



STORTINGET

Innst. 90 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:55 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om å avvikle ordningen med miljøfartsgrenser

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes 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.»

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 11. desember 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengelig gjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, Bengt Halvard Odden og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til statsrådens svarbrev av 11. desember 2025.

Komiteen viser til at bruk av miljøfartsgrenser er begrunnet ut fra målet om å redusere produksjon og utslipp av svevestøv fra veiene. Hjemmel for miljøfartsgrenser ble tydeliggjort ved endringer i vegtrafikkloven i 2013.

Komiteen viser til statsrådens svarbrev om at Norge følger EUs grenseverdier for lokal luftkvalitet. Dersom nytt luftkvalitetsdirektiv (2024/2881/EU) tas inn i EØS-avtalen, vil nye og skjerpede grenseverdier erstatte dagens verdier i forurensningsforskriften kapittel 7.

Komiteen viser til at langvarig eksponering av høye konsentrasjoner av svevestøv er forbundet med helserisiko. Komiteen viser til statsrådens svarbrev om at lokal luftkvalitet generelt har blitt bedre de siste årene, men at måledata fra de to siste årene viser at grenseverdiene i forurensningsforskriften for svevestøv fortsatt blir overskredet i enkelte kommuner.

Komiteen viser til at Statens vegvesen tar i bruk en kombinasjon av ulike virkemidler for å redusere sve-

vestøv, inkludert miljøfartsgrenser, vasking av veibanen og piggdekkgebyr.

Komiteen viser til at forslagsstillerne mener det er tvilsomt om ordningen med miljøfartsgrenser gir merkbar effekt på luftkvaliteten, og at mer effektiv vinterdrift og vasking av veiene kan ha bedre effekt.

Komiteen viser for øvrig til statsrådets vurdering av forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at ordningen med miljøfartsgrenser er en kontroversiell regulering som kan bidra til å bryte ned respekten for fartsgrensesystemet da fartsgrensene ikke lenger reflekterer veiens standard. Ordningen medfører også at effektiviteten i transportsystemet reduseres. Disse medlemmer mener miljøfartsgrenser fremstår som et symboltiltak, og legger til grunn at det er andre grep som kan gjøres på veiene som mer effektivt kan redusere svevestøv, som effektiv vinterdrift og vasking av veier. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrenser i vegtrafikkloven.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere en mer effektiv vinterdrift av veiene med mer bruk av vasking for å redusere svevestøv.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne merker seg forslaget om mer effektiv vinterdrift og bruk av vasking. Disse medlemmer støtter en mer effektiv vinterdrift, men påpeker at det bør være opp til Statens vegvesen å vurdere de ulike virkemidlene for å oppnå dette. Mer vasking av veier kan være ett av disse.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet mener ordningen med miljøfartsgrenser bør være ett at virkemidlene Statens vegvesen har for å redusere svevestøv. Disse medlemmer mener ordningen likevel må bli mer fleksibel enn i dag. Automatisk skilting bør tas i bruk i større grad, slik at fartsgrensen kan reduseres raskt på dager med høyt nivå av svevestøv.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at ordningen med miljøfartsgrenser blir mer fleksibel, og at automatisk skilting kan tas i bruk i større omfang enn i dag på dager med høyt nivå av svevestøv».

Komiteens medlem fra Rødt mener at beslutninger om miljøfartsgrenser og andre tiltak for å redusere produksjon og utslipp av svevestøv fra veiene ligger hos kommunene selv, innenfor rammen av lokalt selvstyre. Dette medlem mener at tiltaket om miljøfartsgrenser tilhører kommunenes verktøykasse av mulige tiltak, og staten bør ikke oppheve det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrenser i vegtrafikkloven.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at i områder med tett trafikk gir lavere fartsgrense mindre mikroplast, mindre støy, mindre svevestøv og bedre trafiksikkerhet.

Dette medlem viser til at miljøfartsgrenser er et viktig tiltak for å bedre levekårene og luftkvaliteten i byene. Samtidig er det en utfordring at fartsgrensene ikke overholdes. Dette medlem peker på behovet for å håndheve fartsgrensene, for eksempel ved automatisk trafikk kontroll (ATK).

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppheve det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrenser i vegtrafikkloven.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen prioritere en mer effektiv vinterdrift av veiene med mer bruk av vasking for å redusere svevestøv.

Forslag fra Høyre og Senterpartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sikre at ordningen med miljøfartsgrenser blir mer fleksibel, og at automatisk skilting kan tas i bruk i større omfang enn i dag på dager med høyt nivå av svevestøv.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

K o m i t e e n har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:55 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Erlend Wiborg om å avvikle ordningen med miljøfartsgrenser – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. januar 2026

Bård Hoksrud

leder

Oda Indgaard

ordfører



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 langtidseksposering for svevestøv og sykelighet 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 a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

