



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 bompengene 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 bompengene. 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 bompengoordningen 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 rabbert passering i bomringer i enten hele eller deler av døgnet. Dette vil bety en større omlegging av dagens bompengoordning, 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 bompengoordning 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.

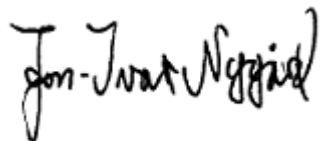
Innenfor dagens regelverk finnes det allerede muligheter som kan benyttes for å fremme samkjøring der dette er hensiktsmessig. Blant annet kan skilt 509 Sambruksfelt og skilt 508.2 Kollektivfelt kombinert med aktuelle underskilt brukes til å regulere hvilke kjøretøy som har adgang til det aktuelle feltet,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

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård