



STORTINGET

Innst. 456 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 111 S (2021–2022)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.

Ein viser til proposisjonen for nærare omtale av forslaget og dei ulike sakene.

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram nokre saker som gjeld veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv. Det blir føreslått å oppheve eit oppmodingsvedtak, vedtak nr. 211 av 7. desember 2020 om ein lovheimel som gjer det mogleg for norske styresmakter å halde tilbake køyretøy som er skuldig bompengar. Vedtaket er svart ut i Prop. 1 S (2021–2022). Vidare er det gjort greie for oppfølginga av tre andre oppmodingsvedtak, vedtak nr. 35 pkt. 8.2 av 2. desember 2021, vedtak nr. 35 pkt. 22 av 2. desember 2021 og vedtak nr. 960 av 20. mai 2021.

Det er i proposisjonen kapittel 2 orientert om nokre saker på vegområdet: E16 Øye–Eidsbru i Innlandet, E39 Bjerkeset–Astad i Møre og Romsdal, om evaluering av statleg ferjeavløysingsordning og om mogleg samordning av rabattordningar i to bompengeprosjekt i Agder. I kapittel 3 Særskilde transporttiltak følgjer ei orientering om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes.

Proposisjonen kapittel 4 Transport i byområda mv. gjev ei orientering om tilskot til mindre byområde utanfor byvekstavgiftane, om bruk av tilskotsmidlar i byvekstavgiftane, om bruksfordelar for elbilar i byområda og om endra vilkår for bruk av tilskotsmidlar i byvekstavgiftane.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, frå Høgre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, frå Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og leiaren Erling Sande, frå Framstegspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og frå Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til Prop. 111 S (2021–2022), der det blir lagt fram nokre saker som gjeld veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv. Det blir føreslått å oppheve eit oppmodingsvedtak og gjort greie for oppfølginga av tre andre slike vedtak.

Komiteen viser til at prosjektet E16 Øye–Eidsbru, som er ein del av E16 over Filefjell, blei opna for trafikk 23. september 2020. Prosjektet blei opna for trafikk nærmare to år seinare enn opphavsplanlagt. Dei store forseinkingane har ført til usemje med involverte entreprenørar om sluttoppgjøret. Konflikten med ein av entreprenørane blei løyst gjennom mekling og forlik. Det er framleis konflikt om sluttoppgjøret med ein av entreprenørane, og det er derfor uvisse om sluttkostnaden for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saka i samband med nysalderinga for 2022.

Komiteen viser til Innst. 653 S (2020–2021) om Nasjonal transportplan 2022–2033, der fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen mellom anna bad om at det blei vurdert om midlar avsette til utbetnings-

strekningane E39 Hjelset–Bjerkeset og om nødvendig E39 Bergsøya–Øygarden i staden kan nyttast på prosjektet E39 Bjerkeset–Astad. Komiteen viser til at departementet legg fleirtalsmerknaden til grunn for det vidare arbeidet.

Komiteen viser vidare til at staten si ordning med alternativ bruk av ferjetilskot på riksveg blei etablert i 2003. Intensjonen med ordninga er å leggje til rette for at sparte kostnader for staten ved å leggje ned eller korte inn eit riksvegferjesamband kan nyttast til å delfinansiere eit fastlandssamband på riksvegnettet som avløyser/kortar inn ferjesambandet. Komiteen viser til at departementet har valt å gi Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre ei evaluering av den statlege ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot.

Komiteen viser til at Stortinget 19. juni 2017 fatta to einslydande oppmodingsvedtak, nr. 978 og nr. 984:

«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsnings-
som passeringstak eller timesregel med samordning
med andre bomprosjekter i området, for næringstrans-
port som får en urimelig høy bompengebelastning.»

Komiteen viser til at departementet i proposisjonen orienterer om at dei ikkje legg opp til å innføre ein felles timesregel eller eit passeringstak mellom bompengeprojekta i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

Komiteen viser til at departementet i proposisjonen opplyser om at bygginga av dei fire skipa til Havila Kystruten er forseinka, slik at det ikkje var mogleg med oppstart frå 1. januar 2021. Departementet har tett dialog med Havila Kystruten og vurderer fortløpande behovet for tiltak for å sikre tilstrekkeleg kapasitet for kyst-ruta.

Komiteen viser til at det i statsbudsjettet for 2022 på kap. 1332, Transport i byområda, post 66 Tilskot til byområda, er sett av 30 mill. kroner til ei ny tilskotsordning for fem byar som ikkje er omfatta av byvekstav-talar. Samferdselsdepartementet legg opp til at midlane som er sette av i 2022, blir delte likt mellom Ålesund og Bodø som ei eingongsutbetaling. Departementet føre-set at midlane går til mindre investeringar i tiltak for kollektivtransport, sykling og gonge i tråd med føremå-let med tilskotsordninga, og det vil bli stilt krav om ei enkel rapportering om bruken av midlane.

Komiteen viser til at dei ulike tilskotsordningane under kap. 1332, Transport i byområda, post 66 Tilskot til byområda har ulike føremål. Rapporteringa frå by-områda til Statens vegvesen viser at det samla ved ut-gangen av 2021 står betydelege midlar ubrukte, om lag 1,25 mrd. kroner til saman for dei fire byområda.

Komiteen viser til at det har blitt arbeidd med ei føresegn om at nullutsleppsøyretøy ikkje skal betale meir enn 50 pst. parkeringsavgift samanlikna med kon-vensjonelle køyretøy. Dette arbeidet er no stilt i ro i på-

vente av vurderinga av bruksfordelane for elbilar i by-områda. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget om saka på eigna måte.

Komiteen viser til at Stortinget ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) vedtok følgende:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem for-
slag om hvordan man kan likestille GA-kjøretøy som
kjører på biogass, med el- og hydrogendrevne biler i
bomringene snarest mulig og i løpet av 2022.»

Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en løsning med egen takstgruppe for alle gassdrevne kjøretøy (GA) i takst-gruppe 2 (tunge kjøretøy). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken.

Komiteen viser til at Stortinget ved behandlingen av Prop. 22 L (2020–2021) Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven, jf. Innst. 131 L (2020–2021) fat-tet dette vedtaket:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Samferdselsdepartementet viser til begrunnelsen for ikke å utarbeide en lovhjemmel for å holde tilbake kjøretøy som skylder bompenger, i omtalen av anmod-ningsvedtaket i Prop. 1 S (2021–2022). På denne bak-grunn foreslår departementet å oppheve anmodnings-vedtak nr. 211 fra stortingssesjonen 2020–2021, jf. for-slag til romertallsvedtak.

Komiteen viser til at Stortinget ved behandlingen av Dokument 8:179 (2020–2021) om medisinsk begrun-net dispensasjon etter førerkortregelverket for svaksyn-te, jf. Innst. 432 S (2020–2021), fattet dette vedtaket:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»

Statens vegvesen og Helsedirektoratet har fått i opp-drag å utrede hvordan vedtaket kan følges opp. Departe-mentet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Ar-beiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og So-sialistisk Venstreparti, viser videre til at Stortinget ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) vedtok følgende:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Sta-tens Vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboere langs Riksvei 4 mellom Sinsen og Grorud.»

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å gå i dialog med Oslo kommune for å finne gode løsninger for å bedre trafikksituasjonen på rv. 4 Trondheimsveien, Sinsen–Grorud, både på kort og lang sikt.

Orientering om evaluering av statlig ferjeavløsningsordning

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er positivt at ferjeavløsningsordningen blir evaluert, og viser til at statens bidrag gjennom ferjeavløsningsmidlene i flere tilfeller ble beregnet før Stortinget satte ned ferjeprisene i Norge. Det kan derfor være hensiktsmessig å gjennomføre denne evalueringen og gjøre en ny beregning, slik at eventuelle besparelser kan komme bilistene til gode i form av kutt i bompenger.

Kystruten

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Kystruten har manglet flere skip i snart halvannet år. Dette medlem mener man for eksempel bør vurdere bruk av gamle skip. Dette medlem mener det haster å få på plass et fullverdig tilbud langs kysten vår.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest vurdere å sette inn erstatningsskip for å sørge for at Kystruten daglig skal anløpe de 34 anløpsstedene.»

Tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en vurdering av samferdselsprosjekter i forslag til statsbudsjett for 2023, med mål om å redusere kostnadene til slike prosjekter, få bedre kostnadskontroll og unngå ytterligere press i norsk økonomi.

Flertallet mener det må gjøres en helhetlig vurdering av både de totale kostnadene og klimagassutslippene som følge av prioriteringene NTP, herunder tilskuddet til mindre byområder uten byvekstavtale, i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti mener den nye tilskuddsordningen som skal styrke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange i mindre byområder, er en viktig ordning for bedre framkommelighet og byutvikling i de aktuelle byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad

og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Disse medlemmer viser til at det er viktig å styrke, ikke svekke, kollektivtransport, sykkel og gange i tiden som kommer. Disse medlemmer mener derfor at tilskuddsordningen til mindre byområder utenfor byvekstavtalene må videreføres.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen for mindre byområder uten byvekstavtale og sikre statlig bidrag til Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen i henhold til Nasjonal transportplan 2022–2033.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen Støre i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) kuttet 30 mill. kroner til denne nye ordningen med tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene, men at Arbeiderpartiet og Senterpartiet gav etter for krav fra Sosialistisk Venstreparti om å få inn disse midlene igjen. Ordningen ville bety at flere områder og mange flere bilister ville bli påført belastningen fra bompenger i hverdagen, og disse medlemmer er i så måte glade for at regjeringen har valgt å omgjøre ordningen til en engangsutbetaling og ikke en permanent ordning. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet foreslo å kutte midlene og ordningen i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett for 2022.

Bruksfordeler for elbiler

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen nå foreslår to store endringer i elbilfordelene, uten å se disse i sammenheng. Det orienteres i Prop. 111 S (2021–2022) om at Statens vegvesen har fått i oppdrag å vurdere endringer i elbilfordelene i byområdene, med mål om å øke antall kollektivreisende. Samtidig foreslår regjeringen i Meld. St. 2 (2021–2022) Revidert nasjonalbudsjett 2022 å erstatte dagens momsfritak på elbil med en tilskuddsordning for kjøpsbeløp opp til 500 000 kroner. Disse medlemmer er bekymret for at det nå foreslås endringer i elbilfordelene stykkevis og delt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti mener elbilfordelene må ses i sammenheng. Elbilfordelene kan ikke kun vurderes som en del av byvekstavtalene – det er avgjørende at de ses opp mot 2025-målet og klimamålene våre. Disse medlemmer er åpne for å se på elbilenes fordeler i bomringene i de store byene, men disse medlemmer understreker imidlertid betydningen av at eventuelle endringer må skje på en slik måte at elbilene

fremdeles vinner i konkurransen mot fossile biler i alle bilklasser.

Disse medlemmer mener det fortsatt er behov for incentiver for å velge elbiler for å nå klimamålene og målet for nybilsalget i 2025. Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å se på hele incentivpakken for elbiler før det gjøres endringer. Alle fordeler, både på kjøp og bruk, må vurderes helhetlig og ses opp mot Norges klimamål.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en helhetlig gjennomgang av elbilfordelene og vurdere endringer opp mot 2025-målet, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener videre det er naturlig at bruksfordelene til elbil fases ut før kjøpsfordelene til elbil. Dette medlem mener det er viktig at fordelene ikke trappes ned for tidlig, og understreker viktigheten av å nå 2025-målet. Dette medlem mener at økte bompenger for elbil bør følges av økninger også for fossilbiler for å bidra til å opprettholde konkurransefortrinnet til elbil.

Endrede vilkår for bruk av tilskuddsmidler i byvekstavtalene

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Høyre og Fremskrittspartiet i regjering i statsbudsjettet for 2020 økte det statlige tilskuddet til store kollektivprosjekter fra 50 til 66 pst. Halvparten av økningen skulle brukes til reduserte bompenger og den andre halvparten til et bedre kollektivtilbud. Det betød økte statlige midler som kom i tillegg til de statlige midlene som lå inne i de opprinnelige byvekstavtalene.

Disse medlemmer registrerer at Arbeiderpartiet-Senterparti-regjeringen ikke setter av en eneste krone ekstra til kollektivprosjekter i byene, men heller velger å bruke ressurser på å endre vilkårene for bruk av tilskuddsmidlene, slik at en enda større andel av regningen blir skjøvet over på bilistene. Disse medlemmer mener vilkårene som ble lagt til grunn i bompengeforliket i 2019, må videreføres, og at regjeringen må finne rom i sine egne budsjetter for å prioritere viktige kollektivprosjekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å fortsatt legge til grunn forutsetningene for økningen til 66 pst. statlig andel i store kollektivtransportprosjekt fra statsbudsjettet 2020.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser videre til at det er satt i gang forhandlinger med nye byområder uten at det fra regjeringens side er avklart hvor mye staten skal bidra med. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i valgkampen har lovet mer enn de klarer å holde, de har skapt forventninger de ikke klarer å innfri, og flere byer sitter nå igjen med tomme løfter og mer bompenger.

Fritak for bompenger for biogasskjøretøy

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til anmodningsvedtaket om fritak fra bompenger for biogasskjøretøy. Disse medlemmer vil understreke at et bredt flertall på Stortinget stilte seg bak dette vedtaket. Disse medlemmer forventer at regjeringen straks og senest innen utgangen av 2022 sørger for at GA-kjøretøy som kjører på biogass, likebehandles med nullutslippsskjøretøy i bomstasjoner i tråd med stortingsvedtaket.

Disse medlemmer viser også til at en samlet energi- og miljøkomité i merknadene i Innst. 446 S (2021–2022) til Meld. St. 36 (2020–2021) ber regjeringen straks følge opp vedtaket om å innføre fritak for biogasskjøretøy i bomringen for å fjerne barrierer og øke lønnsomheten av å benytte biogasskjøretøy.

Rv. 4 Sinsen–Grorud

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til anmodningsvedtaket om tiltak langs rv. 4 Sinsen–Grorud. Dette medlem viser til at dette boligområdet er blant de mest støy- og støvutsatte i Norge. Dette medlem peker på at det er et lokalt ønske om å sette ned farten på veien for å redusere forurensningen. Dette medlem viser til at det ikke er prioritert lokalt å bygge Fossumdiagonalen nå. Dette medlem mener derfor Statens vegvesen bør vurdere flere tiltak som kan redusere støy og forurensning nå, uten bygging av avlastningsvei. Dette medlem registrerer også at TØI mener det er mulig å gjennomføre fartsreducerende tiltak på Trondheimsveien, uten krav om avlastningsvei, og mener denne informasjonen bør tas med i det videre arbeidet.

Forslag fra mindretal

Forslag fra Høgre og Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen om å fortsatt legge til grunn forutsetningene for økningen til 66 pst. statlig andel i store kollektivtransportprosjekt fra statsbudsjettet 2020.

Forslag frå Høgre og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen for mindre byområder uten byvekstavtale, og sikre statlig bidrag til Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen i henhold til Nasjonal transportplan 2022–2033.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen foreta en helhetlig gjennomgang av elbilfordelene og vurdere endringer opp mot 2025-målet, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen snarest vurdere å sette inn erstatningsskip for å sørge for at Kystruten daglig skal anløpe de 34 anløpsstedene.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av ein samla komité.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Oppheving av oppmodingsvedtak

Vedtak nr. 211, 7. desember 2020, blir oppheva.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2022

Erling Sande

leiar og ordførar

