



Statens vegvesen

# Fartsgrense i by

Orienteringssak  
Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

Arne Meland, Myndighet og regelverk, 25.03.2025



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen

# 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

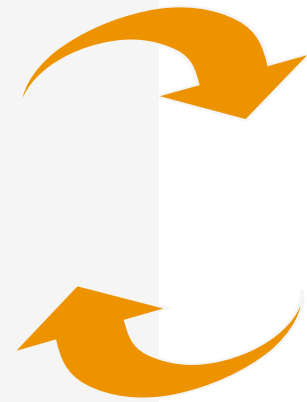
- Utgangspunktet innenfor tettbygd strøk så lenge ikke annet er skiltet
- Også utgangspunktet for vurdering av fartsgrensen på en strekning eller område

# 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

# 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

## Vise handlingsrommet:

- ▶ Innspill fra kommunene i Byvekstavnaleområdene
- ▶ 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!**

# 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

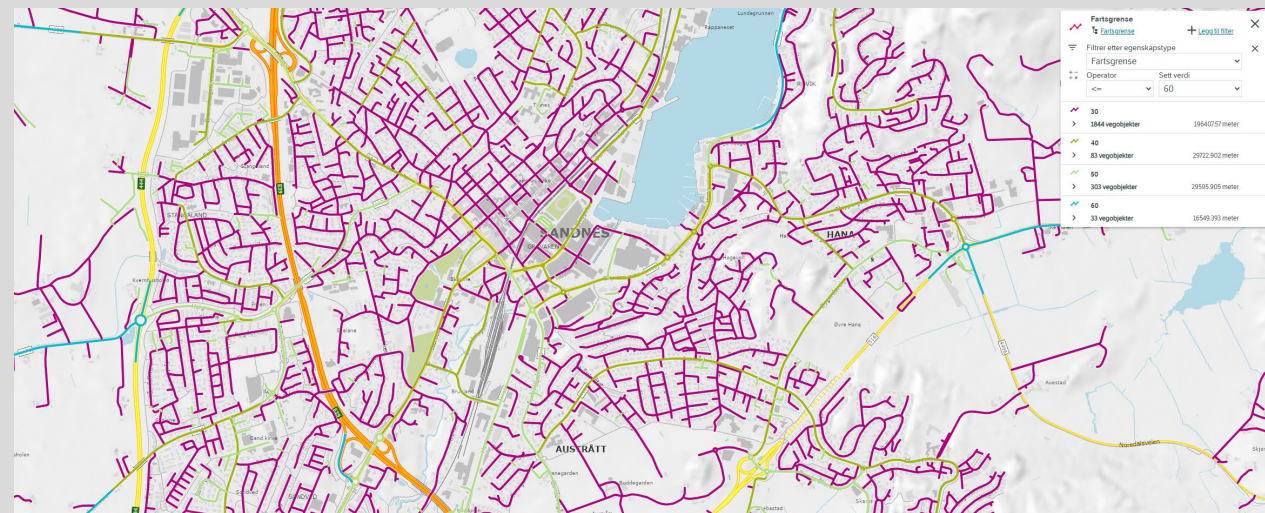
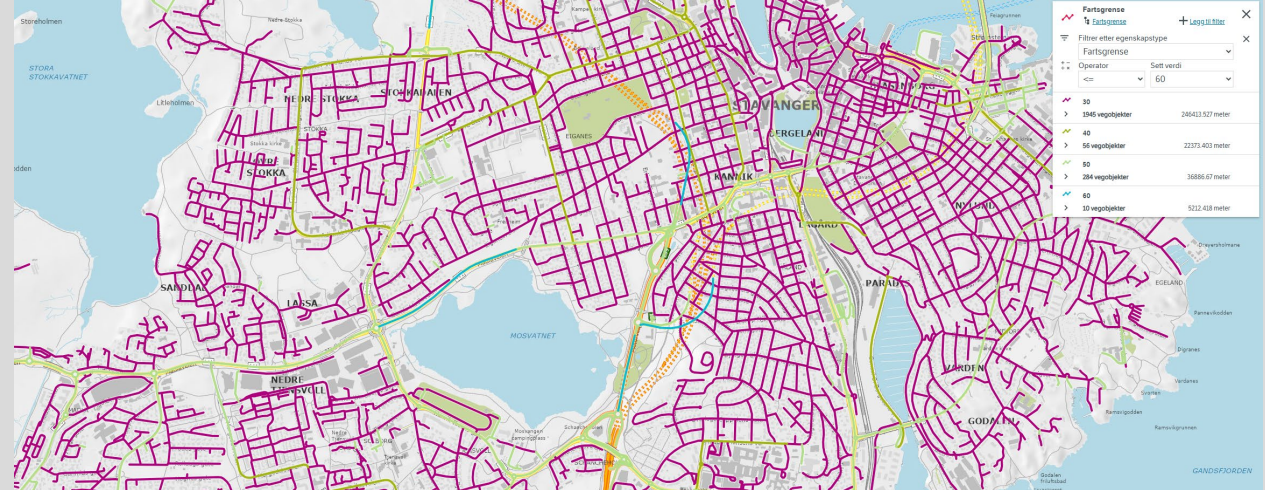
## ► Må suppleres med fysiske tiltak

- Motvirker behov for overvåking
- Humper er ulempe for:
  - Kollektivtrafikk
  - Utrykningskjøretøy
  - Tunge kjøretøy

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



Dagens situasjon i store byer

# Prosess for endring av fartsgrensekriteriene

- Innspill fra flere instanser
- Innsiktsmøte med kommuner og fylker med byvekstavtale
- Møte med ToS med hensikt å forbedre bruken av dagens kriterier
- Utarbeide forslag til nye krav i N300 for å snu prinsippet om utgangspunkt
- Sende revidert N300 på høring
- Ev. revidere basert på innspill
- Avklaring med Samferdselsdepartementet før implementering.
  
- Implementere endringen



- August
- Starten av januar
- Januar-april
- Juni-oktober
- Oktober-desember
- Desember
  
- Januar



# Andre regelverkstiltak for fart i by

- ▶ Trafikkovervåking 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