

FARTSGRENSEKRITERIER FOR 30-60 OG 80-110 KM/T

FARTSGRENSEKRITERIER FOR 30–60 OG 80–110 KM/T	1
1.1 Nullvisjonen	2
1.2 Et nytt fartsgrensesystem	2
1.4 Fartsgrensekriterier for nye og eksisterende veger	3
1.5 Vedtaksmyndighet	3
2. Fartsgrensene 30–40–50 km/t	5
2.1 Innledning	5
2.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 30–40–50 km/t	6
2.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 30 km/t	9
2.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 50 km/t	10
3. Fartsgrensene 60–(70)–80 km/t	11
3.1 Innledning	11
3.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 60 km/t	11
3.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t	15
3.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 80 km/t	18
4. Fartsgrensene 90–100–110 km/t	19
4.1 Innledning	19
4.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 90 km/t	20
4.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 110 km/t	22
Vedlegg 1: Beregningsmodell for vurdering av fartsgrense 60 km/t	24
Begrensinger	24
Bruk av modellen	24
Vedlegg 2: Modell for tunneler med redusert standard	26

1.1 Nullvisjonen

Nullvisjonen er et bærende prinsipp for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge, og ligger også til grunn for fastsettelse av fartsgrenser. I følge nullvisjonen har vegeier et ansvar for å tilrettelegge for ønsket atferd og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandlinger.

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontrafikk i de ni største byene i Norge skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), jf. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Fartsgrensekriteriene skal bidra til at nullvekstmålet oppnås på en trafiksikker måte.

1.2 Et nytt fartsgrensesystem

En skisse til nytt fartsgrensesystemet ble behandlet og godkjent i Statens vegvesens etatsledermøte i 2015. Det nye fartsgrensesystemet er basert på fire grunnpilare; **menneskets tåleevne, vegens geometri, trafikantenes forståelse og miljø**. Fartsgrensene skal sikre en god balanse mellom trafiksikkerheten, framkommelighetsmålene og de fire pilarene.

Vegnettet deles inn i tre hovedgrupper basert på vegens funksjon.

- 1) Veger med tilgjengelighetsfunksjon (atkomstveger): 30-40-50 km/t
- 2) Veger med blandet funksjon (atkomst- og transportveger): 60-70-80 km/t
- 3) Veger med framkommelighetsfunksjon (transportveger): 90-100-110 km/t.

Fartsgrenseriteriene er bygget opp rundt denne tredelingen.

1.3 Vegtrafikklovens bestemmelser

Fartsgrensekriteriene er basert på bestemmelsene i vegtrafikklovens § 3 om aktsomhet og § 6 om fartsregler. Aktsomhetskravet gjelder uansett fartsgrense.

§ 3 Grunnregler for trafikk

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.»

§ 6 Fartsregler

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted-, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke oppstår fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret.

«Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t. Departementet kan delegerer til Statens vegvesen, politiet eller kommunen å avgjøre om et område skal regnes som tettbygd strøk etter denne lov, og kan fastsette grensene for det tettbygde strøk.

I trafikkregler gitt i medhold av § 4 og skiltregler gitt i medhold av § 5 kan det fastsettes nærmere bestemmelser om lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid også av hensyn til miljøet.

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 til bestemte tider.»

I praksis betyr dette at dersom det ikke er fattet vedtak om en særskilt fartsgrense, har alle vegstrekninger utenfor tettbygd strøk fartsgrense 80 km/t, og alle vegstrekninger innenfor tettbygd strøk fartsgrense 50 km/t.

1.4 Fartsgrensekriterier for nye og eksisterende veger

Krav til fartsgrenser ved bygging av ny veg er gitt i Vegdirektoratets N100 Veg- og gateutforming. Når en veg er planlagt og bygd etter en besluttet dimensjoneringsklasse, så beholdes den tilhørende fartsgrensen ved overlevering til driftsorganisasjonen og videre framover.

Kriteriene for fartsgrensene 90 - 110 km/t på eksisterende veger bygger på kravene i N100. De eksisterende vegene er bygget etter forskjellige normalbestemmelser og med ulike krav som utgangspunkt. På visse områder, hovedsakelig når det gjelder geometri, er derfor kravene til eksisterende veger noe annerledes enn kravene til nye veger.

1.5 Vedtaksmyndighet

Vedtaksmyndighet for fartsgrenser følger av skiltforskriften § 26, punkt 1:

«1. For bestemt vegstrekning kan Vegdirektoratet treffe vedtak om høyere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd.

For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av Statens vegvesen og for kommunal veg av kommunen. Dersom en sone også omfatter annen veg enn kommunal veg, treffes vedtaket av Statens vegvesen.

Før vedtak treffes etter første eller annet ledd, skal politiet få uttale seg. Før Statens vegvesen treffer vedtak etter annet ledd, skal også fylkeskommunen og kommunen få uttale seg.»

Søknad om fartsgrensene 90-100-110 km/t sendes til Vegdirektoratet. I søknaden må det dokumenteres at de punktene som er satt som krav i kriteriene er oppfylt. Høringssvar fra politiet vedlegges.

Det er Statens vegvesen som fatter vedtak om hva som skal anses som tettbygde strøk jf. skiltforskriftens § 26 pkt 2.

«Statens vegvesen kan treffe vedtak om et område skal anses som tettbygd strøk etter vegtrafikkloven § 6 annet ledd og fastsette grensen for det tettbygde strøket. Før Statens vegvesen treffer slikt vedtak, skal politiet og kommunen få uttale seg. Omfatter området bare kommunale veger, treffes slikt vedtak av kommunen etter at Statens vegvesen og politiet har fått uttale seg.»

Statistisk sentralbyrås (SSB) offisielle definisjonen for tettbygde strøk er:

«En husansamling der det bor minst 200 personer og avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 m. Det er tillatt med avvik når det mellom husene er områder som ikke skal bebygges,

som parker, idrettsanlegg, industri eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen.»

2. Fartsgrensene 30-40-50 km/t

2.1 Innledning

Trafikanter utenfor tettbygd strøk velger i hovedsak fartsnivå ut fra vegens fartsgrense, linjeføring og bredde. I tettbygde strøk er det først og fremst hensyn til andre trafikantgrupper og bebyggelse langs vegen som må tas hensyn til. Kriterier basert på ÅDT og vegens utforming blir derfor i mindre grad aktuelt her. Fartsgrenser i tettbygde strøk må som oftest baseres på vegens funksjon og bruken av området. Det betyr at fartsgrensene må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, miljøforhold og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs vegene. Dette vil også fremme nullvekstmålet.

For trafikantene i tettbygde strøk vil fartsgrensene kunne gjøres godt forståelig for trafikantene dersom de brukes riktig. Det vil si at de viser ønsket og forsvarlig fartsnivå sett i sammenheng med bebyggelse, aktivitet og arealbruk for øvrig langs vegen.

Veger og gater i tettbygd strøk kan fort få et høyere fartsnivå enn ønsket. Da bør utformingstiltak og eller overvåking gjennomføres. Det er ikke krav om fysiske tiltak for å innføre fartsgrense lavere enn 50 km/t, men det er viktig å følge opp fartsnivået etter at lavere fartsgrense er innført (se håndbok V128 Fartsdempende tiltak). Behov for slike tiltak avgjøres i beslutningsprosessen, og nødvendige tiltak iverksettes.

Fartsgrensene bør helst gjelde for så lange strekninger som mulig da hyppige endringer er vanskelig for trafikantene å få med seg. Punktskilting anbefales brukt der det kun er behov for nedsatt fart på kortere strekninger, for eksempel ved skoler.

2.1.1 Beskrivelse av veger og gater med tilgjengelighetsfunksjon

Dette er veger og gater med lokaltrafikk eller gjennomgangstrafikk. Trafikksikkerhet, fremkommelighet for gående, syklende, kollektivtrafikk og varelevering er prioritert.

Tåleevne

Fartsgrense 30 og 40 km/t er viktig i områder der mange går og sykler. Forskning¹ viser at de fleste gående og syklende vil overleve en kollisjon med et motorisert kjøretøy når fartsgrensen er 30 km/t. Kryssingspunkt som benyttes av mange bør sikres.

Vegens geometri

Kriteriene for fartsgrensene 30–50 km/t legger i liten grad vekt på vegens geometri. Vegens utforming med tanke på gang- og sykkelanlegg, fortau, sikre kryssingssteder og lignende er imidlertid viktig.

Trafikantenes forståelse

¹ Höskuldur R.G. Kröyer, Thomas Jonsson, András Várhelyi (2014): Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact

Trafikantene vil normalt forstå behovet for lavere fartsgrenser i boligområder og der det ferdes mange gående og/eller syklende. Det er likevel en utfordring med overholdelse av fartsgrensene, og fartsdempende tiltak vil ofte være nødvendig.

Miljø

I tettbygde strøk er det viktig å prioritere gode miljøforhold høyt. Dette gjelder spesielt reduksjon av støy i boligområder og andre områder der gående og syklende ferdes. Lokal forurensing fra motorisert trafikk påvirkes av blant annet fartsnivå, drivstoffstype, tungtrafikkandel og ÅDT. Lavere fartsnivå gir normalt mindre støy og mindre forurensing.

2.1.2 Bruk av fartsdempende tiltak

Måling av fartsnivå på vegger og gater med fartsgrense 30–50 km/t, viser at fartsgrensen ofte overskrides. Fartsmålinger kan foretas før fartsgrensen endres eller etter at ny fartsgrense er satt.

I håndbok V128 Fartsdempende tiltak er det beskrevet ved hvilket fartsnivå det er behov for fysiske fartsdempende tiltak. Her er det også beskrevet bruk og utforming av tiltak. Fysiske fartsdempende tiltak ved kryssingssteder er angitt i V127 Kryssingssteder for gående.

Kontroll av fartsnivå er en oppgave for politiet. Fartsvisningstavler kan være et alternativ der dette viser seg å ha tilstrekkelig virkning på fartsnivået. Det bør ikke være et alternativ til fysiske tiltak.

2.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 30-40-50 km/t

Anbefalte fartsgrenser i tettbygd strøk er vist i tre ulike tabeller under. Tabellene tar utgangspunkt i vegens/gatens formål, type område som den går gjennom, om det ligger særskilte anlegg langs vegen/gaten og hvilken type langsgående skille mellom biler og gående/syklende som er etablert.

Vegger og gater med sykkelfelt og med planskilt kryssing for gående/syklende må også vurderes særskilt. Det vises for øvrig til håndbok V127 Kryssingssteder for gående.

Ved kollektivknutepunkt/terminaler bør 40 km/t vurderes selv om vegen/gaten har egen gang- og sykkelveg.

Ved fartsgrenser over 50 km/t i tettbygd strøk, er bruken av disse beskrevet i kapittel 3. Fartsgrensene 60-70-80 km/t.

Om grad av aktivitet

- Kriteriene gjelder i utgangspunktet for veger og gater med **middels aktivitet**, og det er summen av en rekke forhold som er utslagsgivende for fartsgrensen.
- Ved særlig **lav eller høy** aktivitet, må fartsgrensen vurderes særskilt.
- Høy aktivitet er eksempelvis veger eller gater med forretninger på begge sider av strekningen, og mange gående som krysser.
- Lav aktivitet er eksempelvis mer spredtbygde områder der svært få gående og syklende krysser eller beveger seg langs vegen.
- På veger/gater med **mye gang- og sykkelaktivitet**, anbefales det å velge laveste anbefalte fartsgrense.

Om særskilte anlegg

- Anbefalingen gjelder anlegg der det er **stor aktivitet og behov for kryssing**.
- Bruk av lave fartsgrenser avhenger av **hvordan anlegget er plassert** i forhold til atkomst og aktivitet langs vegen, og behov for kryssing.

Tabell 1.1: Anbefalte kriterier for atkomstveger/gater

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg
Bebyggelse og arealbruk	Bolig -og/eller forretningsområde	30	30	40
	Sentrumsområde	30	30/40	50
	Industri- og næringsområde	40/50	50	50
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	30/40	40	50
	Skoler og eventuelt barnehager	30	30	30/40
	Parkanlegg/lekeplasser	30/40	40	40

Tabell 1.2: Anbefalte kriterier for samleveger/gater

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg
Bebyggelse og arealbruk	Bolig -og /eller forretningsområde	30	40	40/50
	Sentrumsområde	-	40/50	40/50
	Industri- og næringsområde	40/50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	40	40/50	50
	Skoler og eventuelt barnehager	30	30/40	30/40
	Parkanlegg/ lekeplasser	40/50	40/50	50

Tabell 1.3: Anbefalte kriterier for hovedveger i tettbygde strøk og byer

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg
Bebyggelse og arealbruk	Bolig -og /eller forretningsområde	30/40	40/50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Sentrumsområde	-	40/50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Industri- og næringsområde	40/50	Se kapittel 3	60/70/80 (Se kapittel 3)
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	30/40/50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Skoler og eventuelt barnehager	30/40	40	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Parkanlegg/ lekeplasser	50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)

2.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 30 km/t

Fartsgrense 30 km/t skal brukes på følgende strekninger i tettbygd strøk

1. Strekninger ved skoler

Strekninger som ligger ved skoler på en slik måte at et stort antall barn/unge må krysse vegen hver gang de skal til eller fra skolen.

2. Atkomstveger, samleveger og hovedveger

Se tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

2.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 40 km/t

Fartsgrense 40 km/t skal brukes på følgende strekninger i tettbygd strøk:

1. Atkomstveger, samleveger og hovedveger

Se tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

2. Hovednett for sykkel

Kortere strekninger som ikke er tilrettelagt for syklister, men som inngår som lenke i et vedtatt framtidig hovednett for sykkel. Det forutsettes en viss sykkelaktivitet på strekningen.

Fartsgrense 40 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

3. Strekninger som ligger ved skoler

Strekninger som ligger ved skoler på en slik måte at et stort antall barn/unge må krysse vegen hver gang de skal til eller fra skolen. Andre sikringstiltak bør være vurdert før fartsgrensen eventuelt settes ned.

2.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 50 km/t

50 km/t er generell fartsgrense på veger og gater innenfor tettbygd strøk der særskilt fartsgrense ikke er innført. Se også tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

Kriteriene åpner for noe bruk av fartsgrense 50 km/t utenfor tettbygd strøk i spesielle tilfeller:

Fartsgrense 50 km/t skal brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

1. Strekninger med gangfelt

Strekninger med gangfelt som ikke tilfredsstillt kravene til fart i V127 Kryssingssteder for gående. Dersom slike gangfelt ikke kan fjernes, sikres med signalanlegg eller gjøres om til planskilt kryssing, skal de ha fartsgrense 50 km/t.

Fartsgrense 50 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

2. Tilrettelegging for gående og syklende, tetthet av kryss og avkjørsler og tilbud/virksomhet som gir aktivitet langs veg (se vedlegg 1)

Strekninger der beregningsmodellen beskrevet i vedlegg 1 gir vesentlig flere poeng enn det som er anbefalt for 60 km/t. Disse tilfellene vil fremgå tekstlig i tilknytning til poengsummen for delen som omhandler kryss og avkjørsler.

3. Korte strekninger med særskilte behov

Korte strekninger definert som gårdstun eller strekninger med særskilt avvikende vegutforming/kurvatur. Det må gjøres en vurdering av behov, og strekningen bør være så kort som mulig. I helt spesielle tilfeller kan det også være behov for å bruke lavere fartsgrense enn 50 km/t avhengig av vegtype/funksjon.

3. Fartsgrensene 60-(70)-80 km/t

3.1 Innledning

Fartsgrensene bør helst benyttes på så lange strekninger som mulig. Punktstilting anbefales brukt der det kun er behov for nedsatt fart på kortere strekninger, for eksempel ved skoler.

3.1.1 Beskrivelse av vegger med blandet funksjon

Vegger med blandet funksjon er hovedsakelig vegger utenfor tettbygd strøk. Vegene har både lokal, regional og nasjonal trafikk av ulik karakter. De benyttes både til atkomst og transport.

Tåleevne

Vegger som får fartsgrense 60-80 km/t bør ha en utforming som i størst mulig grad gjør at man unngår ulykker og begrenser skadeomfanget dersom ulykken skjer.

Vegens geometri

For fartsgrensene 60-80 km/t forutsettes det at trafikantene avpasser farten etter vegens geometri og lokale steds- og værforhold, jf. aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Farlige svinger og andre krevende vegforhold skiltes eventuelt med fareskilt eller anbefalt fart.

Trafikantenes forståelse

Trafikantene skal være kjent med at 80 km/t er den generelle fartsgrensen utenfor tettbygd strøk. Bruken av fartsgrense 70 km/t på vegger med eksempelvis særlig høy ulykkesrisiko er ikke selvforklarende. Strekninger med 60 km/t bør som oftest være lette for trafikantene å kjenne igjen på grunn av bebyggelse, avkjørslar og lokal aktivitet. Likevel kan overholdelse av fartsgrensen være et problem.

Miljø

I eller nær tettbygde strøk vil ønske om reduserte miljøbelastninger være et argument for å redusere fartsgrensene. Med miljø menes forhold knyttet til forurensning, støy, verneverdige områder mv.

Det er en prioritert oppgave å redusere miljøbelastningen som trafikken skaper. Dette gjøres mest effektivt gjennom fysiske tiltak som støyskjerming, oppsamling av støv, overgang til elektrisk drevne kjøretøy etc. Siden de fleste av disse miljøbelastningene øker med fartsnivået, vil lavere fart kunne gi mindre utslipp og miljøbelastning. Vegtrafikkloven § 6 viser til at det kan «(...) fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder om lavere fartsgrense for bestemte grupper av motorvogner og lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid, også av hensyn til miljøet.»

3.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 60 km/t

3.2.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

3.2.2 Krav til eksisterende vegger

Fartsgrense 60 km/t brukes i hovedsak på vegger med mange avkjørslar, mye gang/sykkel-aktivitet langs vegen og randbebyggelse. Risikoreduserende tiltak og fysiske tiltak mot forurensning og støy bør alltid vurderes først.

Metodikk for vurdering av behov for 60 km/t er som følger:

Forutsetter at ønske/behov for bruk av særskilt fartsgrense 60 km/t foreligger

1. Først benyttes beregningsmodellen for å avklare om punkt 1–3 under på den aktuelle strekningen tilfredsstillende til bruk av særskilt fartsgrense.
2. Modellen gir så ett av fem resultat:
 - 60 km/t «Fartsgrensen er ikke aktuell etter vurderingene over»
 - Nedsetting av fartsgrensen til 60 km/t kan imidlertid være aktuelt iht. skjønnsmessige vurderinger knyttet til kriteriene i punkt 4–14 under
 - 60 km/t «*Fartsgrensen kan beholdes/benyttes etter en samlet vurdering*»
 - Korrekt fartsgrense på disse strekningene må vurderes ut fra lokal kunnskap om stedlige forhold.
 - 60 km/t «*Anbefalt fartsgrense*»
 - 60 km/t «*Anbefalt fartsgrense*» – **Vurder om tettbygd strøk**
 - Fremgår tekstlig ved poenggivningen til delen som omhandler avkjørsler og kryss
 - 60 km/t «Fartsgrensen bør ikke benyttes»
 - Aktiviteten langs vegen overgår i stor grad det som kan forventes langs denne typen strekninger.
3. Resultatet fra modellen må vurderes ut fra lokal kunnskap om stedlige forhold. Trafikantenes forståelse for fartsgrensene må også vektas i disse vurderingene.

Fartsgrense 60 km/t skal brukes på følgende vegstrekninger utenfor tettbygd strøk

1. Fysisk tilrettelegging for gående og syklende (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger med behov for redusert fart på grunn av mangelfull langsgående eller tverrgående tilrettelegging for gående og syklende. Før fartsgrensen reduseres bør sikring av kryssingspunkt være vurdert som alternativ.

2. Tetthet av kryss og avkjørsler (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger der vegens randsone har mange avkjørsler og kryss.

3. Tilbud og virksomhet langs veg (se veiledning i vedlegg 1)

Strekninger med behov for lav fart på grunn av tilbud og virksomhet langs vegen som gir aktivitet av gående og syklende.

Ved skoler kan variable fartsgrenser benyttes i stedet for permanent fartsgrense 60 km/t.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

4. Skoler

Strekninger der skoler ligger i nærheten av vegen, og medfører aktivitet uten at denne er stor nok til at kriteriene under 30 eller 40 km/t er oppfylt, eller strekningen oppfyller kravene under pkt 1. Dersom aktiviteten er begrenset til spesielle tider av døgnet bør det brukes variable fartsgrenser.

5. Kryss og kryssområder

Kryss som ikke tilfredsstillende gjeldende krav for høyere fartsgrenser til stoppsikt og/eller sikttrekanten. Mengde sidetrafikk bør vurderes. Det bør vurderes å gjøre fysiske endringer i utformingen før fartsgrensen eventuelt settes ned.

6. Tunneler (se vedlegg 2)

Eksisterende tunneler med redusert standard kan, i påvente av oppgradering, få redusert fartsgrense. Tunneler skal normalt ha samme fartsgrense som vegen for øvrig, men lavere fart kan skiltes dersom tunnelen har en særskilt utforming (vegbredde, kurvatur mm) eller tunnelen ikke er oppgradert i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften.

7. Lokal forurensning

Strekninger med behov for lavere fart på grunn av lokal forurensning over grenseverdier i gjeldende forskrift. Det vises spesielt til krav om grenseverdier for svevestøv i forurensningsforskriften kapittel 7.

8. Støy

Strekninger der det ligger bebyggelse med støyfølsomt bruksformål (boliger, skoler, sykehus mm), og som har støynivåer over grenseverdier i gjeldende regelverk jf. forurensningsforskriften § 5-4. Redusert fartsgrense skal kun brukes som et supplement til andre tiltak, som for eksempel fasadetiltak.

9. Trær beskyttet av naturmangfoldloven

Strekninger der mange trær langs vegen er beskyttet av naturmangfoldloven (kulturhistorisk landskap). Det forutsettes at trærnes plassering utgjør en fare ved utforkjøring, og at andre trafiksikkerhetstiltak enn nedskilting ikke er mulig å gjennomføre.

10. Historisk verneverdige veger

Strekninger definert som Historiske verneverdige veger, og der nedskilting er nødvendig for å bevare vegens kulturhistoriske verdi. Historiske veger er bygget for fartsgrense 60 km/t og lavere.

11. Kryssingspunkt for gående og syklende

Ved tilrettelagte kryssingspunkt som ikke oppfyller kravene til etablering av gangfelt jf. håndbok V127 Kryssingssteder for gående eller er inne på en strekning som oppfyller kravene under pkt 1. Før fartsgrensen reduseres bør en vurdere andre måter å sikre kryssingspunkt på.

12. Hyppig treningsaktivitet med sykkel eller rulleski

Strekninger som jevnlig brukes til (organisert) trening på sykkel, rulleski el.

13. Veg som er avlastet av ny veg, og således ikke lenger har hovedvegfunksjon

Bruk av fartsgrense 60 i slike tilfeller forutsetter innføring av tiltak som beskrevet i N302.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk:

14. Hovedveger gjennom tettbygd strøk

Viktige hovedveger gjennom tettbygde strøk der gående og syklende har alternative anlegg og der kollektivtrafikken har egne holdeplasser (innfartsveger, ringveger ol.). Slike strekninger regnes å ligge utenfor tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand.

3.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t

Krav til eksisterende veger

Fartsgrense 70 km/t brukes i hovedsak på veger med høy ulykkesrisiko. Risikoreduserende tiltak og fysiske tiltak mot forurensning og støy bør alltid vurderes før nedskilting.

Fartsgrense 70 km/t skal brukes på følgende strekninger:

1. Skadekostnader

Veger som i dag har fartsgrense 80 km/t og der det er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomt å skilte ned til 70 km/t. Tabellen under legges til grunn. Veger med høy ÅDT prioriteres.

ÅDT	0 - 1000	1001-2500	2501-4000	4000-6000
FSK/NSK *	1,15	1,3	1,4	1,5

* FSK – forventet skadekostnad, NSK – normal skadekostnad, beregningsmodell er utviklet.

2. ÅDT og tverrprofil

Veger som i dag har fartsgrense 80 km/t, ÅDT over 6000 og der det hverken er midtdeler/midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking.

Fartsgrense 70 km/t kan brukes på følgende strekninger:

3. Trafikksammensetning

Veger som har stor andel tunge kjøretøy.

4. Tilrettelegging for gående og syklende

Strekninger med behov for redusert fart på grunn av mangelfull langsgående eller tverrgående tilrettelegging for gående og syklende. Før fartsgrensen reduseres bør en sikring av kryssingspunkt være vurdert som alternativ.

5. Tetthet av kryss og avkjørsler

Strekninger der vegens randsone har mange avkjørsler og kryss.

6. Offentlig og privat virksomhet langs veggen

Strekninger med behov for redusert fart på grunn av forekomst av offentlig tilbud, offentlig virksomhet eller annen servicevirksomhet som gir stor aktivitet av gående og syklende.

7. Kryssområder

Kryssområder på vegger som i dag har fartsgrense 80 km/t eller høyere, ÅDT over 2000 og som har redusert standard eller fysisk kanalisering. Her bør også kryssende trafikk vurderes. Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming for definisjon av redusert standard.

8. Tunneler (se vedlegg 2)

Eksisterende tunneler med redusert standard kan i påvente av oppgradering få redusert fartsgrense. Tunneler skal normalt ha samme fartsgrense som veggen for øvrig, men lavere fart kan skiltes dersom utformingen av tunnelen skiller seg fra veggen i dagen og tunnelen ikke er oppgradert.

16

9. Lokal forurensning

Strekninger med behov for lavere fart på grunn av lokal forurensning over grenseverdier i gjeldende forskrift. Det vises spesielt til krav om grenseverdier for svevestøv i forurensningsforskriften kapittel 7.

10. Vilt

Strekninger med stor sannsynlighet for viltpåkørsler basert på en kvantitativ vurdering og samråd med lokale viltmyndigheter.

11. Trær og alleer

Strekninger som går gjennom alleer eller der mange trær langs veggen er beskyttet av naturmangfoldsloven. Det forutsetter at trærnes plassering utgjør en fare ved utforkjøring, og at andre trafikksikkerhetstiltak enn nedskilting ikke er mulig å gjennomføre

12. Historisk verneverdige vegger

Strekninger definert som Historiske verneverdige veger, og der nedskilting er nødvendig for å bevare vegens kulturhistoriske verdi.

13. Særskilte forhold knyttet til randbebyggelse, kurvatur og sideterreng

Veger med særskilte forhold knyttet til randbebyggelse, avvikende kurvatur og farlig sideterreng kan også skiltes med 70 km/t. Alternativt kan skilt med anbefalt fart, fareskilt, markeringsskilt eller andre tiltak benyttes (se vegnormal N300).

14. Tettbygde strøk

Hovedveger i tettbygde strøk som er svært godt skjermet, der gående og syklende er adskilt og kollektivtrafikk har holdeplasser adskilt fra hovedvegen.

Heving av fartsgrense

Det bør vurderes å gjeninnføre fartsgrense 80 km/t på vegstrekninger som tidligere er nedskiltet på grunn av høy ulykkesrisiko. Forutsetningen er at fysiske trafiksikkerhetstiltak er gjennomført og at ulykkesituasjonen er forbedret.

3.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 80 km/t

3.4.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

3.4.2 Krav til eksisterende veger

80 km/t er generell fartsgrense på veger utenfor tettbygd strøk der særskilt fartsgrense ikke er innført.

Fartsgrense 80 km/t brukes også på 2+1 veger/veger med midtrekkverk som ikke tilfredsstiller kravene til fartsgrense 90 km/t, jf. Kapittel 4.3.2.

Fartsgrense 80 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk:

Motorveg eller motortrafikkveg i byområder der tetthet av kryss, av- og påkjøringsramper eller miljøhensyn tilsier dette.

4. Fartsgrensene 90-100-110 km/t

4.1 Innledning

4.1.1 Beskrivelse av veger med framkommelighetsfunksjon

Dette er veger med høy utformingsstandard, og der gående og syklende har egne traseer (lokalt vegnett eller egne gang-og sykkelveger). Vegene brukes hovedsakelig til å bringe personer og gods over lengre strekninger, og utformingen gjør at det skjer relativt få alvorlige ulykker her.

Tåleevne

Veger som får fartsgrense 90-110 km/t skal ha en utforming som begrenser antall ulykker og skadeomfang. Det legges til grunn at trafikanter har begrenset fysisk tåleevne.

Vegens geometri

Vegenes tverrprofil, horisontal- og vertikalkurvatur mm skal være utformet på en slik måte at trafikantene sikkert kan kjøre i skiltet fartsgrense under gode vær- og føreforhold.

Trafikantenes forståelse

Det skal være god overenstemmelse mellom vegutforming og fartsgrense. En fartsgrense som er forståelig for trafikantene, vil i større grad vil bli overholdt enn en som ikke er det.

Miljø

En konsekvens av høyt fartsnivå, er at støy og forurensning i form av utslipp øker. Det er i fartsgrensekriteriene satt som utgangspunkt at disse vegene ligger utenfor tettbygde strøk. Enkeltboliger må skjermes for støybelastning.

4.2 Generelle bestemmelser for bruk av 90-110 km/t

4.2.1 Trafikksikkerhetsinspeksjoner

Når det søkes om endret fartsgrense, skal det ved hjelp av en trafikksikkerhetsinspeksjon være sjekket at kriteriene er oppfylt, jf. håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner og –inspeksjoner. Sideterrenget skal være vurdert som en del av inspeksjonen. Nødvendige oppgraderingstiltak skal være gjennomført før fartsgrensen kan økes. Det skal også være gjennomført en ulykkesanalyse for de siste 4 årene. I analysen bør det blant annet ses nærmere på vær- og føreforhold og ulykker i vegtunneler og ved tunnelportaler.

4.2.2 Risikovurderinger og ulykkesanalyser

For eksisterende veger som har en fartsgrense i konflikt med de nye kriteriene, bør det gjennomføres en risikovurdering og en ulykkesanalyse. Dersom denne viser lav risiko og få ulykker på strekningen, kan fartsgrensen beholdes. Risikovurderinger skal alltid gjennomføres for:

- Tunneler med stigning over 5 pst. eller lengde over 3 km. Det skal da spesielt ses på sikt, kjørefeltbredde, skulderbredde, utforming av havarinisjer og eventuelt andre påkjøringsfarlige elementer.
- Strekninger med høy andel tungtrafikk (over 20 %)

4.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 90 km/t

Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.3.2 Krav til eksisterende motortrafikkveger med 2 + 1 felt

1. Tverrprofil

Tverrprofilen skal være 12,5 m.

Vegen skal ha midtrekkverk.

Vegen skal ha forsterket kantlinje.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 400 m.

Stopsikten skal være minimum 150 m.

3. Kryssløsninger

For ÅDT $\geq 8\ 000$ skal kryss være planskilt og utformet i samsvar med bestemmelsene i N100.

For ÅDT 6 000 – 8 000 skal kryss være forkjøringsregulerte T-kryss eller planskilte kryss og utformet i samsvar med bestemmelsene i N100.

4. Belysning

Vegen skal være belyst.

5. Tunneler

Tunneler skal ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Ettløpstunneler som er lengre enn 500 m skal ikke ha høyere fartsgrense enn 80 km/t.

Tunnelprofilen skal være minimum 8,5 m.

6. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde - se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

7. Strekningslengde

Strekningen skal være minst 3 km lang.

4.3.3 Krav til eksisterende vegger med to felt og ÅDT under 4000

1. Tverrprofil

Tverrprofilen (asfaltert bredde) skal være minst 8 m.

Vegen skal ha forsterket midtoppmerking.

For vegger med $\text{ÅDT} < 1500$ kan det tillates tverrprofil (asfaltert bredde) ned til 7,5 meter etter nærmere vurdering.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 400 m.

Det bør tillates horisontalkurvatur under 400 meter etter nærmere vurdering.

Stoppsikten skal være 150 m.

3. Forbikjøring

Forbikjøringssikt på 550 m skal være oppfylt minst ett sted per 5 km veg i hver kjøreretning.

4. Avkjørsler

Vegene skal ha minimalt med avkjørsler

5. Løsninger for gående og syklende

Vegene skal ha egne traseer for gående og syklende. Ved lav ÅDT, kan noe gang- og sykkeltrafikk på vegene aksepteres.

6. Tunneler

Tunneler skal ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Dersom fartsgrense 90 km/t skal benyttes i ettløpstunneller lengre enn 500 m, skal tunnelprofilen være minimum 8,5 m.

7. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde - se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

8. Strekningslengde

Strekningen skal være minst 3 km lang.

4.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 100 km/t

4.4.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.4.2 Krav til eksisterende 4-felts motorveger

1. Tverrprofil

Kjørebanebredden skal være minst 7 m (feltbredde 3,5 m). Skulderbredden skal være minst 1,5 m. Vegen skal være sikret med rekkverk eller voll i midtdeleren. Se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 560 m

Stoppsikten skal være minst 200 m

3. Kryssløsninger

Kryss skal være planskilte.

Akselerasjonsfelt skal være minst 150 m og retardasjonsfelt minst 90 m

Tilpasningsstrekningene² skal være minst 90 m

Observasjonsstrekningene³ skal være minst 50 m

4. Belysning

Vegene skal være belyste.

5. Tunneler

Tunneler skal ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Tunnelprofilet skal være minimum 9,5 m.

6. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde - se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

7. Strekningslengde

Strekningen skal minst være 5 km lang.

4.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 110 km/t

4.5.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.5.2 Krav til eksisterende 4-felts motorveger

Fartsgrensevurderinger av eksisterende motorveger avhenger ikke bare av enkeltelementer, men av en helhetlig vurdering av alle parametre og vegens logiske forløp totalt sett.

² Tilpasningsstrekning: Den strekningen langs motorvegen som brukes for å bygge opp, evt. bygge ned, bredden på fartsendingsfeltet (ev lage skisser)

³ Observasjonsstrekning: Siste del av påkjøringsrampa, der man kan se til venstre og se om det kommer noen på motorvegen (ev lage skisser)

1. Tverrprofil

Kjørebanebredden skal minst være 7 m (feltbredde 3,5 m).
Skulderbredden skal minst være 2 m.

Vegen skal ha midtdeler med midtrekkverk.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal minimum være 700 m.
Stoppsikten skal minimum være minimum 220 m.

3. Kryssløsninger

Kryss skal bygges som planskilte kryss og utformes i samsvar bestemmelsene i N100.

Akselerasjonsfelt og retardasjonsfelt skal være minimum 150 m.
Tilpasningsstrekningene⁴ skal være minimum 100 m.
Observasjonsstrekningene⁵ skal være minimum 50 m.

4. Belysning

Vegene skal være belyste.

5. Tunneler

Tunneler skal ha fartsgrense som vegen for øvrig.
Tunnelprofilen skal være minimum 9,5 m.

7. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde - se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

8. Strekningslengde

Strekningen skal minst være 5 km lang.

⁴ Tilpasningsstrekning: Den strekningen langs motorvegen som brukes for å bygge opp, evt. bygge ned, bredden på fartsendingsfeltet (ev lage skisser)

⁵ Observasjonsstrekning: Siste del av påkjøringsrampa, der man kan se til venstre og se om det kommer noen på motorvegen (ev lage skisser)

Vedlegg 1:

Beregningsmodell for vurdering av fartsgrense 60 km/t

Statens vegvesen har utarbeidet en beregningsmodell for vurdering av fartsgrense 60 km/t. Modellen finner du her:

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/n300>

Modellen er basert på grunnprinsippene i «Beregningsark fartsgrense 60 km/t», som tidligere har vært benyttet som vurderingsgrunnlag for fartsgrense 60 km/t. Der det gamle beregningsarket la mest vekt på tetthet mellom kryss og avkjørsler, tar den nye modellen også hensyn til tilbud og virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende langs veggen og ved kryssing av veg.

Modellen er i prinsippet utviklet for å beregne behov for nedskilting til 60 km/t. Der modellen gir svært høye poengsummer, anbefales imidlertid bruk av fartsgrense 50 km/t. Dette vil også framgå i beregningsmodellen, i delen om kryss og avkjørsler.

Når det er tvil om riktig fartsgrense, eller dersom kravene i beregningene nesten er tilfredsstillende, bør det vektlegges i favør av 60 km/t dersom det er et paralleltgående hovedvegnett med høyere fartsgrense på strekningen.

Begrensinger

- Modellen anbefales bare benyttet på eksisterende veg. Nye vegstrekninger bygges etter krav i N100 Veg- og gateutforming.
- På veger som utbygges/utbedres etter redusert standard brukes kriteriene med varsomhet.

Bruk av modellen

- Modellen skal benyttes på strekninger der det er behov for en vurdering:
 - Som oppfølging etter gjennomført TS-inspeksjon eller liknende.
 - I forbindelse med en områdevis trafiksikkerhetsutredning.
 - Etter innspill fra privatpersoner, institusjoner eller kommuner.
- Modellen forutsetter at det er et reelt ønske/behov for endring av fartsgrense på en strekning. Det anbefales ikke å bruke modellen ukritisk på hele vegnettet i større områder.
- Strekningen som vurderes bør være mellom 1 og 3 km. Lengre strekninger kan deles opp i flere delstrekninger.
- Antall poeng summeres sammen og resultatet gir en anbefalt fartsgrense for strekningen.
- Resultatet fra modellen må alltid vurderes opp mot faglig skjønn før det iverksettes.

Om fysisk tilrettelegging for gående og syklende

- Tverrgående tilrettelegging for gående og syklende
 - Poeng for «ingen tilrettelegging» forutsetter at det er et reelt behov for å krysse på strekningen.
 - For krav til tilrettelagt kryssing, vises det til håndbok 127 Kryssingssteder for gående.
 - Poeng for «tilrettelagt kryssing» eller «planskilt» forutsetter at tilbudet blir brukt av trafikantene.

Om tetthet av kryss og avkjørsler

- Å skille riktig mellom avkjørsel og kryss kan ofte være vanskelig. I disse kriteriene er geometrisk utforming og den daglige bruken lagt til grunn, og dette stemmer ikke nødvendigvis med den juridiske definisjonen av kryss jf. trafikkreglene §7 og vikepliktsbestemmelsene. En liten sideveg med dårlig geometrisk kryssutforming bør i denne sammenheng regnes som en avkjørsel. Spesielt gjelder dette der sidevegen ikke dekker beboernes daglige behov som f.eks. postombæring og søppelhenting.

Om tilbud og virksomhet som gir aktivitet langs veg

- Her må det vurderes om tilbudet/virksomheten faktisk genererer mer aktivitet av gående og syklende langs vegen, og hvilket tilbud disse trafikantgruppene har både langsgående og tverrgående.
 - Der det ikke fins langsgående tilbud til gående og syklende skal poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er nødvendig å krysse vegen for å komme til/fra gang og sykkeltilbud bør poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er godt skjermet gang- og sykkeltilbud (gang/syssel-veg eller sykkelveg med fortau) på samme side av vegen som virksomhet/aktivitet ligger, bør ikke aktiviteten telles med. Unntak gjøres for barneskoler.
- Avstand fra tilbud/virksomhet til vegen må også vurderes. Tilbud/virksomhet som ligger godt skjermet og et stykke unna vegen (ca. 100 m eller mer), kan ev. utelates.
- Med «større utfartssted/turområde» menes steder med mange tilreisende, og dermed en betydelig økning av gående og syklende langs vegen.

Vedlegg 2:

Modell for tunneler med redusert standard

Normalt skal vegtunneler ha samme fartsgrense som vegen for øvrig. I noen tilfeller der eksisterende tunneler har særlig lav utformingsstandard, eller det er geometriske forhold inne i tunnelen som trafikantene ikke kan forvente, kan det være aktuelt å skilte ned fartsgrensen. Det kan også i noen tilfeller være aktuelt å vurdere en lavere fartsgrense i de tilfeller der planlagt oppgradering ligger litt frem i tid. De geometriske forhold som kan gjøre det aktuelt å innføre en særskilt fartsgrense på 70 eller 60 km/t er følgende:

- Redusert kjørebanebredde
- Redusert fri høyde
- Krappe kurver
- Stigningsgrad over 5 pst.
- Redusert vegbelysning
- ÅDT og andel tungtrafikk
- Gående og syklende i tunnelen

Tunneler har normalt lavere ulykkesfrekvens og skadekostnad enn veg i dagen. Derimot er konsekvensene ofte høyere enn for veg i dagen. Dette gjelder særlig ved brann, men også ved trafikkulykker. Dersom det er registrert et ulykkesproblem i tunnelen, vil det være riktig å benytte kriterier for fastsettelse av fartsgrense 70 km/t.

Metoden er basert på en poengsetting og summering av poeng. Dersom et enkeltelement har vesentlig lavere verdi enn angitt kan dette alene være grunnlag for lavere fartsgrense.

Modellen bør ikke brukes på tunneler kortere enn 500 m, jf tunnelsikkerhetsforskriften.

Modellen finner du her <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/n300>