



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2637-

Dato
8. mai 2025

Svar på Dokument 8:251 S (2024-2025) om en bedre bypolitikk

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 23. april 2025 med forslag fra stortingsrepresentantene Sigrid Zurbuchen Heiberg, Une Bastholm og Rasmus Hansson om en bedre bypolitikk. Representantene har fremmet 28 forslag som er gjengitt nedenfor, og som ligger innenfor flere statsråders ansvarsområder. Jeg har derfor innhentet vurderinger fra finansministeren til forslag 8, 19 og 23, kommunal- og distriktsministeren til forslag 21-25 og 27-28, digitaliserings- og forvaltningsministeren til forslag 9 og 18 og klima- og miljøministeren til forslag 26.

1. Stortinget ber regjeringen legge myndigheten til å opprette og bestemme størrelsen på nullutslippssoner til kommunene, uavhengig av om veiene er kommunale, fylkeskommunale eller statlige. Sonene skal opprettes i tett dialog med næringsliv og innbyggere samt Statens vegvesen og fylkeskommuner i de tilfeller hvor statlig og fylkeskommunalt veinett blir berørt.

Jeg viser til Dokument 8:81 S (2024–2025) om innføring av nullutslippssoner som skal behandles 8. mai 2025. Jeg viser i denne forbindelse til mitt svar av 3. mars 2025 der det fremgikk at jeg ville gi Statens vegvesen i oppdrag om å sette i gang et lov- og forskriftsarbeid for å gi kommunene mulighet til å etablere nullutslippssoner. Et slikt oppdrag ble sendt Statens vegvesen 4. april 2025, og det er satt en frist for tilbakemelding til 1. august 2025. Det tas sikte på at et forslag til lov- og forskriftsendring vil kunne sendes på offentlig høring så snart det er mulig.

2. Stortinget ber regjeringen innføre et mål om å redusere biltrafikken med 30 pst. i og rundt de store byene innen 2030 og legge dette til grunn for byvekstavtaler som erstatning for nullvekstmålet.

Vurderingene nedenfor gjelder også forslag nr. 17.

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil – ofte omtalt som nullvekstmålet. Regjeringen har også andre tilskuddsordninger som er rettet inn mot å nå dette målet.

De siste årene har vi inngått tre nye byvekstavtaler, og vi har nå avtaler med til sammen sju byområder. Jeg mener det er et viktig suksesskriterium for dette arbeidet at vi har et felles mål som er enkelt å forstå og kommunisere. Nullvekstmålet er godt forankret både i Stortinget og i byområdene. Flere av de lokale avtalepartene har i tillegg egne lokale mål om reduksjon i biltrafikken.

Tall for trafikkutviklingen tyder nå på at biltrafikken vokser i flere byområder. Prognoser viser også trafikkvekst i årene fremover. Tidligere analyser viser at det skal relativt kraftige virkemidler til for å nå nullvekstmålet. Eksempelvis viste en analyse gjennomført av Norconsult for byvekstsamarbeidet i Oslo-området i 2023 at selv en dobling av takstene i dagens bomring i Oslo-området isolert sett kun ville redusere forventet trafikkvekst i 2040 fra 17 til 11 pst.

For å nå nullvekstmålet kreves en sammensetning av flere tiltak og virkemidler. Det er behov for videre satsing på kollektivtransport, sykling og gange, men også sterkere restriktive tiltak som økt prising av biltrafikk og parkeringsrestriksjoner. En mer effektiv arealbruk med fortetting rundt knutepunkter er sentralt for å få en utvikling i tråd med nullvekstmålet. Staten vil bidra til å styrke kollektivtilbudet og tilretteleggingen for syklist og gående, men god måloppnåelse vil også kreve tydelige prioriteringer fra lokale parter når det gjelder bompenger, parkering og arealbruk.

Et mål om reduksjon i trafikken vil kreve enda kraftigere virkemidler enn dagens mål om nullvekst. Konsekvensene av et slikt mål er ikke utredet. Et mer ambisiøst mål ville måtte sees opp mot hvilken virkemiddelbruk som er nødvendig, og hvilket finansieringsbehov det vil gi. Det vil også kreve forankring i alle de aktuelle byområdene. Det er ikke aktuelt at staten pålegger kommunene et slikt mål.

Som oppfølging av Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* gjennomfører Statens vegvesen byutredninger for de fire største byområdene. Dette vil gi oss mer kunnskap om hva som skal til for å nå felles mål om nullvekst. Byutredningene skal være et faglig grunnlag for reforhandlinger av byvekstavtaler, og skal vise hvordan byområdene ved hjelp av ulike virkemiddelpakker kan nå nullvekstmålet i 2036 og 2050. Byutredningene skal etter planen oversendes fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet ved årsskiftet 2025/2026.

3. Stortinget ber regjeringen styrke arbeidet med bytransport og lage en plan for å omforme statlige motorveier og fylkeskommunale hovedveier i byene til bulevarder og avenyer med redusert hastighet, kryssninger i plan og omdisponering av veiareal til sykkelveier, fortau, kollektiv- eller samkjøringsfelt og beplantning.

Hovedveier, enten de er statlige eller fylkeskommunale, skal ivareta flere hensyn både knyttet til fremkommelighet og beredskap. Det er derfor viktig at eventuelle endringer i bruken av veinettet gjøres etter nøye faglige vurderinger for den enkelte strekning.

4. Stortinget ber regjeringen gi kommuner med byvekstavtaler hjemmel til å kreve inn dobbel takst i bomringene for bensin- og diesalbiler kjøpt etter 2026.

En innføring av differensierte bompengesystemer basert på kjøretøyets registreringsdato vil innebære en endring i hvordan takst- og rabattsystemet er lagt opp for bompengefinansiering, og også kreve vurderinger opp mot nasjonalt og internasjonalt regelverk. Etter en helhetlig vurdering mener jeg at det på nåværende tidspunkt ikke er aktuelt å gå videre med et utredningsarbeid for å se nærmere på en mulighet for dobbel takst i bomringer for nyere fossile biler. Jeg mener at det allerede i dag er et stort potensielt i byområdene for å kunne utnytte det eksisterende mulighetsrommet i dagens bompengesystem for en mer treffsikker prising av biltrafikken.

5. Stortinget ber regjeringen, i lys av de gode erfaringene med trafikkavviklingen i Oslo, sørge for å permanent stenge Hammersborgtunnelen på Ring 1 for privatbiler.

Ring 1 er en effektiv trasé for kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy og næringstransport, og har en viktig funksjon for gjennomgangstrafikk og for trafikk til og mellom trafikksoneene i Oslo sentrum. Et helhetlig hovedveisystem i Oslo sentrum er viktig i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap da mange viktige samfunnsfunksjoner er lokalisert her. Ring 1 er også beredskapsvei ved planlagte og uforutsette stengninger av Operatunnelen. Etter at Ring 1 ble midlertidig stengt 1. juli 2024 har biltrafikken som forventet økt i bygatene nord for Ring 1, noe som er uheldig. Trafikken i Operatunnelen er i dag belastet helt på kapasitetsgrensen, og er nær et sammenbrudd dersom trafikken øker. De avbøtende trafikale tiltakene som er satt inn for å begrense biltrafikken inn mot Oslo i stengingsperioden, er under forutsetning av at stengingen skal være midlertidig.

Under midlertidig stengt Ring 1 har kollektivandelen til Oslo sentrum økt, og sett i lys av nullvekstmålet mener Samferdselsdepartementet at det er viktig å kunne vurdere eventuelle nye tiltak som bidrar til at dette blir en varig effekt. Dette er forhold vi må komme tilbake til når Ring 1 er ferdig ombygget.

6. Stortinget ber regjeringen, i lys av motorveienes trussel mot nullvekstmålet, sørge for å innføre kollektiv- eller tungbilfelt på innfartsårene til byene, for eksempel på det nye Sotrasambandet i Bergen vest.

Etablering av kollektivfelt er beskrevet i vegnormalene, og avhenger blant annet av antall busser og forsinkelse for bussene. Det er i dag kollektivfelt på de fleste riksveier inn mot de store byene. Dersom det er god kapasitet i kjørefeltene, og samtidig lite busstrafikk og få

forsinkelser, vil det imidlertid ikke være riktig ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering å anlegge kollektivfelt.

Når det gjelder Sotrasambandet er det i reguleringsplanen lagt inn en bestemmelse om at man skal vurdere mulighetene for å etablere kollektivfelt på Sotrabroen, som kan vurderes omgjort til kombinert kollektivfelt/tungbilfelt fra det tidspunkt ny godshavn etableres på Ågotnes. Statens vegvesen vurderer nå forholdene knyttet til et eventuelt kollektivfelt bl.a. når det gjelder trafikksikkerhet.

7. Stortinget ber regjeringen sørge for at det statlige bidraget i store kollektivprosjekter omfattet av byvekstavtaler økes til 80 pst.

Gjennom reforhandlede byvekstavtaler/tilleggsavtaler for de fire største byområdene som ble inngått i 2020 og 2021, ble det statlige bidraget til store kollektivprosjekter økt fra daværende 50 til 66 pst. Det statlige bidraget har blitt utbetalt gjennom to ulike tilskuddsordninger. Tilskuddet på 50 pst. har blitt utbetalt etter fremdriften i prosjektene. Tilskuddet som utgjør økningen fra 50 til 66 pst., er ikke direkte knyttet til fremdriften i prosjektene, og utbetales med samme årlige beløp hvert år frem til 2029.

Ved Stortingets behandling av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023* ble det statlige tilskuddet som utbetales etter fremdrift, økt fra 50 til 54 pst. f.o.m. 2023, jf. Innst. 490 S (2022–2023). Denne økningen er videreført i påfølgende budsjettår. Når vi tar med økningen som kom i 2020/2021, utgjør det samlede årlige statlige bidraget til kollektivprosjektene om lag 70 pst. Dette gjelder prosjektene som nå er under bygging: Fornebubanen i Oslo og Akershus, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren.

I Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036* er det lagt til grunn at flere av tilskuddene i byvekstavtalene skal slås sammen, og at hele det statlige tilskuddet til store kollektivprosjekter som hovedregel skal utbetales i tråd med fremdriften i prosjektene. Det årlige statlige bidraget skal i utgangspunktet utgjøre om lag 70 pst. Endringene i tilskuddsstrukturen vil tre i kraft etter reforhandlinger av byvekstavtalene. Det er også lagt til grunn at staten skal bidra med 70 pst. til fremtidig utbygging av de to prosjektene Bybanen til Åsane i Bergen og ny T-banetunnel i Oslo.

Lokal kollektivtransport ligger under fylkeskommunenes ansvarsområde.

Samferdselsdepartementet viser til at staten allerede bidrar med vesentlige midler til å utvikle viktig infrastruktur for kollektivtransporten i de største byområdene, sammen med midler til drift av lokal kollektivtransport og bygging av gang- og sykkelveier. Denne satsingen er viktig for å nå nullvekstmålet. Bidraget til de store kollektivprosjektene er styrket de senere årene, og har siden 2023 vært om lag 70 pst. En ytterligere økning av det statlige tilskuddet til 80 pst. for pågående prosjekter er beregnet til å utgjøre om lag 3,1 mrd. kr over den gjenstående byggeperioden. I tillegg kommer eventuelt økt statlig bidrag til de to andre prosjektene som er omfattet av ordningen, ny T-banetunnel i Oslo og Bybanen til Åsane i Bergen.

8. Stortinget ber regjeringen gi kommuner med byvekstavtaler hjemmel til å prøve ut dynamisk veiprising som alternativ til bompenger.

Svaret er utarbeidet i samråd med finansministeren.

Det følger av veglova § 27 annet ledd at det for bompenger i byområder kan «fastsetjast takstar som er baserte på køyretøya si vekt, påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøegenskapar eller liknande.» Det er derfor nå mulig å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster i byområder om lokale myndigheter ønsker dette. Det er fortsatt et potensiale i byområdene for å kunne utnytte det eksisterende mulighetsrommet i dagens bompengesystem for å oppnå en mer treffsikker prising av biltrafikken.

Skatteetaten og Statens vegvesen har på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for veibruksavgift og bompenger. I KVUen vurderes ulike konsept for fremtidig system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger, herunder et posisjonsbasert konsept som tillater avanserte prismodeller. KVUen har vært på offentlig høring og har vært gjennom ekstern kvalitetssikring.

I Prop. 1 LS (2024–2025) *Skatter og avgifter 2025* og Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet ble det varslet at Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet ikke ville gå videre med prosjektet nå.

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet ble det imidlertid varslet at regjeringen legger opp til å arbeide videre med å videreutvikle bompengefinansieringen i tråd med Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Det utelukker ikke at det på et senere tidspunkt kan bli aktuelt å gjenoppta arbeidet med å videreutvikle veibruksavgiften.

9. Stortinget ber regjeringen fastslå at alle statlige byggeprosjekter i områder med byvekstavtaler skal være utslippsfrie.

Digitaliserings- og forvaltningsministeren har gitt følgende svar:

«Kommunene ble nylig gitt myndighet til å stille krav om nullutslippsløsninger og biogass på byggeplasser, også for statlige byggeprosjekter. Klima og bærekraft er viktige hensyn i statlige byggeprosjekter. Statsbygg gir råd til oppdragsdepartementene om kostnadseffektive løsninger med lav klima- og miljøbelastning i både byggeprosjekter og leiesaker. Bærekraft er også et viktig tema i eiendomsforvaltningen. Fra 2020 til 2024 har klimagassutslippene fra Statsbyggs virksomhet blitt redusert med 26,6 pst., til tross for et vesentlig økt aktivitetsnivå.»

10. Stortinget ber regjeringen gi kommunene anledning til å senke fartsgrensene, også på statlige og fylkeskommunale veier.

Statens vegvesen gjennomgår nå kriteriene for fartsgrenser i by i samarbeid med fylkeskommunene og storbyområdene, for å sikre at det tas tilstrekkelige hensyn til trafikk sikkerhet, fremkommelighet og trivsel for myke trafikanter ved fastsettelse av fartsgrenser.

Statens vegvesen opplyser videre at det er flere pågående sentrale og lokale initiativ for å prøve ut nye konsepter for fartsgrenser i byer og tettsteder, innenfor rammen av dagens regler.

Jeg mener videre arbeid på dette området bør ta utgangspunktet i gjeldende regler for kommunal skiltmyndighet, og ser det ikke som hensiktsmessig å vurdere nærmere om kommunene bør få fartsgrensemyndighet på riks- og fylkesvei.

11. Stortinget ber regjeringen gå i dialog med kommunene og etter lokalt ønske åpne for at riksveier nedgraderes til kommunal vei eller fylkesvei.

I 2010 ble omfanget av riksveinettet vesentlig redusert, og det omfatter i dag kun veinett av nasjonal betydning. Det er derfor ikke aktuelt å la kommunene overta riksveier på generell basis. Der veier og gater har vesentlig endret funksjon som følge av endringer i veinettet eller trafikkbildet, kan det være aktuelt å omklassifisere riksvei til kommunal vei eller fylkesvei, i medhold av veglovas bestemmelser.

12. Stortinget ber regjeringen sørge for at kommunene gis adgang til å innføre stigende gebyrsatser for ulovlig parkering, slik at gjentatte overtredelser medfører høyere bøter, med formål om å styrke den preventive effekten og sikre at gjengangere i større grad blir tatt og sanksjonert.

Det er ingen regler for forhøyet reaksjon ved gjentatte overtredelser av parkeringsreglene, eller ved andre avkriminaliserte overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Det er det gode grunner til. Overtredelsene er masseovertredelser av mindre alvorlig karakter som kan avgjøres på en forenklet og standardisert måte, og hvor dette gjenspeiles i nivået på reaksjonen og at eier og fører i stor grad er solidarisk ansvarlige for betalingen. Det kan være mange grunner til at samme person overtrer parkeringsreglene flere ganger, uten at gjentakelse i seg selv medfører at overtredelsen er mer alvorlig. Samme person kan også nytte ulike kjøretøy. Nivået på reaksjoner ved feilparkering må også sees i sammenheng med nivået ved andre avkriminaliserte overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Jeg ser ikke at det er grunn til å vurdere særlige regler for forhøyede reaksjoner ved gjentatte overtredelser av parkeringsreglene.

13. Stortinget ber regjeringen åpne for at mindre trafikkforseelser i byene kan håndheves og bøtelegges av bybetjenter.

Det er ikke redegjort nærmere for hvilke trafikkovertrедelser som tenkes å være aktuelle, herunder eventuelle overtrедelser som kommunene selv mener de bør kunne håndheve. Jeg mener det er gode grunner for at kommunale bybetjenter ikke har myndighet til å kontrollere og håndheve kjøretøy i fart. Det bør utvises stor tilbakeholdenhet med å gi andre enn politiet slik myndighet, og jeg ser ikke at det er grunnlag for å vurdere dette nærmere.

14. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å senke den generelle fartsgrensen i byer fra 50 km/t til 30 km/t, jf. vegtrafikkloven § 6.

Som nevnt i mitt svar på forslag nr. 10, gjennomgår Statens vegvesen nå kriteriene for fartsgrenser i by i samarbeid med fylkeskommunene og storbyområdene, for å sikre at en tar tilstrekkelige hensyn til trafikk sikkerhet, fremkommelighet og trivsel for myke trafikanter ved fastsettelse av fartsgrenser.

Et av tiltakene det arbeides med er endringer i regelverket slik at 30 km/t vil være utgangspunktet når fartsgrensen i tettbygd strøk skal vurderes, i motsetning til 50 km/t som er dagens standard. Dette vil bidra til å kunne lette saksbehandlingsprosessen for bruk av 30 km/t.

15. Stortinget ber regjeringen sørge for at det åpnes for fartsgrense på 20 km/t.

Statens vegvesen Vegdirektoratet kan tillate fartsgrense på 20 km/t gjennom fravik fra vegnormal N300 i særskilte tilfeller der forholdene ligger til rette.

16. Stortinget ber regjeringen sikre at ATK (automatisk trafikkontroll) også kan tas i bruk på strekninger med fartsgrenser under 50 km/t, samt åpne for at ATK kan benyttes til å håndheve andre trafikale forseelser, som for eksempel kjøring på rødt lys og innkjøring ved forbudt-skilt.

Vedrørende bruk av ATK ved fartsgrense under 50 km/t

ATK benyttes allerede i dag flere steder med fartsgrense under 50 km/t. Det er per nå etablert totalt åtte ATK-kontrollpunkter der fartsgrensen er 40 km/t. Det er teknisk mulig å etablere ATK ned mot fartsgrense 30 km/t, men det vil være en kost/nytte-avveining opp mot trafikk sikkerhetseffekt og hensiktsmessighet. Fartssoner med 30 km/t ligger ofte i svært bynære strøk der det er etablert infrastruktur med en rekke andre elementer som påvirker trafikantenes oppmerksomhet. Andre trafikk sikkerhetstiltak vil ofte være langt mer hensiktsmessig på veier og gater med så lave fartsgrenser.

Vedrørende bruk av ATK for å håndheve andre trafikale forseelser, som f.eks. kjøring på rødt lys og innkjøring forbudt

ATK, som et supplement til kontroll og håndheving av fartsovertrедelser, har vært et virkemiddel i trafikk sikkerhetsarbeidet siden 1988. I samme år ble også automatisk kontroll av rødlyskjøring satt i gang som en prøveordning i ti fylker. Etter en evaluering i 1998 ble imidlertid rødlyskontroll tatt ut av bruk. ATK er i dag å anse som et effektivt fartsreducerende

og ulykkesreduserende tiltak. Den tekniske oppbyggingen av ATK er basert på sensorer i veibanen som registrerer passerende kjøretøy, beregner hastighet og tar bilde ved overtredelse. Overtredelser ved kjøring på rødt lys eller innkjøring forbudt krever en annen teknisk tilnærming enn den ATK er bygd opp rundt. Dersom ATK eller annen teknologi skal tas i bruk for å håndheve andre trafikkforseelser enn fartsovertredelser, vil dette kreve endringer i hjemmelsgrunnlaget. Dette er ikke noe regjeringen vurderer.

17. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å erstatte nullvekstmålet i samferdselspolitikken med et mål om fem prosent årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene fra dagens nivå.

Se vurderinger under forslag nr. 2.

18. Stortinget ber regjeringen innføre tilbud om rimelig leasing av elsykler for ansatte i statlige virksomheter.

Digitaliserings- og forvaltningsministeren har gitt følgende svar:

«Statlige ansatte får i dag ikke dekket reiseutgifter til og fra arbeidsstedet. Ved å innføre tilbud om rimelig leasing av elsykler for ansatte i statlige virksomheter, berøres dette prinsippet og statlige ansatte får en fordel. Dersom man likevel skulle innføre dette, vil det også kunne reise spørsmål om bidrag til dekning av utgifter til øvrige miljøvennlige transportmidler til og fra arbeidsstedet, f.eks. vanlig sykkel, el-sparkesykkel, eller månedskort.»

19. Stortinget ber regjeringen innføre fordelsbeskatning ved gratis parkering for arbeidstakere på arbeidsplasser og avvike fordelsbeskatning for arbeidsgivere som tilbyr støtteordninger for grønne jobbreiser.

Finansministeren har gitt følgende svar:

«Hovedregelen etter skatteloven er at alle økonomiske fordeler fra arbeidsgiver til arbeidstaker er skattepliktig som arbeidsinntekt. Dette gjelder uavhengig av om ytelsen gis i form av penger eller i form av andre goder. Prinsipielt vil derfor fri parkering fra arbeidsgiver kunne være skattepliktig for arbeidstaker også etter gjeldende rett. Fordelen ved fri parkering er en ytelse som vil kunne falle inn under grensen for skattefrie naturalytelser fra arbeidsgiver (5 000 kroner i 2025).

Utfordringer ved å trekke grensen mellom de tilfeller med gratis parkering som ville vært skattepliktige og de som ikke er det, samt å verdsette den enkeltes skattepliktige fordel, har tidligere vært vurdert å være så store at man i praksis ikke har skattlagt fordelen av fri parkering. Dersom arbeidsgiver refunderer ansattes egne parkeringsutgifter, og det ikke dreier seg om parkering under yrkesreise, skal imidlertid dette skattlegges som arbeidsinntekt.

Skattlegging av arbeidsgiverfinansiert parkering innebærer betydelige utfordringer både med verdsetting av ytelsen og administrasjon og kontroll av regelverket. Det er også store geografiske forskjeller på verdien av parkering. Det vil være krevende å utvikle en eller flere sjablonger for å fastsette verdien, som både er rimelige og som kan bidra til å påvirke

omfanget av parkering ved arbeidsplassen i særlig grad. De administrative utfordringene ved å finne en treffsikker løsning for verdsetting vurderes som så store at Finansdepartementet ikke anser det hensiktsmessig å utrede dette videre.

Arbeidsgiver kan ha ulike støtteordninger for grønne jobbreiser. Der arbeidsgiver kjøper inn månedskort til de ansatte eller helt eller delvis dekker sykkel i arbeidsforhold, så regnes dette som skattepliktig naturalytelse og skattlegges som arbeidsinntekt. Fordelen ved slike månedskort eller fri sykkel er en ytelse som vil kunne falle inn under grensen for skattefrie naturalytelser fra arbeidsgiver (5 000 kroner i 2025).

Arbeidsreiser regnes prinsipielt som privatreiser i skattereglene. Dersom arbeidsgiver dekker eller yter godtgjørelse til ansattes arbeidsreiser, er dette skattepliktig som arbeidsinntekt. Arbeidstaker kan imidlertid kreve reisefradrag på vanlig måte.»

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

For å nå nullvekstmålet i de største byområdene er det behov for en sammensatt virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer. Staten bidrar med betydelige beløp inn i samarbeidet med fylkeskommuner og kommuner i byvekstavtalene, og har også belønningsavtaler og tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder der nullvekstmålet ligger til grunn. I statsbudsjettet for 2025 er det prioritert 7,7 mrd. kr over Samferdselsdepartementets budsjett til å følge opp dette. Jeg viser videre til vurderingene under forslag nr. 2.

21. Stortinget ber regjeringen evaluere Kommunal- og distriktsdepartementets arbeid med områdesatsinger og gjøre midler disponible til oppstart og planlegging av nye områdesatsinger i 2025.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Menon Economics har på oppdrag fra Kommunal- og distriktsdepartementet evaluert områdesatsing som statlig virkemiddel. Rapporten som kom 7. mars i år, og er tilgjengelig på Regjeringen.no. Menon mener at områdesatsinger er et positivt virkemiddel for å gi en ekstra innsats for bo- og nærmiljøkvaliteter, livskvalitet og inkludering i levekårsutsatte områder i kommunene. Samtidig foreslår Menon forbedringer som vil gjøre ordningen med områdesatsinger bedre egnet til å utløse potensialet for implementering og spredning av nye og mer tilpassede løsninger og tjenester. Regjeringen vurderer forslagene fortløpende.

Staten har i løpet av 2023 og 2024 inngått 11 nye avtaler til totalt 14 kommuner. Midler for 2025 er fordelt på disse 14 kommunene som har avtale. Eventuelle tilskudd til nye avtaler avklares i de årlige budsjettprosessene.»

22. Stortinget ber regjeringen gjennomgå plansystemet for å sikre koordinering av regional arealplanlegging gjennom overordnede planer for storbyregionene som sikrer naturbeskyttende tiltak, at det bygges der det er egnet teknisk, og sosial infrastruktur.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Plan- og bygningsloven har en rekke virkemidler for å sikre naturmangfold i den regionale planleggingen. I den regionale planstrategien kan fylkeskommunene sette langsiktige mål og prioriteringer for bærekraftig utvikling, inkludert bevaring av naturmangfold. I regionale planer med handlingsprogram kan fylkeskommunene inkludere konkrete tiltak for å bevare og styrke naturmangfoldet, som planer for naturmangfold og grøntområder, blågrønne strukturer og økologiske korridorer. Eksempel på en regional plan som både omhandler naturområder, grønnstruktur og hensyn til infrastruktur er regional plan for Oslo og Akershus.

I forbindelse med oppfølging av Meld. St. 35 (2023–2024) *Bærekraftig bruk og bevaring av natur* er det redegjort for prinsipper for bærekraftig arealforvaltning som skal sikre at hensyn til naturmangfold ivaretas og legges til grunn for all arealplanlegging. Disse prinsippene skal legges til grunn også for planlegging i byområder. Selv om vi alt har en rekke virkemidler, vil regjeringen, som ledd i oppfølgingen av naturmeldingen, utrede mulige endringer i plan- og bygningsloven for å styrke hensynet til natur.»

23. Stortinget ber regjeringen sørge for at ombruk og transformasjon av bygg blir det lønnsomme førstevalget ved å innføre momsfristak, dokumentavgiftsfristak, hurtigløp i byggesaksbehandlingen og ulike økonomiske støtteordninger, og komme tilbake til Stortinget med nødvendige forslag som sørger for dette.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Fortetting i utbygde områder og gjenbruk og transformasjon av eksisterende bygg kan redusere miljøbelastningen og bidra til varierte boligtilbud. Boligeiere har selv ansvar for å ta vare på boligen sin, og de fleste gjør dette på en god måte. Som samfunn kan vi likevel gjøre en hel del for at boligene våre kan bli bedre tilpasset samfunnsutfordringer i dag og i framtiden. Flere virkemidler stimulerer til mer tilgjengelige og energieffektive boliger, herunder Husbankens lån til oppgradering. Vedlikehold og oppgradering av boliger krever kompetanse, og det kan være vanskelig for boligeiere å vite hvilke tiltak som kan og bør gjøres. En rekke offentlige instanser gir råd og veiledning til boligeiere om oppgradering.

For å effektivisere byggesaksbehandlingen og få ned saksbehandlingstiden på byggesaker har det i mange år vært saksbehandlefrister i byggesaker. Hovedregelen er at kommunen skal behandle en søknad så snart som mulig og senest innen 12 uker etter at fullstendig søknad er mottatt. Bruker kommunen lengre tid, reduseres byggesaksgebyret. I tillegg er det en del søknader som skal behandles av kommunen innen 3 uker. Jeg mener derfor at vi allerede i dag har et regelverk som legger til rette for hurtigløp i byggesaksbehandlingen, og kommuner som overholder fristene kan kreve fullt byggesaksgebyr. Likevel er det rom for forbedringer, og vi har derfor nylig sendt på høring forslag til lov- og forskriftsendringer som skal bidra til færre byggesøknader med mangler og mer forutsigbar tidsfristberegning.»

Finansministeren har gitt følgende svar:

«Merverdiavgiften er en generell fiskal avgift på innenlandsk forbruk av varer og tjenester. Formålet med merverdiavgiften er å skaffe inntekter til staten. Det gjøres mest effektivt når avgiften legges på et bredt grunnlag med få unntak og lave satser. Reduserte satser og fritak fra merverdiavgift reduserer inntektene til staten og skaper vridninger. Det er uklart hvilke

konkrete varer og tjenester som eventuelt skal være omfattet av et merverdiavgiftsfritak for «ombruk og transformasjon av bygg». Et slik fritak vil skape krevende avgrensninger i merverdiavgiftsregelverket og vil øke næringslivets kostnader ved å etterleve merverdiavgiftsregelverket. Både i NOU 2019: 11 *Enklere merverdiavgift med én sats*, NOU 2022: 20 *Et helhetlig skattesystem* og Finanspolitikuttvalgets uttalelse for 2025 anbefales det at det innføres én generell sats i merverdiavgiften og at dagens fritak og reduserte satser avvikles.

Dokumentavgiften er en fiskal avgift som ilegges ved tinglysing av dokument som overfører hjemmel til fast eiendom. Formålet er å skaffe staten inntekter. «Ombruk og transformasjon av bygg» utløser ikke dokumentavgift da det ikke skjer en hjemmelsoverføring. Dersom det skal innføres dokumentavgiftsfritak for hjemmelsoverføring til «bygg som har blitt ombrukt eller transformert», reiser det spørsmål om hva som er tilstrekkelig ombruk eller transformasjon. Det gjør avgiften mer komplisert. Selger vil måtte dokumentere at bygget tilfredsstiller kravene til tilstrekkelig ombruk og/eller transformasjon. Dette vil øke kostnadene ved å omsette bygg som er ombrukt eller transformert.»

24. Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke natur-, klima- og miljøhensyn i innsigelsessaker fra Statsforvalteren.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«De nye statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet tydeliggjør at tilgang til grøntområder og naturområder skal vektlegges i regioner med større byer. Planretningslinjene skal legges til grunn for regionale og kommunal planlegging. For alle storbyområdene med byvekstavtaler er det utarbeidet regionale eller interkommunale areal- og transportplaner. Planleggingen skal hindre nedbygging av dyrket mark, natur-, villrein- og friluftsområder, samt karbonrike arealer. Det står videre at fortetting og transformasjon skal vurderes før nye utbyggingsområder tas i bruk.»

25. Stortinget ber regjeringen styrke den plan- og arkitekturfaglige kompetansen i kommunene og i den lokale involveringen i stedsutviklingen gjennom opprettelse av Riksarkitekten som en nasjonal myndighet med ansvar for å støtte opp om kvalitet og bærekraft i by- og stedsutvikling.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Arkitekturen er de fysiske rammene for hverdagsliv og samfunnsutvikling. Regjeringen har nylig annonsert at vi starter arbeidet med en ny arkitekturstrategi om fortetting med kvalitet, og at vi oppretter en statlig arkitekturpris som skal løfte frem gode forbilder. Arkitekturstrategi og arkitekturpris skal rette søkelyset mot den fysiske utviklingen av byer og tettsteder, og fremheve arkitekturens betydning for hverdagsliv og samfunnsutvikling. Strategien blir et første steg for å igjen løfte oppmerksomheten om verdien av god arkitektur, og skal peke retning for statens videre arbeid på dette viktige feltet. Jeg registrerer at flere peker på behov for en riksarkitekt, etter modell fra Sverige. I Sverige er riksarkitekten ansatt i Boverket, et direktorat som minner om det norske Husbanken og Direktoratet for byggkvalitet. Regjeringen har ikke tatt stilling til om dette også kan være en god løsning i Norge, og vil

gjennom arbeidet med arkitekturstrategien vurdere hvordan staten best støtter opp om det lokale arbeidet for kvalitet i by- og stedsutviklingen.»

26. Stortinget ber regjeringen sørge for å frata Riksantikvaren anledning til å fremme innsigelse til høyder ved knutepunkt med begrunnelse i fjernvirkning.

Klima- og miljøministeren har gitt følgende svar:

«Formålet med innsigelsesinstituttet er å sikre at vesentlige interesser, både nasjonale og regionale, ivaretas i planleggingen etter plan- og bygningsloven. De som kan fremme innsigelser til kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner er både berørte statlige eller regionale organer, berørte kommuner og Sametinget. Riksantikvaren skal sikre at nasjonale kulturmiljøinteresser blir ivaretatt for nåværende og kommende generasjoner. Riksantikvaren og fylkeskommunene har som kulturmiljømyndighet innsigelsesmyndighet etter plan- og bygningsloven, på linje med andre fagmyndigheter. For Oslo både som både er kommune og fylke er innsigelsesadgangen på kulturmiljøområdet ikke delegert kommunen, og det er Riksantikvaren som er innsigelsesmyndighet.

Bygningers høyder og utforming kan påvirke viktige kulturhistoriske elementer i byrom, by- og landskapsprofiler eller kirkers sentrale plassering i et miljø. Å opprettholde siktlinjer og utsikt til eller fra sentrale steder kan være viktig for et steds særpreg og for å forstå og kunne formidle historien og verdiene den representerer. Fjernvirkningen av nye tiltak kan i denne sammenheng være et tema som vurderes. Høyder på nye tiltak som bryter med det eksisterende kulturmiljøet kan derfor i visse tilfeller være grunnlag for innsigelse.

Etter det vi kjenner til har Riksantikvaren i perioden 2020-2024 varslet innsigelse i syv saker knyttet til høyder på byggverk nært samferdselsknutepunkt, der fjernvirkning kan være del av innsigelsesgrunnlaget. I fire av sakene har kommunen og Riksantikvaren funnet en løsning som er akseptabel for kommunen og kulturmiljøinteressene. Vi mener det ikke er hensiktsmessig å frata Riksantikvaren eller fylkeskommunene innsigelsesretten for enkelttemaer. Dette vil avvike på en uheldig måte fra det helhetlige systemet i plan- og bygningsloven der man avveier nasjonale og vesentlige regionale interesser mot det kommunale selvstyret i planprosessene og med mulighet for innsigelser.»

27. Stortinget ber regjeringen få på plass juridiske virkemidler som definerer ikke-kommersiell boligbygging og legger til rette for at en betydelig andel av bebyggelsen i byer forbeholdes utvikling av ikke-kommersielle allmennboliger. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med eventuelle nødvendige forslag som sikrer dette.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Ikke-kommersielle utleiende som stiftelser, ideelle aktører, kommuner og studentsamskipnader utgjør en viktig del av tilbudet i leiemarkedet. Det er likevel ikke rett fram å gi en presis definisjon av begrepet «ikke-kommersielle boliger». Det finnes ingen juridisk definisjon, noe regjeringen også understreket i svaret til anmodningsvedtak 93 (2023–2024) i bustadmeldinga. Når det er snakk om juridiske definisjoner, må de skrives i sammenheng med den forskriften eller loven de skal stå i og hva som skal reguleres.

Dersom det blir aktuelt å innføre reguleringer for ikke-kommersiell boligbygging, vil jeg selvsagt vurdere hva som vil være en god juridisk definisjon.»

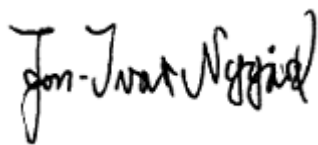
28. Stortinget ber regjeringen etablere en ordning for risikoavlastning for utbyggere under Husbanken med en innretning som forutsetter samarbeid med kommunene om ivaretagelse av sosiale boligbehov.

Kommunal- og distriktsministeren har gitt følgende svar:

«Lån fra Husbanken bidrar til å fremme sosiale hensyn i boligtilbudet, slik som flere utleieboliger for vanskeligstilte på boligmarkedet, oppføring og kjøp av studentboliger, og til nybygg og rehabilitering av boliger med god tilgjengelighet. Husbankens låneramme er styrket og i 2025 er den på 32 milliarder kroner. Husbankens låneordninger bidrar til aktivitet i byggenæringen.

Gjennom lån til utleieboliger kan Husbanken gi lån til kommuner eller private foretak som skal bygge eller kjøpe boliger for utleie. Hovedvekten av dem som søker om lån til utleieboliger fra Husbanken er private foretak. For private som får lån til utleieboliger er det en forutsetning at de inngår tilvisningsavtale med kommunen. En tilvisningsavtale er en avtale som gir kommunen rett til å tilvise 40 prosent av boligene sine til boligsøkere i 20 år. Resten av boligene kan leies ut på det åpne leiemarkedet med leiekontrakter på minimum fem år. Kommunene kan bidra til økt salg og redusert risiko i utbyggingsprosjekter gjennom å kjøpe kommunale utleieboliger eller inngå avtaler om tilvisningsavtaler.»

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet
Finansdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og distriktsdepartementet