

Reduserte fartsgrenser

Tiltakshaver: Buskerud fylkeskommune

Gjennomføringsansvarlig Buskerud fylkeskommune i samarbeid med Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner*.

**) Potensialet for å redusere fartsgrensene er størst på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, men det er også aktuelt på sentrumsnære strekninger på riksvegnettet. Statens vegvesen deltakelse, utover ansvar som skiltmyndighet, avklares ved oppstart.*

Innsatsområde 4) Tiltak for attraktiv byutvikling og smart transport

Tiltakstype 2) Infrastrukturtiltak

Kommune(r) Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg

Hensikt

Følge opp det felles «Kunnskapsgrunnlag for fartsgrenser i Buskerudbyen» (2026) gjennom et felles implementeringsprosjekt som bidrar til økt trafiksikkerhet, bedre forhold for gående og syklende, samt roligere og mer trivelige by- og nærmiljøer. Redusert støy- og luftforurensning og økt opplevd trygghet er blant gevinstene som bidrar til bedre bykvalitet. Kunnskapsgrunnlaget viser at storbyområdet har et betydelig potensial for å bruke fartsgrenser som virkemiddel for trafiksikkerhet, lokalmiljø og endrede reisevaner.

Kunnskapsgrunnlaget bygger på reviderte «Kriterier for fartsgrenser i tettbygd strøk» (2026; H300 Trafikkskilt, kap. 11). Alle offentlige veieiere er nå forpliktet til å følge disse.

Gjennom den nylig vedtatte Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet 2026–2029 er det besluttet at Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomgå veinettet og sikre at fartsgrensene er i samsvar med de nye fartsgrensekriteriene. Prosjektet følger opp dette nasjonale oppdraget.

De reviderte kriteriene innebærer en tydeligere vektlegging av trafiksikkerhet, nullvekstmålet og hensynet til gående og syklende. Viktige elementer er sitert nedenfor:

«Legge til grunn menneskets tåleevne og sannsynlighet for å overleve, det vil si fartsnivå på 30 km/t eller lavere ved kollisjon mellom bil og fotgjenger/syklist».

«Alle veger/gater i tettbygd strøk der gående og syklende ferdes sammen/blandes/ikke har separate arealer bør ha fartsgrense 30 km/t (...)»

«Fartsgrensekriteriene skal bidra til at nullvekstmålet oppnås på en trafiksikker måte.»

«For å oppnå de nasjonale nullvekstmålene er det i byer og tettsteder aktuelt å bruke fartsgrense som et virkemiddel for å utligne konkurransevilkårene mellom privatbilisme, kollektivtrafikk, mikromobilitet, sykkel og gange».

Prosjektet skal også bidra til mer logiske og sammenhengende fartsgrenser, med færre unødige skifter mellom ulike fartsnivåer.

Tiltaksbeskrivelse

Beskrivelse

Prosjektet skal avklare hvilke fartsgrenseendringer som bør prioriteres og gjennomføres, med utgangspunkt i «Kunnskapsgrunnlag for fartsgrenser i Buskerudbyen, Scenario B: Endringer som kan gjennomføres innenfor fartsgrensekriteriene» og legge til rette for strategisk og koordinert gjennomføring.

Veieierne har begrenset kapasitet til denne typen utviklings- og forvaltningsoppgaver, samtidig som budsjettene er stramme. Ved å prioritere belønningsmidler til et felles prosjekt kan veieierne avlaste egne fagmiljøer, oppnå raskere framdrift og sikre en mer effektiv gjennomføring. Prosjektet gir også grunnlag for samordnet forankring, kommunikasjon til publikum og evaluering, oppgaver som kan være krevende å prioritere og gjennomføre for den enkelte veieier.

Planlagte aktiviteter:

- **Etablere prosjektorganisasjon.** Politiet må involveres tidlig.
- **Innhente konsulentbistand.**
- **Avklare omfang, prioriteringer, rekkefølge og avhengigheter** for gjennomføring.
- **Vurdere behov for fartsgrensesoner,** fraviksbehandling og eventuelle piloteringer.
Flere kommuner har identifisert fartsgrensesoner som krever fravik. Vegdirektoratet er positive til søknader og ønsker erfaring med 30-soner i sentrumsområder.
- **Utarbeide beskrivelser av foreslåtte endringer** som grunnlag for nødvendige uttalelser og vedtak, inkludert vurdering av behov for supplerende fartsdempende tiltak.
- **Utarbeide skiltplaner** og beskrivelser for utførelse.
- **Utarbeide felles kommunikasjonsmateriell og medieberedskap** – hva gjør vi og hvorfor?
- **Gjennomføre tiltak** gjennom den enkelte veieiers organisasjon, med prosjektets finansieringsbidrag.
- **Evaluere effekter av gjennomførte tiltak.** Endringer i fartsnivå kan dokumenteres ved TomTom-data og egne før- og ettermålinger. Det kan være aktuelt å gjøre kvalitative undersøkelser av opplevd trivsel, trygghet, støy etc.

Måloppnåelse

Lavere fart bidrar til nullvekstmålet ved å gjøre gange og sykkel mer attraktive transportformer, samtidig som fartsnivået tilpasses stedets funksjon og trafikantgruppene som ferdes der. Tiltaket er kostnadseffektivt og kan gjennomføres i større deler av veinettet. Tiltaket bidrar til økt trafiksikkerhet og har positive effekter for lokalmiljøet. Erfaring viser at innføring av 30 km/t i større soner og byområder gir lavere hastigheter, færre trafikkulykker og bedre opplevd trygghet og trivsel for gående og syklende.

[Tiltakskatalog: Fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer som tiltak for bærekraftig byutvikling](#)
[TØI rapport 2084/2025: Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer](#)

Planstatus

Endring av fartsgrenser krever ikke plan etter plan- og bygningsloven.

Prosjektet bygger videre på rapporten «Kunnskapsgrunnlag for fartsgrenser i Buskerudbyen» (Asplan Viak, 2026) og tilhørende kartprosjekt: <https://arcg.is/1u5rjb1>

Tiltaksbeskrivelse

Planlagt oppstart

2027

Planlagt ferdigstillelse

2028

Kostnad

2027: 2 mill.kr

2028: 2 mill.kr

Finansiering

Belønningsmidler kan finansiere ekstern kapasitet på prosess, planlegging og kommunikasjon, samt endret skilting. Midlene kan også nyttes til fartsdempende tiltak hvis rammene tillater det.