



Statens vegvesen

Fartsgrensekriterier innenfor tettbygd strøk

Med bakgrunn for endringene!

Arild Engebretsen
Seksjonsleder
TSU/TS/ToS/SVV



Rune Elvik

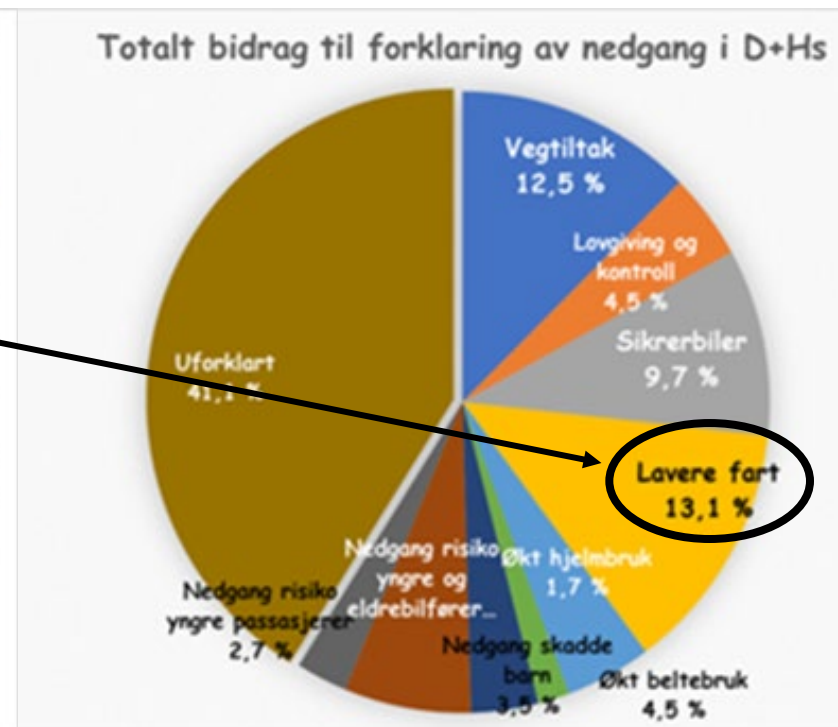
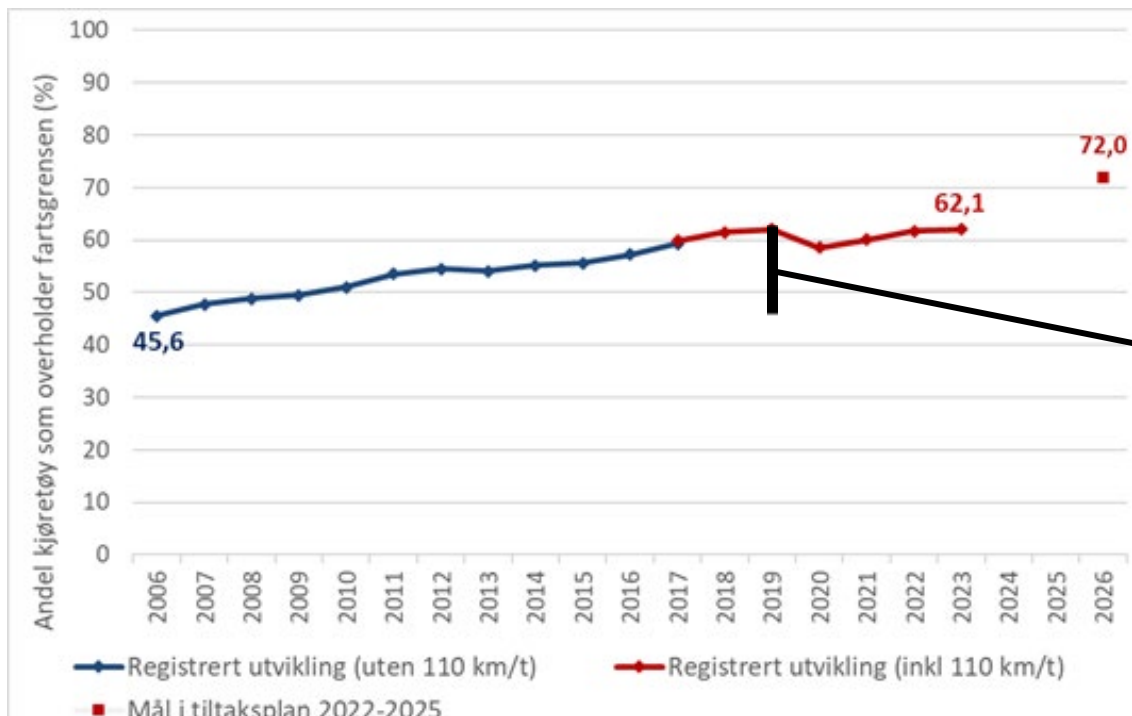
- Det er en meget sterk statistisk sammenheng mellom fart og trafikksikkerhet. Knappt noen annen risikofaktor synes å ha så sterk virkning på ulykker og skader som fart.

Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?

En oppdatering

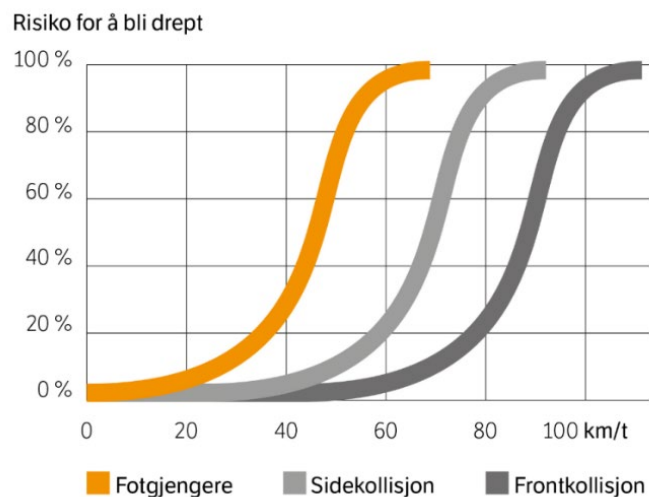


Hvorfor er fart et viktig tema?



Venstre del: Utvikling i andel som overholder fartsgrensen.

Høyre del: Andelen av redusert antall drepte og hardt skadde i perioden 2000-2019 som skyldes lavere fart (hentet fra TØI rapport 1816/2021).



Prinsippskisse som viser risikoen for å bli drept avhengig av hastighet

- (1) som fotgjenger ved påkjørsel av bil*
- (2) i bil ved påkjørsel fra siden*
- (3) i bil ved frontkollisjon*

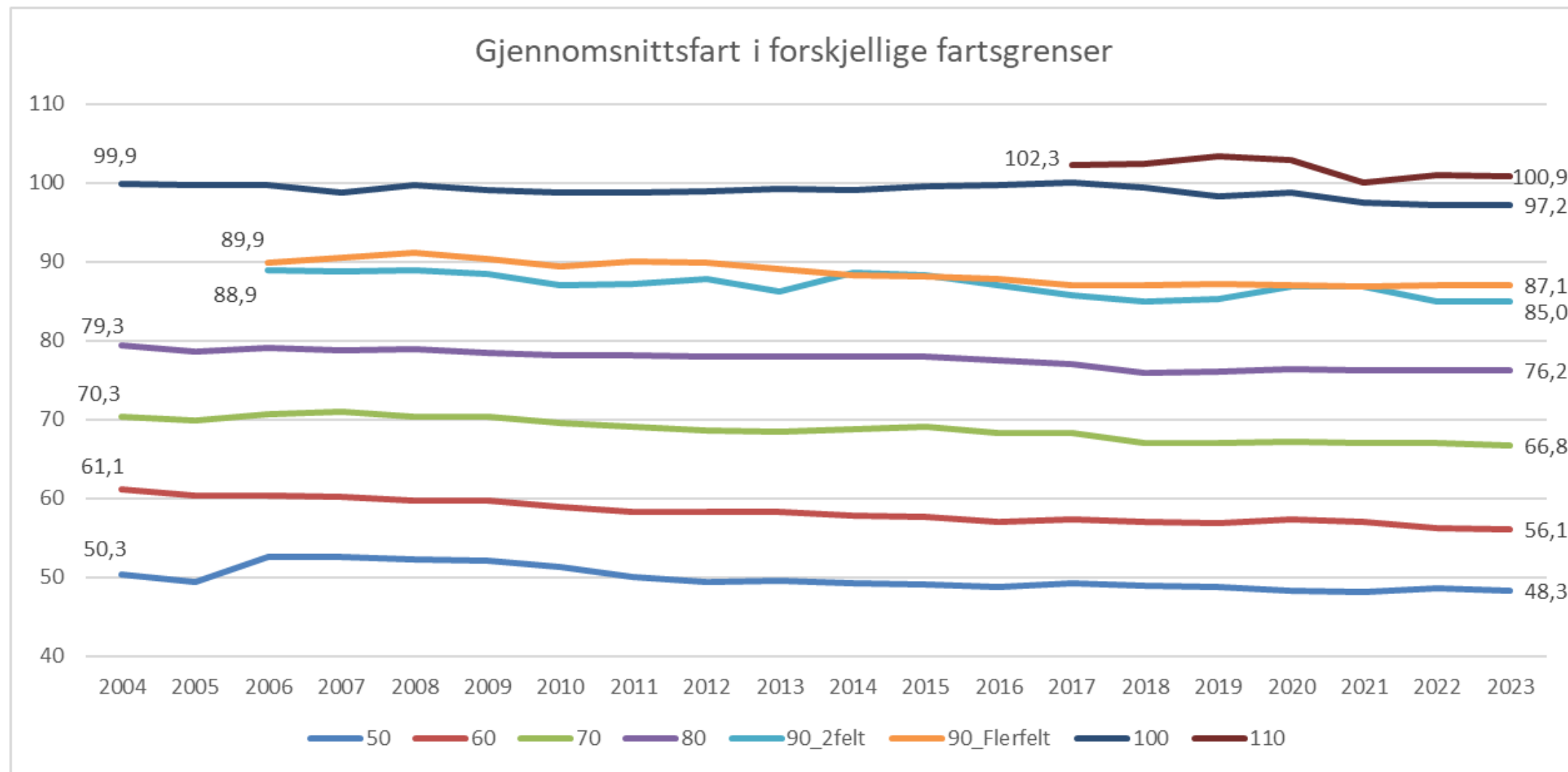
ATK

NTP 2025-2036: «**Regjeringen vil i planperioden legge til rette for å øke bruken av ATK, både punkt- og streknings-måling**»

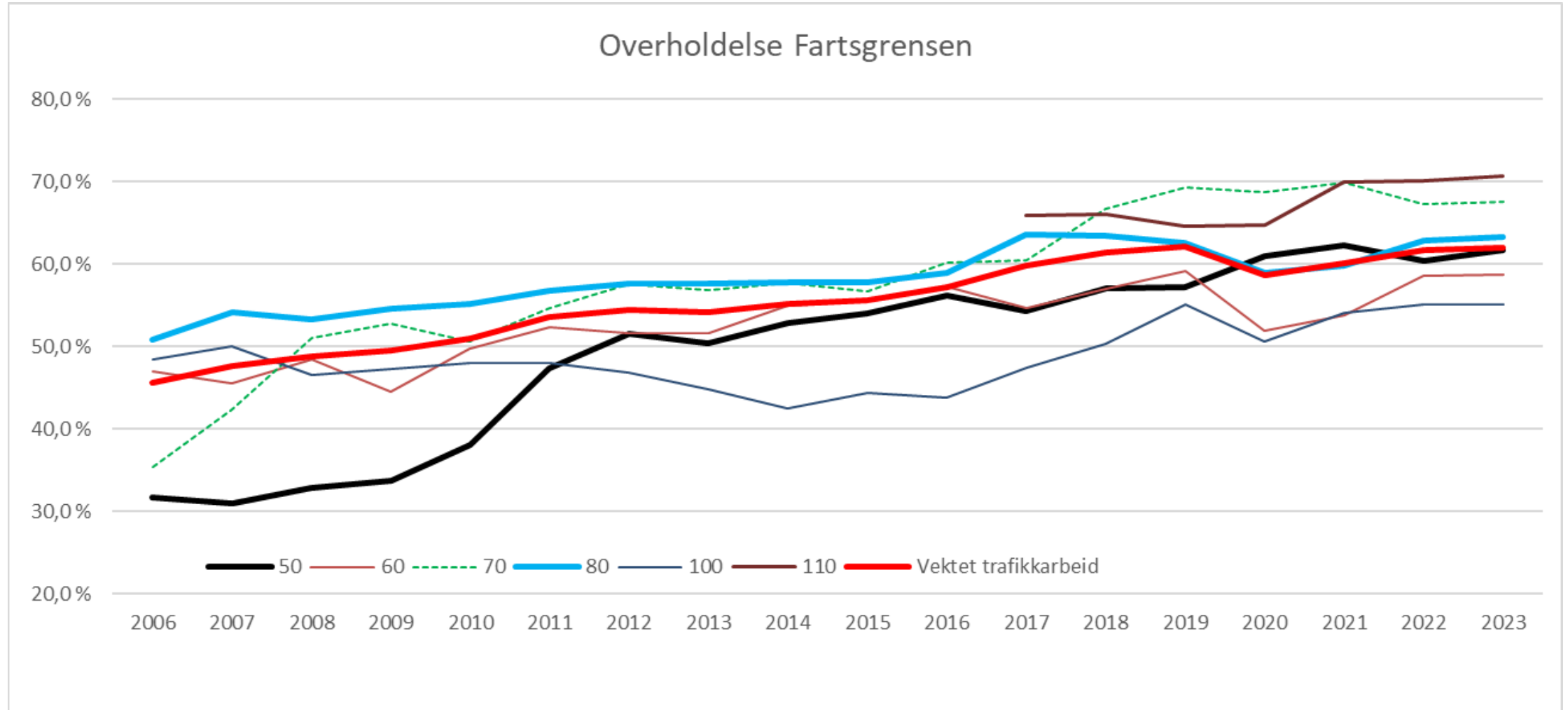
Streknings-ATK halverer antall drepte og hardt skadde
Punkt-ATK gir 25 % reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

TØI har beregnet at økt bruk av ATK gir god lønnsomhet

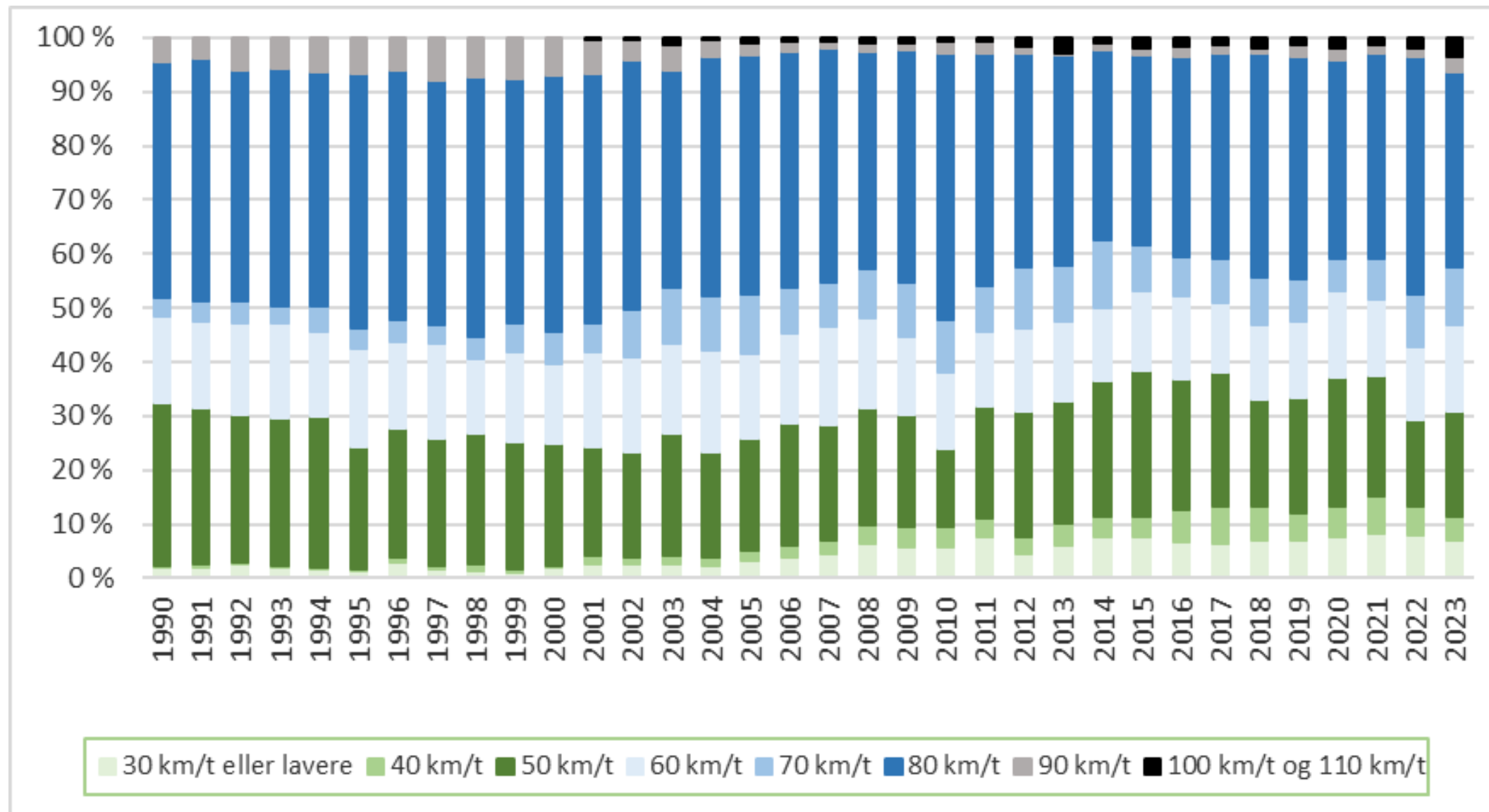
Gjennomsnittsfart 2004 – 2023



Overholdelse av fartsgrenser



Drepte og hardt skadde fordelt fartsgrense



Effekt av endring i fartsgrenser!

Tabell 25: Virkninger av fartsgrenser (prosent endring av antall skadde etter skadegrad).

Endring av fartsgrense	Endring av gjennom- snittsfart (km/t)	Ulykkestype	Prosent endring av drepte, skadde, ulykker			
			Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Personskade- ulykker
Fra 100 til 110 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 90 til 100 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 90 til 80 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 80 til 90 km/t	+2,2	Alle ulykker	+19	+14	+9	+10
Fra 80 til 70 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 80 til 60 km/t	-5,8	Alle ulykker	-37	-29	-21	-23
Fra 70 til 60 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 60 til 50 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 50 til 40 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13
Fra 50 til 30 km/t	-5,8	Alle ulykker	-37	-29	-21	-23
Fra 40 til 30 km/t	-3,2	Alle ulykker	-23	-17	-12	-13

Fartsgrensepolitikk!

- Optimal fartsgrense
- Nullvisjonsfartsgrense
- Et forståelige fartsgrensesystem

Nullvisjonsfartsgrense (TØI rapport 1589/2017)

- det vil si fartsgrenser som bygger på kunnskap om grenser for den biomekaniske påkjenning mennesker kan utsettes for uten å bli drept eller få varige skader.
- Nullvisjonsfartsgrenser innebærer at dagens fartsgrense på 50 km/t settes ned til 40 km/t; 60 km/t settes ned til 50 km/t og 80 km/t på veier uten midtrekkverk settes ned til 70 km/t. Øvrige fartsgrenser beholdes uendret. På veier med fartsgrense 80 km/t og midtrekkverk er det ikke uforenlig med Nullvisjonen å ha en høyere fartsgrense, for eksempel 90 km/t.
- Beregninger viser at innføring av Nullvisjonsfartsgrenser kan redusere årlig antall drepte med mellom 20 og 38, avhengig av hvor godt de nye fartsgrensene overholdes. Årlig antall hardt skadde kan reduseres med mellom 69 og 134. Nullvisjonsfartsgrenser vil derfor gi en klar forbedring av trafikksikkerheten.

Optimal fartsgrenseTØI rapport 1589/2017

- det vil si fartsgrenser som minimerer de samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikken. Samfunnsøkonomiske kostnader består av tidskostnader, ulykkeskostnader, kjøretøys driftskostnader og kostnader ved støy og forurensning (medregnet global oppvarming).
- Optimale fartsgrenser sammenfaller med dagens fartsgrenser på 80 og 100 km/t. For alle andre fartsgrenser er optimale fartsgrenser høyere enn dagens fartsgrenser
- Optimale fartsgrenser er ikke i noe tilfelle lavere enn 60 km/t, selv på veger der fartsgrensen i dag er 30 km/t.
- Innføring av optimale fartsgrenser vil derfor føre til en betydelig økning i antall drepte og skadde i trafikken og er uforenlig med målet om fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde, senest fastsatt i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029.

Et forstålig fartsgrensesystem (TØI rapport 1589/2017)

- Tanken er at alle fartsgrenser ses i sammenheng med hverandre og at fartsgrensene er fastsatt slik at trafikantene forstår og godtar hvorfor noen veger har en høyere eller lavere fartsgrense enn andre.
 - Individer har forskjellige preferanser!
- En mulig framgangsmåte for å skape forståelse for endringer i fartsgrenser, er at disse gjøres i form av pakkeløsninger der noen veger får lavere fartsgrense og andre høyere. Dette gir en god anledning til å begrunne hvorfor fartsgrensene varierer og kan øke forståelsen for nedsettelse av fartsgrenser på noen veger, siden man samtidig øker fartsgrensene på andre veger.
- Denne tanken har trolig vært et premiss for de omfattende endringer av fartsgrenser som ble gjort i Sverige i 2008 og 2009. I alt fikk nær 20.500 kilometer veg ny fartsgrense. Fartsgrensen ble satt ned på 17.819 kilometer veg og økt på 2.667 kilometer veg.

Fartsgrensekriteriene, siste års historie

- Stor revisjon i 2018 som samlet tidligere rundskriv
- Fra 2023 er fartsgrensekriteriene en del av vegnormal N300 Trafikkskilt:

KRAV 4.5.29—1 **SKAL**

GJELDENE FRA 01.06.2023

Fartsgrensekriteriene skal legges til grunn for fastsetting av alle særskilte fartsgrenser på riksveger, fylkesveger og på private veger som skiltes med offentlige trafikkskilt.

MERKNAD

Det anbefales at fartsgrensekriteriene legges til grunn for fastsetting av fartsgrenser på kommunale veger.



50 km/t

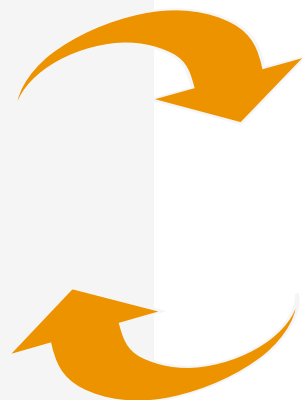
- Utgangspunktet innenfor tettbygd strøk så lenge ikke annet er skiltet
- Også utgangspunktet for vurdering av fartsgrensen på en strekning eller område

30 km/t

- Skal benyttes ved skoler som tilsier mye kryssing
- Skal brukes for atkomstveger, samleveger og hovedveger 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 atkomstveger, samleveger og hovedveger 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?

Ny kunnskap:

- TØI-rapport
30 km/t i europeiske byer
- SINTEF-rapport
Fartsgrense i norske tettsteder
- **Helt fersk TØI-rapport om innføring av 30 km/t i store soner og hele byer 😊**

Vise handlingsrommet:

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

Effekter:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljøforhold
 - Støy
 - Lokal forurensing
- Mer attraktivt å gå og sykle
- **LEVERE PÅ NULLVISJONEN!**

Kriterier for fastsetting av særskilte fartsgrenser

Vegdirektoratet har fastsatt kriterier for bruk av særskilte fartsgrenser [kapittel 11](#).

KRAV 4.5.29—1 **SKAL**

GJELDENDE FRA 01.06.2023

Fartsgrensekriteriene skal legges til grunn for fastsetting av alle særskilte fartsgrenser på riksveger, fylkesveger og på private veger som skiltes med offentlige trafikkskilt.

MERKNAD

Det anbefales at fartsgrensekriteriene legges til grunn for fastsetting av fartsgrenser på kommunale veger.

Mulige ulemper

► Lengre kjøretid

- også for busser
- Hvor reell er ulempen?

► Manglende respekt

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

► Må suppleres med fysiske tiltak (?)

- Motvirker behov for overvåking
- Humper er ulempe for:
 - Kollektivtrafikk
 - Utrykningskjøretøy
 - Tunge kjøretøy
- Gir ny rapport oss nyttig kunnskap om dette?

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

Andre regelverkstiltak for fart i by

- Trafikkovervåkning i tettbygde strøk med ny teknologi.
 - Samarbeidsprosjekt med Oslo kommune
 - Fører- vs eieransvar, juridiske utfordringer
 - Sikter oss inn på mulig pilotering i 2026
- Mulig fartsgrense 20 km/t
 - Har avslått søknad i Oslo.
Lite egnet strekning
 - Har innvilget søknad i Trondheim.
På vilkår
- Mulig endring av vegtrafikkloven § 6

Eventuell endring i vegtrafikkloven

- Forventer nyttig innsikt fra gjennomgang av fartsgrensekriteriene
- Vi ønsker å se virkningen av endrede fartsgrensekriterier, 30-sone i Kristiansand og prøveprosjekt i Vestland før endring av vegtrafikkloven § 6 utredes.
- Vi holder oss orientert, og deltar på faglige arenaer
- Rapport fra TØI gir svært nyttige innspill.

§ 6. Fartsregler.

Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes

Departementet kan som forsøksordning sette lavere generelle fartsgrenser enn hva som er bestemt i andre ledd for bestemte områder og/eller for bestemte tider.

Departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for område utenfor veg, eller på veg stengt for alminnelig ferdsel.

Departementet kan som forsøksordning sette lavere generelle fartsgrenser enn hva som er bestemt i andre ledd for bestemte områder og/eller for bestemte tider.



Krav



Mulighet



Krav

30

40

50

KRAV 11.3—1 **SKAL**

Fartsgrense 30 km/t skal brukes der det ikke er fartsdempende tiltak i krysningspunkt, eller langsgående anlegg for myke trafikanter.

KRAV 11.3—2 **SKAL**

Fartsgrense 50 km/t skal bare brukes der alle kriterier i [tabell 11.3.3—1](#) er tilstede.

Oppfølging!

- Det viktigste er ikke kriteriene, men bruken!

Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene innenfor tettbygd strøk.

HØRINGSUTKAST

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei



Neste skritt, fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk!

- Ønske om 70 som utgangspunkt

Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygd strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvarer med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene.





Statens vegvesen