tráfico |
| Frankrike | 64,8 mill. | Vedtatt av regjeringen | I 2015 ga en lov­endring ordfør­ere rett til å innføre fartsgrenser vei- og gate­nettet i kommunen til nivåer lavere enn angitt i veiloven | Mer enn 30 franske byer hadde i 2022 innført generell fartsgrense 30 km/t | Unntak fra den generelle farts­grensen bestemmes av lokale myndig­heter | — | Ministère de l’Écologie 2016 |

**Tabell 3:** Hva byene har gjort mtp. informasjon, kontroll og håndheving av de nye fartsgrensene - hovedpunkter.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| By | Informasjon og kampanjer | Kontroll og håndheving | Dokumentasjon |
| København | Informerer på kommunens hjemmesider og via media | Politiet vil gjennomføre kontroll og håndheving som normalt. Kommunen vil gjennomføre hastighetsmålinger før og etter endring av fartsgrenser og vurdere evt. tiltak, som informasjonsskilt som minner trafikantene om at fartsgrensene | København kommune 2024a |
| Helsinki | Innbyggerne kunne blant annet stille spørsmål til eksperter via Facebook | Politiet bruker mobile fartskameraer og ordinære trafikkontroller, de har også ATK i et par gater med fartsgrense 30 km/t  Kommunens trafikksikkerhetsutviklingsprogram 2022-2026 sier at Helsinki kommune fortløpende vil hente inn data om overholdelse av fartsgrensene og vurdere behov for fartsdempende tiltak som automatisk trafikkovervåking og fartsdumper, innsnevringer i gaten, mv. | Intervju  Helsinki kommune 2023 |
| Edinburgh | Jobbet mye med informasjon, både i forbindelse med piloten og med innføring av 20 mph i hele byen: Informasjonskampanjer med koordinerte aktiviteter som fysisk annonsering, kommunikasjon via pressen, sosiale medier og fysisk tilstedeværelse i forbindelse. Aktivitetene var ofte skreddersydde til hvert geografisk område og tilpasset tilbakemeldinger gitt fra befolkningen  Grundige hørings- og medvirkningsprosesser, inkludert spørreunder­søkelser, bidro også oppmerksomhet  Kommunen har en informativ hjemmeside som informer om 20 mph og oppfordrer innbyggerne til å involvere seg  Både politiet og kommunen bruker sosiale media for å informere om 20 mph og forklare hensikten med slik fartsgrense | Politiet var involvert planleggingen mtp. plassering av skilt, mv.  Politiet håndhever fartsgrensen ved behov, i tillegg til ordinære farts­kontrol­ler  Politiet og kommunen bruker og samarbeider om andre metoder: Intensivert kontroller ved skoler og andre steder hvor publikum rapporterer om for høye hastigheter; ‘Pop Up Bob’ (figurer av politimenn kuttet ut i glassfiber, for å minne om 20 mph); de som blir stoppet av politiet pga fartsovertredelse får tilbud om å delta i opplæringsprogram i stedet for å få bot.  Kommunen har også gjennomført fartsmålinger i gater hvor innbyggere rapporterer om for høy hastighet | Edinburgh kommune 2015  Edinburgh kommune 2019  Milton mfl. 2022  Nightingale mfl. 2021 |
| Bristol | Informerer nå i hovedsak via kommunens nettsider  Informasjonskampanjer i samarbeid med skoler, velforeninger, politiet, mv. i forbindelse med pilotene, og ifm. at 20 mph ble innført i hele Bristol  Politiet var involvert i utforming av skiltplaner, mv. for å sikre at de var mulige å håndheve  Politiet var skeptiske til av 20 mph i enkelte gater. Det resulterte i de satte opp kjøretøyaktiverte skilt som tydelig viste fartsgrensen | Kommunen samarbeider med politiet om informasjon, opplæring og hånd­heving av fartsgrensene  Politiet kontrollerer og håndhever fartsgrensene som normalt. De involverer befolkningen i overvåkingen av at fartsgrensene overholdes. Det er opprettet en ‘community speed watch’ der frivillige måler hastigheter. Dersom farts­grensen brytes, sender politiet i første omgang et varselsbrev, og hvis adferden fortsetter sies det at politiet vil ta ytterligere grep  Bristol har ATK i minst en gate med fartsgrense 20 mph (1 av 10 punkter i Bristol), og det brukes mobile fartskameraer i flere gater med fartsgrense 20 mph | Avon og Somerset Police 2025  Bristol kommune 2025  Pilkington mfl. 2018 |
| Grenoble | Informasjonskampanje  Ny type veimerking | 130 nye skjermer som viser fart etter radarmålinger, men hvor det ikke ilegges bøter |  |
| Brussel | Informasjonskampanje før innføring av generell fartsgrense 30 km/t i hele byen | Antall fotobokser skulle øke fra 90 i 2020 til over 150 i 2024  De bruker ATK i noen gater og fremhever at disse er svært effektive  Har etablert ny nasjonal påtalemyndighet for trafikksikkerhet og administra­sjon av trafikkbøter | Bruxelles Mobilité 2023a  Bruxelles Mobilité 2022  Cerema 2020  Ministère Public 2021 |
| London | Vi har ingen informasjon om hvilke kampanjer el. som ble gjennomført  Tiltaket inngår i metropolmyndighetenes plan om ‘Vision Zero’, som er sterkt profilert | Økt innsats knyttet til fartskontroller, med mål om å reagere på en million fartsovertredelser innen 2024  Pilot med bruk av ATK i gater med 20 mph i en bydel og innfører dette i andre bydeler også  Ny risikobasert tilnærming til håndheving av fartsgrenser og økt synlighet for politiet, hvor de skal prioritere å gripe inn mot de farligste sjåførene, områdene og tidspunktene  72% økning i trafikkbøter i 2021/22  Bygger kapasitet for å kunne håndtere inntil 1 million bøter per år | Express 2022  Mayor of London 2023  Transport for London 2024  Transport for London 2023d  Transport for London 2018  Transport for London 2021  20’s Plenty for us 2022 |
| Paris | Har uttalt at de vil gjennomføre informasjonskampanjer i samarbeid med politiet. | Har uttalt at de vil fortsette å håndheve fartsgrensene og at de vil måle utviklingen i hastigheter over tid  Har uttalt at de vurderer å etablere en kommunal politistyrke dedikert til å håndheve trafikkregler | Ville de Paris 2021c |
| Bilbao | De omtaler at de har gjennomført en kampanje, men vi ar ikke informasjon om hva som ble gjort.  Installerte i 2022 29 skjermer som viser fart etter radarmålinger, men hvor det ikke ilegges bøter8 | 85% økning i antall fartskontroller fra 2021 til 2022  Bruk av faste, bærbare og dynamiske fartsmålere strategisk plassert over hele byen  Økning i antall bøter  Politiets langsiktige mål er å skrive ut færre bøter, på tross av økt innsats | Ayutamiento de Bilbao 2022  Alonso 2023 |
| Bologna | Kommunen omtaler tiltaket som Citta 30’, og de brukte blant annet reklameskilt for å informere om tiltaket  Det var mye presseomtale i forbindelse med iverksetting av tiltaket | Kommunen opplyste på sine hjemmesider at politiet, som del av trafikk­sikkerhetskontrollplanen som ble lansert samtidig med iverksettingen av Citta 30 i 2024, stoppet og kontrollert 14 193 kjøretøy og utskrev 2046 bøter for ulike regelbrudd. 296 av bøtene gjaldt for høyere hastighet enn fartsgrensen, og 89 av disse bøtene ble skrevet ut i gater med fartsgrense 30 km/t. | Bologna kommune 2025 |
| Amsterdam | En kampanje kalt ’30 for hverandre’ omtales, men vi har ikke informasjon om hva den innebærer  Tiltaket var mye omtalt i pressen  De bruker markering i gaten for å forsterke informasjonen om hvor fartsgrensen er 30 km/t | Det sies at politiet vil forsterke fartskontrollene  Fra juni 2024 ble det gjort en pilot med uttesting av bruk av ATK i fire gater for å håndheve fartsgrense 30 km/t. Kameraene ble satt til å måle om bilistene kjørte raskere enn 30 km/t, og de som gjorde det fikk bot | Amsterdam kommune 2024  Dutch News 2024  NL Times 2024 |
| Wales | Vi har ikke innhentet informasjon om kampanjer o.l. i Wales. | Wales tok våren 2024 i bruk ATK for å sikre at den generelle fartsgrensen 20 mph overholdes. I august 2024 ble 7458 bilister tatt for å kjøre fortere enn 20 mph, hvorav 7400 av fartsovertredelsene ble registrert vha. ATK. | Go Safe 2024  North Wales Live 2024 |

**Tabell 5:** Plan- og beslutningsprosesser knyttet til innføring av 30 km/t eller 20 mph i store soner eller hele byer - hovedpunkter.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| By | Mål med tiltaket | Knyttet til overordnet plan | Bruk og utvikling av kunnskap | Konflikterende mål, usikkerheter og uenigheter | Avgjørende for gjennomføring | Dokumentasjon |
| Trondheim | Administrasjonen:  Mindre lokal forurensing, færre og mindre alvorlige trafikkulykker, bedre forhold for andre trafikanter enn biltrafikken, et roligere trafikk­bilde  Enhetlig fartsgrense i Midtbyen, færre skilt og skifter av fartsgrenser  Byrådet: Redusere risiko og skade­omfang ved ulykker, støyplager, svevestøv og opplevde barriere­virkninger av hovedveiene | Kommunens trafikksikkerhets-plan  Byrådserklæringen til det nye byrådet | Kommunen utarbeidet et faglig grunnlag for å vurdere effektene av å innføre 30-sone i hele Midtbyen basert på doku­mentert kunnskap  Kommunen beregnet økt kjøretid for bussene gjennom empiriske observa­sjoner og enkle beregninger  Fylkeskommunen gjennomførte trafikk­simuleringer for å beregne økt kjøretid for bussene | Fylkeskommunen er skeptisk pga:  Usikkerhet om hvor mye reisetiden for bussene vil øke og hvilke konse­kvenser det vil gi for kollektivtrafik­kens konkurransekraft, nullvekst­målet og økonomien i kollektiv­trans­porten  Bekymring for at tiltaket vil gi falsk trygghet for mye trafikanter og ikke resultere i færre og mindre alvorlige trafikkulykker  De er i tvil om det tiltaket er i tråd med regelverket | Administrativt og poli­tisk initiativ fra Trondheim kommune  Om Trøndelag fylkes­kommune beslutter at de vil innføre 30 km/t i gatene de adminis­trerer | Trondheim kommune 2020a  Trondheim kommune 2024b  Trøndelag fylkes­kommune 2024 |
| København | Reduserte CO2-utslipp ved at flere velger å gå, sykle og reise kollektivt i stedet for å kjøre bil, reduksjon i trafikkulykker og støy, økt opplevd trygghet for gående og syklister, bedre fremkommelighet for buss- og sykkeltrafikken, bedre folkehelse | En større plan for å redusere klimagassutslipp som også omfatter andre tiltak | Redegjørelse for hvordan det å senke fartsgrensene med 10 km/t i hele byen ville gi ulike effekter, men uten å vise til dokumentasjon, det angis at effektene på trafikkulykker er veldokumenterte | Politiet: Mener de foreslåtte endrin­gene ikke er i tråd med regelverket  Opposisjonspolitikere, bilorganisa­sjoner: Tvil om bilistene vil over­holde fartsgrensene og om tiltaket ville gi de ønskede effektene  Økt tidsbruk for busser, redusert fremkommelighet for biltrafikken, økte CO2-utslipp | Politisk initiativ fra København kommune  Om politiet godkjenner søknader fra København kommune, om Transport­ministeriet overprøver politiet etter klage fra kommunen | København kommune 2022  København kommune 2024 |
| Helsinki | Redusere antall og alvorlighetsgrad av trafikkulykker, overgang til mer bærekraftige transportformer, at byen blir mer livlig, tilgjengelig, rettferdig og god å bevege seg i til fots og på sykkel, bedre trafikkflyt og luftkvalitet | Trafikksikkerhets-programmet og bystrategien | Vi har ikke funnet utredninger knyttet til vedtaket om innføring av fartsgrense 30 km/t i store deler av gatenettet i Helsinki, utenom en henvisning til Europaparlamentet som viser til at 30 km/t regnes som ‘safe speed’ | Noen bilister og bilistorganisa­sjoner: bekymret for at tiltaket ville øke reisetiden med bil og varetran­sport og virke negativt på trafikk­effektiviteten. Handels­stands­foreningen: bekymret for handelen i sentrum | Vedtak i bystyret, ingen overordnede myndig­heter motsatte seg tiltaket | Helsinki kommune 2015  Helsinki kommune 2017  Helsinki kommune 2018  Helsinki kommune 2021 |
| Edinburgh | Kommunen:  Færre trafikkulykker, mer attraktivt å gå, at flere bruker aktiv transport, bedre folkehelse, at gatene igjen blir arenaer for lek, opphold, sosialisering og byliv, styrke lokalt næringsliv  Bærekraftig, trygg og effektiv mobilitet for folk og gods, økt bruk av aktiv transport og færre alvorlige trafikkulykker  Transport Scotland: Sunnere, grønnere og tryggere Skottland | Local Transport Strategy | Dokumentasjon i Transport Scotlands veiledning på at bruk av at fartsgrense 20 mph gir færre og mindre alvorlige ulyk­ker.  Kommunen gjennomført en pilot og en grundig evaluering av denne  Spørreundersøkelse til befolkningen viste stor og økende oppslutning | Nasjonale transportmyndigheter:  Om bruk av tiltaket var i tråd med regelverket. De endret veiledningen til regelverket etter evaluering av pilot, var da positive  Busselskapet, som var skeptiske i førsituasjonen, sa i evalueringen at tiltaket kun hadde hatt marginale negative konsekvenser for dem | Politisk vedtak i Edinburgh om pilot og full utrulling  Nasjonale myndigheter endret sin veiledning slik at Edinburgh kunne iverksette 20 mph i hele byen uten fysiske fartsdempende tiltak  Oppslutning i befolk­ningen | Edinburgh kommune 2013  Edinburgh kommune 2014  Edinburgh kommune 2015  Edinburgh kommune 2019  Edinburgh kommune 2024b  Milton mfl. 2022  Milton mfl. 2024  Jepson mfl. 2022  Transport Scotland 2016 |
| Bristol | Flere skal gå og sykle, bedre trafikksikkerhet, triveligere og mer attraktive lokalsamfunn | West of England Local Transport Strategy, Cycling City Project og Active Bristol | Bristol kommune engasjerte forskere fra universitetet for å utarbeide et kunnskapsgrunnlag, som gjennomgikk litteraturen på feltet og erfaringer fra andre byer.  Evalueringen piloter i to bydeler  Spørreundersøkelse til befolkningen som viste stor og økende oppslutning | Politiet påpekte at fartsgrenser bør være del av en større pakke som blant annet inkludere fysisk utforming av omgivelsene og kjøreopplæring, men de ba ikke om endringer i fartsgrensene Kollektivselskapet uttalte at de ikke så noen grunn til at fartsgrensen 20 mph ikke skal videreføres | Vedtak i Bristol bystyre  Ingen sterke innven­dinger fra andre myndigheter | Bristol kommune 2012a, b  Bristol kommune 2019  Bristol kommune 2013  Pilkington mfl. 2018  Toy 2012 |
| Grenoble | Fremme gåing og sykling, gjøre sentrum og bykjerner mer tilgjen­ge­lige og mer behagelige å bo og leve i, vitalisere næringslivet | 'Fredelig Metropol' | – | – | – | (Grenoble Alpes Métropole 2023). |
| Brussel | Redusere antall trafikkulykker, lokal luftforurensning og klimagass­utslipp, forbedre tilgjengelighet, effektivitet, regional økonomisk utvikling, livskvalitet, samt fysisk og mental helse | Regional mobilitetsplan kalt ‘Good Move Plan’ | – | – | – | Bruxelles Mobilité 2021a |
| London | Færre skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken i London, tryggere gater skal bidra til at flere går og sykler, slik at folkehelsen bedres | Overordnet transportstrategi, ‘Vision Zero’ | – | – | – | Transport for London 2021 |

**Tabell 6**: Oppsummering av hvorvidt innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer har gitt effekter som bidrar til bærekraftig byutvikling.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Variabel | Effekter og tendenser | Omfang av undersøkelser, faglig kvalitet, om resultatene er robuste |
| Hastigheter | Gjennomsnittshastighetene ble redusert i alle casene, tendensen er entydig. Reduksjonene varierte fra 3-6 km/t eller 5-16%. | Mange studier, entydig tendens. Vi anser resulta­tene som robuste. Samme tendens på tvers av kontekster og tiltak øker robustheten. |
| Trafikkulykker | Antall ulykker ble redusert i alle casene, tendensen er sterk og entydig. Reduksjonen i totalt antall ulyk­ker i hele byer varierte fra 15-40%, i antall dødsulyk­ker i hele byer fra 32-63%, i antall ulykker kun i områder og gater hvor fartsgrensen har blitt redu­sert fra 13-43%, og i antall ulykker som involverte fotgjengere i slike områder fra 16-63%. | Mange studier, entydig tendens. Vi anser resultatene som robuste. Samme tendens på tvers av kontekster og tiltak øker robustheten. |
| Støy | Støy og støyplager ble redusert i alle casene hvor dette er undersøkt. Tendensen er entydig: Beregnet og målt redu­sert støy, særlig om natten. Færre plages av trafikkstøy, særlig om natten. | Få og ulike studier, entydig tendens. På grunn av få studier anser vi resulta­tene som til en viss grad robuste. |
| Lokal forurensning | Resultatene fra undersøkelsene varierer, vi finner ikke entydig tendens. Noen byer som har målt end­ringer i luftforurensing finner ikke signifikante end­ringer, mens noen byer finner vesentlige endringer. Ingen finner økning. | Få og ulike studier, ikke helt entydig tendens. Vi anser at vi ikke har funnet robuste svar på dette. |
| Endring i tids­bruk kollektiv­trafikk | Man har målt eller erfart at kjøretiden for kollektivtrafikken øker noe, men mindre enn forventet, og at dette kun har gitt marginale konsekvenser. Tendensen er entydig på tvers av casene. | Få og ulike studier, i noen tilfeller uttalelser i evalueringer. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier og kilder anser vi resultatene som til en viss grad robuste. |
| Endring i tids­bruk biltrafikk | Man har målt eller erfart at kjøretiden for biltrafik­ken har økt noe, i noen tilfeller mindre enn for­ven­tet, og at dette kun har gitt marginale konsekvenser. Tendensen er entydig på tvers av casene. | Få og ulike studier, i noen tilfeller høringsuttalelser. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier og kilder anser vi resul­tatene som til en viss grad robuste. |
| Endring i tids­bruk gående, syklende | Vi har ikke funnet noen undersøkelser av dette. | Ingen undersøkelser. |
| Endring i reise­atferd og trafikk | Med unntak av en studie er tendensen entydig, resulta­tene indikerer at redusert fartsgrense har bidratt til over­gang fra bil til andre transportmidler. Folk oppgir at lavere hastigheter gjør det mer attrak­tivt å gå og sykle og at de gjør det mer. En by har målt og funnet reduksjon i biltrafikk og økning i sykkeltrafikk. | Få og ulike studier. I hovedsak entydig tendens. På grunn av få og ulike studier, samt ett avvik, anser vi resultatene som til en viss grad robuste. |
| Opplevelse av gater og områder | Tendensen er entydig: Undersøkelsene finner at lavere fartsgrenser bidrar til at det blir triveligere, tryggere, mv. å gå, sykle og oppholde seg i gater og områder, også for barn, og særlig når tiltaket er gjennomført i et større område. | Få og ulike studier. Entydig tendens. På grunn av få og ulike studier anser vi resultatene som til en viss grad robuste. |
| Holdninger til tiltaket | I de byene og områdene hvor det er gjort spørreunder­søkelser er tendensen entydig på tvers av casene: Innbyggerne støtter tiltaket i eget område og egen by, oppslutningen øker etter gjennomføring og en lav andel ønsket å reversere tiltaket. Et viktig unntak er Wales, hvor en landsomfattende spørre­under­søkelse viste at en klar majoritet var negative til endring av generell fartsgrense. | En del studier, entydig tendens når det gjelder egen by. Vi anser resultatene som robuste når de gjelder innføring av tiltaket i eget område og egen by. |
| Folkehelse | Tiltaket bidrar til redusert støy, mer gåing og sykling, tryggere og triveligere gater og områder og færre og mindre alvorlige trafikkulykker, og dermed til bedre folkehelse. | Sammensatt variabel. Vi anser resultatene som robuste. |

**Tabell 7:** Endringer i hastigheter og trafikkulykker.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| By | Hastighet | Trafikkulykker | Endring i hastighet og ulykker i andre gater og områder? | Dokumentasjon |
| Edinburgh | Gjennomsnittshastigheter i 65 gater hvor fartsgrensen var redusert til 20 mph ble redusert fra 23,8 mph i 2016 (før), til 22,7 mph i 2019 og videre til 21,9 mph i 2021. Endringen fra 2016 til 2021 er dermed på 1,9 mph (7,8%)  Reduksjonen var størst i gater hvor hastighetene i førsitua­sjonen var høyest. Andelen gater hvor gjennomsnitts­hastig­heten ble målt til 20 mph eller lavere økte fra 16 i 2016 til 24 i 2021, mens antall gater med gjennomsnittshastighet på 30 mph eller høyere ble redusert fra 7 i 2016 til 0 i 2021  Ved sammenligninger av et noe større antall gater før og 12 mnd. etter tiltaket var reduksjonen i gjennomsnittshastighet 1,3 mph (5,7 %). Median ble redusert fra 23,0 til 22,5 mph (endring 0,5 mph), 75th centilen fra 27,2 til 25,4 mph (endring på 1,8 mph). Andelen som kjørte under 25 mph økte fra 54 til 69% | Sammenligninger av data fra tre år før og tre år etter gjen­nomføring av tiltaket  Antall ulykkesofre i hele byen var 17% lavere enn de ville vært i hht. trend  I gater hvor fartsgrensen ble redusert til 20 mph ble antall ulykkesofre redusert med 43% (10% ‘difference in difference’)  Totalt i byen ble antall ulykker redusert med 40% og antall ulykkesofre med 39%. Reduksjon var på 23% for dødsulykker, 33% for alvorlige ulykker og 37% for mindre alvorlige ulykker (ikke korrigert for trend)  Edinburgh kommune (2022) beregnet at reduksjonen i antall ulykkesofre de tre første årene etter innføring av fartsgrense 20 mph i hele byen tilsvarte besparelser på £ 38.582.514 | Reduksjon i antall ulykkesofre i gater hvor fartsgrensen 20 mph ble opprettholdt med 42% og i gater hvor 30 mph ble opprett­holdt med 33% (ikke korrigert for trend) | Cleland mfl. 2024  Edinburgh kommune 2019  Edinburgh kommune 2022 Jepson mfl. 2022  Kokka mfl. 2024  Nightingale mfl. 2021 |
| Bristol | Reduksjon på 2,7 mph i områder som fikk 20 mph.  Hastigheten ble redusert i 100 av 106 gater  Gjennomsnittshastigheten i ettersituasjonen var på 24 mph utenom i to områder der den var høyere. 94% av gatene som ble undersøkt fikk redusert hastighet  Hastighetene ble i større grad redusert i indre enn i ytre by  Overholdelsen av fartsgrensene, både i gater med fartsgrense 20 og 30 mph, var større etter innføring av byomfattende fartsgrense 20 mph i hele byen | Analyser av ulykkesdata 2008 – 2016, fant at innføring av den byomfattende fartsgrensen 20 mph i Bristol kunne tilskrives en reduksjon i antall dødsulykker på 63%, kontrollert for trend og områder. Antall alvorlige og mindre alvorlige ulykker ble også redusert, men i lavere grad. Særlig barn ble mindre utsatt  Beregnet at antall unngåtte ulykker i byen pr år: 4,5 dødsulykker, 11,3 alvorlige ulykker og 159,3 ulykker med lettere skader  Anslår at de har spart 15 mill pund årlig pga. unngåtte ulykker | En liten, men statistisk signifikant reduksjon i gjennomsnittshastigheter på 0,03 mph i andre gater hvor det ble målt | Pilkington mfl. 2018  Bornioli mfl. 2018  Bornioli mfl. 2020 |
| Grenoble | I selve byen: Reduksjon fra 34,7 til 30,5 km/t (4,2 km/t) i gater hvor fartsgrensen ble redusert fra 50 til 30 km/t  I utkanten av byområdet: Økning fra 38,7 til 39,2 km/t (0,5 km/t) i gater hvor fartsgrensen ble redusert fra 50 til 30 km/t  Alle typer gater sentralt: - 4,7 km/t  Alle typer gater i utkanten av byområdet: + 0,4 km/t | Reduksjon i antall ulykker og alvorlige ulykker i hele byregionen  Størst reduksjon i antall ulykker som involverer fotgjeng­ere (24%) og lette motorkjøretøy (31%)  50% reduksjon i antall ulykker som involverte fotgjeng­ere i gater hvor fartsgrensen hadde blitt redusert til 30 km/t | Sentralt: Reduksjon på 4,2 km/t i gater som opprettholdt 30 km/t og på 5,3 km/t i gater som opprettholdt 50 km/t  I utkanten av byområdet: Reduksjon på 4,4 km/t i gater som opprett-holdt 30 km/t, økning på 1,3 km/t i gater som opprettholdt 50 km/t | Cerema 2020 |
| Brussel | Gjennomsnittshastighetene ble redusert fra 32,4 til 27,3 km/t (5,1 km/t, 16%) i gater hvor fartsgrensen ble redusert fra 50 til 30 km/t  Det ble målt farts­reduksjon umiddel­bart og denne forsterket seg over tid | Betydelig reduksjon i antall ulykker, døds­fall og alvorlige skader på alle typer veier  15% reduksjon i antall ulykker, 25% reduksjon i antall alvorlig skadde, 41% reduksjon i antall dødsulykker | Reduksjon fra 41,7 til 37,8 km/t (3,9 km/t, 9%) i gater som opprettholdt 50 km/t  Reduksjon fra 29,9 til 27,4 km/t (2,5 km/t, 8%) i gater som opprettholdt 30 km/t | Bruxelles Mobilité 2023c Bruxelles Mobilité 2021d |
| London, hovedveier, 2020-2023 | Hastigheten ble redusert med 1,7-5 mph i de fleste målepunktene fra 2020-2022 | Betydelig reduksjon i totalt antall ulykker (25%), dødsulykker og alvorlige ulykker (25%) og ulykker som involverte fotgjen­gere (63%) på hovedveier hvor fartsgrensen var redusert fra 30 til 20 mph, fra 2020-2022  I 2023 var antall drepte og hardt skadde ytterligere redusert med 6%. Antall drepte var det nest laveste tallet man har registrert (det laveste var i 2021) | – | Transport for London 2023e  Transport for London 2023d  Transport for London 2024b |
| City of London, 2014 | Gjennomsnittshastig­hetene ble redusert med 1,5 mphi gater hvor det var innført fartsgrense 20 mph | 22% reduksjon i antall drepte og hardt skadde, på tross av 9% økning i antall lettere skadde og 5% økning i antall som jobbet i området | – | London kommune 2015  London kommune 2017 |
| Bilbao | — | 23% reduksjon i antall trafikkulykker i hele byen | – | Eurocities 2020 |
| Amsterdam | Gjennomsnittshastigheten i de relevante gatene falt med 5% til rundt 20 km/t, inkludert bremsing, akselerasjon, mv.  I gater med mindre avbrudd i trafikkflyten gikk gjennom­snittshastigheten ned fra 40 til 36 km/t (4 km/t, 10%) | – | På veier som fortsatt har 50 km/t har gjennomsnitts-hastig­heten falt med 4% til rundt 28 km/t. | Amsterdam kommune 2024, etter 6 mnd. |
| Bologna | – | Sammenlignet 2024 med tall fra 2022 og 2023, hele kommu­nen utenom ringveier og motorveier: 13% færre ulykker totalt, 49% færre dødsulykker, 12% færre alvorlige ulykker, 16% færre fotgjengere involvert i ulykker. En økning på 6% syklister involvert i ulykker, som de ser i sammenheng med en 10% økning i sykkeltrafikken.  Dette er en reversering av en trend med økende ulykkestall i Bologna og til fortsatt økende ulykkestall i landet. For første gang på 30 år har ingen fotgjengere mistet livet i trafikken i Bologna. | Hovedradialene: 17% reduksjon i alle ulykker, 19% reduksjon i antall skadde | Bologna kommune 2025 |
| Belfast | Gjennomsnittshastighetene lå rundt 20 mph før tiltaket ble innført, og det ble kun funnet små endringer i hastigheter: Reduksjon i gjennomsnittshastigheter på 0,2 mph etter ett år og 0,8 mph etter 3 år | 16% reduksjon i antall ulykkesofre etter ett år og 22% etter tre år i området hvor fartsgrensen hadde blitt redusert fra 30 til 20 mph, ikke signifikant større reduksjon enn i gater og områder uten tiltak | Omtrent samme reduksjon i ulykker som i områder hvor fartsgrensen ble endret | Hunter mfl. 2022  Bare i sentrum, lite område. |
| På tvers av 12 britiske caser | Antall som kjører i de høyeste hastighetene har blitt redusert mest  Reduksjonen i hastigheter var størst i gater og områder hvor farten var høyest i førsituasjonen  69% av sjåfører som bodde i områdene og 74% av sjåfører som ikke bodde der svarte at de kjørte saktere etter at fartsgrensen ble endret til 20 mph enn før  78% av sjåfører som bodde i områdene og 83% av sjåfører som ikke bodde der svarte at de for det meste overholder fartsgrensen på 20 mph  72% av sjåfører som bodde i områdene med 20 mph svarte at endringen i fartsgrense gjorde det mer akseptabelt å kjøre saktere enn 20 mph | Sammenligner svært ulike caser (noen gater og noen områder) og finner ikke signifikante sammenhenger. Regner reduksjon i andre gater som en indikator på at det er andre faktorer enn redusert fartsgrense som fører til dette og ‘trekker det fra’ endringene i gater som har fått redusert fartsgrense.  Påpeker at reduksjonene er størst (og signifikant) i de casene som er hele områder.  I Brighton, det eneste caset som inkluderte større områder (sentrum og nærliggende boligområder), fant de at totalt antall ulykkesofre ble redusert med 19% og antall fotgjengere involvert i trafikkulykker med 29%. | Fant ingen tegn til økt antall ulykker i gater med 30 mph som omgir områder med 20 mph | ATKINS mfl. 2018 |
| Analyser på tvers av 24 britiske og 6 europeiske caser | Stor variasjon i casene (noen enkeltgater, andre hele områder), men finner at reduksjon i gjennomsnitts­hastig­heter i gater hvor fartsgrensen er redusert fra 30 til 20 mph er på ca. 3-5 mph. | Casene er ulike og analysene er gjort på ulike måter, men hovedkonklusjonen er at man generelt finner reduksjoner i gjennomsnittshastigheter og i antall ulykkesofre når farts­grensen reduseres fra 30 til 20 mph uten fysisk fartsdem­pende tiltak.  I UK-casene ble antall ulykkesofre redusert med gjennom­snittlig 11%, i de europeiske casene (som var større områder) med 18%.  Reduksjon av fartsgrense til 20 mph med fartsdempende tiltak gir større reduksjoner i hastigheter og antall ulykker. | – | The UK Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) 2023 |
| 97 skotske grender og landsbyer | Fartsgrensen ble redusert fra 30 til 20 mph i 2020, kun skilt, i alle landsbyer og tettsteder i fylket ‘Scottish borders’.  Både gjennomsnittshastighet og 85-persentil ble redusert straks, med hhv. 3,1 og 3,2 mph. De holdt seg på det lavere nivået, og etter åtte måneder ble gjennomsnittshastigheten målt til 2,7 mph lavere enn i førsituasjonen, og 85-persentilen 2,6 mph lavere. Det var størst reduksjon der hastigheten var høyest i førsituasjonen.  I januar 2023 vedtok de å gjøre den nye byomfattende fartsgrensen permanent, basert på resultatene. | Antall trafikkulykker som involverer personskade har falt de seneste årene, fra 55 ulykker i 2016 til 38 i 2019. I pandemiårene var tallene 19 og 20. I 2022, det første året med endret fartsgrense, var antall ulykker 16. De regionale myndighetene håper at dette er et resultat av lavere fartsgrenser, men påpeker at det kan skyldes naturlige variasjoner. | – | Olowosegun mfl. 2023  Scottish Borders Council 2023  Scottish Borders Council 2024 |
| Wales | Målinger gjennomført i 43 målepunkter hvor fartsgrensen hadde blitt redusert fra 30 til 20 mph i 10 områder, i førsituasjonen (to uker i juli og to i september i 2023) og ett år (samme uker sommeren 2024).  Andelen som kjørte i hastighet 24 mph eller lavere økte fra 21 til 53%, altså med 32 prosentpoeng  Gjennomsnittshastighetene ble redusert med 3,6 mph fra 28,7 til 25,1 mph.  85-persentilen (de høyeste hastighetene) ble redusert med 3,1 mph, fra 32,9 til 29,8 mph. | Sammenligninger av ulykkesdata fra året før den byomfat­tende fartsgrensen ble redusert fra 30 til 20 mph og det året hvor fartsgrensen har vært 20 mph.  For alle gater som nå har 30 og 20 mph: 26% reduksjon i antall ulykker og 28% reduksjon i antall skadde. Trenden var fallende. Myndighetene rapporterer om 100 færre døde og alvorlig skadde det første året med generell fartsgrense 20 mph enn året før.  Antall skadde i gater med fartsgrense 30 og 20 mph i perioden juli-september 2024 var de laveste siden 1979. | De sammenlignet ulykker i alle gater som hadde fartsgrense 30 mph før, og hvor en stor andel nå har fartsgrense 20 mph. | Transport for Wales 2025  Welsh government 2025 |
| Toronto | – | Fartsgrensene ble satt ned fra 40 til 30 km/t i to områder, resultatene ble sammenlignet med andre soner hvor fartsgrensen ikke ble redusert.  28% reduksjon i alle typer trafikkulykker i hele Toronto by, 67% reduksjon av ulykker med døde og hardt skadde i områder hvor fartsgrensen hadde blitt redusert. | 7% reduksjon i ulykker i gater hvor 40 km/t ble beholdt | Friman mfl. 2020 |
| Seattle | – | Fartsgrensen ble redusert fra 25 til 20 mph i sentrale deler av byen i 2016, utenom på gjennomfartsgater hvor den ble redusert fra 30 til 25 mph. I ytre deler av byen ble farts­grensene ikke redusert.  Sannsynligheten for ulykker med skader ble redusert med 17% i sentrale deler av byen, og med 20% for gjennom­farts­årene. | I ytre deler av byen, hvor fartsgrensene ble opprettholdt på 25 og 30 mph, ble antall ulykker med skader generelt redusert med 7% og med 11% på gjennomfartsårer. | Hu og Cicchino 2024 |

**Tabell 8:** Endringer i støy og lokal luftforurensing.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| By | Støy | Lokal forurensing | Dokumentasjon |
| Edinburgh | – | Målte reduksjon i NOX, men vurderer at dette er fortsettelsen av en pågående trend | Edinburgh kommune 2019 |
| Bristol | Færre oppgir i spørreundersøkelse at de plages av trafikkstøy | Har målt, men ikke funnet signifikante endringer i lokal luftforurensing | Pilkington mfl. 2018 |
| Grenoble | Myndighetenes beregninger viste at man kunne forvente redusert støy | Myndighetenes beregninger viste at man kunne forvente redusert lokal luftforurensning | Cerema 2020, s. 47 |
| Brussel | Målt støynivå ble redusert med 1,7 – 3,3 desibel, størst reduksjon om natten | – | Bruxelles Mobilité 2021d |
| Bilbao | – | Nedgang på tvers av en rekke luftforu­rens­­nings-indikatorer (NO2, NOX, PM10) | Kommunens tall, referert av Eurocities 2020 |
| Bologna | – | 29% reduksjon i NO2, laveste måling på 10 år i en gitt gate (sammen-lignet times­gjennomsnitt i 2024 med samme i 2022-2023) | Bologna kommune 2025 |
| Zurich | Reduksjon av fartsgrensen fra 50 til 30 km/t: Gjennomsnittlig reduksjon på 1,6 dB om dagen og 1,7 dB om natten  Signifikante reduksjoner av selvrappor­tert irritasjon og søvnforstyrrelser på grunn av trafikkstøy | – | Brink mfl. 2022 |

**Tabell 9:** Endringer i tidsbruk for ulike trafikantgrupper.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| By | Reisetid for biltrafikken | Reisetid kollektivtransport | Reisetid fotgjengere og syklister | Dokumentasjon |
| Trondheim | – | Kommunen: 3-7 sekunder økt reisetid for bussene i Prinsens gate, basert på observasjoner og enkle beregninger  Fylkeskommunen: 5-35 sekunder økning på samme strekning, basert på trafikkmodell-analyser | ­– | Trondheim kommune 2024  Trøndelag fylkeskommune 2024 |
| Edinburgh | Spørreundersøkelser gjennomført før og etter tiltaket viste at andelen som i førsituasjonen svarte at de forven­tet at tiltaket ville gi mer kø var 36%, mens andelen som svarte det samme i ettersituasjonen var 23% | Kollektivselskapet var bekymret for økt tidsbruk i førsituasjonen, men rapporterer kun marginale endrin­ger i evalueringen i ettersitua­sjonen | – | Edinburgh kommune, 2019 |
| Bristol | – | Kollektivselskapet uttalte de ikke fant noen grunn til at farts­gren­sen 20 mph ikke skal videre­føres | – | Bristol kommune, 2019 |
| Brüssel | Relativt stabile reisetider målt for 12 typiske turer i morgenrush, etter­mid­dagsrush og om natten | – | – | Bruxelles Mobilité, 2021b |
| London, hovedveier | Har ikke ført til mer kø | – | – | Transport for London 2023d |
| Amsterdam | Reisetiden har økt med 5% på dagtid. En timinutters tur tar nå 30 sekunder lengre tid | Reisetiden økte med opptil ett minutt for halvparten av de 26 linjene som ble undersøkt, og med 1-3 minutt for åtte linjer. Dette var litt mindre økning enn forventet | – | Amsterdam kommune 2024 |
| På tvers av 12 britiske caser | 3% og 0,4 minutter økning kjøretid i boligområder på 5 miles, 5% og 0,9 minutter i sentrumsområder | – | – | ATKINS mfl. 2018 |
| Wales | Reisetiden økte på de fleste ruter, de fleste med mindre enn 5%, på de fleste rutene ble reisetidsvaria­sjo­nene redusert, for over halvpar­ten av rutene med mer enn 20%  Førmålingene ble gjennomført i 10 tettsteder og 43 målepunkter i juli – september 2023 og ettermålin­gene i november 2023 til januar 2024 | – | – | Transport for Wales 2024a |

**Tabell 10:** Om det er flere som går og sykler i områdene eller byen, om det har vært overgang fra bil til andre transportmidler, trafikkreduksjon, mv.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| By | Flere som går og sykler i områdene og/eller byen? | Redusert biltrafikk i områdene og/eller byen? | Økt trafikk i andre gater? | Dokumentasjon |
| Edinburgh | To undersøkelser viser ulike resul­tater:  Undersøkelsene til forskerteamet, gjennomført før, 6 måneder og 12 måneder etter gjennomføring av tiltaket, viste at andelen som oppga at de brukte bil ‘hver dag’ eller ‘flere ganger i uken’ ble redusert, mens andelen som brukte buss/ trikk og sykkel hver dag økte, og at andelen som svarte at de gikk hver dag økte mye (fra 35 til 42%)  En annen undersøkelse, gjennom­ført av et analysebyrå for kommu­nen før (februar og mars 2016) og etter (samme periode i 2019) viste økt bruk av bil og redusert bruk av andre transport­midler | Målt 2,4% reduksjon i trafikkmengder i hele Edinburgh etter 12 mnd., ikke signifikant og kan like gjerne være tilfeldig | – | Edinburgh kommune 2019 Jepson mfl. 2022 Nightingale mfl. 2021 |
| Bristol | Økning i andel innbyggere som sier at de går og sykler mer enn ti minut­ter i eget nabolag i alle områdene  Andelen barn som går og sykler til skolen har økt i alle områdene | Mellom 2010 og 2015 ble andelen som kjører bil på arbeidsreiser redusert fra 53 til 44%, mens andelen som gikk økte fra 18 til 19% og andelen som syklet økte fra 11 til 15%, dette skyldes nok flere ting | – | Pilkington mfl. 2018 |
| Bologna | 10% flere syklister som passerte de tre faste tellepunktene i byen (sam­menlignet 2024 mot 2022 og 2023)  Stor økning i bruk av delesykler (+69%) | 5 - 7% reduksjon i antall kjøretøy som passerer på radialene inn og ut av byen, brudd på trend med økning etter pandemien | – | Bologna kommune 2025 |
| På tvers av 12 britiske caser | En liten, men signifikant andel på 5% svarte at de gikk mer etter at farts­grensene ble endret til 20 mph og 2% at de syklet mer  6-9% av husholdningene med barn svarte at de oftere gikk eller syklet til lokale aktiviteter etter at farts­grensen ble endret til 20 mph | 59% av syklistene i en nasjonal undersøke svarte at det var mer sannsynlig at de syklet til et sted i stedet for å kjøre bil hvis farten var 20 mph eller lavere, mens 32% var uenige i påstanden | Kun 8% av sjå­fører som ikke bodde i områ­dene sa at de kjørte andre gater enn før pga. fartsgrense 20 mph | ATKINS mfl. 2018 |

**Tabell 11**: Endringer i hvor behagelige, trygge, trivelige, livlige, attraktive og tilgjengelige områdene oppleves, og i bruk av områdene.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| By | Hvordan områdene oppleves | Opplevd trygghet og tilgjengelighet | Om flere ferdes og oppholder seg i områdene | Dokumentasjon |
| Edinburgh | ‘Total liveability’ økte med 75% | Spørreundersøkelser før og etter viste at andelen skolebarn som gikk alene til skolen økte. Andelen foreldre som var bekymret for sine barns sikkerhet på grunn av trafik­ken i egen gate ble vesentlig redu­sert. Andelen som anså at hastig­hetene på trafikken ‘var trygg’ for barn som gikk og syklet økte også.  Andelen som mente at hastigheten på trafikken i egen gate er omtrent som den skal være økte fra 66 til 70%, mens andelen som sa dette om hovedgater ble redusert fra 58 til 55%. | – | Edinburgh kommune 2019  Cleland mfl. 2024  Jepson mfl. 2022 |
| Bristol | Liten forbedring av opplevelsen av at eget nabolag er hyggelig, fra allerede høyt nivå | Noe økt opplevelse av generell trygghet i trafikken, noe mindre frykt for barn og eldre i trafikken i noen områder  Økning fra 20 til 27% som svarer at det er trygt for barna å leke i gatene | Økning i andel inn­byg­gere som svarte i spørreunder­søkelser at de går og sykler mer enn ti minutter i eget nabolag i alle områdene | Pilkington mfl. 2018 |
| Grenoble | Blant fotgjengere som oppga at de var fornøyde med gatemiljøet, var lav hastighet en viktig grunn, og blant de med negativ opplev­else var for høye hastigheter den klart viktigste grunnen | – | – | Cerema 2020 |
| På tvers av 12 britiske caser | 69% av innbyggerne svarte at 20 mph er fordelaktig for gående og syklende, og andelen er høyere der fartsgrensen gjelder for større områder (72%) enn i enkeltgater (61%)  51% av innbyggerne var enige (og 24% uenige) i at 20 mph gir et hyggeligere miljø for gående og syk­lende  74% av innbyggerne i områder med fartsgrense 20 mph mente at farts­grensen var fordelaktig for dem  Kvalitative svar viste at reduserte fartsgrenser var en av flere faktorer fotgjen­gere sa bidrar til at de opplever gater og områder som hyggelige | 60% av innbyggerne svarte at 20 mph gir økt sikkerhet og trygghet for gående og syklende, mens 21% var uenige i dette  Bare 6% av syklistene svarte at de enige i at 20 mph er frustrerende for syklister, 88% svarte at de er uenige  49% av syklistene i en nasjonal undersøkelse svarte at de foretrakk gater med 20 mph fremfor andre gater, 32% var uenige | Kun 3% svarte at de trodde at den nye fartsgrensen bidro til at folk unngikk områder med fartsgrense 20 mph og brukte butikker og tilbud der sjeldnere, mens 79% svarte at de ikke trodde dette. | Atkins mfl. 2018 |

**Tabell 12:** Holdninger til og aksept av tiltaket i befolkningen.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| By | Aksept og holdninger | Dokumentasjon |
| Trondheim | I Trondheim har vi ikke funnet at det har vært diskusjon av byrådets erklæring om at de ville innføre 30-sone i hele Midtbyen i media, så der vet vi ikke hvor­dan befolk­ningen stiller seg. | Egne mediasøk |
| København | Posisjonspolitikerne i København argumenterte med at befolkningen ønsket lavere fartsgrenser. Presseoppslag gir ikke inntrykk av at befolkningen er negativ. | København kommune 2022, egne mediasøk |
| Helsinki | Helsinki kommune oppga at de ikke hadde ikke mottatt negative henvendelser fra befolkningen knyttet til innføring av 30 km/t i de fleste gatene, men at de stadig mottar henvendelser fra innbyggere som ønsker å innføre slik farts­grense i nye gater. | Intervju med trafikkingeniør, 2024 |
| Grenoble | 61% av fotgjengerne og 71% av syklistene var positive til prosjektet ‘Fredelig Metropol’, som innføring av generell fartsgrense 30 km/t i hele byen var første steg i. | Cerema 2020 |
| Edinburgh | Spørreundersøkelser gjennomført før innføring av tiltaket (februar og mars 2016) og etter (februar og mars 2019) viste at andelen som var positive og svært positive til innføring av 20 mph som fartsgrense i hele byen økte fra 59% før gjennomføring til 64% etter. Andelen som var negative eller svært negative ble redusert fra 17 til 12%. 19% av bilførere oppga å ikke støtte tiltaket mot 3% av de som ikke var bilførere (før gjennomføring). 58% av bilførerne var positive til tiltaket mens 72% av de som ikke var bilførere var positive. | Edinburgh kommune 2019, gjennomført av analysebyrået ‘Progressive’ |
| Bristol | Det ble gjennomført spørreundersøkelser i 2013, 2015 og 2017. En klar og økende majoritet er positive til fartsgrensen 20 mph. I 2017 var 95% av innbyg­gerne i Bristol positive til fartsgrense 20 mph rundt skoler, 74% i boliggater og 44% på hovedgater. Mellom 77 og 88% (i ulike deler av byen) var positive til 20 mph i sin egen gate, og dette økte i hver måling (2013, 2015, 2017). Mellom 79 og 95% svarte i 2017 at de overholder fartsgrensen. Andelen som svarte at det noen ganger er OK å kjøre fortere enn fartsgrensen økte fra mellom 11 og 21% før innføringen av den byomfattende fartsgrensen 20 mph til mellom 24 og 32% etter. | Pilkington mfl. 2018 |
| Amsterdam | I juli 2024 var 60% av innbyggerne i Amsterdam svært positive eller positive til den nye fartsgrensen som ble innført i desember 2023, mens 25% var negative eller svært negative. Blant de som ikke har bil svarer 75% at de er positive eller svært positive, mens 52% av de som har bil svare det samme. 31% av de som har bil og 10% av de som ikke har bil svarte at de er negative eller svært nega­tive. I åpne spørsmål svarte flest at de opplever at trafikken er roligere og at trafikksikkerheten er forbedret. De som er negative svare at de mener 30 km/t er for lav hastighet, at mange sjåfører i bil ikke respekterer den (ennå), og at elsykler kjører raskere enn 30 km/t. | Amsterdam kommune 2024 |
| Paris | Ca. halvparten av respondentene var positive eller noe positive til en gene­rell 30 km/t farts­grense. Mer støtte i Paris kommune enn i nabokommunene. | Paris kommune 2021 |
| På tvers av 12 britiske caser | Spørreundersøkelser til innbyggere og bilførere i 12 britiske caseområder i med ulike karakteristika, og hvor det hadde blitt innført fartsgrense 20 mph (kun skilt): 75% av innbyggerne er positive, 66% av sjåfører som ikke bor i området er positive, 44% av innbyggere i naboområder hvor 30 mph ble beholdt er posi­tive. 78% av innbyggerne og 67% av sjåfører som ikke bor i området opp­levde at 20 mph var riktig fartsgrense i området. Bare 12% av innbyggerne og 21% av sjåfører som ikke bor i området ønsket å endre tilbake til 30 mph. Andelen innbyggere som mente at det var en god ide å redusere fartsgrensen fra 30 mph til 20 mph økte fra 71% før implementering til 75% etter. | ATKINS mfl. 2018 |
| Wales | I Wales endret de nasjonale myndighetene den generelle fartsgrensen i tett­bygde strøk fra 30 til 20 mph i september 2023. Dette ble et hett valg­kamp­tema og nesten 500 000 walisere skrev under på et opprop mot den nye farts­grensen. I en spørre­undersøkelse fra YouGov svarte 72% at de var negative til tiltaket og 24% at de var for. Etter ny votering i det walisiske stortinget opprettholdt de beslutningen om 20 mph som generell fartsgrense, med noen justeringer i gjennomføringen. | YouGov 2024 |

1. Innbyggere oppgis i hovedsak for bykommunen, det sammenhengende tettstedet og byregionen/metropol­området, og det varierer litt hvordan dette er definert. [↑](#footnote-ref-1)