



STORTINGET

Innst. 243 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:169 S (2025–2026)

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

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen om nødvendig foreslå eller fastsette endringer i lov eller forskrift som gir kommunene adgang til å etablere ordninger der bil med mer enn én person kan få gratis eller rabattert passering i bomringer i enten hele eller deler av døgnet.
- Stortinget ber regjeringen vurdere ulike incentivordninger for samkjøring i forbindelse med rulling av eksisterende eller inngåelse av nye byvekstavtaler.
- 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 fremkomlighet.
- 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 9. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Framskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvsberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet.

Komiteen merker seg at statsråden i brev av 9. april 2026 fremhever at byutredningene for de fire største byene viser at handlingsrommet som allerede eksisterer i eksisterende bompengoordninger, ikke er fullt utnyttet. Statsråden bemerker også at effekten av reduserte takster for samkjørende er høyst usikker med

tanke på mindre biltrafikk og at det vil være behov for tekniske endringer i AutoPASS-systemet for å innføre denne typen endringer. Komiteen merker seg at statsråden peker på samkjøring som et viktig supplement til kollektivtrafikken, særlig i områder med lav befolkningstetthet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, viser til at transportpolitikken skal bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i de største byområdene. Flertallet understreker at kollektivtransport, sykling og gange skal være ryggraden i transportsystemet, og at nye løsninger må støtte opp under – ikke erstatte – dette tilbudet.

Flertallet mener samkjøring og bildeling kan være et nyttig supplement i transportsystemet, særlig i områder med begrenset kollektivtilbud og i tidsrom eller for reiser der kollektivdekningen er svak. Samkjøring kan bidra til bedre utnyttelse av eksisterende bilkapasitet og redusere behovet for flere biler på veiene.

Flertallet har merket seg at samkjøring har sett en sterk vekst i både Frankrike og Danmark de siste årene, og at flere fylker og kollektivselskap nå gjennomfører prosjekter i Norge. Erfaringene fra Danmark viser at man ved hjelp av små midler kan utvikle et tilbud som både supplerer og bygger opp under den tradisjonelle kollektivtrafikken. Effekten er klart sterkest når det koordineres med det offentlige kollektivtilbudet for å oppnå best mulig nytte for innbyggerne. En gjennomgang av dagens rammebetingelser for samkjøring kan sikre at både kommersielle og fylkeskommunalt drevne samkjøringstjenester utvikles i samspill med, og som et supplement til, den ordinære kollektivtransporten.

Flertallet viser videre til at det er behov for å avklare hvordan regelverket, herunder bestemmelser i yrkestransportregelverket, kommer til anvendelse for samkjøring og bildeling. Flertallet mener det er viktig å opprettholde et tydelig skille mellom ikke-kommersiell samkjøring og kommersiell persontransport, blant annet av hensyn til drosjenæringen og like konkurransevilkår.

Flertallet mener det er hensiktsmessig at staten bidrar med kunnskapsdeling og veiledning, slik at kommuner og fylkeskommuner som ønsker å ta i bruk samkjøring, får et godt grunnlag for å gjøre dette i tråd med lokale behov og gjeldende regelverk.

Flertallet viser til at byvekstavtalene er et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet, og at det er viktig at byområdene har handlingsrom til å prioritere tiltak som samlet sett gir best måloppnåelse. Samkjøring kan være ett av flere tiltak som vurderes lokalt, men flertallet understreker at hovedinnsatsen fortsatt skal rettes mot kollektivtransport, gange og sykling.

Flertallet viser til at aktuelle virkemidler for å fremme samkjøring kan omfatte bedre tilgang til digitale løsninger, tilrettelegging for deling av transport, parkeringsordninger og andre lokale tiltak. Flertallet understreker at vurdering av slike virkemidler bør skje i dialog med lokale myndigheter, men at det er kritisk for skalering at samkjøringstilbud blir synlig og tilgjengelig i reiseplanleggere.

Flertallet viser til hørings svar fra Kollektivtrafikkforeningen knyttet til erfaringer med insentiv for grønn mobilitet hos arbeidsgivere i andre europeiske land, og at Norge bør ta inspirasjon fra disse erfaringer.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen se nærmere på et arbeid for å fremme samkjøring og bildeling, og vurdere hvilken rolle slike løsninger kan spille som supplement til kollektivtransporten, også i områder med begrenset kollektivdekning.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere om, og eventuelt hvordan, regelverket på vegtrafikk- og yrkestransportområdet kan innrettes for at samkjøring og bildeling kan være effektive virkemidler for grønn mobilitet.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget og gi veiledning om hvordan samkjøring kan organiseres og tas i bruk av kommuner, fylkeskommuner og kollektivaktører.»

«Stortinget ber regjeringen vise til samkjøring som et interessant virkemiddel i arbeidet med byvekstavtaler og andre relevante avtaler, i tråd med målet om nullvekst i personbiltrafikken.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere om dagens rammebetingelser for samkjøring gir et godt grunnlag for utvikling av slike tjenester i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne vil understreke at tilrettelegging for samkjøring må skje innenfor rammer som ivaretar etablerte finansieringssystemer i transportsektoren, herunder bompengesystemet, og uten å svekke kollektivtransportens rolle og konkurransekraft i byområdene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er motstandere av nullvekstmålet og mener at transportsystemet skal bygges rundt bilen som vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel. Alle skal ha mulighet til å velge bilen som transportmiddel i både by og bygd. Bilen har stor betydning også for bybefolkningen og derfor mener disse medlemmer at bilen må være en integrert del av bytransporten.

Disse medlemmer mener det er viktig å øke veikapasiteten i tiden fremover når det må legges til grunn at biltrafikken vil øke. Det må også sørges for en best mulig utnyttelse av den infrastrukturen man allerede har. Dagens praksis med kollektivfelt gir en svak utnyttelse av infrastrukturen, her er det ofte god kapasitet samtidig som ordinære kjørefelt er overbelastet. Flere land gjør bruk av sambruksfelt, som er kjørefelt for kjøretøy med passasjer, for å utnytte transportkapasiteten bedre. I Norge har man også sambruksfelt som kategori i skiltforskriften, men den benyttes dessverre svært sjelden. Disse medlemmer vil omgjøre flere av dagens kollektivfelt til sambruksfelt, noe som vil kunne bidra til å dempe noe av køutfordringen i flere av byområdene. Disse medlemmer legger til grunn at ordningen skal være teknologinøytral.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag,

«Stortinget ber regjeringen endre skiltforskriften så dagens kollektivfelt gjøres om til sambruksfelt, slik at også bil med passasjerer kan benytte feltene.»

Disse medlemmer vil avvikle den gjeldende bompengoordningen og mener at bompengebelastningen for norske bilister er altfor høy, og at den skal reduseres for alle bilister og ikke bare utvalgte kjøretøy. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2026, der bompengetakstene foreslås redusert.

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til mer samkjøring. Disse medlemmer viser til statsrådets svar om hvilke tekniske og juridiske implikasjoner forlagene kan ha.

Disse medlemmer mener handlingsrommet for samkjøring er stort innenfor gjeldende regelverk. Disse medlemmer påpeker at regjeringen, i samråd med lokale myndigheter, bør kunne finne gode lokale løsninger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet er i utgangspunktet positiv til samkjøring som et frivillig tiltak for bedre utnyttelse av veikapasiteten, men mener forslaget reiser for mange praktiske og prinsipielle spørsmål til at det bør vedtas.

Dette medlem viser til at bompengoordningen er et viktig virkemiddel både for trafikkregulering og for finansiering av kollektivtransport og samferdselsprosjekter i byområdene. Forslag om gratis eller rabatterte bomplasseringer for enkelte grupper innebærer at andre trafikanter må bære en større del av kostnadene. Etter

dette medlems syn er det viktig å holde fast ved en forutsigbar og rettferdig bompengepolitikk, og dette medlem viser derfor til at Senterpartiet tidligere har tatt samme standpunkt i saker om fritak og særordninger i bomringene rundt storbyene.

Dette medlem mener videre at byvekstavgiftene allerede er omfattende og bygger på et bredt sett av virkemidler for å nå nullvekstmålet. I byområdene er hovedgrepet å styrke kollektivtransporten og legge til rette for gange og sykling, kombinert med bompenger for å regulere trafikken. Samkjøring kan være et supplement, men bør etter dette medlems syn ikke løftes fram som et nytt virkemiddel i byvekstavgiftene.

Dette medlem viser til at kapasiteten i kollektivfeltene er begrenset. Senterpartiet har tidligere vært pådriver for å flytte elbiler ut av kollektivfeltene og prioritere kollektivtransport og tungtrafikk. Etter dette medlems syn bør denne linjen videreføres, og tiltak som kan svekke kollektivtrafikkens fremkommelighet, bør ikke gjennomføres.

Dette medlem mener forslaget om å stimulere til digitale samkjøringsløsninger er lite gjennomtenkt. Samkjøringsmodeller som innebærer betaling til sjåfør, vil kunne komme i konflikt med yrkestransportlovgivningen og svekke drosjenæringen. Dette reiser også spørsmål knyttet til passasjersikkerhet, forsikring og ansvar. Det fremstår uklart om sjåfører vil måtte fremvise politi- og helseattest før de tar på passasjerer. Forsikringer for privatbilister dekker ikke hendelser ved transport mot vederlag, og passasjerens rettigheter er derfor uavklart ved en ulykke, samtidig som sjåføren risikerer regress mot seg fra forsikringsselskap. Etter dette medlems syn er disse problemstillingene ikke tilstrekkelig utredet.

Dette medlem mener derfor at forslaget slik det ligger, ikke bør vedtas, og at Stortinget bør holde fast ved en helhetlig transportpolitikk med vekt på styrket kollektivtransport, forutsigbare bompengoordninger og klare rammer for persontransport.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen endre skiltforskriften så dagens kollektivfelt gjøres om til sambruksfelt, slik at også bil med passasjerer kan benytte feltene.

Komiteens tilråding

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

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

I

Stortinget ber regjeringen se nærmere på et arbeid for å fremme samkjøring og bildeling, og vurdere hvilken rolle slike løsninger kan spille som supplement til kollektivtransporten, også i områder med begrenset kollektivdekning.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere om, og eventuelt hvordan, regelverket på vegtrafikk- og yrkestransport-

området kan innrettes for at samkjøring og bildeling kan være effektive virkemidler for grønn mobilitet.

III

Stortinget ber regjeringen bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget og gi veiledning om hvordan samkjøring kan organiseres og tas i bruk av kommuner, fylkeskommuner og kollektivaktører.

IV

Stortinget ber regjeringen vise til samkjøring som et interessant virkemiddel i arbeidet med byvekstavtaler og andre relevante avtaler, i tråd med målet om nullvekst i personbiltrafikken.

V

Stortinget ber regjeringen vurdere om dagens rammebetingelser for samkjøring gir et godt grunnlag for utvikling av slike tjenester i Norge.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Oda Indgaard

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1268-

9. april 2026

**Svar på dokument 8:169 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene
Grunde Almeland, Guri Melby og Abid Raja om å stimulere til økt bruk av
samkjøring for å nå nullvekstmålet**

Jeg viser til oversendelse av representantforslag datert 19. mars 2026 om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet.

Representantene fremmer følgende forslag:

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 rullering 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.

Min vurdering av representantforslaget følger under.

Forslag 1)

Dagens bompengordning med mulighet for tids- og miljødifferensierte takster gir norske byer et stort mulighetsrom for å kunne regulere biltrafikk, jf. veglova § 27 annet ledd. I Nasjonal transportplan 2025–2036 vises det til at dette mulighetsrommet ikke fullt ut er utnyttet for å kunne oppnå bedre kapasitetsutnyttelse, reduserte køer, bedre luftkvalitet og måloppnåelse i byvekstavgiftene. De gjennomførte byutredningene for de fire største byområdene i Norge, viser også dette. Mitt utgangspunkt er at byene først bør utnytte det handlingsrommet som allerede finnes innenfor dagens regelverk og tekniske løsninger som gir effekter som er ønsket, før vi innfører nye ordninger. Flere byer kunne f.eks. innført rushtidstakster og/eller økte takster for elbiler, noe som ville kunne motvirke kø, medvirke til færre biler på veiene og redusert lokal luftforurensning.

Når det gjelder samkjøring finnes det flere incentiver som burde oppfordre til økt grad av samkjøring. Nye digitale løsninger, som Nabogo, gjør det også lettere å finne andre å kjøre sammen med.

Effektene av lavere bompengetakst ved samkjøring er usikre og ikke utredet. Derfor er dette et virkemiddel som kan ha konsekvenser som trekker i negativ retning. En ny ordning med gratis passering eller lavere takst i bomringene ved samkjøring med mer enn én passasjer, vil sannsynligvis redusere bompenginntektene og dermed påvirke muligheten til å finansiere nødvendige investeringer og drift av kollektivtransporten i byområdene. Dette vil også ha betydning for bompengeselskapenes forpliktelser og fylkeskommunenes garantiansvar. Gitt at dagens inntektsnivå skal opprettholdes, vil bomtakstene da måtte økes.

Forslagsstillerne fremhever at samkjøring vil redusere antall biler på veien. Jeg er usikker på om dette vil være riktig. Etter min vurdering vil det kunne være en risiko for at den ekstra passasjer som her skal til, er en som i utgangspunktet reiser kollektivt, sykler eller går. Mange bilturer foretas allerede i dag med flere personer i bilen. Gratis eller lavere takst ved samkjøring kan dermed i praksis belønne eksisterende adferd, og igjen gjøre bilen mer attraktiv i forhold til kollektivtransport, sykkel og gange. Forslaget kan dermed skape ytterligere press på nullvekstmålet.

Jeg er opptatt av at dagens bompengordning som virkemiddel skal videreutvikles, jf. Nasjonal transportplan 2025-2026. Jeg viser også til at Statens vegvesen har startet opp et arbeid som kan gi mulighet for mer treffsikre og dynamiske bompengetakster. Dette skal gjøres slik at vi fortsatt skal ha et effektivt, enhetlig og brukervennlig bompengesystem basert på lokal forankring. Systemet må også gi god forutsigbarhet for bompenginntektene. Dette mener jeg er en videreutvikling innenfor dagens bompengordning som er fremtidsrettet og som jeg vet at mange støtter.

Forslaget om å åpne for gratis passering eller lavere takst i bomringer ved passasjerer i bilen, vil innebære at det må gjøres større endringer i det tekniske systemet, AutoPASS. Forslaget vil dermed måtte innebære en ny større omlegging med tilhørende kostnader, uten at konsekvensene er utredet, jf. her utredningsinstruksen. En eventuell omlegging til bompengetakster basert på antall passasjerer, vil også reise en rekke andre spørsmål som må avklares før et slikt forslag eventuelt skal kunne gjennomføres, som håndtering av kontroll, personvern, forholdet til internasjonalt regelverk mv.

Jeg vil understreke at jeg er tilhenger av samkjøring som sådan. For de trafikantene som må kjøre bil, er samkjøring et virkemiddel for bedre trafikkutnyttelse på dagens veier. I lys av

mine vurderinger ovenfor, kan jeg likevel ikke støtte forslaget om å benytte bompengordningen som virkemiddel for å få dette til, dvs. å gi 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. Dette vil bety en større omlegging av dagens bompengordning, som jeg mener ikke er hensiktsmessig eller ressursmessig forsvarlig. Jeg vil heller oppfordre til en enda bedre utnyttelse det handlingsrommet som allerede ligger i dagens bompengordning og som er innenfor dagens tekniske system.

Forslag 2)

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte Statens vegvesen i 2025 byutredninger for de fire største byområdene. Byutredningene er et faglig kunnskapsgrunnlag for kommende reforhandlinger av de eksisterende byvekstavtalene for Osloområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren og Bergen. En del av byutredningene var knyttet til teknologi, der samkjøring og bildeling ble belyst.

I områder med lav befolkningstetthet der kollektivtransport ofte mangler tilstrekkelig grunnlag for hyppig og effektiv drift, kan samkjøring fungere som et viktig supplement til mobilitetssystemet. Her er utfordringene i mindre grad knyttet til kapasitetsstyring og i større grad til tilgjengelighet og grunnleggende mobilitet for innbyggere og arbeidstakere. I slike områder kan samkjøring bidra til å utnytte ledig kapasitet i privatbiler, redusere transportkostnader og gi økt mobilitet for grupper som ellers har begrensede transportmuligheter- og alternativer.

I byområder med høy befolkningstetthet inngår samkjøring i et bredere virkemiddelbilde der kollektivtransport, gange, sykling, arealbruk og restriktive virkemidler har en sentral rolle, og samkjøring fremstår derfor mer som et tillegg enn et bærende tilbud. Samkjøring kan likevel være relevant som et supplerende element i transportsystemet, særlig for arbeidsreiser og i randsoner der kollektivtilbudet er svakere. Her vil samkjøring kunne bidra til bedre kapasitetsutnyttelse ved å redusere antall kjøretøy per reisende. I byområdene er imidlertid fokuset å legge til rette for at flest mulig skal gå, sykle og reise kollektivt.

Som tidligere nevnt, gjør digitale plattformer for samkjøring det mulig å koble sammen reisende med ledig kapasitet i privatbiler, og kan bidra til å redusere antall tomme seter og dermed også reduksjon av både kostnader og utslipp. Samkjøring kan organiseres som faste ordninger for arbeidsreiser, eller som mer fleksible løsninger basert på sanntidsmatching

Forslag 3)

Jeg er positiv til å vurdere å legge til rette for løsninger som kan bidra til bedre trafikkflyt og samtidig understøtte nasjonale miljø- og klimamål. Samkjøring er et virkemiddel som kan bidra til mer effektiv utnyttelse av veikapasiteten, redusert trafikkbelastning og lavere utslipp per reisende.

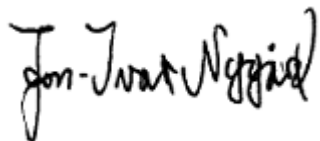
Innenfor dagens regelverk finnes det allerede muligheter som kan benyttes for å fremme samkjøring der dette er hensiktsmessig. Blant annet kan skilt 509 Sambruksfelt og skilt 508.2 Kollektivfelt kombinert med aktuelle underskilt brukes til å regulere hvilke kjøretøy som har adgang til det aktuelle feltet, herunder basert på antall personer i kjøretøyet. Slike løsninger

forutsetter lokale vurderinger av trafikale forhold, kapasitet og konsekvenser for kollektivtrafikkens fremkommelighet, og vedtaket må fattes av aktuell skiltmyndighet.

Forslag 4)

Jeg viser her til svar innunder pkt. 1 og 2.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård