



STORTINGET

Representantforslag 169 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja

Dokument 8:169 S (2025–2026)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet

Til Stortinget

Bakgrunn

De menneskeskapte klimaendringene vil ha drastiske og irreversible konsekvenser for dyr, natur og mennesker. Klima- og miljøendringer er den største trusselen mot menneskers livskvalitet og friheten til fremtidige generasjoner.

Regjeringen Solberg, utgått av Venstre, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmet i 2021 en klimaplan for hvordan målene for 2030 skulle nås (Meld. St. 13 (2020–2021)). Et viktig tiltak for å nå Norges klimamål er målet om nullvekst i persontransporten med bil (nullvekstmålet). I en rapport fra Miljødirektoratet (Klimakur 2030) anslås det at nullvekstmålet alene vil bidra til å kutte 700 000 tonn CO₂-ekvivalenter, i tillegg til at det vil bidra til bedre fremkommelighet, mindre luftforurensing og tryggere ferdsel for syklister og fotgjengere.

Siden klimaplanen ble lansert, har Norge og EU forsterket klimamålet for 2030 og meldt inn til FN at det skal kuttes 55 prosent klimagassutslipp innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Stortinget har i tillegg fastsatt enda mer ambisiøse klimamål for 2035. Det betyr at Norge må forsterke flere av klimatiltakene for at målet skal nås, eller i det minste sørge for at nødvendige tiltak gjennomføres.

Nylig (desember 2025) la Statens vegvesen fram samlerapporten Byutredningene 2025. Byutredninger er et kunnskapsgrunnlag som viser strategier og ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet, og er basert på egne og separate byutredninger for de fire største byområdene som har byvekstavtale (Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren).

I rapporten konkluderer Statens vegvesen med at

«Nullvekst blir krevende å nå når personbiltrafikken øker. Veksten i personbiltrafikken i alle byområdene frem mot 2036 og 2050 blir betydelig. Alle byområdene har et klart avvik fra nullvekstmålet».

Byutredningen synliggjør likevel ulike måter å nå nullvekstmålet på. Det konkluderes ikke med én anbefaling, men byutredningene viser at bompenger er et av de mest effektive virkemidlene for å nå nullvekstmålet. De regulerer trafikkmengden, reduserer personbilbruk, bidrar til en mer klimavennlig kjøretøypark og sikrer inntekter til nødvendige samferdselsprosjekter og kollektivtransport. Effekten av bompenger avhenger av takstnivå, systemutforming og hvordan ordningen kombineres med andre virkemidler. Forskjellig effekt i de ulike byområdene er sammensatt og skyldes blant annet utformingen av dagens bomsystem, politiske vedtak og lokale reisevaner. Noen områder har høye takster, ulik prising i rushtiden og tett bomstruktur, mens andre har lavere satser og færre bomsnitt.

De fleste byområder har hatt bompengepakker over lengre tid, og ordningene har bidratt til redusert biltrafikk og til at flere reiser kollektivt, sykler og går. Likevel konkluderer Byutredningene med at det finnes potensial for å gjøre bompengene enda mer treffsikre, også innenfor dagens regelverk og tekniske løsninger. Det vil være avgjørende for å møte den forventede tra-

fikkveksten fremover. Lokale myndigheter har flere muligheter til å styrke effekten av bompengoordningene, bl.a. større differensiering av takster. Dette gir sterkere incentiver til å velge miljøvennlige kjøretøy, samkjøring, unngå kjøring i rushtid og i de mest trafikkbelastede delene av byområdet.

Forslagsstillerne peker på at samkjøring representerer et relativt lite utnyttet, men kostnadseffektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken, kø, arealbruk og utslipp, uten å begrense mobiliteten. Digitale løsninger, nye arbeidsformer og økt fleksibilitet i hverdagsreiser gir et betydelig potensial for økt samkjøring, dersom myndighetene legger bedre til rette for dette.

Forslagsstillerne mener også at samkjøring kan være et viktig supplement til kollektivtransporten, særlig i områder og tidsrom der kollektivtilbudet er begrenset, og for arbeidsreiser i og rundt byområdene.

Tellinger utført i Bergen av teknologiselskapet Counting Hero viser at opptil ni av ti biler i rushtiden kun har én person i bilen, og at det hver morgen er omtrent 32 000 tomme seter i bilene som står i kø inn mot Bergen. En doubling av gjennomsnittlig belegg fra 1,16 til 2 personer per bil kan redusere biltrafikken i rushtiden med så mye som 25 prosent. Selv en langt mindre reduksjon i trafikk kan ha stor effekt på fremkommeligheten ved kritiske punkter.

Tidligere forsøk på å få flere til å samkjøre har hatt begrenset effekt, men ny teknologi gjør det nå mulig å dokumentere antall personer per bil på en sikker og presis måte. Dette åpner for en ny generasjon incentivordninger der rabatter og fordeler f.eks. kun kan gis til biler med faktisk samkjøring og om ønskelig i bestemte tidsrom i løpet av døgnet.

Forslagsstillerne mener at de ulike byområdene må ta i bruk disse mulighetene for å redusere kø, bedre framkommeligheten for bussene og bidra til bedre utnyttelse av veikapasitet og parkeringsplasser. Samkjøring er et effektivt og rimelig tiltak som kan gjennomføres raskere enn større infrastrukturprosjekter, og som kan inngå i både byvekstavtaler, bompengepakker og kommunens mobilitetsstrategier.

Forslagsstillerne viser videre til at veglova § 27 andre ledd slår fast at:

«Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknande. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som er baserte på køy-

retøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Føresegnene om vilkår og bruk av bompengar i første ledd gjeld tilsvarande. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.»

Forslagsstillerne tolker dette dithen at det allerede er mulighet til å gjennomføre forsøk med ordninger som gir rabatt i bompenger for biler med flere enn én person i bilen, f.eks. i rushtid, gitt at det er teknologi som kan verifisere dette. Forslagsstillerne vil likevel være på den sikre siden og foreslår derfor at regjeringen om nødvendig foreslår eller fastsetter endringer i lov eller forskrift som sørger for at de byområdene som vil gjennomføre slike tiltak, kan være sikre på at det faktisk er lov. Forslagsstillerne foreslår videre flere andre tiltak for å stimulere til økt samkjøring. Etter forslagsstillernes syn er det viktig med en kombinasjon av gulrot og pisk for å nå viktige miljø- og transportpolitiske mål. Ulike måter å stimulere til økt bruk av samkjøring gjennom f.eks. billigere bompasseringer kan være et slikt tiltak.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen om nødvendig foreslå eller fastsette endringer i lov eller forskrift som gir kommunene adgang til å etablere ordninger der biler med mer enn én person kan få gratis eller rabattert passering i bomringer i enten hele eller deler av døgnet.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere ulike incentivordninger for samkjøring i forbindelse med rulling av eksisterende eller inngåelse av nye byvekstavtaler.
3. Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge til rette for forsøk med samkjøringsfelt eller prioritet for samkjørende kjøretøy der dette er hensiktsmessig og ikke svekker kollektivtrafikkens fremkommelighet.
4. Stortinget ber regjeringen stimulere til utvikling og bruk av digitale samkjøringsløsninger, blant annet gjennom samarbeid med private aktører og integrering i eksisterende mobilitets- og reiseplanleggingstjenester.

17. mars 2026