



STORTINGET

Innst. 368 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:136 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om bærekraftig moderne bevegelsesfrihet gjennom redusert biltrafikk

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innføre bærekraftig bevegelsesfrihet som et overordnet prinsipp i nåværende og kommende nasjonal transportplan, for å prioritere kollektivtrafikken, gåing, sykling og mikromobilitet framfor biltrafikken i storbyene.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å erstatte nullvekstmålet i samferdselspolitikken med et mål om fem pst. årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene fra dagens nivå.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fastsette et mål om fem prosent årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene ved revisjon av bymiljøavtaler/byvekstavtaler.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter i storbyområder til 80 prosent.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en belønningsordning for storbykommuner som reduserer biltrafikken.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å skrinlegge alle kapasitetsøkende veiprosjekter inn og ut av storbyene.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser i byer og tettbygde områder.
8. Stortinget ber regjeringen revidere dagens vegnormaler og trafikkregler for å prioritere gange, sykkel og mikromobilitet.
9. Stortinget ber regjeringen fremme en virkemiddel-pakke for elektrisk mikromobilitet for personlig transport og godstransport.
10. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere fartsgrensen i byer og tettbygde strøk til 30 km/t med blandet trafikk, og samtidig øke grensen for assistanse fra motoren for uregistrerte elsykler fra 25 km/t til 30 km/t.
11. Stortinget ber regjeringen i planleggingen av neste nasjonale transportplan (NTP 2022–2033) prioritere mikromobilitet i en omlegging til en betydelig større andel mer energieffektiv, elektrifisert, trafikkikker, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport i Norge.
12. Stortinget ber regjeringen snarest fremme en helhetlig nasjonal politikk for utleie, deling og parkering av elektriske sparkesykler på offentlig areal, som fremmer slike delingstjenester uten at det skaper konflikter eller utrygghet i trafikken.
13. Stortinget ber regjeringen snarlig fremme forslag om hjemmel i vegtrafikkloven slik at kommuner kan regulere utleie av elektriske sparkesykler på offentlig areal. Kommunene må få hjemmel til å stille krav til hvor elektriske sparkesykler kan parkeres/

hensettes, kunne kreve kommunal tillatelse for å bruke kommunal grunn og stille krav til sparkesykkelens kvalitet, sikkerhet og holdbarhet.

14. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte passasjerers reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid, og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentant Une Bastholm om bærekraftig moderne bevegelsesfrihet gjennom redusert biltrafikk. I representantforslaget fremsettes det forslag til vedtak i 14 punkter.

Komiteen viser til målet vedtatt i Stortinget om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Komiteen vil presisere at satsingen på kollektivtransport, sykling og gange ikke skal bety at all planlegging av vegprosjekter i storbyområdene kan stoppes. Komiteen er opptatt av at det overordnede vegnettet har en standard som gjør det mulig å avlaste gater og vegger i boligområder, utvikle byområdene og garantere en god framkommelighet og kapasitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til statsrådets svar av 14. mai 2019, hvor statsråden peker på at regjeringen de siste årene har økt bidragene betydelig til de store byområdene for å sette disse i bedre stand til å løse utfordringene i transportsektoren knyttet til klima, miljø og dårlig framkommelighet.

Flertallet viser til at statsråden i sitt svar peker på at det er viktig at man legger til rette for at det skal bli enklere å velge klima- og miljøvennlige måter å reise på. Effektive transportløsninger skal sørge for at folk, varer og gods kommer raskt frem.

Flertallet viser også til at det var regjeringen Solberg i sin tid som fjernet forbud mot segway og lignende transportmidler, som igjen gjør at vi har den store graden av elektriske mikromobile løsninger som vi har i dag. Videre har regjeringen Solberg hatt et forslag om å legge til rette for at personer med førerkort klasse B også

kan få førerkort klasse A1, på høring. Å gjøre det enklere for flere å kunne kjøre lett motorsykel fremfor personbil vil også bidra til redusert arealbehov, økt fleksibilitet og større framkommelighet for flere i trafikken.

Flertallet er tilfreds med at statsråden i sitt svar ikke ønsker å åpne for å gi kommuner hjemmel til å forby parkering på privat grunn. Kommunene har mulighet for å føre en streng og restriktiv politikk av hensyn til biler og parkering allerede i dag. Et inngrep i den private eiendomsretten som representantforslaget foreslår, er ikke en farbar vei for komiteens flertall å gå.

Flertallet ønsker at folk skal få velge de løsningene som passer den enkelte best. Da er det vår oppgave å legge til rette for at folk får valgfrihet til både å kunne reise kollektivt og velge andre individuelle transportmidler. I storbyer er det viktig at man sørger for at de kollektive løsningene er mest mulig attraktive.

Flertallet viser også til at andelen lav- og nullutslippsbiler har økt betydelig under regjeringen Solberg. Avgiftslettelser for å velge klima- og miljøvennlig er et godt virkemiddel som har vist seg å fungere meget godt, og har ført til at vi i dag ligger i verdenstoppen av lave nybilsutslipp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker et transport- og kommunikasjonstilbud som gir gode ringvirkninger for næringslivet og i hverdagslivet til folk. Disse medlemmer vil ha et godt utbygd kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt og rimelig både å reise til og fra jobb og å reise raskt og klimasmart mellom landsdeler. Vei er ikke eneste løsningen på transportutfordringene i og rundt storbyene. Transportveksten her må løses med kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer mener god flyt i kollektivtrafikken i og rundt de store byene er positivt også for framkommeligheten mellom landsdelene. Disse medlemmer vil videreføre de strategisk viktige bymiljøavtalene og belønningsordningen som stimulerer byene til å vri transporten fra privatbilisme til kollektivtrafikk, sykling og gange.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at transportsektoren står for om lag en tredjedel av norske utslipp, og at disse skal reduseres med 50 pst. innen 2030. For å lykkes med dette må det iverksettes raske og radikale grep. En av de største utslippskildene fra transportsektoren er godstransport og personbiltrafikk.

Disse medlemmer understreker at for å lykkes med å nå klimamålene må bilkjøring i og rundt byene reduseres, samtidig som det legges til rette for kollektiv, sykkel og gange. Disse medlemmer understreker at dette ikke betyr dårligere transportløsninger for folk flest, men snarere bedre.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at å bygge ut flere motorveier gir mer kø, mer utslipp og mer lokalforurensing. Å satse på kollektivtrafikk, sykkel og gange kan gi mer bevegelsesfrihet.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre bærekraftig bevegelsesfrihet som et overordnet prinsipp i nåværende og kommende nasjonal transportplan, for å prioritere kollektivtrafikken, gåing, sykling og mikromobilitet framfor biltrafikken i storbyene.»

Dette medlem viser til at det er tverrpolitisk enighet om nullvekstmålet i Nasjonal transportplan. Derfor er det oppsiktsvekkende at regjeringen planlegger store motorveiprojekter inn og ut av flere av områdene hvor biltrafikken skal reduseres. For eksempel merker dette medlem seg at det i plangrunnlaget for Fergefri E39 står at prosjektet vil føre til økt trafikk inn mot byene, men at dette er et problem byene må løse selv:

«I byane er nullvekst i personbiltrafikken eit mål, og bymiljøavtalane er rammer for samarbeidet mellom staten, fylkeskommunar og kommunar for å føre veksten i persontransporten over på kollektivtransport, gange og sykling. Den auka trafikken på E39 inn mot byane gjev ein målkonflikt som må løysast i byane gjennom bymiljøavtalane.»

Dette medlem mener at regjeringens samferdselspolitikk må henge sammen, og at alle prosjekter som bidrar til å øke personbiltrafikken i områder hvor det er enighet om at den ikke skal økes, må skrinlegges.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen skrinlegge kapasitetsøkende motorveiprojekter som bidrar til å øke personbiltransport i områder der det er mål om nullvekst i personbiltrafikken.»

Dette medlem synes videre at det er nødvendig å skjerpe nullvekstmålet og ikke bare legge til grunn nullvekst i biltrafikken.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fastsette et mål om fem pst. årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene ved revisjon av bymiljøavtaler/byvekstavtaler.»

Dette medlem mener også det er nødvendig å belønne storbykommuner som gjør tiltak for å begrense biltrafikken, og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det ble foreslått midler til dette.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en belønningsordning for storbykommuner som reduserer biltrafikken.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser i byer og tettbygde områder.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at en viktig årsak til finansieringsproblemene i bypakke, som gjør at behovet for blant annet bompenger øker, er at staten ikke bidrar med tilstrekkelige midler på store og sentrale kollektivprosjekter. For å få fortgang i kollektivutbyggingen og bidra til god og miljøvennlig byutvikling er det viktig å øke statens andel i store kollektivprosjekter.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter i storbyområder til 70 pst.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til viktigheten av et sømløst kollektivtransportsystem. Det finnes ikke lenger bare buss og bane, men andre løsninger som selvkjørende minibuser, el-sparkesykler og bysykler. Alt dette kan være positive bidrag til å lage sømløse løsninger for å komme seg fra dør til dør uten bil. Samtidig er det viktig at nye løsninger introduseres på en fornuftig måte, og at det legges godt til rette for at disse løsningene kommuniserer med hverandre.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i planleggingen av neste nasjonale transportplan (NTP 2022–2033) prioritere mikromobilitet i en omlegging til en betydelig større andel mer energieffektiv, elektrifisert, trafikksikker, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen snarest fremme en helhetlig nasjonal politikk for utleie, deling og parkering av elektriske sparkesykler på offentlig areal, som fremmer slike delingstjenester uten at det skaper konflikter eller utrygghet i trafikken.»

«Stortinget ber regjeringen snarlig fremme forslag om hjemmel i vegtrafikkloven slik at kommuner kan regulere utleie av elektriske sparkesykler på offentlig areal. Kommunene må få hjemmel til å stille krav til hvor elektriske sparkesykler kan parkeres/hensettes, kunne kreve kommunal tillatelse for å bruke kommunal grunn og stille krav til sparkesyklens kvalitet, sikkerhet og holdbarhet.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte passasjerers reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid, og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter i storbyområder til 70 pst.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innføre bærekraftig bevegelsesfrihet som et overordnet prinsipp i nåværende og kommende nasjonal transportplan, for å prioritere kollektivtrafikken, gåing, sykling og mikromobilitet framfor biltrafikken i storbyene.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen skrinlegge kapasitetsøkende motorveiprojekter som bidrar til å øke personbiltransport i områder der det er mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fastsette et mål om fem pst. årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene ved revisjon av bymiljøavtaler/byvekstavtaler.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en belønningsordning for storbykommuner som reduserer biltrafikken.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser i byer og tettbygde områder.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen i planleggingen av neste nasjonale transportplan (NTP 2022–2033) prioritere mikromobilitet i en omlegging til en betydelig større andel mer energieffektiv, elektrifisert, trafikksikker, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport i Norge.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen snarest fremme en helhetlig nasjonal politikk for utleie, deling og parkering av elektriske sparkesykler på offentlig areal, som fremmer slike delingstjenester uten at det skaper konflikter eller utrygghet i trafikken.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen snarlig fremme forslag om hjemmel i vegtrafikkloven slik at kommuner kan regulere utleie av elektriske sparkesykler på offentlig areal. Kommunene må få hjemmel til å stille krav til hvor elektriske sparkesykler kan parkeres/hensettes, kunne kreve kommunal tillatelse for å bruke kommunal grunn og stille krav til sparkesyklens kvalitet, sikkerhet og holdbarhet.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte passasjerers reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid, og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:136 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om bærekraftig moderne bevegelsesfrihet gjennom redusert biltrafikk – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. juni 2019

Helge Orten

leder

Tor Andre Johnsen

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. mai 2019****Representantforslag frå stortingsrepresentant Une Bastholm om berekraftig moderne bevegelsesfridom gjennom redusert biltrafikk**

Eg viser til brev av 29. april 2019 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om vurderingane mine av representantforslag 136 S (2018-2019) frå stortingsrepresentant Une Bastholm om berekraftig moderne bevegelsesfridom gjennom redusert biltrafikk.

Regjeringa har dei siste åra auka bidraga til dei store byområda betydeleg for å setje dei betre i stand til å løyse utfordringane i transportsektoren knytt til klimagassutslepp, lokal miljøforureining og dårleg framkome.

Med den omfattande satsinga på kollektivtransport, sykling og gange gjennom byveksttaltalane ønskjer staten å bidra til at byområda når nullvekstmålet for persontransport med bil. Det skal bli enklare å velje klima- og miljøvenlege måtar å reise på, og effektive transportløyningar skal sørge for at folk, varer og gods kjem raskt fram. Det blir lagt vekt på å utforme løysingane slik at dei er lett tilgjengelege for alle grupper. I eit større bilete ønskjer regjeringa også å leggje til rette for effektive transportkorridorar som bidreg til gode bu- og arbeidsmarknadsregionar.

For regjeringa har det vore viktig å styrkje samordninga av areal- og transportpolitikken i dei største byområda. Lokalisering av bustader, handel, service og arbeidsstader ved knutepunkt og viktige haldeplassar vil bidra til å redusere transportbehovet og gjere det enklare å reise kollektivt, sykle og gå. Byveksttaltalane er viktige for å leggje til rette for ei slik utvikling.

Til forslag 1-3 og 11

Regjeringa følgjer no opp Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* der Stortinget har gitt tilslutning til målet om at veksten i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gange.

Stortingsrepresentant Bastholm peiker på fleire viktige utviklingstrekk som har stor innverknad på korleis vi reiser no og i framtida. Til dømes kan mikromobilitet redusere reisetida og bidra til at fleire vel andre reisemåtar enn bil. Samstundes kan det føre til fleire ulukker.

Den teknologiske utviklinga vi ser både når det gjeld drivstoff, nye mobilitetsformer og nye tekniske løysingar, gjer det naturleg å sjå nærmare på målet og innrettinga av politikken for byområda elles i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet har starta dette arbeidet.

Til forslag 4

I tråd med Nasjonal transportplan 2018-2029 gir staten tilskot som dekkjer inntil 50 prosent av prosjektkostnadene for store kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda. Tilskotet inngår som ein del av det statlege bidraget i byveksttaltalane.

I Nasjonal transportplan er det sett av om lag 24 mrd. kr til dette formålet. Ein auke til 80 prosent vil grovt rekna krevje ein auke i ramma på 14 mrd. kr i neste Nasjonal transportplan, og er noko Stortinget eventuelt vil måtte ta stilling til ved revideringa av planen. Alternativet er kutt i andre vegprosjekt i distrikta, noko eg vil åtvare mot.

Til forslag 5

Sidan 2004 har vi hatt ei belønningsordning med målsetting om å stimulere til betre framkome, miljø og helse i storbyane. I dei fire største byområda er belønningsmidlane no ein del av det statlege bidraget i byveksttaltalane, slik at dei ulike finansieringskjeldene kan sjåast i samheng. Tromsø, Kristiansand, Grenland, Nedre Glomma og Buskerudbyen er omfatta av belønningsordninga. Eg meiner det ikkje er ønskeleg å etablere nye tilskotsordningar på dette området.

Til forslag 6

I dei største byområda legg regjeringa nullvekstmålet for persontransport med bil til grunn, og det skal leggjast til rette for effektive og klima- og miljøvenlege reiseval for innbyggjarane. Samstundes skal vi leggje til rette for vare- og godstransport og tenesteyting i byområda og gode bu- og arbeidsmarknadsregionar i heile landet. Eg meiner det derfor vil vere behov for å bygge ut vegsystema i og rundt byområda også i framtida.

Til forslag 7

Eg meiner kommunane har tilstrekkelege moglegheiter til å føre ein restriktiv parkeringspolitikk om dei ønskjer det, og ser ikkje behov for å gjere noko endring av regelverket som gir kommunane heimel til å regulere parkering på privat grunn. Ein slik heimel ville dessutan innebere eit inngrep i den private eigedomsretten som eg ikkje ser som ønskeleg.

Vidare er eg av den oppfatning at det må vere opp til kommunane sjølv å vurdere i kva for grad dei ønskjer ein restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsområda sine. Der det er lokalpolitisk ønske om det har kommunane allereie innanfor byveksttaltalane og eksisterande belønningsordning moglegheit til å innføre parkerings-

restriksjonar, som til dømes å redusere talet på gateparkeringsplassar i sentrumsområda.

Det er viktig å sjå transportpolitikken i byar og tettbygde strøk i ein heilheit, og det er ikkje ønskeleg med ei særskilt tilskotsordning for kommunar som vel å redusere talet på gateparkeringsplasser i byar og tettbygde område. Eg ser derfor ikkje behov for å følgje opp dette forslaget.

Til forslag 8 og 9

Samferdselsdepartementet vil til ein kvar tid vere opptatt av at vegnormalane gir dei beste føresetnadene for framkomst, miljø og trafikktryggleik for alle trafikantgrupper, samstundes som at normalane legg til rette for at vi får mest mogleg infrastruktur for pengane.

Ved utbygging av riksvegnettet blir det bygd komplette anlegg, dvs. at gang- og sykkelveggar, kollektivtiltak mv. blir inkludert i den grad det er behov for det. Vegnormalane beskriv sikre og fleksible løysingar som er utprøvd over lang tid, og som blir revidert jamleg for å inkludere siste kunnskap og erfaring om prioritering av framkomst, trafikktryggleik og miljø, i høve til miljø- og transportpolitikken.

Dei viktigaste normalane som styrer utforming av tiltak for gange og sykling, er N100 Veg- og gateutforming, N200 Vegbygging, N300 Trafikkskilt og N302 Vegoppmerking. For eksempel er N100 Veg- og gateutforming nyleg revidert og godkjent i Samferdselsdepartementet. FOU og innsamling av kunnskap for neste revisjon er i gang. For sykkeltiltak blir det gjort pilotforsøk med seks nye løysingar med sikte på å utvide den «verktøykassen» som N100, N300 og N302 gir. Utprøvinga skjer i samarbeid med bl.a. Oslo kommune og andre kommunar og fylkeskommunar. Pilotane omfattar både billige oppmerkingstiltak og tiltak som er meir kostbare å etablere enn dei som ligg i dagens normalar. Dei meir kostbare løysingane blir testa ut pga. ønskjer frå syklistane om meir avstand og fysisk barriere mot biltrafikken i trafikkerte bygater.

Fylkeskommunar og kommunar er sjølv fraviksmyndigheit frå N100 Veg- og gateutforming og N200 Vegbygging og kan dermed sjølv bestemme andre breidder, vegfundamentering mv. enn det som er oppgitt i normalane. For normalar som gjeld skilting og oppmerking, er Vegdirektoratet fraviksmyndigheit.

Regjeringa har lagt til rette for bruk av små elektriske køyretøy ved at reglane for desse blei forenkla i 2018. Små elektriske køyretøy, som el-sparkesyklar og ståhjulingar er likestilte med sykkel og kan bli brukt på same område og under same vilkår som sykkel.

Elles balanserer dagens rammeverk, inkludert vegnormalar og trafikkreglar omsynet til framkome og tryggleik til dei ulike gruppene av trafikantar. Eg ser ikkje behov for å revidere dagens reglar. Eg vil òg peike på at det i tilnærminga til dei køyretøya som stortingsre-

presentant Bastholm definerer innanfor "mikromobilitet" er grunn til å ta omsyn til store forskjellar i risikotilhøva. Køyretøy med totalvekt opp mot 500 kg er, til forskjell frå små elektriske køyretøy, meir å betrakte som ein liten bil.

Til forslag 10

Kriteria for fartsgrensar er nyleg reviderte, og legg til rette for ein hensiktsmessig bruk av fartsgrense 30 km/t i byar og tettbygde strøk. Eg ser ikkje behov for å revidere desse med sikte på auka bruk av slik fartsgrense.

Gjeldande øvre grense på 25 km/t for når motoren på elsyklar med hjelpemotor kan gi assistanse, er basert på europeisk harmonisert rammeverk. Det er ikkje ønskeleg eller hensiktsmessig å etablere nasjonale ordningar for å auke denne grensa.

Til forslag 12 og 13

Små elektriske køyretøy, inkludert elektriske sparkesyklar, har same reglar som sykklar, og reglane for parkering av sykklar gjeld for slike på og langs veg. I kva grad kommunal grunn elles skal bli brukt til elektriske sparkesyklar er opp til kommunane å avgjere, innanfor reguleringsplanar, eigarråderett og anna. Eg ser i dagens situasjon ikkje grunn til nærmare nasjonal regulering av dette.

Til forslag 14

Samferdselsdepartementet er positiv til lokale initiativ som legg til rette for heilskaplege reisekjeder med mellom anna dør-til-dør-løysingar. Ansvar for det lokale kollektivtransporttilbodet ligg til fylkeskommunane, og eg er opptatt av at lokale myndigheiter skal ha handlingsrom til å finne fram til dei beste løysingane ut frå forholda i det enkelte byområde. Statleg tilskot gjennom til dømes belønningsmidlane kan nyttast til dette formålet.

Vi ser at fylkeskommunane og kollektivselskapa tar i bruk ny teknologi og arbeider aktivt med å få på plass nye mobilitetsløysingar. Mellom anna kan sjølvkøyrande køyretøy i framtida spele ei viktig rolle i denne samanheng, og vi har lagt til rette for å prøve ut dette ved nytt regelverk frå 2018 for utprøving av sjølvkøyrande køyretøy. Eg er glad for å sjå at det allereie er forsøk fleire stader i landet med små sjølvkøyrande bussar.

Innanfor dagens ansvarsdeling ser eg ikkje behov for å etablere nye ordningar for å leggje til rette for lokal kollektivtransport og andre mobilitetsløysingar.

