



## STORTINGET

# Innst. 639 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:212 S (2020–2021) og Dokument 8:265 S (2020–2021)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag 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 og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om økt tillatt hastighet for moped**

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

I Dokument 8:212 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre 120 km/t som ny øvre fartsgrense på motorvei. Endringen innføres innen 1. juli 2021.»

I Dokument 8:265 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke tillatt hastighet for moped fra 45 km/t til 60 km/t. Endringen gjennomføres så snart som mulig og senest innen 1. juli 2021.»

Det vises til dokumentene for nærmere redegjørelse for forslagene.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti

Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 212 S (2020–2021) og Representantforslag 265 S (2020–2021), samt statsrådets vurdering av forslagene i brev datert 22. og 27. april 2021.

### Dokument 8:212 S (2020–2021)

I Dokument 8:212 S (2020–2021) foreslås det å be regjeringen om å innføre 120 km/t som ny øvre fartsgrense på motorvei innen 1. juli 2021.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at i en utredning for Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen utredet fartsgrenser og standarder på motorveier med høy årsgjennsnittstrafikk (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, kjøretøy-

kostnader, luftforurensningskostnader og ulykkeskostnader som var større enn trafikantnytten.

Komiteen viser til 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser videre til at det i planen pekes på betydningen av fart og fartsgrenser for å oppnå en fortsatt nedgang i drepte og hardt skadde.

Komiteen viser også til at det bare vil 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.

Komiteen bemerker at statsråden understreker at dersom det skal være aktuelt å innføre fartsgrense på 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig med fartsgrenser som godt reflekterer veiens standard. De siste årene har det vært en omfattende utbygging av hovedveinettet i Norge med ny, trygg og sikker firefeltsmotorvei. Det er imidlertid slik at det norske fartsgrensenivået er lavere på hovedveinettet enn eksempelvis i Sverige og Danmark.

Disse medlemmer viser til at når det gjelder motorveier, har Danmark 130 km/t, mens Sverige og Finland har 120 km/t. For å bedre tilpasse fartsgrensen på motorvei i Norge til veiens standard ble fartsgrensen hevet til 110 km/t i 2014. Erfaringene med å øke fartsgrensene på motorveier er gode. Det ble bare registrert en moderat fartsøkning på veiene da fartsgrensen først ble hevet fra 90 km/t til 100 km/t. Erfaringen er den samme med den siste økningen av fartsgrensene.

Disse medlemmer viser til at gjennomsnittsfarten kun økte med noen få km/t, og det er nå langt flere som holder fartsgrensen på disse veiene. Etter at fartsgrensene på motorveier og flere andre hovedveistrekninger ble økt, har de totale ulykkestallene på norske veier fortsatt å gå ned. Når fartsgrensen godt reflekterer veiens standard, bidrar det til respekt og forståelse for fartsgrensene.

Disse medlemmer viser til at en nylig undersøkelse om folks holdning til fartsgrenser viser at mer enn 80 pst. av de spurte mente det var greit å kjøre noe fort-

ere enn de grensene som veibyråkratiet har satt. Disse medlemmer mener det ofte er en manglende forholdsmessighet mellom veistandard og fartsgrense, og at det må endringer til i de norske fartsgrensekriteriene, slik at de mest mulig harmoniseres med våre naboland. Forholdsmessighet er viktig for trafikksikkerheten fordi det bidrar til at grensene overholdes når bilistene har forståelse og får større respekt for fartsgrensene.

Disse medlemmer mener det nå er tid for å bringe norsk motorveifartsgrense opp på nivå med Sverige og Finland. Som det følger av regjeringserklæringen, skal fartsgrensen på motorvei heves fra 110 km/t til 120 km/t.

Disse medlemmer viser til at det var motstand mot innføring av 110 km/t da regjeringen innførte det for en del år tilbake. Frykten var at det ville være trafikkfarlig og at det ville føre til flere alvorlige ulykker og dødsulykker. For å imøtekomme kritikken og vise at innføring av 110 km/t på nye, trygge og sikre 4-felts motorveier ikke ville ha en negativ effekt på trafikksikkerheten, ble ikke 110 km/t først innført som en generell fartsgrense, men innført gradvis og kun på noen få utvalgte strekninger på E18 og E6. I ettertid ser vi at innføring av 110 km/t har fungert positivt og det bør kunne være mulig å følge tilsvarende modell for å teste ut 120 km/t.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser i den forbindelse til statsrådets svarbrev hvor ministeren åpner for at det kan være aktuelt å innføre fartsgrense på 120 km/t på de sikreste og beste veiene våre, men at man først må gjennomføre en prøveordning med slik fartsgrense på noen få enkeltstrekninger der infrastrukturen i utgangspunktet er tilrettelagt for en høyere fartsgrense, og der dette ikke vil medføre økte kostnader.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med innføring av fartsgrense på 120 km/t på utvalgte strekninger på de nyeste og beste firefelt-felt motorveiene. Det er naturlig at både Statens vegvesen og Nye Veier blir involvert i prosessen med å velge ut prøvestrekninger.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker primært å innføre 120 km/t som en generell fartsgrense i stedet for 110 km/t. Men subsidiært er det også et godt alternativ å først prøve ut 120 km/t på noen utvalgte strekninger på f.eks. E6 og E18.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre 120 km/t som ny øvre fartsgrense på motorvei. Endringen innføres innen 1. juli 2021.»

Disse medlemmer viser til Granavolden-plattformen, som er den sittende regjerings politiske plattform, og følgende formulering som står under det regjeringen vil gjøre vedrørende fart i veinettet:

«Regjeringen vil:

Åpne for fartsgrense på 120 km/t der dette gir økt samfunnsøkonomisk nytte og trafikksikkerheten blir ivarettatt.»

Disse medlemmer viser til at statsminister Erna Solberg utalte klart til offentligheten i januar 2020 at regjeringen skulle fortsette å regjere ut ifra den politiske plattformen fra Granavolden.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at både støynivået og energiforbruket øker betydelig når farten økes i disse hastighetene. Selv etter at bilene får nullutslippsløsninger, vil det være en kamp om den viktige energien. Dessuten frigjøres betydelig mer svevestøv og mikroplast ved høyere hastigheter. Det gjelder for elbiler så vel som for fossilbiler.

#### Dokument 8:265 S (2020–2021)

I Dokument 8:265 S (2020–2021) foreslås det å be regjeringen om økt tillatt hastighet for moped, senest innen 1. juli 2021. Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at kravet om at en moped skal være konstruert for å kjøre i maksimalt 45 km/t følger av EU-forordning (EU) nr. 168/2013. 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.

Flertallet viser videre til at departementet har 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at moped er et populært fremkomstmiddel som brukes av alle aldersgrupper i Norge. Mange foretrekker mopeder i byområdene fordi de er lette, fleksible og tar lite plass både på veien og når man parkerer. Moped er imidlertid aller viktigst som transportmiddel for ungdom i distriktene. Dette er det første motorkjøretøyet mange har erfaring med da man kan ta mopedførerbevis fra fylte 16 år. Per i dag er øverste til-

latte hastighet for moped 45 km/t, som er en standardregel i det europeiske førerkortregelverket.

Disse medlemmer mener denne fartsbestemmelsen fremstår som vilkårlig og kan være en følge av at i mange europeiske land er moped et byfenomen. I Norge er situasjonen annerledes ved at mopeds betydning er enda større utenfor byene. Dagens fartsbestemmelse blir av mange opplevd som kunstig lav og noe som forårsaker mye irritasjon i trafikken. Den kan også lede til unødvendige faresituasjoner når andre trafikanter blir utålmodige av å ligge bak mopeder og foretar forbikjøringer. En så lav hastighet oppleves nok også som et faremoment av dem som kjører moped når hastigheten blir så lav sammenliknet med annen trafikk på landevei.

Disse medlemmer viser til at mopeder er konstruert for høyere hastighet enn 45 km/t, og forslagsstillerne mener at øverste tillatte hastighet bør endres til 60 km/t. Med en slik hastighet vil mopeder lettere være i stand til å følge trafikkflyten på ordinære veier og bli et mer effektivt transportmiddel særlig for ungdom i distriktene.

Disse medlemmer mener videre at en slik endring av tillatt hastighet vil bidra til å redusere antallet farlige situasjoner når mopeden bedre følger trafikkbilde på veiene.

Disse medlemmer er ikke overrasket over at Sosialistisk Venstreparti er negative til motoriserte kjøretøy, men det er likevel oppsiktsvekkende å registrere partiets negative holdning til de mest plassbesparende og drivstoffgjerrige kjøretøyene, som mopeder er eksempel på.

Disse medlemmer viser til at dagens mopeder med forbrenningsmotor er kjent for drivstoffeffektivitet og rimelig vedlikehold. Moped og scooter er for mange mennesker et rimelig alternativ til bil, særlig i byområder. Den foreslåtte hevingen av makshastigheten vil gjøre de til et reelt alternativ for enda flere enn i dag.

Disse medlemmer viser også til at elmotorer for lengst har gjort sitt inntog hos tohjulinger. Det finnes i dag et stort utvalg elektrisk drevne mopeder og scootere på markedet. Disse bidrar hverken til lokal luftforurensning eller støy, og vil bli mer attraktive som erstatning for andre kjøretøy om de får en mer naturlig makshastighet som tillater bedre trafikkflyt. Disse medlemmer mener det derfor er logisk at de som ønsker en reduksjon i utslipp fra veitrafikken, støtter å gjøre mopeder mer attraktive som fremkomstmidler, særlig i byområdene hvor blant annet Sosialistisk Venstreparti lenge har sagt de ønsker mindre lokal luftforurensning og færre biler på veiene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke tillatt hastighet for moped fra 45 km/t til 60 km/t. Endringen gjennomføres så snart som mulig og senest innen 1. juli 2021.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er i utgangspunktet positive til forslaget, men mener det trengs en utredning som blant annet gjør en vurdering av om opplæringen må endres når maksimalhastigheten økes. Disse medlemmer viser til at det er ulik føreropplæring for henholdsvis moped og lett motorsykkel, blant annet på grunn av at det er ulike hastigheter. Dersom maksimalhastigheten for moped økes, er det også naturlig at føreropplæringen endres

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede økt tillatt hastighet for moped.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

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

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen øke tillatt hastighet for moped fra 45 km/t til 60 km/t. Endringen gjennomføres så snart som mulig og senest innen 1. juli 2021.

### Forslag fra Senterpartiet:

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen utrede økt tillatt hastighet for moped.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

### I

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøveordning med innføring av fartsgrense på 120 km/t på utvalgte strekninger på de nyeste og beste fire-felt motorveiene. Det er naturlig at både Statens vegvesen og Nye Veier blir involvert i prosessen med å velge ut prøvestrekninger.

### II

Dokument 8:265 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om økt tillatt hastighet for moped – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2021

**Helge Orten**

leder

**Siv Mossleth**

ordfører



**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 bremsesom 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