



Prop. 111 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 12. mai 2022,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv. Det blir føreslått å oppheve eit oppmodingsvedtak og gjort greie for oppfølginga av tre andre slike vedtak.

2 Veg

2.1 E16 Øye–Eidsbru i Innlandet – kostnadsauke

Prosjektet E16 Øye–Eidsbru, som er ein del av E16 over Filefjell, blei opna for trafikk 23. september 2020.

Kostnads- og styringsrammer for prosjektet blei i 2014 sett til 730 mill. kr og 664 mill. kr. Rekna om til 2022-kr utgjer dette høvesvis 924 mill. kr og 840 mill. kr.

Anleggsperioden for prosjektet var først planlagt til to og eit halvt år. Tidleg i gjennomføringa av prosjektet viste det seg at dette ikkje gjekk. Prosjektet blei opna for trafikk nærmare to år seinare enn opphøveleg planlagt. Dei store forseinkingane har ført til usemje med involverte

entreprenørar om sluttoppgjeret. Konflikten med ein av entreprenørane blei løyst gjennom mekling og forlik.

Etter dette forliket er prognosen for sluttkostnad for prosjektet no om lag 937 mill. 2022-kr. Av dette er 930 mill. kr allereie utbetalt. I tillegg kjem nokre mindre sluttarbeid som er vurdert til om lag 7 mill. kr.

Det er framleis konflikt om sluttoppgjeret med ein av entreprenørane, og det er derfor uvisse om sluttkostnaden for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saka i samband med nysalderinga for 2022.

2.2 Orientering om E39 Bjerkeset–Astad i Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet viser til Innst. 653 S (2020–2021) om *Nasjonal transportplan 2022–2033*, der fleirtalet i transport og kommunikasjonskomiteen mellom anna bad om at det blei vurdert om midlar avsett til utbetningsstrekningane E39 Hjelset–Bjerkeset og om nødvendig E39 Bergsøya–Øygarden, i staden blir vurdert nytta på prosjektet E39 Bjerkeset–Astad. Departementet legg fleirtalsmerkna den til grunn for det vidare arbeidet.

2.3 Orientering om evaluering av statleg ferjeavløysingsordning

Staten si ordning med alternativ bruk av ferjetilskot på riksveg blei etablert i 2003. Intensjonen med ordninga er å leggje til rette for at innsparde kostnader for staten ved å leggje ned eller korte inn eit riksvegferjesamband kan nyttast til å delfinansiere eit fastlandssamband på riksvegnettet som avløyser/kortar inn ferjesambandet. Premissar for ordninga blei lagt fram samla for Stortinget i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Ordninga er seinare endra. Sjå Prop. 19 S (2015–2016) *Endringar i statsbudsjettet 2015 under Samferdselsdepartementet* og Prop. 1 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet erfarer at ordninga har fleire manglar. Dette gjeld spesielt på to område. For det første samsvarer ikkje ordninga med opplegget for prioritering og porteføljestyring i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Vidare er det etter bompengeredforma stramma inn, slik at bompengeselskapa ikkje kan ha ansvar for andre lån enn dei låna selskapa sjølv skal betene med bompengar. Sistnemnde gjer at føresetnaden i den statlege ferjetilskotsordninga om at eit bompengeselskap og/eller lokale styresmakter skal forskottere dei framtidige innsparingane for staten gjennom låneopptak, ikkje lengre kan leggjast til grunn. Departementet har derfor valt å gi Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre ei evaluering av den statlege ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot. Gjennom evalueringa skal det klargjerast kva som skal til for å kunne prioritere slike prosjekt for utbygging og korleis ein kan sikre ei finansiering som er forsvarleg med tanke på låneopptak, finanskostnader og bindingar for staten. Departementet vil kome tilbake til Stortinget på eigna måte.

2.4 Orientering om mogleg samordning av rabattordningar i to bompengeprojekt i Agder

Stortinget fatta 19. juni 2017 to likelydande oppmodingsvedtak nr. 978 og nr. 984:

«Stortinget ber regjeringa vurdere mulige løysningar som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekt i området, for næringstransport som får en urimelig høg bompengebelastning.»

Vedtaka blei gjort ved handsaminga av Prop. 134 S (2016–2017) *Samferdselspakke for Kristiansands-*

regionen i Vest-Agder, fase 1 forlenging av bompengordninga, jf. Innst. 470 S (2016–2017) og av Prop. 135 S (2016–2017) *Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder*, jf. Innst. 469 S (2016–2017). I Prop. 1 S (2019–2020) går det mellom anna fram at Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med vurderingar om passeringstak eller timesregel kan samordnast med andre bompengeprojekt i området for næringstransport som får urimeleg høg bompengebelastning.

Bompengerevninga til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 tok til i september 2021. For E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest starta innkrevninga delvis opp 1. januar 2022, med eit snitt på delparsellen Mandal øst–Mandal by som blei opna for trafikk i desember 2021. I bomringen i Kristiansand er det timesregel og passeringstak. Det er ikkje slike ordningar i bomstasjonen på E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

Passeringstak og timesregel er rabattordningar som ligg inne i takst- og rabattsystemet. Timesregelen gjer at ein berre betaler for ei passering per køyretøy innanfor ein time, som regel i bomringar. Passeringstaket set tak for talet på passeringar per køyretøy som ein betaler for i ein kalendermånad. Rabattordningane skal bidra til at nokre trafikantar ikkje får ei urimeleg høg økonomisk belastning.

Forslag om nye bompengeprojekt blir fremma for Stortinget. Bompengerevninga med fastsett bomstasjonsplassering og takstsystem skal dekkje lånet som er tatt opp for å finansiere prosjektet. I bypakker kan dette vere ein portefølje av tiltak. Det skal ikkje overførast bompenginntekter frå eitt bompengeprojekt til eit anna prosjekt. Ulike bompengeprojekt kan heller ikkje dele bomstasjonar. For å sikre føreseielege inntekter til prosjektet er bompengerevningane rekna opp mot låneforpliktinga bompengeselskapet har.

Ved bruk av felles passeringstak og/eller timesregel blir inntektsstraumane frå to prosjekt blanda, noko som fører til kryssubsidiering. Forbod mot kryssubsidiering er eit grunnleggjande premiss i bompengerevninga og er òg avtalfesta i bompengeaftalen mellom Samferdselsdepartementet og dei regionale bompengeselskapa som gir rammer for selskapa si innkrevning av bompengar. Å innføre rabattordningar på tvers av bompengeprojekta inneber endra premiss for bompengerevninga samanlikna med da saken blei handsama av Stortinget. Ved eventuelle felles

ordningar vil det vidare vere behov for nye utgreiingar av inntektsbortfall på grunn av rabattar, og det kan bli behov for å fremme nye bompengesaker for Stortinget. Det kan òg innebere at fylkeskommunen som garantist for bompengelånet må stadfeste sin garanti på nytt i eitt eller begge prosjekta.

For TEN-T vegnettet som E39 er ein del av, er det forskriftsfesta at det som hovudregel ikkje skal bli gitt bompengerabattar som overstig 13 pst. for tunge køyretøy. Det er vanskeleg å seie kor stor rabatt eit eventuelt felles passeringstak eller timesregel mellom dei to bompengeprojekta kan gi. Eit felles tak for talet på passeringar som skal betalast, vil svekkje finansieringsgrunnlaget i eit eller begge bompengeprojekta.

Ein eventuell felles timesregel mellom Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest kan innebere at betaling i bomstasjonen på E39 gir fri passering innan ein time i samferdselspakka. Med ei slik samordning vil bompengeinntektene til samferdselspakka bli lågare enn opphaveleg lagt til grunn. Pakka gir svært lite rom for porteføljestyring, og tapte inntekter kan gjere det vanskelegare for bompengeselskapet å overhalde sine låneforpliktingar.

Samferdselsdepartementet legg på denne bakgrunn ikkje opp til å innføre felles timesregel eller passeringstak mellom bompengeprojekta Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 og E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

3 Særskilde transporttiltak

3.1 Kjøp av sjøtransporttenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Kystrutekontrakten mellom Havila Kystruten og Samferdselsdepartementet gjeld frå 1. januar 2021. Mellom anna på grunn av koronapandemien blei bygginga av dei fire skipa til Havila Kystruten forseinka, slik at det ikkje var mogleg med oppstart frå 1. januar 2021. Det første kystruteskipet, Havila Capella, kom i drift 12. desember 2021, medan det andre, Havila Castor, blei levert frå verftet i slutten av april i år, og det skal etter planen setjast i drift i første halvdel av mai 2022. Havila Capella, som er finansiert gjennom finansiell leasing med eit russisk eigd selskap, ligg no i opplag etter at forsikringane for skipet blei råka av sanksjonane mot Russland i samband med krigen i Ukraina. Havila Kystruten arbeider med å finne løysingar på dette. Havila Castor er fullt ut norsk eigd.

Det går fram av Prop. 29 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet* at Havila Kystruten fekk fritak frå å stille med erstatningsskip for dei to siste skipa, Havila Polaris og Havila Pollux, viss reiarlaget innan utgangen av 2021 kunne sannsynleggjere at skipa blei seglingsklare til 1. mai 2022. Om reiarlaget ikkje klarte dette, ville departementet vurdere å stille krav om erstatningsskip. Havila Kystruten informerte 9. februar 2022 om nye og uføresette forseinkingar på grunn av pandemien, og at dei to siste skipa etter ny plan først vil bli seglingsklare i tredje og fjerde kvartal 2022. Ut frå ei totalvurdering kom departementet da til at staten ikkje skulle krevje erstatningsskip av reiarlaget. Departementet har tett dialog med Havila Kystruten og vurderer fortløpande behovet for tiltak for å sikre tilstrekkeleg kapasitet for kystruta.

4 Transport i byområda mv.

4.1 Tilskot til mindre byområde utanfor byvekstavgiftene

I statsbudsjettet for 2022 er det på kap. 1332, Transport i byområda, post 66 Tilskot til byområda, sett av 30 mill. kr til ei ny tilskotsordning for fem byar som ikkje er omfatta av byvekstavtalar.

Tilskotsordninga skal leggje til rette for ei klima- og miljøvennleg byutvikling og god framkome, gjennom å styrkje satsinga på kollektivtransport, sykling og gange. Ordninga var omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, der det var lagt opp til ei ramme på 600 mill. kr over fire år tidleg i planperioden. Midlane i ordninga skulle vere øyremerkte til Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

For å følgje opp tilskotsordninga slik ho var omtalt i *Nasjonal transportplan 2022–2033*, vil løyvingane måtte trappast opp dei neste åra. Samferdselsdepartementet viser til omtalen av den økonomiske utviklinga i Finansdepartementets proposisjon om tilleggsløyvingar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2022. Det er fare for oppheting av økonomien, og det er avgrensa rom for nye store tiltak. Samferdselsdepartementet meiner derfor at tilskotsordninga ikkje bør starte opp no. Departementet vil i statsbudsjettet for 2023 kome tilbake med ei ny vurdering.

I *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn at tilskotet skal gå til mindre investeringar i gang- og sykkelveg og kollektivtiltak.

Dei kan ikkje nyttast til drift av kollektivtransport. Tilskotet skal inngå som statleg bidrag i bypakke i dei aktuelle byane. Tildeling vil først kunne skje etter at Stortinget har handsama ei bypakke, og styringa av pakka er nærmare formalisert. Det er ein føresetnad at lokale partar forpliktar seg til å følgje opp nullvekstmålet. Av dei aktuelle byane meiner departementet at Ålesund og Bodø er nærmast til å oppfylle krava. For desse byane blei det lagt fram bypakker i høvesvis 2021 og 2022. I Bypakke Ålesund er det ein ambisjon å nå nullvekstmålet, jf. Prop. 201 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal*. I Fase 2 av Bypakke Bodø er det ei satsing på kollektivtransport, sykling og gange, jf. Prop. 61 S (2021–2022) *Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst*.

Samferdselsdepartementet legg opp til at midlane som er sette av i 2022, blir delte likt mellom Ålesund og Bodø som ei eingongsutbetaling. Departementet føreset at midlane går til mindre investeringar i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange i tråd med føremålet med tilskotsordninga, og det vil bli stilt krav om ei enkel rapportering om bruken av midlane.

4.2 Orientering om bruk av tilskotsmidlar i byvekstavtalane

Dei ulike tilskotsordningane under kap. 1332, Transport i byområda, post 66 Tilskot til byområda, har ulike føremål. Midlane går i hovudsak til å følgje opp byvekstavtalane i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. For fleire av tilskota skjer utbetaling jamt over avtaleperioden. Tilskota skal dekkje utgifter til ulike prioriterte oppgåver i dei einskilde byområda. I den årlege rulleringa av fireårige handlingsprogram for dei fire byvekstavtalane blir det lagt planar for bruken av midlane.

Rapporteringa frå byområda til Statens vegvesen viser at det samla ved utgangen av 2021 står betydelege midlar ubrukt, om lag 1,25 mrd. kr til saman for dei fire byområda. Dette gjeld belønningssmidlar og tilskot til betre kollektivtilbod, og er midlar som er utbetalte til fylkeskommunane i 2021 og tidlegare år. Samferdselsdepartementet meiner at dette mindreforbruket må reduserast framover. Det er viktig at utbetalte midlar blir brukt i dei einskilde byane, og at det blir lagt gode planar for bruk av tilskot også i dei kommande åra. Samferdselsdepartementet er i dialog med byområda om framtidig bruk av tilskot frå staten.

4.3 Orientering om bruksfordelar for elbilar i byområda

Kollektivtransporten er no i ein krevjande omstillingsperiode. Medan biltrafikken i byområda stort sett er tilbake på nivået i 2019, er det framleis færre som reiser med kollektivtransport enn før pandemien.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har ei arbeidsgruppe koordinert av Statens vegvesen vurdert tiltak for å få fleire til å reise kollektivt. Arbeidsgruppa tilrår verkemiddel som styrkjer og utviklar kollektivtilbodet, og som betrar konkurransekrafta for kollektivtransporten samanlikna med privatbilen.

Særleg i byområda er bruken av elbilar i konkurranse med kollektivtransporten. Elbilar har bruksfordelar som mellom anna lågare bompenger og takstar. Desse fordelane bidreg til å svekkje konkurransekrafta for kollektivtransporten mot privatbilen. Utviklinga med meir bilbruk kan gjere det krevjande å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Bruksfordelane for elbil blei innført da det var få elbilar på vegane og elbilmarknaden var umoden. Ved utgangen av 2021 var over 63 pst. av nybilsalet elbilar. Frå januar til mars 2022 har delen vore mellom 74 og 85 pst. Det er no om lag 500 000 elbilar på norske vegar. Arbeidsgruppa meiner at eit aktuelt verkemiddel er å redusere fordelane med bruk av elbil i, og i nærleiken av byområda, særleg i bomringane, i kollektivfelt og for parkering i byar. Det vil gje elbilistane eit meir korrekt signal om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.

For å følgje opp tilrådinga frå arbeidsgruppa har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen i oppdrag å vurdere bruksfordelane for elbilar i byområda. Arbeidet er avgrensa til bompengerbetaling, parkering og tilgang til kollektivfelt.

Ved handsaminga av statsbudsjettet for 2017 fatta Stortinget oppmodningsvedtak nr. 108 pkt. 2c om å etablere ein nasjonal bindande regel om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy når det gjeld bompengar, ferje og parkering.

På denne bakgrunn har det det blitt arbeid med ei føresegn om at nullutsleppskøyretøy ikkje skal betale meir enn 50 pst. parkeringsavgift samanlikna med konvensjonelle køyretøy. Dette arbeidet er no stilt i ro i påvente av vurderinga av bruksfordelane for elbilar i byområda. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget om saka på eigna måte.

4.4 Orientering om endra vilkår for bruk av tilskotsmidlar i byvekstavtalane

Staten dekkjer inntil 50 pst. av prosjektkostnadene i store fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda (i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og på Nord-Jæren), dei såkalla 50/50-prosjekta. Midlane blir betalte ut etter prosjekta si framdrift. I statsbudsjettet for 2020 blei det statlege bidraget auka til 66 pst. Halvparten av det auka tilskotet frå 50 til 66 pst. skulle øyremerkast reduserte bompengar, og halvparten betre kollektivtilbod i byane etter ei lokal prioritering. Dette har blitt nærmare konkretisert i dei inngåtte byvekstavtalane for kvart ein-skild byområde.

For å betre situasjonen for kollektivtransporten, vil regjeringa auke fleksibiliteten i tilskotsordninga som følgjer av den tidlegare auken i det statlege bidraget til 50/50-prosjekta frå 50 til 66 pst. Den delen av tilskotet som no skal nyttast til reduserte bompengar, kan endre føremål viss det lokalt er ønskje om det. Tilskotet kan derfor nyttast til tiltak for betre kollektivtransport, etter ei lokal prioritering. Dette vil gi lokale styresmakter større fridom til å bruke bompengar som eit tiltak for å dempe biltrafikken, samstundes som dette gir høve til å styrkje kollektivtransporten ytterlegare. På Nord-Jæren er det òg eit særskilt tilskot som kompenserer for fjerning av rushtidsavgift i bomringen. Dette tilskotet kan òg nyttast til betre kollektivtransport, viss det lokalt er ønskje om det.

5 Oppmodningsvedtak

5.1 Vedtak nr. 35, pkt. 8, 2. desember 2021

Stortinget vedtok ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022):

«Stortinget ber regjeringa utrede og legge frem forslag om hvordan man kan likestille GA-kjøretøy som kjører på biogass, med el- og hydrogendrevne biler i bomringene snarest mulig og i løpet av 2022.»

En ordning med redusert takst/fritak for tunge kjøretøy på biogass kan ikke håndteres innenfor det tekniske bompengesystemet AutoPASS, jf. omtalen av anmodningsvedtak nr. 1008 av 27. mai 2021 i Prop. 1 S (2021–2022). Som det går frem av denne omtalen, er AutoPASS basert på kjøretøyregisteret. Det er der kun registrert om kjøretøyet er et gasskjøretøy. Gasskjøretøy kan fylle natur-

gass og biogass om hverandre, og det er ikke mulig å registrere om kjøretøyet har biogass eller naturgass på tanken ved bompasering.

Samferdselsdepartementet har derfor gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en løsning med egen takstgruppe for alle gassdrevne kjøretøy (GA) i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy). Det legges opp til en ordning innenfor AutoPASS som omfatter alle GA-kjøretøy, og som det først og fremst legges til rette for i byer der det allerede i dag er mulighet for et takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster, jf. veglova § 27 andre ledd. Dette kan gi grunnlag for redusert bompengetakst eller fritak for bompenger dersom det er lokalt ønske om det. Med en egen takstklasse for gasskjøretøy vil også kjøretøy som har naturgass på tanken, få redusert takst/fritak. Fordeelingen mellom bruk av biogass og naturgass er avhengig av pris og tilgjengelighet. I en normal markedssituasjon er biogass dyrere enn naturgass, men den svært høye prisen på naturgass gjør i dag biogass mer konkurransedyktig enn naturgass som drivstoff. Gitt dagens situasjon, vil det være lite sannsynlig at det blir brukt naturgass. Dersom det skulle bli behov for eventuelle kontrollordninger som skal gjelde kjøretøy som går på biogass spesielt, vil dette måtte administreres av lokale myndigheter som ønsker en slik ordning.

Samferdselsdepartementet har videre, i samarbeid med Klima- og miljødepartementet, gitt Statens vegvesen og Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere hvilken effekt reduserte bomtakster/fritak for gasskjøretøy vil ha på de nasjonale klimagassutslippene og på lokal luftkvalitet i byområdene spesielt. I tillegg er Statens vegvesen bedt om å vurdere hvilken informasjon som kan og må innhentes for å kunne følge markedsutviklingen av andel brukt biogass sammenliknet med naturgass som drivstoff for tunge kjøretøy.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om saken.

5.2 Vedtak nr. 35, pkt. 22, 2. desember 2021

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) vedtok Stortinget:

«Stortinget ber regjeringa ta initiativ overfor Statens Vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboere langs Riksvei 4 mellom Sinsen og Grorud.»

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å gå i dialog med Oslo kommune for å finne gode løsninger for å bedre trafikksituasjonen på rv. 4 Trondheimsveien, Sinsen–Grorud, både på kort og lang sikt. Statens vegvesen og Oslo kommune samarbeider om prioritering av nye tiltak som skal gjennomføres, der det legges vekt på støytiltak og tiltak for bedre bomiljø og for å utvikle transportsystemet i hovedstaden. Nullvekstmålet er sentralt for staten i oppfølgingen av transportutviklingen i byområdet, jf. byvekst-avtalen, og er rammen for alle aktørers planlegging.

Det er behov for helhetlige løsninger for det samlede hovedveisystemet i Groruddalen. Håndtering av næringstrafikk til Alnabru og gjennomgangstrafikken i Oslo mot nord, må avklares før det kan gjennomføres trafikkreduserende tiltak i Trondheimsveien. Dette er fordi effekten av veitiltak i Trondheimsveien vil kunne føre til overføring av trafikk til et allerede presset kommunalt veinett. Statens vegvesen har tidligere anbefalt at gjennomgangstrafikken blir ført ned på rv. 163 Østre Aker vei gjennom den såkalte «Fossumdiagonalen», men det har så langt ikke vært politisk interesse i Oslo for å gå videre med dette forslaget.

Statens vegvesen arbeider med en helhetlig plan for trinnvis utvikling av rv. 4 mellom Sinsen og Gjøvik. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er rv. 4 en prioritert strekning. Det er stor støybelastning for den eldre bygningsmassen som ligger tett på Trondheimsveien. Vegvesenet kartlegger støy innendørs og tilbyr fasadetiltak der lydnivået overstiger grenseverdien i forurensingsforskriften. Mange har fått utført slike fasadetiltak, men det er fortsatt behov for slike tiltak. Statens vegvesen vil gjennomgå status for nødvendige tiltak og prioritere ytterligere fasadetiltak der støy-nivåene er spesielt høye. Vegvesenet har ansvaret for gang- og sykkelveitiltak på strekningen, og reguleringsplan for ny sykkelvei mellom Sinsen og Årvoll er under arbeid. For å redusere miljøbelastningen fra svevestøv er det innført miljøfartsgrense på strekningen i vintersesongen.

5.3 Vedtak nr. 211, 7. desember 2020

Ved behandlingen av Prop. 22 L (2020–2021) *Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven*, jf. Innst. 131 L (2020–2021) fattet Stortinget dette vedtaket:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide forslag til en lovhjemmel som gjør det mulig for norske myndigheter å tilbakeholde kjøretøyer som

skylder bompenger, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Samferdselsdepartementet svarte ut vedtaket i Prop. 1 S (2021–2022), men ved behandlingen av Meld. St. 4 (2021–2022) *Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2020–2021*, jf. Innst. 141 S (2021–2022), uttalte kontroll- og konstitusjonskomiteen:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Venstre, viser til Samferdselsdepartementets redegjørelse i Prop. 1 S (2021–2022) om at departementet ikke vil foreslå lovhjemmel for tilbakeholdelsesrett for manglende betaling av bompenger. Flertallet imøteser fremleggelse av en lovhjemmel eller forslag om oppheving av vedtaket fra departementet før oppfølgingen av vedtaket avsluttes.»

Samferdselsdepartementet viser til begrunnelsen for ikke å utarbeide en lovhjemmel for å holde tilbake kjøretøyer som skylder bompenger i omtalen av anmodningsvedtaket i Prop. 1 S (2021–2022). På denne bakgrunn foreslår departementet å oppheve anmodningsvedtak nr. 211 fra stortingssesjonen 2020–2021, jf. forslag til romertallsvedtak.

5.4 Vedtak nr. 960, 20. mai 2021

Ved behandlingen av Dokument 8:179 (2020–2021) om medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket for svaksynte, jf. Innst. 432 S (2020–2021), fattet Stortinget dette vedtaket:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket, slik at personer med nedsatt syn kan få førerrett i tråd med praksis som gjaldt frem til 2019.»

I Prop. 1 S (2020–2021) opplyste Samferdselsdepartementet at det, i samråd med Helse- og omsorgsdepartementet, utredet oppfølgingen av vedtaket. Statens vegvesen og Helsedirektoratet har fått i oppdrag å utrede hvordan vedtaket kan følges opp. I svar på spørsmål nr. 1017 til skriftlig besvarelse ble det opplyst at vurderingen fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet var ventet innen 1. mars 2022. Denne fristen er forlenget til 15. mai 2022, jf. svar på spørsmål nr. 1496 til skriftlig besvarelse. Departementet vil komme tilbake til saken på egnet måte.

Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv. i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.

I

Oppheving av oppmodingsvedtak

Vedtak nr. 211, 7. desember 2020, blir oppheva.
