



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
INS/imv

Vår ref
21/1110-2

Dato
22. april 2021

Representantforslag 265 S (2020-2021) fra Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om økt tillatt hastighet for moped

Jeg viser til brev av 19. april 2021 fra Stortingets transport og kommunikasjonskomite, der det bes om min vurdering av ovennevnte forslag.

Blant annet på bakgrunn av forespørsler fra enkeltpersoner, har Samferdselsdepartementet tidligere vurdert om regelverket kan endres for å øke mopeders maksimale tillatte hastighet. I forbindelse med vurderingen ble det undersøkt om våre internasjonale forpliktelser tillater en slik endring, noe som viste seg ikke å være tilfellet.

Kravet om at en moped skal være konstruert for å kjøre i maksimalt 45 km/t følger av EU-forordning (EU) nr. 168/2013 som Norge som EØS-medlem plikter å følge. Forordningen åpner ikke for å ha nasjonale regler som avviker fra dette kravet. Maksimalhastigheten for mopeder er derfor begrenset til 45 km/t i alle land i EØS-området.

Bakgrunnen for etablering av en egen klasse for moped med lav maksimalfart, var et ønske om å ha en kjøretøyklasse med ingen eller begrensede krav til opplæring for å få førerrett. I tillegg er de tekniske kravene knyttet til blant annet rammens styrke, styring og bremses som stilles til kjøretøyet, tilpasset den lave toppfarten.

Det er de siste årene gjort et omfattende arbeid i EU med å utvikle et nytt felles regelverk for godkjenning av motorsykler, herunder moped. Bakgrunnen for dette er dels et ønske om å bedre trafikksikkerheten, og dels det forhold at motorsykler, og da særlig mopeder, utgjør en betydelig forurensningskilde i byene. Et særnorsk krav om unntak fra dette felles regelverket fremstår på denne bakgrunn som nytteløst og uhensiktsmessig.

For å føre moped kreves det som regel førerkort klasse AM. Opplæringen til dette førerkortet er tilpasset utfordringer og risikofaktorer forbundet med mopedkjøring, herunder særlige forhold knyttet til hastighet. Overstiger maksimalfarten 45 km/t vil kjøretøyet måtte klassifiseres som (lett) motorsykkel, noe som vil medføre strengere krav både til kjøretøyets konstruksjon og føreropplæringen.

Departementet har også vurdert om EØS-regelverket åpner for å etablere en egen nasjonal kjøretøyklasse ("moped" med tillatt hastighet opptil 60 km/t) med tilhørende nasjonalt førerkort, men er kommet til at dette ikke er tilfellet.

For den som ønsker å føre et kjøretøy som lovlig kan holde en høyere hastighet enn 45 km/t, vil en lett motorsykkel kunne være et alternativ. For å få den nødvendige førerretten (klasse A1) kreves det imidlertid en mer omfattende opplæring enn ved erverv av førerrett for moped.

Jeg vil avslutningsvis bemerke at den lave farten som mopeder holder, ikke ser ut til å være direkte årsak til ulykker. De fleste ulykkene skyldes kjøring i for høy hastighet sett i forhold til situasjonen.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1077-3

27. april 2021

**Svar på representantforslag Dok 8 212 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild
Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg og Helge André Njåstad om å innføre
120 km/t fartsgrense på motorvei**

Jeg viser til brev av 15. april 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag Dok 8 212 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg og Helge André Njåstad.

Representantene ber regjeringen innføre 120 km/t som ny øvre fartsgrense på motorvei innen 1. juli 2021.

Under følger min vurdering av forslaget.

Det følger av Granavolden-plattformen at regjeringen vil åpne for fartsgrense 120 km/t der dette gir økt samfunnsøkonomisk nytte og trafikksikkerheten blir ivaretatt.

I en utredning for Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen utredet fartsgrenser og standarder på motorveier med høy årsdøgntrafikk (ÅDT 6 000-20 000). Som del av utredningen ble det sett på om nye og eksisterende firefelts motorveier burde ha fartsgrense på 110 eller 120 km/t.

Utredningen konkluderer med at nye firefelts motorveier fortsatt bør ha fartsgrense på 110 km/t og ikke 120 km/t. Konklusjonen bygger på en samfunnsøkonomisk analyse som viste at en økning i fartsgrensen på nye veier ikke var samfunnsøkonomisk lønnsomt. Til tross for økt

nytte i tidsbesparelsen for personbiltrafikken, gav økt hastighet utbyggingskostnader som følge av strengere krav til utforming av disse veiene, kjøretøykostnader, luftforurensningskostnader og ulykkeskostnader som var større enn trafikantnytt.

Den samfunnsøkonomiske analysen viste at det på enkelte eksisterende veistrekninger kunne være samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke fartsgrensen fra 110 til 120 km/t. Det vil imidlertid bare være lette kjøretøy som har nytte av høyere fartsgrense, da tunge kjøretøy har særskilt fartsgrense opptil maks 100 km/t, og derfor har samme reisetid uavhengig av om fartsgrensen økes til 120 km/t.

Det er ønskelig å ha et ensartet veinett med mest mulig sammenhengende fartsgrense over lengre strekninger, og unngå hyppig opp- og nedskilting av fartsgrensene. Standardsprang med ulike fartsgrenser over en strekning vil gi rykkvis kjøring og dårlig flyt, samt bidra til manglende forståelse og respekt blant trafikantene for gjeldene fartsgrenser.

Utredningen viste at høyere fartsgrense er negativt for trafikksikkerheten. Beregninger viser at dersom all ny motorvei, og de mest egnede delene av det eksisterende motorveinettet, får fartsgrense 120 km/t, kan det føre til nesten fire flere drepte og hardt skadde personer årlig.

I min vurdering av forslaget om 120 km/t på motorveier er trafikksikkerheten tungtveiende. Regjeringen har nylig lagt fram Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*. Her er nullvisjonen for drepte og hardt skadde ett av fem likestilte mål, og ambisjonen om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 videreføres. I planen pekes det på betydningen av fart og fartsgrenser for å oppnå en fortsatt nedgang i drepte og hardt skadde. En nylig rapport fra Transportøkonomisk institutt (1816/2021) viser dessuten at fart er den enkeltfaktoren som forklarer den største delen av nedgangen i drepte og hardt skadde i perioden 2000-2019.

Når vi vet at innføring av 120 km/t vil føre til flere drepte og hardt skadde mener jeg at slikt tiltak vil være i strid med nullvisjonen. Å heve fartsgrensen støtter heller ikke opp under overordnede målsetninger i NTP om økt transportsikkerhet.

Dersom det skal være aktuelt å innføre fartsgrense 120 km/t på de sikreste og beste veiene våre, vil man først måtte gjennomføre en prøveordning med slik fartsgrense på noen få enkeltstrekninger. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og trafikksikkerhet vil da være sentrale momenter i utvelgelse av prøvestrekninger. Dette er noe jeg har til vurdering.

Med hilsen



Knut Arild Hareide