



Statens vegvesen

30 km/t i by

Vegdirektoratets arbeid med
fartsgrensekriteriene

Odd Anders Magnussen



Regelverksoppbygging

► Lov

- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)



► Forskrift

- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

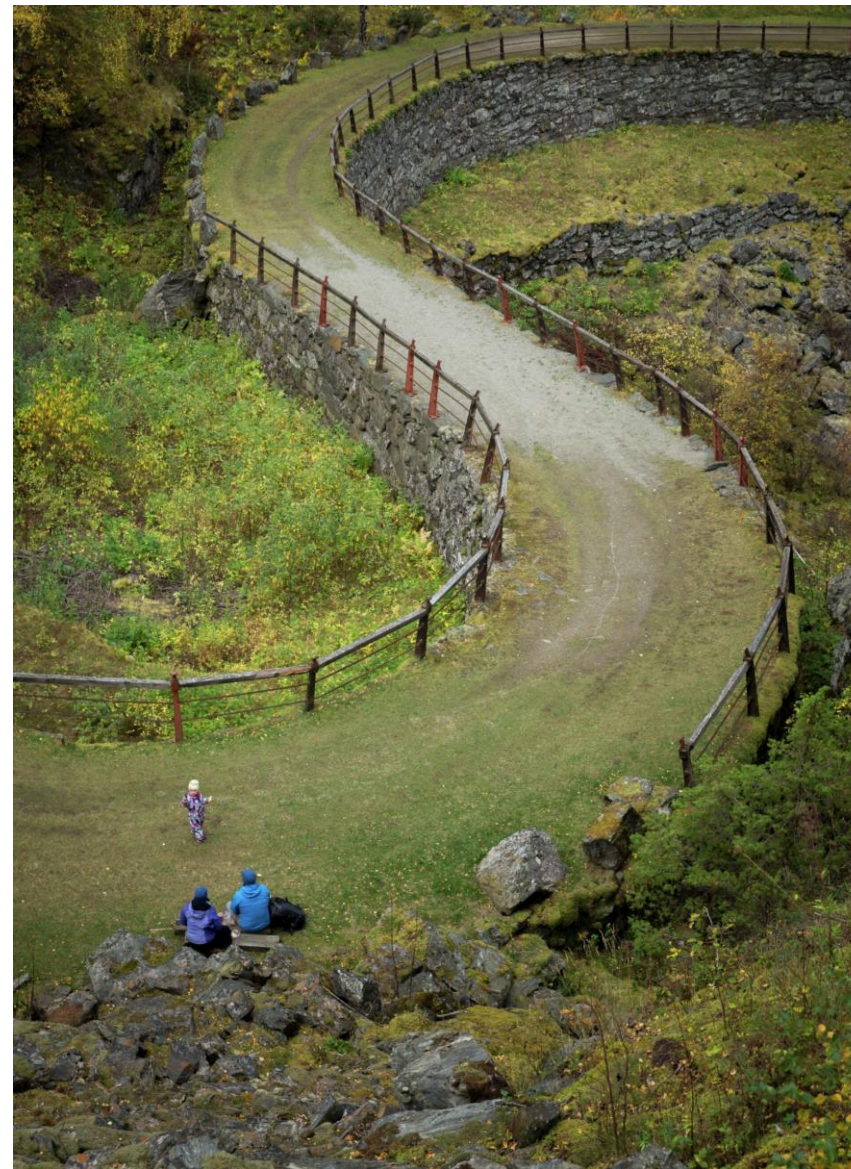


► Normaler

- N300 Trafikkskilt
- N301 Arbeid på og ved veg
- N302 Vegoppmerking
- N303 Signalanlegg

Fartsgrensekriteriene siste års historie

- Stor revisjon i 2018 som samlet tidligere rundskriv
- Mindre revisjoner som følge av utvikling av beregningsmodell for 60 km/t
- 2023 -> Innlemmet i N300



Fire grunnpilarer



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Menneskets tåleevne



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

Vegens geometri



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Trafikantenes
forståelse



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Miljø

50 km/t

- Utgangspunktet innenfor tettbygd strøk så lenge ikke annet er skiltet
- Også utgangspunktet for vurdering av fartsgrensen på en strekning eller område

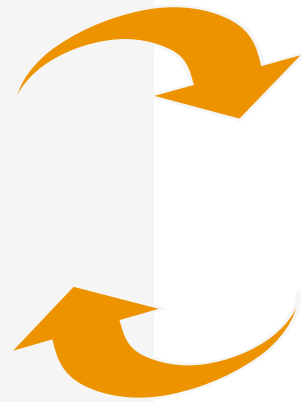
30 km/t

- Skal benyttes ved skoler som tilsier mye kryssing
- Skal brukes for atkomstveier, samlegveger og hovedveier iht. tabeller i N300.

- Kan også brukes i andre situasjoner, eks. prioritere trafikanter

50 km/t

- Utgangspunktet innenfor tettbygd strøk så lenge ikke annet er skiltet
- Også utgangspunktet for vurdering av fartsgrensen på en strekning eller område



30 km/t

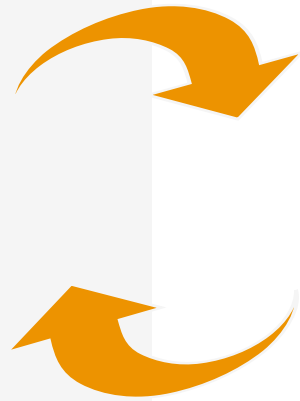
- Skal benyttes ved skoler som tilsier mye kryssing
- Skal brukes for atkomstveier, samlegveger og hovedveier iht. tabeller i N300.
- Kan også brukes i andre situasjoner, eks. prioritere trafikanter

30 km/t

- Utgangspunktet innenfor tettbygd strøk

50 km/t

- Kan sammen med 40 vurderes på strekningene som tillater høyere fartsnivå



Hvorfor gjør vi dette?

Nytt kunnskapsgrunnlag

Endringer i samfunnet

Påpeke handlingsrom, og tydeliggjøre

- ▶ TØI rapport
 - ▶ Kommer mer
- ▶ SINTEF rapport

- ▶ Innspill fra kommunene i Byvekstvtaleområdene
- ▶ Tydeliggjøre regelverket for å få frem intensjonene bak endringen fra 2018, og forsterke dette
- ▶ Bidra til mer lik forståelse for behovet i byområder

- ▶ Bedre trafiksikkerhet
- ▶ Bedre miljøforhold
 - ▶ Støy
 - ▶ Lokal forurensing
- ▶ Bedre boforhold langs vegene

Mulige ulemper

► Lengre kjøretid

► Manglende respekt

- Kan kreve økt behov for overvåking
- Trafikantenes forståelse er viktig å ha i mente

► Fysiske tiltak

- Motvirker behov for overvåking
- Ofte ulempe for:
 - Kollektivtrafikk
 - Utrykningskjøretøy
 - Tunge kjøretøy

30 km/t

Allerede utbredt brukt i de fleste større byene i landet



- Allerede utbredt brukt i de fleste større byene i landet
- I de mindre og mellomstore byene er det ikke fullt så utbredt

68,6 %

Oslo

67 %

Bergen

Dagens situasjon i store byer

Prosess

- ▶ Fikk innspill fra flere instanser
- ▶ Hadde i august d.å. innsiktsmøte med kommuner og fylker med byvekstavtale
 - ▶ Oppfølgingsmøte fra skiltmyndighetens side og TS-avdelingen i Statens vegvesen
- ▶ Utarbeide forslag til nye krav i N300 for å snu prinsippet om utgangspunkt
- ▶ Sende dette på høring
 - ▶ Her ønsker vi innspill fra dere
- ▶ Implementere endringen



Statens vegvesen