



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5604-

Dato
11. desember 2025

Dokument 8:55 S (2025-2026) om å avvike ordningen med miljøfartsgrenser og prioritere mer effektiv vinterdrift av veiene med mer bruk av vasking

Jeg viser til brev av 28. november 2025 med representantforslag dokument 8:55 S (2025-2026) om å avvike ordningen med miljøfartsgrenser. Representantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg fremmer følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrenser i vegtrafikkloven.*
- 2. Stortinget ber regjeringen prioritere en mer effektiv vinterdrift av veiene med mer bruk av vasking for å redusere svevestøv.»*

Forslag nr. 1:

Formålet med miljøfartsgrense er å redusere produksjon og utslipp av svevestøv fra veier i Norge. Den lokale luftkvaliteten i Norge har generelt blitt bedre de siste årene. Dette skyldes ikke en naturlig utvikling, men er et resultat av en rekke vellykkede tiltak som har blitt brukt samtidig. Miljøfartsgrensene er et eksempel på et slikt tiltak. Hjemmelsgrunnlaget for miljøfartsgrenser ble tydeliggjort ved endringer i vegtrafikkloven i 2013.

Selv om luftkvaliteten er bedret, er det fortsatt utfordringer med høye nivåer av svevestøv i enkelte kommuner. Måledata fra de to siste årene viser at grenseverdiene i forurensningsforskriften for svevestøv ble overskredet i tre kommuner i 2023, og to kommuner i 2024. Ifølge Folkehelseinstituttet viser en rekke befolkningsundersøkelser fra hele verden en sammenheng mellom korttids- og langtidseksponering for svevestøv og sykелighet og dødelighet som følge av hjerte- og karsykdommer samt luftveislidelser.

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge EUs grenseverdier for lokal luftkvalitet. Disse skjerpes med strengere grenseverdier i nytt luftkvalitetsdirektiv (2024/2881/EU). Dersom nytt direktiv tas inn i EØS-avtalen, vil de nye grenseverdiene erstatte dagens verdier i forurensningsforskriften kapittel 7. Direktivet skal innfris innen 1. januar 2030. Dersom svevestøvnivåene i 2024 ble vurdert opp mot de nye grenseverdiene i nytt direktiv, ville ni kommuner hatt brudd, mot to kommuner etter dagens regelverk. Dette viser at det fortsatt vil være behov for tiltak for å redusere svevestøv i årene som kommer. I 2015 ble Norge ble dømt for brudd på luftkvalitetsdirektivene i EFTA-domstolen. Statens vegvesen skal bidra med tiltak slik at dette ikke skjer igjen. Jeg ønsker derfor ikke å fjerne muligheten for å innføre miljøfartsgrenser som et mulig virkemiddel.

Forslagsstillerne trekker i tvil om miljøfartsgrense har ønsket effekt, og beskriver tiltaket som 'kontroversielt'. Faglig sett er ikke miljøfartsgrenser kontroversielt, og Statens vegvesen har god dokumentasjon på at tiltaket har effekt. Etter min vurdering er dette et lite inngripende, men effektivt virkemiddel. Det er summen av flere tiltak, inkludert miljøfartsgrense, som bidrar til bedre luft og overholdelse av grenseverdiene for svevestøv i forurensningsforskriften. Rengjøring av veibane og sideareal, støvdemping ved bruk av magnesiumklorid og innføring av piggdekkgebyr er andre mulige tiltak innenfor veitransportområdet.

På denne bakgrunn anbefaler jeg ikke å støtte forslaget om å oppheve det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrenser i vegtrafikkloven.

Forslag nr. 2:

Regjeringen er opptatt av å redusere svevestøv og bedre luftkvaliteten, særlig i byområder der utfordringene er størst. Statens vegvesen har i dag retningslinjer for drift og vedlikehold av riksveinettet som omfatter tiltak for å begrense svevestøv, blant annet gjennom jevnlig rengjøring av veibanen og bruk av støvdemping i perioder med høye konsentrasjoner av svevestøv.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt til grunn at drift og vedlikehold av riksveinettet skal bidra til bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet og miljø. Veirenhold er et av flere virkemidler som benyttes, i tillegg til piggdekkgebyr, støvdemping med kjemikalier, miljøfartsgrense og tilrettelegging for lavutslippskjøretøy.

Regjeringen vil videreføre arbeidet med å utvikle og ta i bruk effektive metoder for å redusere svevestøv, herunder renhold av veier der dette gir dokumentert effekt. Prioriteringene vil skje innenfor gjeldende økonomiske rammer og vurderes opp mot andre viktige hensyn i veidriften.

Regjeringen vil fortsette å prioritere effektiv vinterdrift av veiene, der bruk av vasking for å redusere svevestøv er et av flere viktige virkemidler.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with some capitalization.

Jon-Ivar Nygård