

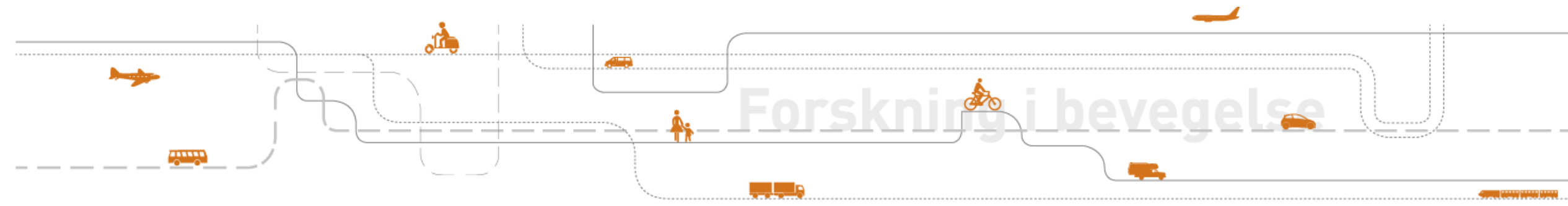
# 30 km/t bidrar til bærekraftig byutvikling

Nasjonal sykkelkonferanse, Syklistforeningen, 24.9.2026 i Oslo

Aud Tennøy

PhD By- og regionplanlegging

Seniorforsker (FI) Areal- og transportplanlegging, byutvikling og mobilitet, TØI



# Oppdrag

- Innhente og analysere **erfaringer fra europeiske byer**, for å gi grunnlag for **mer kunnskapsbaserte diskusjoner** knyttet til bruk av fartsgrense 30 km/t i store soner, hele byer eller som generell fartsgrense i Norge, for å nå **mål knyttet til bærekraftig byutvikling**
- **Oppdragsgivere:** Buskerud, Akershus og Østfold fylkeskommuner
- Finansiering også fra Statens vegvesen og Nordisk vegforum

TILTAK.NO | INNHOLD | OM TILTAK



## Tiltakskatalog for transport og miljø

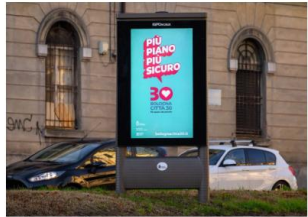
Hjem > Flytte eller regulere trafikk > Regulere trafikk > Fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer som tiltak for bærekraftig byutvikling



### Fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer som tiltak for bærekraftig byutvikling

> Forfattere 2025: Aud Tennøy, TØI, Cyriac George, TØI og Gry Rustad Pettersen, TØI

En rekke europeiske byer har innført fartsgrense 30 km/t i store soner eller hele byen, uten å samtidig innføre nye fysiske fartsdempende tiltak, for å nå mål knyttet til en mer bærekraftig byutvikling. En studie av erfaringene fra disse byene konkluderer med at tiltaket har bidratt til en mer bærekraftig byutvikling, og at det kan forventes å gi de samme effektene i andre byer som gjennomfører det samme. Her beskrives det hvordan byene har gått frem, hvilke resultater de har oppnådd og hva som er viktige diskusjoner knyttet til dette tiltaket.



Kilde: Bologna kommune 2024. Teksten betyr 'Jo langsommere, jo sikrere'.

#### 1. Problem og formål

Reduserte fartsgrenser kan bidra til en mer bærekraftig byutvikling

## Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling

### Prosesser, diskusjoner, gjennomføring og resultater

Aud Tennøy, Gry Rustad Pettersen

2084/2025

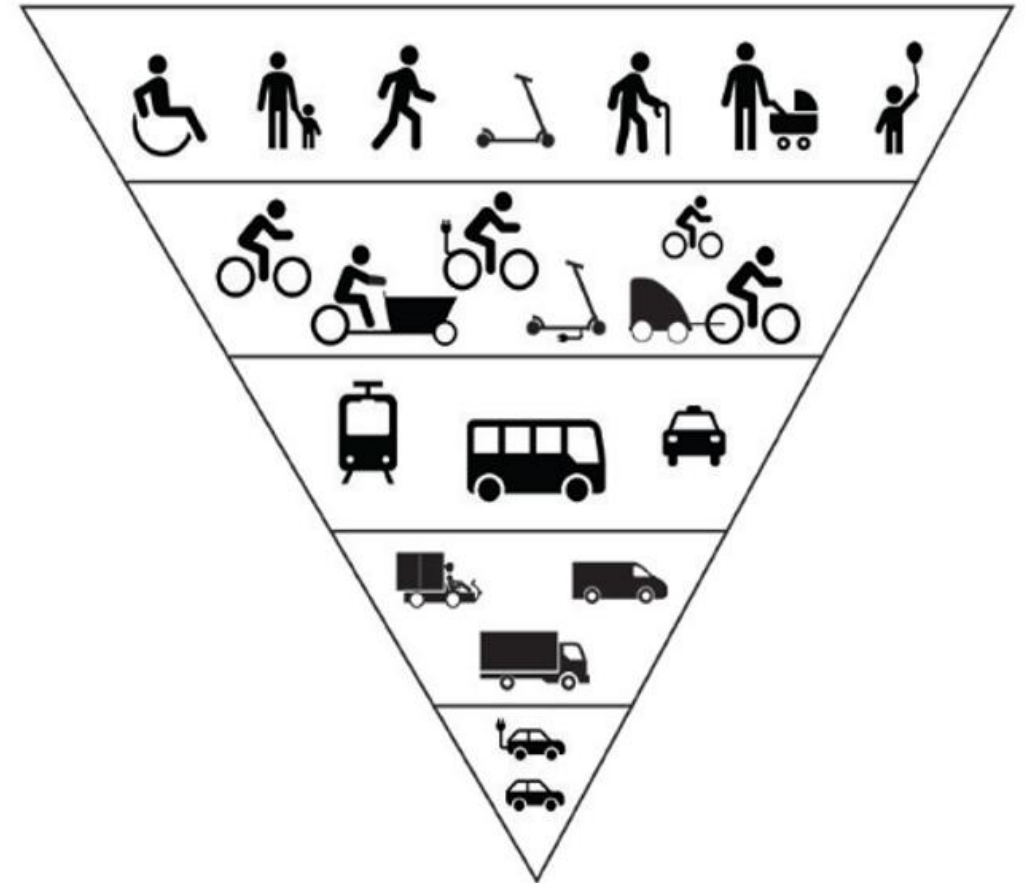
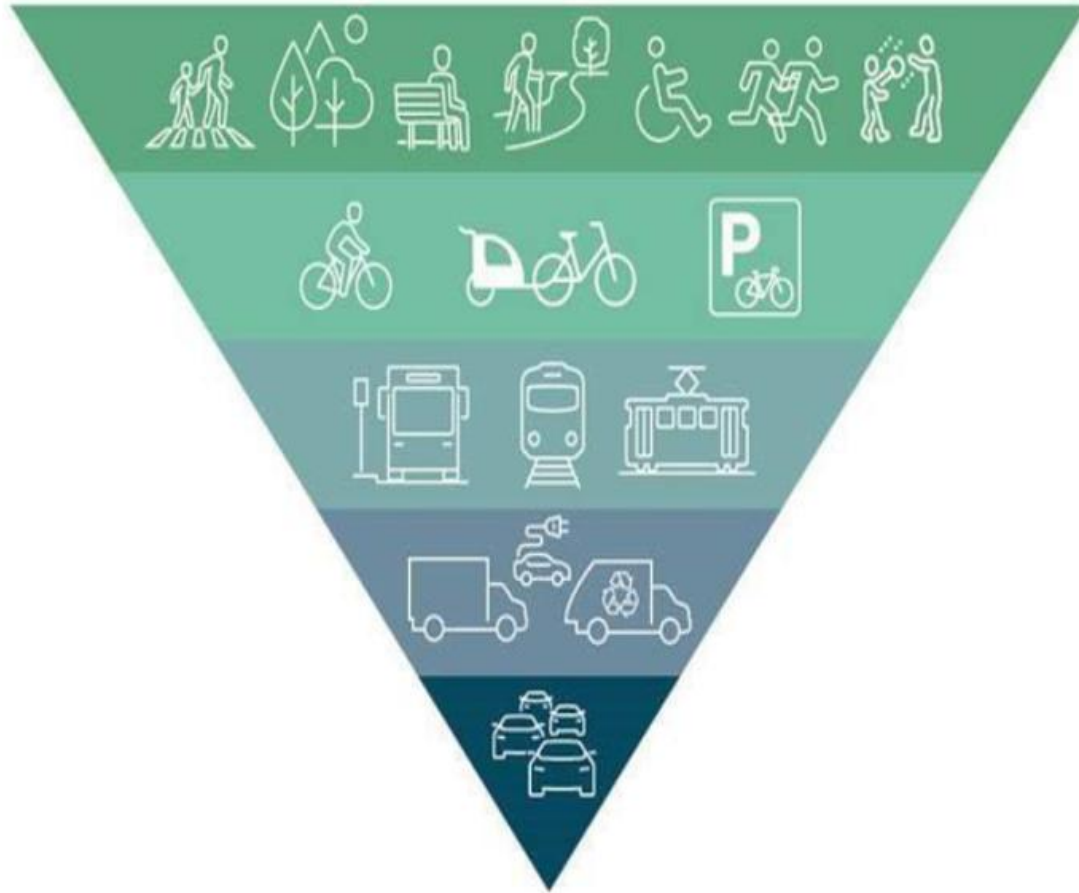
# ‘En bølge av europeiske byer...’

- **En rekke europeiske byer har de senere årene innført fartsgrense 30 km/t i store soner eller hele byen uten å samtidig gjennomføre fysiske fartsdempende tiltak:**  
Paris, London, Grenoble, Bilbao, Bologna, Amsterdam, Glasgow, Madrid, Brussel, Edinburgh, Bristol, Brighton, Helsinki, Graz, Milano, 97 småbyer og landsbyer i et skotsk fylke, en lang rekke franske byer, mfl.
- **En rekke byer er i ferd med eller har konkrete diskusjoner om å gjøre det samme:**  
København, Zürich, Rotterdam, Eindhoven, Roma, mfl.
- **Wales** har innført generelle fartsgrense 20 mph i tettbygde strøk, **Spania** har innført generelle fartsgrense 30 km/t i tofelts bygater, flere land diskuterer lignende
- Parallelt har **en rekke internasjonale organisasjoner**, som FN, EU, OECD, WHO og International Transport Forum tatt til orde for økt bruk av fartsgrense 30 km/t eller å innføre 30 km/t som generell fartsgrense i byer og tettsteder for å nå slike mål

# Målsettinger

- **Tiltaket inngår i større planer med mål om en mer bærekraftig byutvikling**
  - Ofte første steg i en større plan
- **Senkning av fartsgrensen til 30 km/t skal typisk bidra til:**
  - Mer trivelige, livlige, behagelige og inkluderende byer og områder
  - Mindre støy og lokal forurensing
  - Flere skal gå, sykle og reise kollektivt, færre skal kjøre bil, mindre biltrafikk
  - Færre og mindre alvorlige trafikkulykker
- **Andre tiltak skal bidra til å forsterke effektene:**
  - Tiltak i gatemiljøet som bidrar til grønnere, triveligere og mer interessante områder og byer
  - Omfordeling av arealer fra kjøring og parkering til gåing, sykling og byliv
  - Andre tiltak som gir redusert biltrafikk

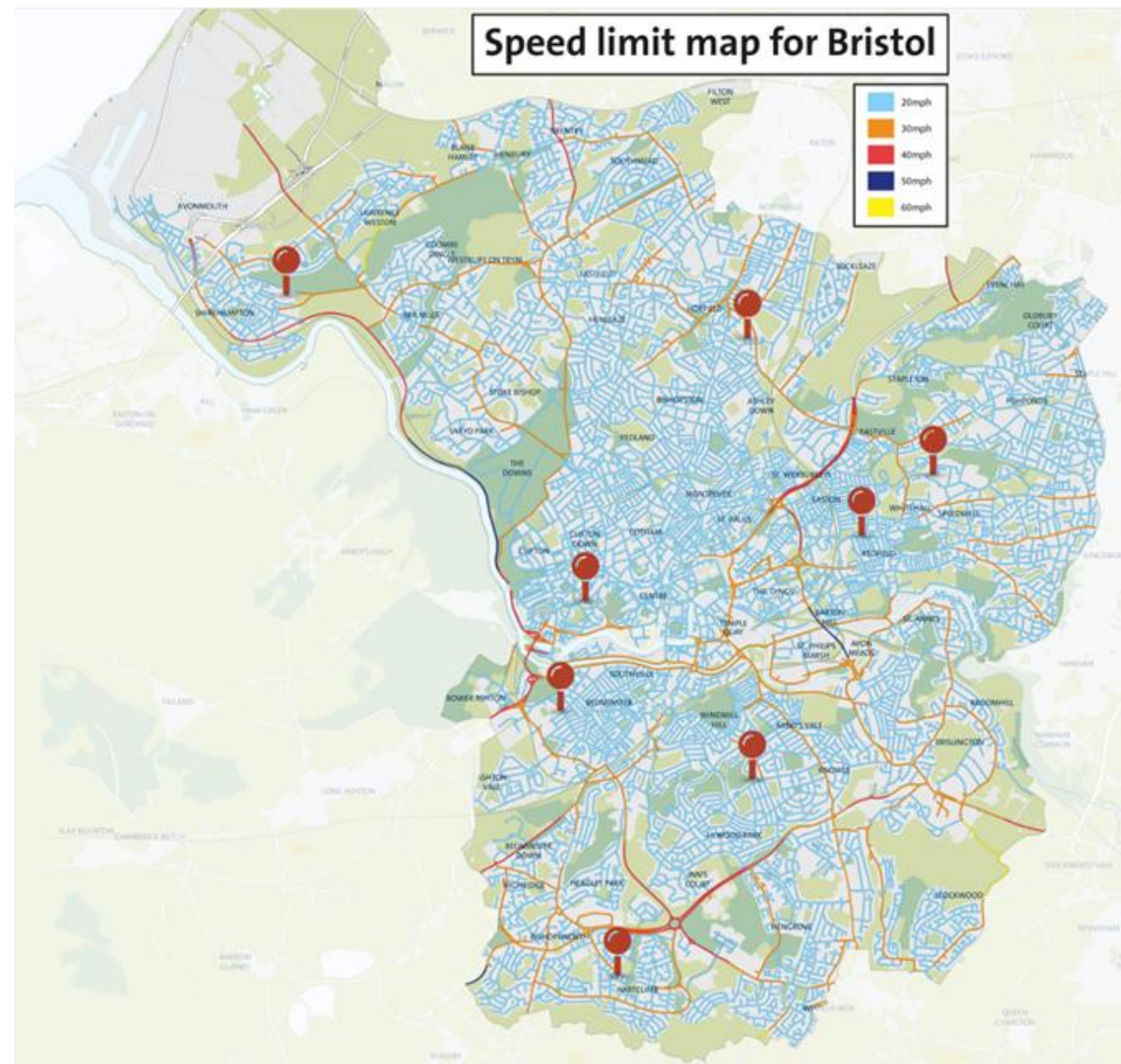
# Prioriteringer: Fotgjengere og byliv vs privatbil



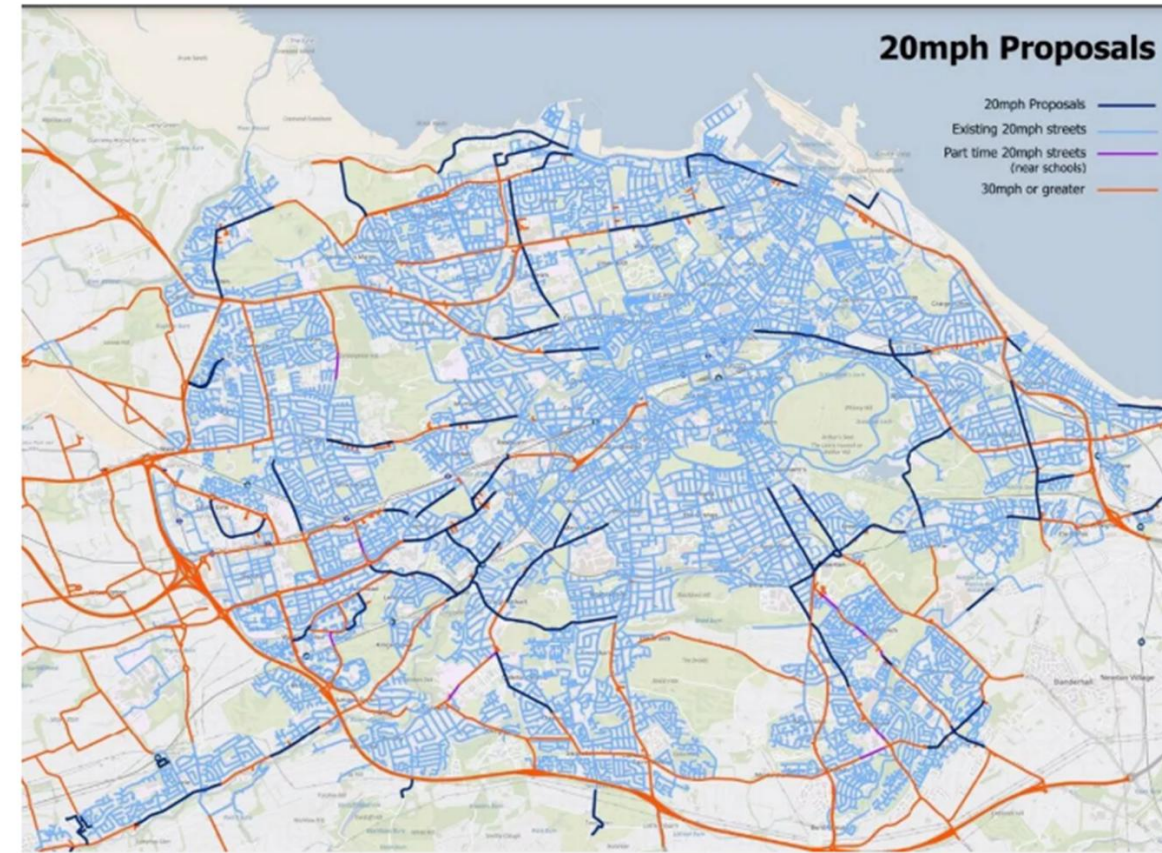
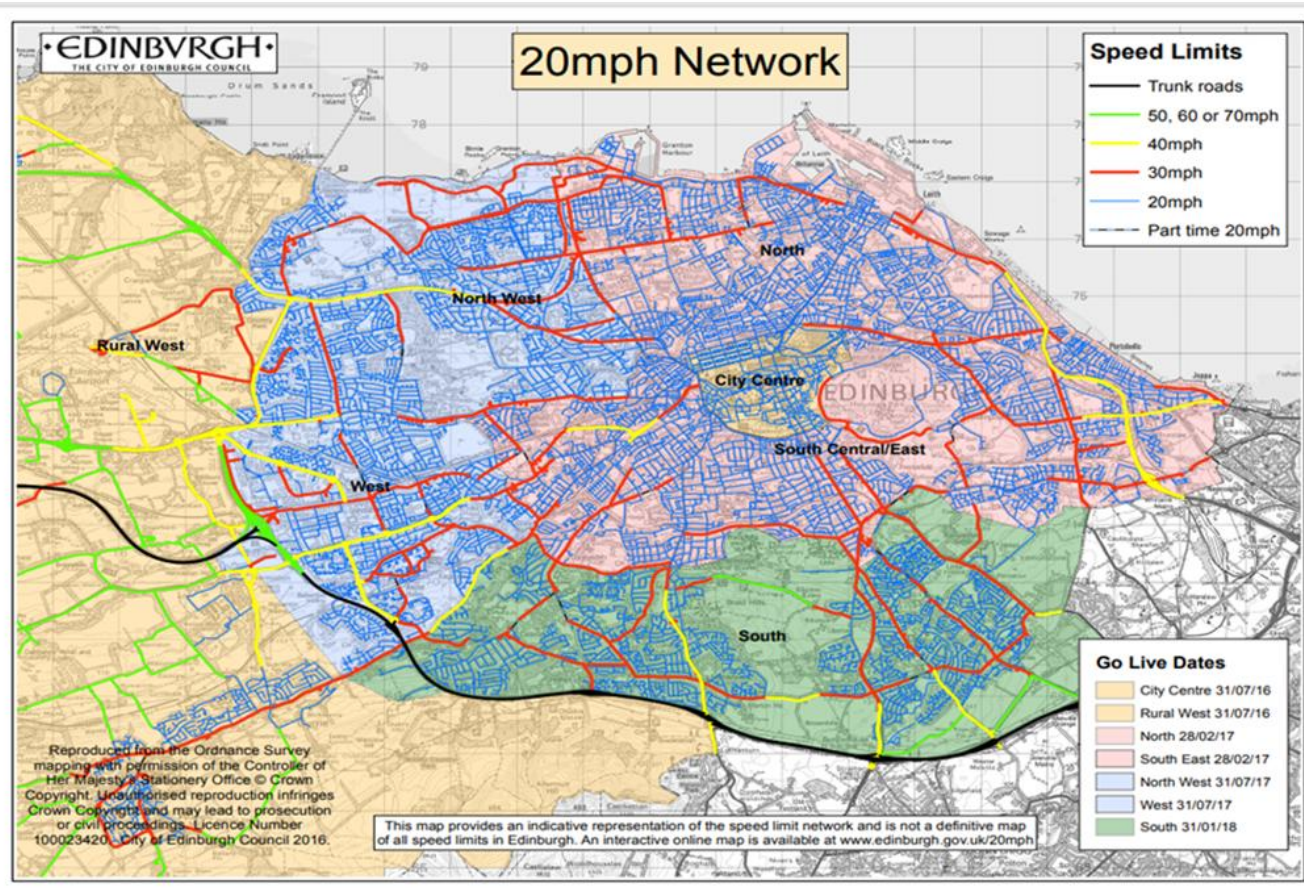
# Hva har de europeiske byene gjort?

- Byene har på ulike måter innført fartsgrense **30 km/t i store soner eller hele byer uten å samtidig innføre fysiske fartsdempende tiltak**, inkludert i hovedgater med mye bil- og kollektivtrafikk
- Noen har innført generell fartsgrense 30 km/t som gjelder i hele byen, om ikke annen fartsgrense er skiltet
- Noen har innført 30 km/t i de fleste gatene 'på vanlig vis'
- Noen har innført generell fartsgrense 30 km/t i tettbygd strøk i hele fylket eller landet
- Mv.

# Bristol 'byomfattende 20 mph'

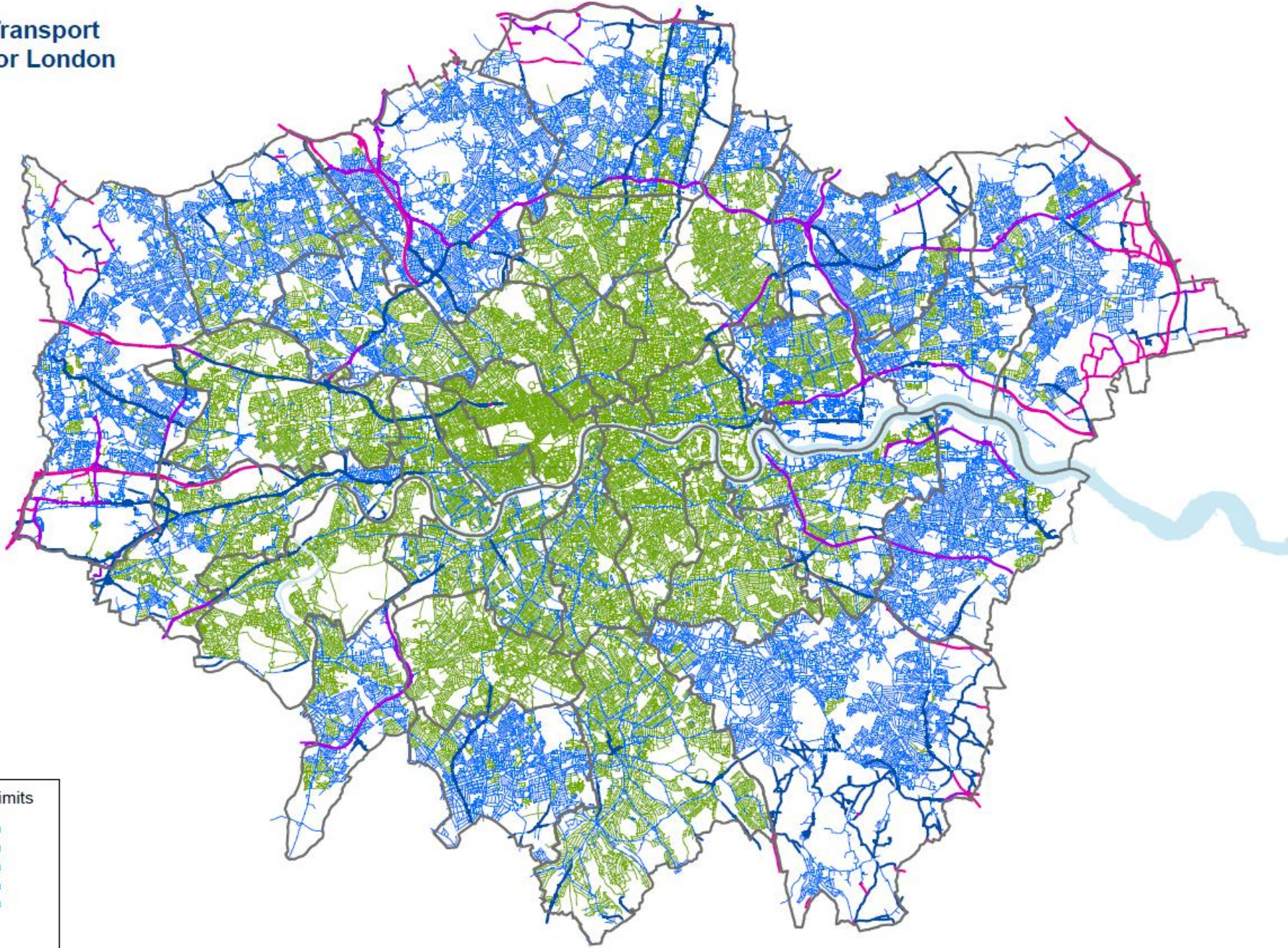


# Edinburgh 'byomfattende 20 mph'



The council has proposed additional 20mph zones.

# London



© Crown copyright and database rights 2021. Ordnance Survey 100038671

**Speed Limits**

- 20 mph
- 30 mph
- 40 mph
- 50 mph
- 60 mph
- NS

NS: National Speed Limit

# Informasjon, kontroll, håndheving

- Ofte informasjonskampanjer, mye media!
- Noen steder: Beboerinvolvering, spørreundersøkelser
- Ofte holdningskampanjer, o.a. – hold fartsgrensen!
- Nye skilt, veimerking, skjermer som viser fart, mv.
- Måler hastigheter for å vurdere behov for tiltak
- Mer kontroll, bedre systemer for å håndtere bøter
- Noen bruker automatisk trafikkontroll (ATK) i gater og områder med 30 km/t

Edinburgh kommune, 2025

**HELP EASE SPEEDS WITH POP UP BOB**

**ACTIVITY 5**  
**Pop Up Bob**  
Cut out speeding in your neighbourhood with this life-size cutout of a police officer.

**You will need**  
• Co-ordinator  
• Padlock (provided by the Council) to attach Pop Up Bob to a lamp post

Pop Up Bob has been used in areas across Scotland to help discourage speeding and is one of many tools implemented by Police Scotland and local authorities to improve road safety.

“Alongside high-visibility patrols and safety cameras, the Pop Up Bob prop is used in areas to help deter speeding and is a visual reminder to drivers to make sure that they drive in a responsible manner.”  
Superintendent Mark Rennie  
Edinburgh's Police Division

**What's involved?**  
Community organisations or individuals can arrange with the Road Safety Team to use Pop Up Bob for two to three weeks.  
A designated person must be responsible for setting up and dismantling Pop Up Bob every day and making sure that he's not left outside overnight.

**Interested?**  
Contact the Road Safety Team to request a Pop Up Bob.  
[transport.roadsafety@edinburgh.gov.uk](mailto:transport.roadsafety@edinburgh.gov.uk)

**Top tip**  
Try putting Pop Up Bob outside on alternate days so that drivers don't get used to seeing him!

## Speed cameras switched on in Amsterdam's 30 kph zone

May 29, 2024



Photo: OM

Motorists in Amsterdam who have been ignoring the 30 kph brought in on most roads last December run the risk of being fined from June, when speed traps are brought in on some roads.

## The 20mph 'ultra' speed camera that's pinged more than 2,300 drivers in just a month

North Wales Live obtained figures for all the speed cameras on 20mph routes

Bookmark

SHARE



Comments 24

By

[Owen](#)

[Hughes](#) Business

correspondent

04:24, 12 OCT 2024

► Enter your **postcode** for **local news** and **info**

Enter your postcode

Go

In Your area



# Bologna og Bristol



Bologna kommune, 2024



A LITTLE BIT SLOWER.  
A WHOLE LOT BETTER.

HOME

OBJECTIVES

ENFORCEMENT

WHERE

FIND OUT MORE

GET INVOLVED

FAQ



## ENFORCEMENT

The 20mph speed limits are **not** advisory. They are legally enforceable speed limits just like 30mph speed limits.

Bristol kommune, 2025

# Resultater relatert til bærekraftig byutvikling

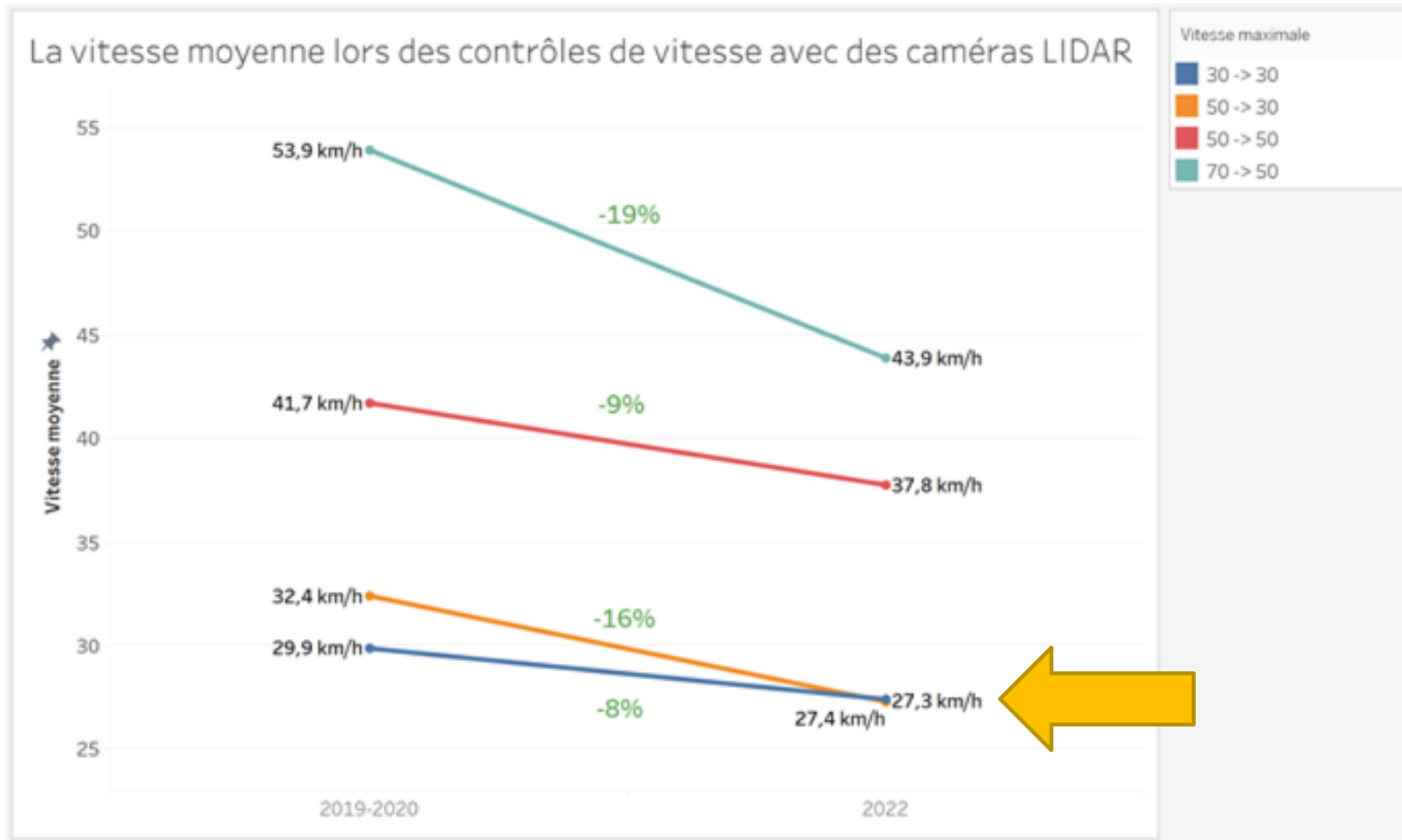
- Hastigheter
- Ulykker
- Støy
- Lokal luftforurensing
- Reiseatferd og trafikkmengder
- Opplevelse og bruk av gater og områder
- Folkehelse
- Endring i tidsbruk for ulike trafikanter
- Holdninger og aksept



# Endring i hastigheter

- **Hastighetene gikk ned i alle casene**
- **Gjennomsnittshastighetene gikk nedmed ca. 3-6 km/t eller 5-16%**
- Størst reduksjon 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 var gjennomsnittshastigheten under 30 km/t og andre steder over – både før og etter tiltak
- Man har i flere byer undersøkt og funnet reduksjon i andre gater hvor fartsgrensen ikke er redusert – de fleste anser det som smitteeffekt (forsterker effekter av tiltaket)

# Brussel: Redusert hastighet i alle typer gater, 'smitte'



Bruxelles  
Mobilité, 2022

# Endringer: Reduksjon i trafikkulykker/ulykkesofre

- **Antall ulykker ble vesentlig redusert i alle casene**
- **Vi fant ingen caser hvor antall ulykker økte**
- **Reduksjon i totalt antall ulykker, hele byen: 15-40 %**
- **Reduksjon i antall dødsulykker, hele byen: 32-63%**
- **Reduksjon i antall ulykker, gater/områder hvor fartsgrensen ble redusert: 13-43%**
- **Reduksjon i antall ulykker som involverer fotgjengere i gater/områder hvor fartsgrensen ble redusert: 16-63%**
- **Finner også reduksjon i antall ulykker i gater hvor fartsgrensen ikke er redusert – ‘smitte’**
- **To byer hadde beregnet kostnader spart på grunn av reduksjon i antall ulykker, og de fant at det utgjorde ca. 13-15 mill. pund per år**

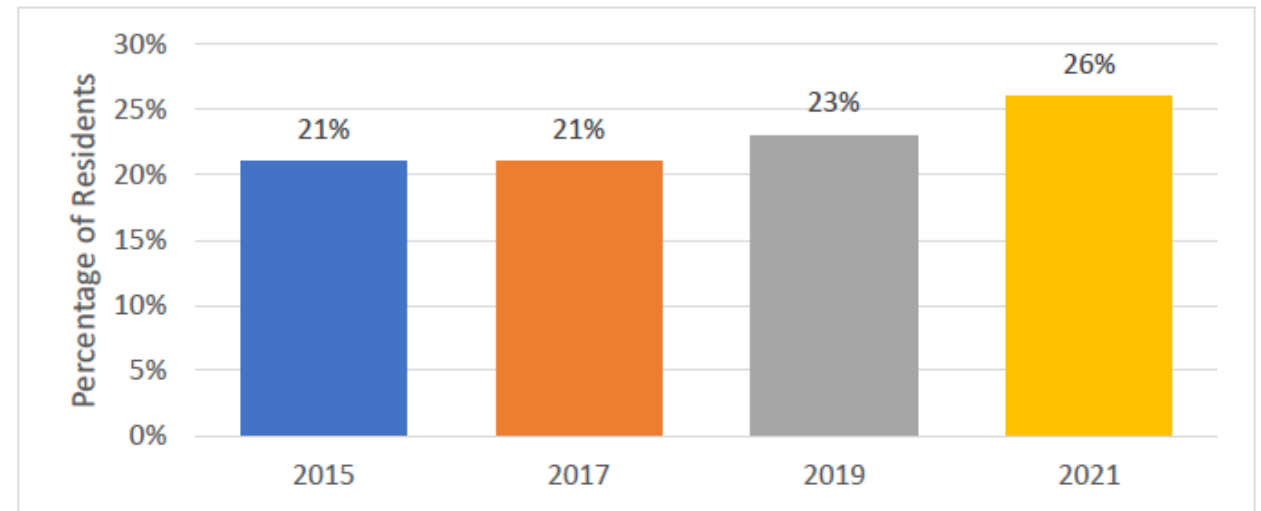
# Støy og lokal forurensing

- **Støy og støyplager:** Ble redusert i alle casene hvor dette er undersøkt. Redusert beregnet og målt støy, særlig om natten. Færre plages av trafikkstøy, særlig om natten. Ingen finner økning.
- **Lokal forurensing:** I noen hvor det er gjort målinger finner man ikke signifikante endringer utover trend, i noen byer finner man vesentlige endringer. Ingen finner økning. Det kan altså variere om lokal luftforurensing blir redusert.

# Endring i reiseatferd og trafikk

- Med unntak av én studie: Redusert fartsgrense har bidratt til overgang fra bil til andre transportmidler.
- Folk oppgir i spørreundersøkelser 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.

**Figure 2 Edinburgh Residents Cycling at Least once a Week**



Source: Bike Life 2015, 2017, 2019 & Walking and Cycling Index 2021 (Sustans)

# Opplevelse og bruk av gater og områder

I spørreundersøkelser svarer folk at lavere fartsgrenser bidrar til at det **oppleves 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.



# Bidrar til bedre folkehelse

- Mer inkludering og sosialisering
- Mer fysisk aktivitet (gåing og sykling)
- Mindre støy
- Færre og mindre alvorlige trafikkulykker



# Endring i tidsbruk for ulike trafikanter

- Man har målt eller erfart at kjøretiden for kollektivtrafikken og biltrafikken øker noe (ca. 3-5%), men mindre enn forventet.
- Har kun gitt marginale konsekvenser. Ikke økt kø.
- Endring i tidsbruk for gående og syklende: Ingen undersøkelser.

**BBC**

Home News Sport Business Innovation Culture Arts Travel Earth Audio Video Live

## London's 20mph limits 'not making buses slower'

24 February 2025 Share ↗ Save ↗

Noah Vickers  
Local Democracy Reporting Service



Getty Images

In the 'square mile' of the City of London buses travel at 6.6mph

Twenty mile per hour speed limits on some roads in London are not responsible for slower buses, the mayor of London has claimed.

# 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 of new speed limit but mayor says no change

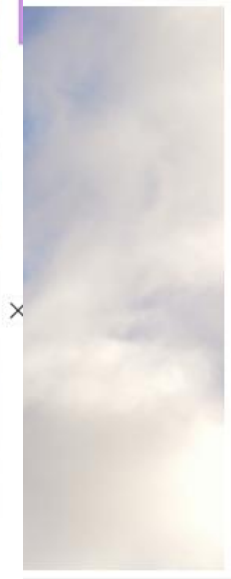


Police in Bologna, Italy, start imposing fines for driving over 30km/h. Photograph: Guido Calamosca/LaPresse/REX/Shutterstock



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.

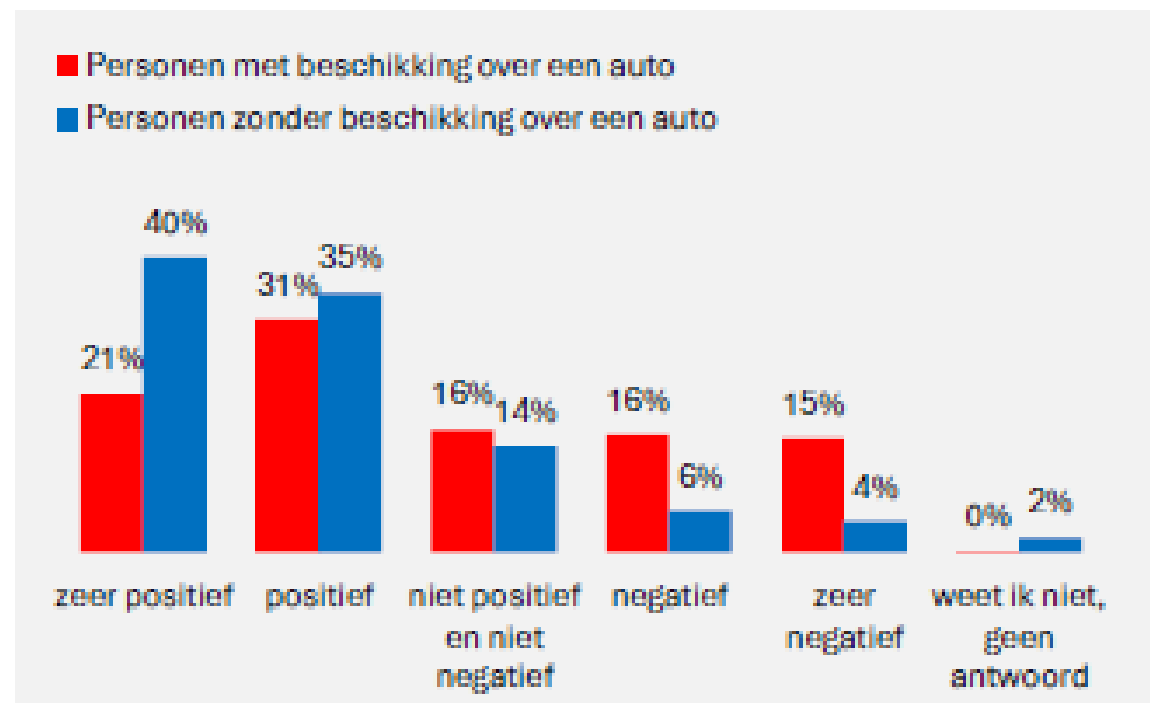
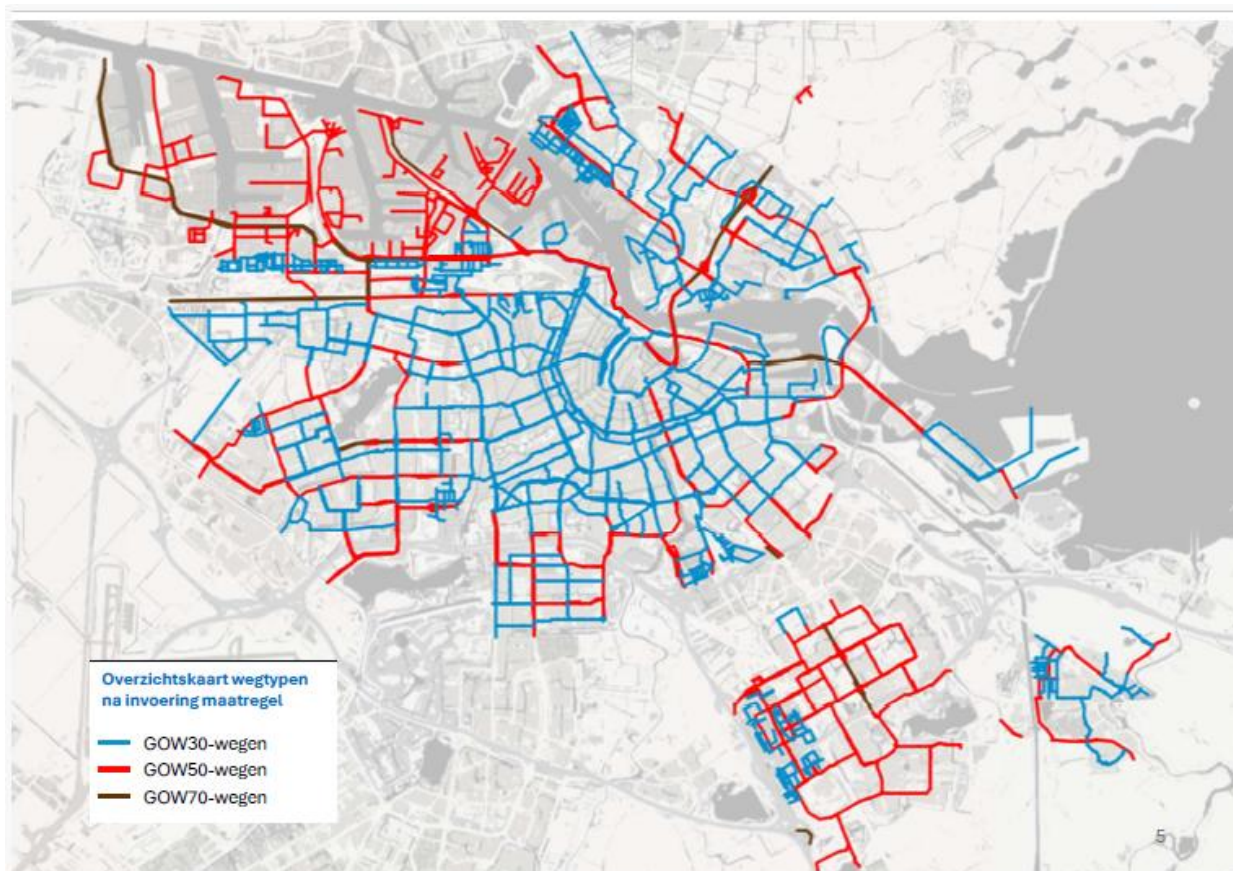
anned  
ales



# Holdninger i befolkningen - spørreundersøkelser

- Edinburgh: Andelen positive til innføring av fartsgrense 20 mph i hele byen økte fra 59% før til 64% etter gjennomføring. Andel negative ble redusert fra 17 til 12%.
- Bristol (hele byen): 95% positive til fartsgrense 20 mph rundt skoler, 74% i boligater, 44% på hovedgater (og økende tendens)
- Amsterdam: 60% av innbyggerne var positive og 25% var negative (rett etter innføring)
- På tvers av 12 britiske byer:
  - Etter gjennomføring: 75% av innbyggerne var positive, det samme var 81% av syklistene og 66% av bilister som ikke bor i området
  - Andelen innbyggere som var positive økte fra 71% i førmålingene til 75% i ettermålingene
  - **Få ønsker tiltaket reversert: 12% av innbyggere, 21% av bilister som ikke bor i området**
- Wales: Generell fartsgrense 20 mph i tettbygd strøk: Nasjonal spørreundersøkelse viste 72% mot, 24% for

# Amsterdam



# Konklusjoner

- Reduksjon av fartsgrenser til 30 km/t og 20 mph i store soner og hele byer **har gitt effekter som har bidratt til en mer bærekraftig byutvikling** i alle byene vi har funnet undersøkelser fra
- Mest robuste resultater når det gjelder hastigheter, ulykker og holdninger
- Vår vurdering er at man kan forvente effekter som bidrar til en mer bærekraftig byutvikling også i andre byer som gjennomfører tiltaket, inkludert i norske byer

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 luftforurensning 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, syklande | Vi har ikke funnet noen undersøkelser av dette.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Ingen undersøkelser.                                                                                                                                                           |
| Endring i reise-atferd 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.                                                                                                                         |

# Plan- og beslutningsprosesser

## **Avgjørende for at tiltaket blir gjennomført:**

- Byene tar initiativ og presse på, tydelig og langvarig politisk forankring
- At andre myndigheter (stat, fylke, politi, mv.) samarbeider og aksepterer

## **Forslagene ble møtt med omtrent like motargumenter i alle byene:**

- Tvil om hvorvidt bilistene vil overholde fartsgrensene og dermed om tiltaket vil gi ønskede effekter
- Bekymringer for økt tidsbruk for busstrafikken og (noen) for personbiltrafikken
- Tvil om hvorvidt det foreslåtte tiltaket er i tråd med regelverket

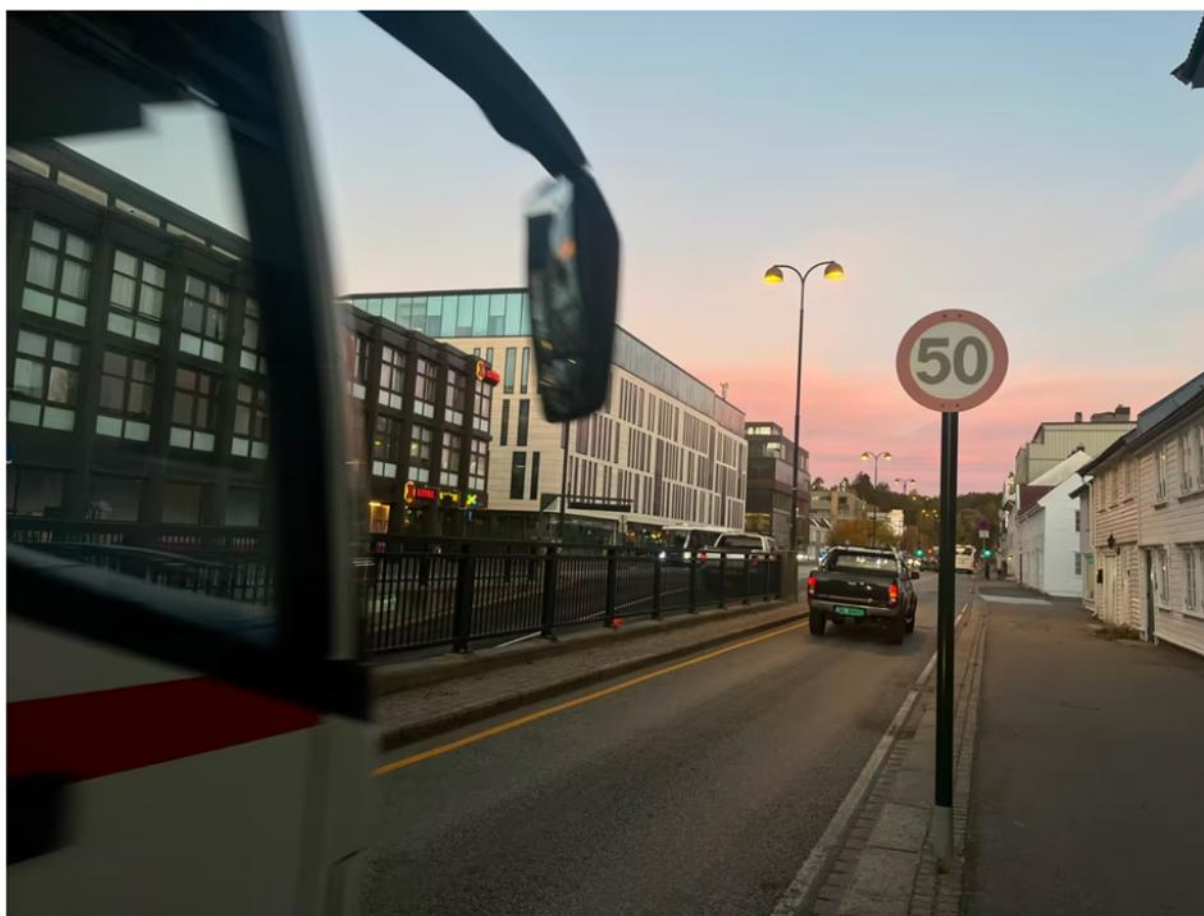
**Etter gjennomføring: Enighet om at det gikk fint og bedre enn forventet**

# Hva Norge kan lære av andre land og byer

- Erfaringene fra andre land og byer viser at innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer har bidratt til resultater som norske byer ønsker å oppnå, og at tiltaket kan være en måte å nå mål om bærekraftig byutvikling på også i norske byer
- Folk er positive før gjennomføring og enda mer positive etter
- Andre land og byer har brukt et bredt sett av virkemidler for å bidra til at fartsgrense 30 km/t overholdes og håndheves, som Norge og norske byer kan lære av
- Før gjennomføring av tiltaket var det mange av de samme usikkerhetene, innvendingene og bekymringene i casebyene som vi finner i de norske diskusjonene, og de viste seg å være grunnløse eller overdrevne

## Nå blir det 30 km/t i hele Kvadraturen

Etter mange år med diskusjoner er det endelig bestemt: Det blir 30 km/t i hele Kvadraturen.



Planen er at alle skilt med 50-sone blir tatt ned i løpet av våren 2026. Her fra Festningsgata. Foto: Kjetil Reite

Takk!

