

Vedlegg til NA-RUNDSKRIV 05/17

**Kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder**  
Kriterier med kommentarer

Fastsatt av Vegdirektoratet 19.09.2005

# 1. Grunnlag for fartsgrensesystemet

I dette rundskrivet presenteres kriterier for fastsetting av fartsgrenser i byer og tettsteder.

Vegtrafikklovens § 3, Grunnregler for trafikk, sier følgende:

*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke oppstår 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 veien.*

§ 6 Fartsregler sier bl. a. følgende:

*Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.*

*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.*

Dette er grunnlaget for fartsgrensekriteriene. Det forutsettes at trafikantene kjenner lovbestemmelsene, og vet at hvis det ikke er skiltet særskilt fartsgrense (30, 40, 60, 70, 90 eller 100 km/t), så gjelder de generelle fartsgrensene, som er 50 km/t innenfor tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk.

Til grunn for kriteriene i byer og tettsteder ligger følgende:

<b>Fartsgrense</b>	<b>Bruksområde</b>
30 km/t	Brukes i første rekke på adkomstveger i boligområder og sentrumsområder, men kan også unntaksvis brukes på hoved- og samleveger i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering i forhold til motorisert trafikk.
40 km/t	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder.
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.
60 km/t	Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.

Byer og tettsteder varierer meget i størrelse og struktur. Begrepene dekker alt fra storbyer som Oslo, Bergen og Trondheim og ned til de minste tettsteder. Statistisk sentralbyrå definerer tettsteder til steder med mer enn 200 beboere der avstanden mellom husene er mindre enn 50 meter. I trafikksammenheng opererer en ofte med mindre konsentrasjoner, det vil si at fartsgrensen er satt ned til 50 km/t før man kommer opp i 200 personer, eller at avstanden mellom en del hus kan være mer enn 50 m.

Det er skiltmyndigheten for fartsgrenser som i utgangspunktet avgjør hva som skal regnes som tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand. Spørsmålet har i en del tilfeller vært avgjort av rettsapparatet.

Dersom det skal fastsettes fartsgrense på 60 km/t i byer og tettsteder, skal dette vedtas av Vegdirektoratet i henhold til bestemmelsene i vegtrafikkloven.

En del hovedveger innenfor byer og tettsteder er svært godt skjermet. Disse regnes å ligge utenfor tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand og omfattes derfor ikke av kriteriene. Fartsgrense for slike veger må vurderes særskilt.

Fartsgrensekriteriene gjelder i utgangspunktet for vegstrekninger med en viss lengde. Det er et mål å unngå for mye veksling i fartsgrensene. Likevel kan det være aktuelt å sette ned fartsgrensen i konsentrerte punkt der det krysser mange fotgjengere, særlig når slike punkt inngår i barns skoleveg.

Når fartsgrensekriteriene skal tas i bruk i by- og tettstedsområder, anbefales det gjennomført en samlet fartsgrenseplanlegging der hele vegnettet inndeles i de ulike vegkategorier og fartsgrensene fastsettes på grunnlag av dette. I denne sammenheng bør det også vurderes tiltak for å bedre standarden på veger og gater som blir definert som hoved- og samleveger.

Bakerst i kriteriene er det kommentarer i kapittel 8. Der hvor det i teksten henvises til bestemte kommentarer, er dette gjort med det aktuelle punktnummer i parentes.

## 2. Kriterier for hovedveger

Anbefalte fartsgrenser på hovedveger er vist i tabellen nedenfor (se kommentarer, pkt. 8.1 til 8.3).

Områdetype (tetthet)	Bebyggelse (arealbruk) (8.1)	Aktivitet (spesielt gående og syklende) (8.2)	Separering (8.3)	Anbefalt fartsgrense km/t
<b>Veger</b> (Hovedsakelig områder med middels tett bebyggelse)	Boliger/sentrums-områder	Stor	God Dårlig	40/50 30/40
		Middels	God Dårlig	50 40
		Liten	God Dårlig	60 40/50
	Industri- og nærings-områder	Stor	God Dårlig	50 40
		Middels	God Dårlig	60 50
		Liten	God Dårlig	60 50/60
<b>Gater</b> (Hovedsakelig områder med tett bebyggelse)	Boliger/sentrums-områder	Stor	God Dårlig	40/50 30
		Middels	God Dårlig	50 30/40
		Liten	God Dårlig	50 40/50
	Industri- og nærings-områder	Stor	God Dårlig	50 40
		Middels	God Dårlig	50 50
		Liten	God Dårlig	50 50

*Anbefalte fartsgrenser på hovedveger i byer og tettsteder*

### 3. Kriterier for samleveger

Anbefalte fartsgrenser på samleveger er vist i tabellen nedenfor (se kommentarer, pkt. 8.1 til 8.3)

Områdetype (tetthet)	Bebyggelse (arealbruk) (8.1)	Aktivitet (spesielt gående og syklende) (8.2)	Separering (8.3)	Anbefalt fartsgrense km/t	
Veger og gater (Områder med middels tett eller tett bebyggelse)	Boliger/sentrums-områder	Stor	God	40	
			Dårlig	30	
		Middels	God	40	
			Liten	Dårlig	40
	Industri- og nærings-områder	Stor	God	50	
			Dårlig	40	
		Middels	God	50	
			Dårlig	40	
			Liten	God	50
			Dårlig	50	

*Anbefalte fartsgrenser på samleveger i byer og tettsteder*

### 4. Kriterier for atkomstveger

Anbefalte fartsgrenser på atkomstveger er vist i tabellen nedenfor (se kommentarer, pkt. 8.1 til 8.3)

Områdetype (tetthet)	Bebyggelse (arealbruk) (8.1)	Aktivitet (spesielt gående og syklende) (8.2)	Separering (8.3)	Anbefalt fartsgrense km/t	
Veger og gater (Områder med middels tett eller tett bebyggelse)	Boliger/sentrums-områder	Stor	God	30	
			Dårlig	30	
		Middels	God	30	
			Liten	Dårlig	30
	Industri- og nærings-områder	Stor	God	50	
			Dårlig	30	
		Middels	God	50	
			Dårlig	30/40	
			Liten	God	50
			Dårlig	50	

*Anbefalte fartsgrenser på atkomstveger i byer og tettsteder*

## 5. Kriterier for bruk av fysiske fartsdempende tiltak

Forutsetningen for fartsgrensekriteriene er at fartsgrensene skal etterleves i akseptabel grad. Erfaring viser at dette ofte ikke er tilfelle ved fartsgrenser lavere enn 50 km/t. I utgangspunktet bør det derfor anvendes fartsdempende tiltak der hvor skiltet fartsgrense 30 eller 40 km/t (og eventuelt 50 km/t) ikke kan forventes å ha tilstrekkelig virkning, eller der fartsmålinger viser at det er behov for fartsdempende tiltak.

Fartsdempende tiltak skal utformes slik at de samsvarer med fartsgrensen. I praksis anvendes som regel en eller annen form for humper. Andre typer tiltak kan være aktuelle i spesielle tilfeller. For utforming av fysiske fartsdempende tiltak vises til håndbok 072, Fartsdempende tiltak.

### 5.1 Fartsdempende tiltak basert på erfaring

Ved fartsgrense 30 km/t og ofte ved 40 km/t er det i utgangspunktet nødvendig med fartsdempende tiltak. Om ønskelig kan fartsdempende tiltak anlegges uten at det gjennomføres fartsmålinger. Erfaring har vist at fartsdempende tiltak ofte er nødvendig der hvor rettstrekninger eller avstanden mellom vegkryss (uten vikepliktregulering) er lengre enn 150 m. Som rettstrekning regnes også kurver med radius større enn 100 m.

### 5.2 Fartsdempende tiltak basert på fartsmålinger

Fartsmålinger benyttes for å få et sikrere grunnlag for å avklare om det bør anlegges fartsdempende tiltak enn vurderinger basert på erfaring. Selv om resultater av fartsmålinger ikke skulle tilsi at det bør anlegges fartsdempende tiltak, kan det likevel anlegges slike dersom en ønsker det, for eksempel av hensyn til trygghetsfølelse eller hvis det forekommer relativt få, men store fartsovertredelser. En kan således si at hovedformålet med fartsmålinger er å avklare hvor det ikke er nødvendig å anlegge fartsdempende tiltak dersom en ikke ønsker slike.

Når fartsgrensen er fastsatt etter kriteriene foran, vil det oppstå to hovedalternativer, avhengig om tidligere fartsgrense beholdes, eller om tidligere fartsgrense settes ned.

#### 5.2.1 Tidligere fartsgrense beholdes

##### **50 km/t beholdes**

Normalt brukes ikke fartsdempende tiltak ved fartsgrense 50 km/t. Slike tiltak kan imidlertid vurderes i spesielle tilfeller, for eksempel hvis fartsgrensen brytes i særlig stor grad.

##### **40 km/t beholdes**

I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

### **30 km/t beholdes**

I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

### *5.2.2 Tidligere fartsgrense settes ned*

Erfaring viser at hvis fartsnivået er for høyt før fartsgrensen settes ned, er det ikke tilstrekkelig bare å skilte ned fartsgrensen. Det anbefales derfor å anlegge fartsdempende tiltak samtidig med nedskiltingen dersom de nedenstående kriterier oppfylles.

Imidlertid åpnes det for å først sette ned fartsgrensen og måle fartsnivået etterpå, dersom en mener at nedskilting kan være tilstrekkelig. I så fall skal fartsnivået måles og eventuelle nødvendige fartsdempende tiltak i henhold til kriteriene i punkt 5.2.1 anlegges senest ett år etter at fartsgrensen er satt ned.

### **50 km/t skiltes ned til 40 km/t**

I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 50 km/t i førsituasjonen.

I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 50 km/t i førsituasjonen.

### **50 km/t skiltes ned til 30 km/t**

I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 40 km/t i førsituasjonen.

I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 40 km/t i førsituasjonen.

### **40 km/t skiltes ned til 30 km/t**

I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 40 km/t i førsituasjonen.

I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider 40 km/t i førsituasjonen.

## **6. Fartsgrense og fartsdempende tiltak ved barneskoler**

Enkelte barneskoler ligger ut mot gater eller veger på en slik måte at et stort antall barn må krysse vegen hver gang de skal til eller kommer fra skolen. I slike tilfeller skal fartsgrensen være 30 km/t forbi skolen, og det skal anlegges fartsdempende tiltak i form av humper eller opphøyde gangfelt. Med dette som grunnlag blir det to alternativer:

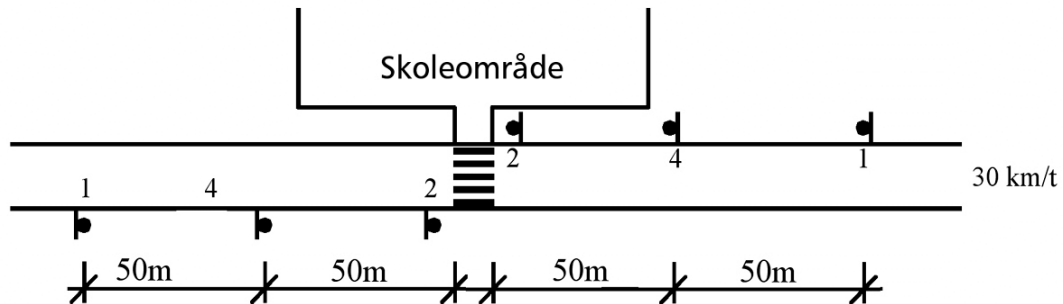
- Dersom fartsgrensen på forhånd er 30 km/t, trengs ikke ny fartsgrense, men det er aktuelt å skilte for skole og fartsdempende tiltak, se figur. Normalt bør løsningen med spredt kryssing med humper foretrekkes, men valg av løsning vil kunne avhenge av de lokale forhold.
- Hvis fartsgrensen på forhånd er 40, 50 eller 60 km/t, er det nødvendig både å sette ned fartsgrensen forbi skolen og anlegge fartsdempende tiltak. Forslag til skilting er vist i figur.

De anbefalte løsninger skal anvendes på vegstrekninger med direkte inngang til skolen. På andre vegstrekninger nær barneskoler er det som regel tilstrekkelig å sikre skolebarns kryssing i konsentrerte punkt.

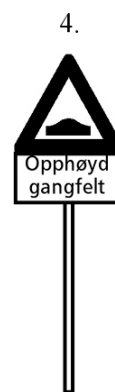
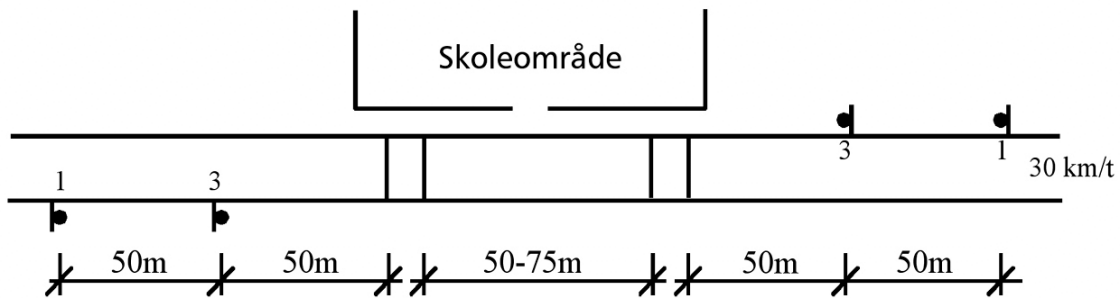
Utenfor byer og tettsteder kan det være aktuelt med fartsgrense 40 km/t forbi barneskoler.

## Skilting ved skoleområder på strekninger med fartsgrense 30 km/t

Konsentrert kryssing i opphøyd gangfelt



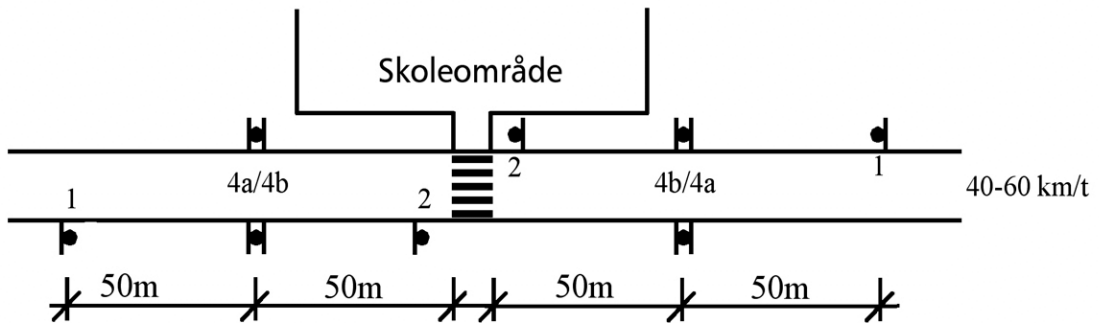
Spredt kryssing m/humper



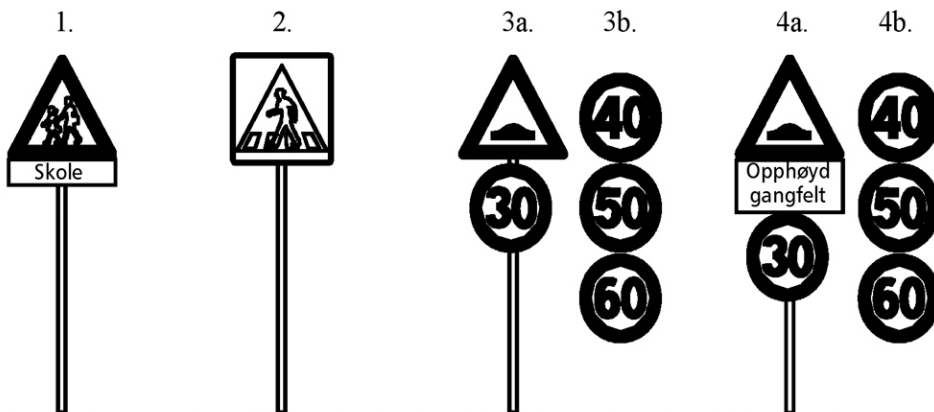
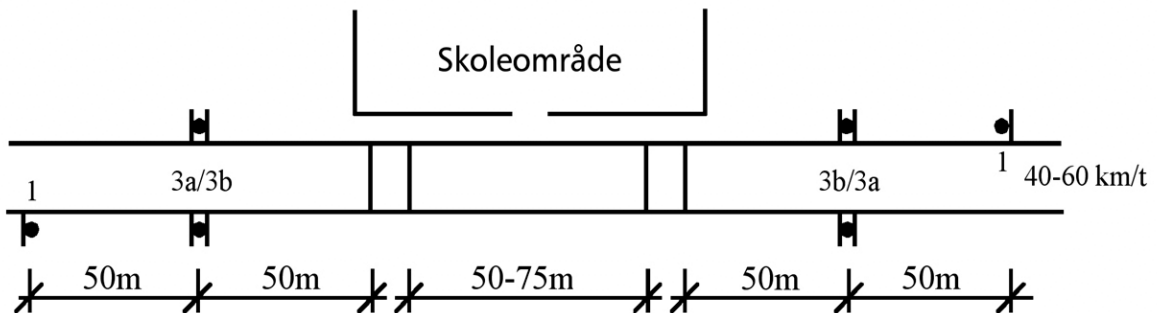
## Skilting ved skoleområder

på strekninger med fartsgrense 40, 50 eller 60 km/t

Konsentrert kryssing i opphøyd gangfelt



Spredt kryssing m/humper



\*) Skilt 3b og 4b monteres på baksiden av 3a og 4a og er avhengig av hvilken fartsgrense som gjelder.

Der fartsnivået på forhånd er over 50 km/t må fartsgrense 30 km/t forvarsles.

## 7. Variable fartsgrenser

I de foregående kapitler er det lagt vekt på at visse typer aktiviteter krever en viss fartsgrense. Spesielt er det slik at stor fotgjengertrafikk krever lav fartsgrense dersom det ikke meget godt skille mellom biltrafikken og fotgjengerne. Dette har vært spesielt utslagsgivende for fastsettingen av lav fartsgrense foran barneskoler (se figurene på de foregående sider).

Enkelte aktiviteter er imidlertid meget begrenset i tid. Dette gjelder i særlig grad ved skoler, men det kan også være relevant ved butikker, idrettsanlegg, kirker osv.

Dersom begrunnelsen for nedsetting av fartsgrensen skyldes slike klart tidsbegrensede fenomener, kan det være formålstjenelig å vurdere om det skal innføres tidsbegrenset fartsgrense på stedet. Dette kan i prinsippet gjøres på to ulike måter

- med underskilt
- med variable skilt

Det er stor forskjell i kostnadene på disse to variantene. Når det gjelder bruk av underskilt, som er den klart billigste løsningen, må det legges vekt på at disse må kunne gjøres enkle. I alle tilfeller må ulempene veies opp mot at bruk av variabel skilting er gunstig og populær blant bilførere, og det er gode grunner til å anta at slik skilting blir bedre respektert enn annen skilting.

En begrensende faktor når det gjelder variabel skilting er at den vanskelig kan understøttes med fysiske fartsdempende tiltak, men det kompenseres noe ved at denne typen skilting blir relativt godt forstått og derfor respektert.

## 8. Kommentarer

### 8.1 Definisjon av bebyggelse (arealbruk)

Samferdselsdepartementet har i NTP 2002-2011 anmodet kommunene å behandle boligveger og sentrumsgater likt med hensyn på å innføre fartsgrense 30 km/t i slike gater og veger. I kriteriene er derfor bolig- og sentrumsområder slått sammen.

Veger som jevnlig trekker til seg mange gående og syklende, bør behandles som bolig- og sentrumsområder. Dette kan for eksempel være veger med skoler (for barneskoler gjelder egne kriterier, se kapittel 6), barnehager og idrettsområder, og det kan gjelde områder med mye detaljhandel utenom sentrumsområder. Øvrige områder behandles som næringsområder.

I områder med blandet arealbruk bør den arealbruken som gir lavest fartsgrense benyttes, dersom det er et vesentlig innslag av denne.

### 8.2 Definisjon av aktivitet

Med aktivitet menes først og fremst innslaget av gående og syklende. Særlig må det legges vekt på antallet som krysser vegen. Der det ikke er gang- og sykkelveg eller fortau og eventuelt sykkelfelt, må det også legges vekt på den langsgående trafikken av gående og syklende.

Det er definert en tredeling av grad av aktivitet:

- *stor* – ofte områdetype 3, gjerne forretninger på begge sider av vegen og mange fotgjengere som krysser vegen.
- *middels* – gjelder for de fleste strekninger, ofte områdetype 2, en del trafikk av gående og syklende, men ikke mer enn ”normalt”
- *liten* – mer spredtbygde områder eller svært få gående og syklende som krysser eller beveger seg langs vegen

Også antall avkjørsler er med på å bestemme aktivitetsnivået langs en vegstrekning.

Det er vanskelig, og trolig heller ikke hensiktsmessig, å fastsette objektive verdier for de ulike grader av aktivitet, for eksempel antall fotgjengere per time, til bruk i alle byer og tettsteder i Norge. Hva som skal regnes som stor eller middels aktivitet, kan for eksempel variere noe mellom for en storby og et mindre tettsted. Imidlertid er det viktig at sikkerheten for gående og syklende blir ivaretatt på en forsvarlig måte også i storbyområdene.

### **8.3 Definisjon av grad av separering**

Grad av separering går i hovedsak på sikring av gående og syklende. Graden av separering må ses i forhold til behovet for separering, dvs. aktivitetsnivået og trafikkstrømmene.

Med god separering menes i første rekke strekninger med langsgående sikringstiltak og planskilt kryssing for gående og syklende. Men også strekninger med kryssing i plan kan betraktes som gode. For eksempel kan signalregulering eller opphøyd gangfelt i en del tilfeller gi tilfredsstillende sikkerhet for fotgjengere. Dette forutsetter imidlertid at anleggene benyttes etter hensikten, og at det ikke i vesentlig grad forekommer f.eks. fotgjengerkryssing utenfor regulerte kryssingssteder.

Vanlig gangfelt kommer normalt i kategorien dårlig separering.

Ut fra atkomstveggers funksjon og oppbygging vil det trolig ytterst sjelden forekomme at slike veger kan regnes å ha god separering.