



Rapport - Tilgang til kollektivfelt



Sammendrag	2
1 Oppdrag.....	4
2 Bakgrunn.....	5
3 Gjeldende regelverk	7
3.1 Vegtrafikkloven	7
3.2 Trafikkreglene	7
3.3 Skiltforskriften og N300 Trafikkskilt.....	7
3.4 N100 Veg- og gateutforming	11
3.5 Wienkonvensjonen.....	11
3.6 Tilgang til kollektivfelt i andre nordiske land.....	11
4 Kollektivprioritering i Norge	13
4.1 Oversikt over steder med kollektivprioritering.....	13
4.2 Eksempler fra de fire største byene	14
4.3 Sambruksfelt og tungtrafikkfelt.....	17
4.4 Ulovlig bruk av kollektivfelt	18
5 Klima og miljø	19
5.1 Internasjonale og nasjonale mål	19
5.2 Nullutslippskjøretøy	21
5.3 Nullvekstmålet.....	24
6 Restkapasitet.....	27
7 Vurderingskriterier	28
8 Alternativer	29
8.1 Alternativ 1 – Videreføring av dagens regulering (nullalternativet).....	29
8.2 Alternativ 2 – Dagens regulering uten nullutslippskjøretøy.....	30
8.3 Alternativ 3 – Tilgang for nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler 31	
8.4 Alternativ 4 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebiler	33
8.5 Alternativ 5 – Tilgang for nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer.....	34
8.6 Alternativ 6 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebil, samt for øvrige nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer.....	36
8.7 Alternativ 7 – Tilgang for grupper med særskilt behov.....	37
8.8 Alternativ 8 – Kollektivfelt kun forbeholdt buss eller buss/taxi.....	38
9 Anbefaling.....	40
10 Forslag til endring i trafikkreglene og i skiltforskriften	46
Vedlegg 1:	48

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utrede hvilke kjøretøy som skal gis tilgang til kollektivfeltene samt ulike skiltprinsipper. I tråd med oppdraget skal kollektivtrafikken prioriteres.

I flere kollektivfelt har tilgangen for elbiler ført til overbelastning og redusert fremkommelighet for kollektivtransporten. Et stadig økende antall elbiler gjør at bussene antakelig vil oppleve større fremkommelighetsutfordringer i tiden som kommer. Dersom elbilenes generelle tilgang til kollektivfeltene fjernes, bør det vurderes om eventuell ledig restkapasitet kan benyttes av andre trafikantgrupper.

For å nå Norges klimamål, er det et politisk ønske å legge til rette for bruk av mer gange, sykkel og kollektivtransport. Samtidig er elektrifisering og automatisering av transportsektoren avgjørende for at Norge skal nå egne klimamål og internasjonale mål om utslippskutt. Tilgang til kollektivfelt kan gi transport av personer og varer på veg bedre fremkommelighet og bedre konkurransevilkår. Tilgang til kollektivfeltet for nullutslippsvaretransport er derfor et av flere virkemidler som i dag benyttes for å nå målene. Samtidig må dette virkemiddelet balanseres mot fremkommeligheten, forutsigbarheten og konkurransekraften til bussene.

Prosjektgruppen har i tillegg til nullalternativet, vurdert syv alternativer som svarer på oppdraget, se nærmere punkt 8:

- Alternativ 1 – Videreføring av dagens regulering (nullalternativet)
- Alternativ 2 – Dagens regulering uten nullutslippskjøretøy
- Alternativ 3 – Tilgang for nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler
- Alternativ 4 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebiler
- Alternativ 5 – Tilgang for nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer
- Alternativ 6 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebil, samt for øvrige nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer
- Alternativ 7 – Tilgang for grupper med særskilt behov
- Alternativ 8 – Kollektivfelt kun forbeholdt buss eller buss/taxi

Statens vegvesen anbefaler en kombinasjon av alternativ 2, 4, og 8 som grov oppsummert innebærer:

- Nullutslippspersonbiler og –varebiler tas ut av bestemmelsen om kollektivfelt
- Tilrettelegge for at nullutslipps- og biogasslastebiler kan gis tilgang til kollektivfeltet
- Sikre at buss, samt utrykningskjøretøy, kan gis eksklusiv tilgang til kollektivfelt

Anbefalingene medfører følgende endringer i trafikkreglene og skiltforskriften:

- a) Trafikkreglene § 5 nr. 2 deles opp i fire ledd slik at første og andre ledd regulerer kollektivfelt, tredje ledd regulerer sambruksfelt og fjerde ledd regulerer tungtrafikkfelt.
- b) Trafikkreglene § 5 nr. 2 endres slik at tilgang til kollektivfelt for nullutslippspersonbiler og –varebiler opphører.
- c) Rendyrke skilt 508.1, slik at kun buss, samt utrykningskjøretøy, har tilgang der dette skiltet er satt opp.
- d) Tilrettelegge for overgangen til nullutslipps- og biogasslastebiler ved å kunne gi tilgang til kollektivfeltet, enten ved å endre trafikkreglene, eller ved bruk av underskilt.
- e) Endring i skiltforskriften kapittel 9 § 18 nr. 808 Tekst, slik at teksten «el» eller «elektrisk» sammen med motorvogn eller type motorvogn på underskilt til skilt 508.1 og 508.2, 509 og 506 også omfatter hydrogendrevet og biogassdrevet motorvogn.
- f) Andre grupper med særskilt behov kan vurderes når kapasiteten i feltet er bedret og det er gjort en vurdering av hvem og hvordan det skal gis tilgang.

I kapittel 1, 2 og 3 går vi gjennom oppdraget, bakgrunnen for oppdraget og gjeldende regelverk.

I kapittel 4 gis det en oversikt over kollektivprioritering i Norge med eksempler fra de fire største byene.

I kapittel 5 går vi gjennom relevante internasjonale og nasjonale klima- og miljømål. Vi ser også på hvordan vi ligger an for å nå andelen nullutslippskjøretøy vedtatt i NTP.

I kapittel 6 og 7 gjøres det noen generelle vurderinger knyttet til hva som er restkapasitet i et kollektivfelt og hvordan dette kan brukes, samt hvilke vurderingskriterier vi har lagt til grunn for de alternativene vi har valgt å se nærmere på.

I kapittel 8 vurderer vi de alternativene.

I kapittel 9 og 10 gis våre anbefalinger og forslag til forskriftsendringer i trafikkreglene og skiltforskriften.

1 Oppdrag

Samferdselsdepartementet ga i brev 11. mars 2022 Statens vegvesen følgende oppdrag:

«Utslippsfrie lastebiler i kollektivfeltet – anmodning om oppfølging

Vi viser til brev av 28. januar 2022 fra Statens vegvesen (SVV), med merknader til henvendelse av 23. desember 2021 fra Oslo kommune. I nevnte henvendelse fremmer kommunen ønske om en vurdering av ulike løsninger for å gi utslippsfrie lastebiler tilgang til kollektivfelt.

I brevet tilrår SVV at det gjøres en større utredning – med et bredt perspektiv og konsekvensvurderinger – om hvilke kjøretøy som skal ha tilgang til slike felt. SVV foreslår at Vegdirektoratet, i samarbeid med Oslo kommune og Ruter, starter et arbeid der det blir sett på prioritering av kollektivtransport og hvilke kjøretøy som skal gis tilgang til kollektivfeltene, samt ulike skiltprinsipper.

Departementet finner denne tilnærmingen hensiktsmessig, og gir sin tilslutning til at et slikt utredningsarbeid igangsettes.»

Med bakgrunn i oppdraget fra Samferdselsdepartementet ble det opprettet en prosjektgruppe bestående av deltakere fra Statens vegvesen, Oslo kommune og Ruter. I arbeidet har deltakere fra de ulike aktørene hatt noen utskiftninger. I den avsluttende fasen har prosjektgruppen bestått av deltakerne nevnt nedenfor:

Anette Hauge, Statens vegvesen (prosjektleder)

Marit Irene Gagnat, Statens vegvesen

Øystein Ristesund, Statens vegvesen

Tor Eriksen, Statens vegvesen

Jon Flydal, Statens vegvesen

Silje Hjelle Strand, Statens vegvesen

Astrid Ståledotter Landstad, Oslo kommune

Marit Stadheim, Oslo kommune

Kirsti Mobråten, Ruter

Kajsa Wiull-Gundersen, Ruter

2 Bakgrunn

Den første ordningen som tillot elbiler å bruke kollektivfeltet ble innført som en prøveordning i Osloregionen fra 1. juni 2005. Tilgang til kollektivfeltet for elbiler ble innført som en del av insentivprogrammet for å fremme bruken av miljøvennlige kjøretøy. Formålet var å øke andelen elbiler og derved redusere utslippene fra konvensjonelle kjøretøy. Tiltaket var en del av en bredere tiltakspakke, sammen med økonomiske fordeler som reduserte bompenger og skattefordeler. I tillegg til bussene har i dag alle elektriske motorvogner (både personbiler, varebiler og lastebiler) tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn og uniformerte utrykningskjøretøy tilgang til kollektivfeltene.

I mange kollektivfelt har tilgangen for elbiler ført til overbelastning og redusert fremkommelighet for kollektivtransporten. Et økende antall elbiler gjør at bussene sliter med fremkommeligheten på stadig flere strekninger. Dette har medført at det flere steder har blitt innført innskrenkninger i tilgangen til kollektivfeltet, særlig i rushtidene. Innskrenkningene har blitt gjennomført ved bruk av underskilt til kollektivfeltskiltene (508.1 og 508.2). Underskiltene har en tekst som er vanskelig å forstå, i tillegg til at det er mye tekst som skal leses i høye hastigheter. Dette fører til at Statens vegvesen mottar mange henvendelser knyttet til komplisert skilting.

Av nevnte bakgrunn er det behov for å se nærmere på om reglene for bruk av kollektivfelt er hensiktsmessig. Dette gjelder både med tanke på å sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet og om regelverket kan gjøres klarere og mer entydig både for trafikantene og de som skal håndheve regelverket.

Dersom elbilenes generelle tilgang til kollektivfeltene fjernes, bør det vurderes om eventuell ledig restkapasitet kan benyttes av andre trafikantgrupper. Dette må gjøres under forutsetning av at kollektivtrafikkens fremkommelighet og forutsigbarhet ikke blir nevneverdig svekket. Trafikksikkerhetsvurderinger må også gjøres dersom andre trafikantgrupper skal ha tilgang til kollektivfeltene.

En mulig måte å utnytte ledig kapasitet i kollektivfeltene på er å gi tilgang til nullutslipps tungtrafikk for å legge til rette for omstilling til en mer miljøvennlig kjøretøypark. I en vurdering av hvem som bør ha tilgang til kollektivfeltet, vil det også være nyttig å vurdere om det er gode grunner til at noen grupper kunne fått tilgang, selv om de ikke kjører nullutslippskjøretøy. Statens vegvesen får også jevnlig forespørsler fra andre interessenter som ønsker tilgang til kollektivfeltet. Vi har tidligere mottatt slike henvendelser knyttet til fangetransporter, hjemmetjenesten, verditransport, transport av levende dyr, transport av medisiner med kort holdbarhet og veterinærer på oppdrag.

Samferdselsdepartementet har mottatt henvendelser fra både Oslo kommune og Ruter, som påpeker behovet for justeringer i reguleringen av tilgangen til kollektivfeltet. Begge aktørene peker på utviklingen i Osloregionen. Nedenfor vises et sammendrag av innholdet i henvendelsene. Dokumentene er i sin helhet lagt ved som vedlegg til denne rapporten.

Oslo kommune sendte 23. desember 2021 en henvendelse til nasjonale myndigheter om å gjennomføre en felles utredning av hvordan kollektivfeltene bør innrettes for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten, samtidig som de bidrar til å nå klimamål og trafikkreduksjonsmål.

Bakgrunnen for henvendelsen var et ønske om å vurdere om kollektivfeltene kan innrettes slik at de fremmer overgangen til utslippsfri tungtransport ved å øke konkurransekraften til disse nullutslippsbilene. Etter at det ble innført krav om at elbiler må transportere minst to personer for å kjøre i kollektivfelt (sjåfør pluss minst en passasjer) i rushtid på riks- og europaveier i Oslo og hele døgnet på kommunale veier, har muligheten for elektriske tunge kjøretøy og varebiler til å kjøre i kollektivfelt blitt begrenset siden sjåføren ofte kjører alene.

Utslipp fra tungtransporten øker, og framskrivningene av trafikk og utslipp fra tunge kjøretøy viser en fortsatt økning. Oslo kommune ønsker derfor å styrke virkemiddelpakken for en raskere omstilling av kjøretøyparken til nullutslipp. Tilgang til kollektivfelt for utslippsfrie tunge kjøretøy er et virkemiddel for å øke konkurranseforholdet mellom utslippsfrie og fossile lastebiler. En reduksjon av køkjøring kan også bidra til å øke rekkevidden for denne kjøretøygruppen.

Oslo kommune presenterte tre innretninger som er spesielt aktuelle å vurdere:

- 1) El-lastbiler og biogasslastebiler får tilgang til kollektivfeltet, i tillegg til elektriske personbiler med minst en passasjer.
- 2) El-lastebiler og biogasslastebiler har tilgang, mens elektriske personbiler fases ut.
- 3) El-lastebiler, biogasslastebiler og lette elektriske varebiler med grønne skilter (varebil klasse 2) får tilgang, mens elektriske personbiler fases ut.

I alle innretningene har rutebusser i trafikk og elektriske taxier tilgang (sistnevnte ved bruk av skilt 508.2). Hvorvidt fossildrevne taxier og andre busser (som turbusser, flybussen, etc.), fortsatt skal ha tilgang til kollektivfeltet, bør vurderes nærmere.

Kollektivselskapet Ruter viser i brev 25. januar 2022 til Statens vegvesen at de ønsker at den generelle regelen for kollektivfelt skal være at elbiler ikke er tillatt. Eventuell adgang til kollektivfelt for elbiler bør i stedet skiltes inn med underskilt. For Ruter er det viktig at kapasiteten i kollektivfeltene følges kontinuerlig og at man gjør endringer i reguleringen av hvilke andre kjøretøy som er tillatt når kapasiteten er «brukt opp».

Statens vegvesen presiserer at eventuelle endringer i trafikkreglene, skiltforskriften eller andre regler, vil måtte være av nasjonal karakter. Rapporten og anbefalingene er derfor utformet med det overordnede målet om å ivareta nasjonale hensyn og interesser.

3 Gjeldende regelverk

3.1 Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven §§ 4 og 5 hjemler blant annet muligheten for å kunne gi nærmere regler for kjørende, ridende og gående trafikk samt regler om offentlige trafikkskilt og hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting. Dette er gjennomført i skiltforskriften og trafikkreglene.

3.2 Trafikkreglene

Hvem som kan benytte kollektivfeltet er definert i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 5 nr. 2. Bestemmelsen sier:

Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kom etter en prøveordning inn i trafikkreglene 1. juni 2005. Dette var ett av flere bevisste grep for å få en raskere omstilling til en bilpark med mindre utslipp. Fra samme tidspunkt ble også sambruksfelt tatt inn i trafikkreglene. Tungtrafikkfelt ble tatt inn 26. august 2021. Både sambruksfelt og tungtrafikkfelt hadde en midlertidig godkjenning i flere år før de kom inn i trafikkreglene. Den siste endringen i § 5 nr. 2 gjaldt liten elektrisk motorvogn (elsparkesykkel). Disse fikk tilgang med ikrafttredelse fra 15. juni 2022.

3.3 Skiltforskriften og N300 Trafikkskilt

Offentlige trafikkskilt har bl.a. som formål å ivareta samfunnets behov for å regulere trafikken. Prioritering av kollektivtrafikk er et av disse behovene. Forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisinger (skiltforskriften) og N300 Trafikkskilt gir bestemmelser for bruk av offentlige trafikkskilt, og inneholder løsninger for å prioritere ulike trafikantergrupper.

For at trafikantene skal kunne oppfatte og respektere reguleringene må skiltbudskapet være enkelt og tydelig. For at trafikantene skal kunne lese skiltet og handle i tråd med ønsket regulering er det flere prinsipper som bør følges:

1. Så få skilt som mulig, men så mange som nødvendig
2. Bare normerte skilt, skiltsymboler og skiltutforminger
3. Fysiske endringer fremfor skilting
4. Få og enkle reguleringer
5. Enkle, korte, klare og entydige skiltbudskap
6. Hensyn til det visuelle miljø

Det er mange skilt som på ulike måter benyttes til å regulere trafikken. Figur 1 er en oversikt over de viktigste skiltene som benyttes til å prioritere kollektivtrafikk:



Figur 1: Skilting for å prioritere kollektivtrafikk (Kilde: N-V123 Kollektivveiledning – Utforming av kollektivanlegg på veg og gate).

For de trafikkregulerende opplysningsskiltene 506, 508.1, 508.2 og 509 er det hovedskiltet som gir kollektivprioritering. For påbudsskiltene 402 og 404 (begge har flere varianter), samt forbudsskilt 306.1 er det underskiltene som prioriterer kollektivtrafikken.

Kollektivfelt er definert i skilteforskriften § 12. Skilt 508.1 gjelder for buss og skilt 508.2 for buss og drosje. Bestemmelsen sier:

Skiltet angir at kollektivfelt begynner og at trafikkreglenes bestemmelser om kollektivfelt gjelder. Buss med inntil 16 passasjerplasser i tillegg til førerplass kan bare brukes i kollektivfelt ved utøvelse av løyvepliktig persontransport eller med minst 7 passasjerer i tillegg til fører. Drosje kan bare brukes i kollektivfelt når drosjen er utstyrt med taklykt. Skiltet gjelder fram til skilt 510 «Slutt på kollektivfelt» eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet.

I tillegg til skilt 508.1 og 508.2 finnes det også andre skilt som bidrar til å gi bussene prioritet.

Skilt 509 Sambruksfelt angir et kjørefelt reservert for buss i tjeneste, drosje med taklykt, og andre motorkjøretøyer som transporterer minst det antall personer som er angitt på skilt 509. Antall personer som angis på skilt 509 vil vanligvis være to eller tre. I tillegg kan sambruksfeltet brukes av de samme kjøretøyer som etter trafikkreglene kan bruke kollektivfelt. Skilt 506 Tungtrafikkfelt gir tilgang for motorvogn med tillatt totalvekt høyere enn vekt angitt på skiltet. Tungtrafikkfelt er kun tillatt for trafikantgrupper som står på skiltet.

Skiltene 508.1, 508.2, 509 og 506 er trafikkregulerende opplysningsskilt. Det fremgår av skilteforskriften § 28 at Statens vegvesen er skiltmyndighet og kan fatte vedtak om oppsett av

skiltene. Det er således skiltmyndigheten som avgjør hvorvidt det skal opprettes kollektivfelt, sambruksfelt eller tungtrafikkfelt. For kommunal veg kan vedtaksmyndighet for trafikkregulerende skilt delegeres til kommune eller politiet med god trafikkteknisk kompetanse. I dag er det kun syv aktører som har fått delegert myndighet. Det er Drammen kommune, Oslo kommune, Stavanger kommune, politiet i Trondheim kommune, Bærum kommune, Kongsberg kommune og Tromsø kommune.

Skiltene for påbudt kjørefelt (404) og påbudt kjøreretning (402) med underskilt "Gjelder ikke buss" kan benyttes for å gi bussene "fritak" fra påbud for å gi dem bedre fremkommelighet.

Skiltet med forbud for motorvogn (306.1) med underskilt "Gjelder ikke buss" kan benyttes for å skilte egne kollektivgater der man kun ønsker tilgang for buss.

Bruk av underskilter generelt

Skiltforskriften og N300 gir bestemmelser for bruk av underskilt. Underskilt er bare gyldig når det nyttes sammen med hovedskilt, og gir nærmere klargjøring, utviding, utfylling eller begrensning av hovedskiltets betydning eller gyldighetsområde. Det skal som hovedregel ikke brukes mer enn to underskilt til samme hovedskilt, hvis ikke annet er angitt for det enkelte skilt.

Ved utforming av underskilt bør det legges vekt på at budskapene er enkle, korte, klare og entydige (jfr. pkt. 5 over).

Bruk av underskilt knyttet til kollektivprioritering

Underskilt som benyttes til kollektivprioritering kan forenklet deles inn i to hovedgrupper:

- Underskilt for å skilte en trafikanthgruppe ut
- Underskilt for å skilte en trafikanthgruppe inn

Prinsippet som benyttes i dag for å skilte ut en gruppe fra kollektivfeltet er å benytte teksten «Gjelder ikke ...» for gruppen som skal ut av kollektivfeltet. Teksten «Gjelder ikke ...» fungerer bra når det er snakk om unntak fra forbudsskilt eller påbudsskilt, men blir fort krevende når det brukes under et opplysningsskilt knyttet til kollektivtrafikk (skiltene 506, 508.1, 508.2 og 509) der regelverket for tilgang til kjørefeltet ligger i trafikkreglene. Figur 2 viser eksempler på bruk av underskilt for både opplysningsskilt, forbudsskilt og påbudsskilt.



Figur 2: Eksempler på bruk av underskilt.

Slik skiltsystemet har vært praktisert over mange år har betydningen av «Gjelder ikke ...» gitt en fordel for den trafikantergruppen som er nevnt i underskiltet. I eksempelet fra figur 2 er buss i rute unntatt fra henholdsvis forbud og påbud på skiltene 306.1 og 402.3.

Ved bruk av underskilt knyttet til 508.2 kollektivfelt blir trafikantergruppen (elmotorvogn uten passasjer) som nevnes på underskiltet gitt en ulempe. Teksten «Gjelder ikke ...» betyr at den trafikantergruppen som nevnes mister en tillatelse som ligger i regelverket knyttet til hovedskiltet, men som ikke vises på skiltet. Teksten «Gjelder ikke ...» har ulik betydning avhengig av hvilken skilttype som blir brukt som hovedskilt. Bruk av «Gjelder ikke ...» for å skilte ut en trafikantergruppe (ulempe) benyttes kun på 508. For alle andre skilt gir «Gjelder ikke» en fordel. Bruken i forbindelse med kollektivfelt avviker derfor fra all annen skilting. Det kan være vanskelig for trafikantene å forstå at samme tekst har henholdsvis positiv og negativ betydning. Vi mener at prinsippet om å skilte ut, en eller flere trafikantergrupper, ikke er forenelig med ønsket om god og forståelig skilting.

Teksten «Taxi tillatt» gir en lettere og mer intuitiv forståelse av hvem som kan benytte kjørefeltet. Her gis taxi tilgang til et tungtrafikkfelt som de etter hovedskiltet ikke har tilgang til.

N300 Trafikkskilt er bindende for skiltmyndigheten og angir hvilke underskilt som kan benyttes sammen med skilt 508 Kollektivfelt. Det er viktig at N300 inneholder krav som begrenser handlingsrommet, slik at trafikantene ikke møter for mange varianter av underskilt. Foreslås det endringer i regelverket som krever nye underskilte må disse forankres i N300.

Slik denne skiltingen blir brukt i Oslo i dag, også med tidsbegrensning, er skiltene både vanskelig å lese på grunn av mengden tekst og vanskelig å forstå på grunn av tekstens innhold. Dette underbygges av at Statens vegvesen jevnlig får henvendelser om hvem som har lov til å kjøre i kollektivfeltet.

3.4 N100 Veg- og gateutforming

N100 Veg- og gateutforming angir krav til hvordan kollektivfelt skal utformes.

Kollektivfelt er et eget kjørefelt som skal gi prioritet for kollektivtransport. Formålet med feltet er å sikre framkommelighet til buss og eventuelt drosje der disse har framkommelighetsproblemer.

For etablering av kollektivfelt i Norge har Statens vegvesen i N100 definert anbefalte kriterier for når det bør etableres kollektivfelt:

KRAV 2.3.3—1KAN: Kollektivfelt anbefales dersom det er, eller forventes, ≥ 8 busser i én retning i maksimaltiden i dimensjoneringsåret (20 år etter åpning av gaten) og mer enn 1 minutt forsinkelse per kilometer. Dersom forsinkelsen for buss er mer enn 2 minutter per kilometer, anbefales det kollektivfelt selv om det er færre enn 8 busser i maksimaltiden i dimensjoneringsåret.

Det kan være behov for å sikre gjennomgående kollektivfelt over lengre strekninger på hovednettet for kollektiv, selv om anbefalingene ikke er oppfylt på delstrekninger, for å sikre et enhetlig og helhetlig system.

Det kan også være behov for kollektivfelt på kortere strekninger hvor kollektivtrafikken har framkommelighetsproblemer. Det vises til supplerende veiledning til N100 i [N-V123 Kollektivveiledning – Utforming av kollektivanlegg på veg og gate](#).

3.5 Wienkonvensjonen

[Convention on road signs and signals](#) (Wienkonvensjonen) er en internasjonal avtale som skal tjene til å forenkle internasjonal veitrafikk og øke sikkerheten på veiene gjennom standardisering av trafikkregler blant avtalepartene. Konvensjonen ble vedtatt 8. november 1968 og Norge ratifiserte avtalen i 1985 med noen få unntak.

Grunnprinsippene i konvensjonen er at man i utgangspunktet skal bruke konvensjonens foreslåtte skilt, symboler og oppmerking dersom dette dekker hvert lands behov for skilting. Et annet viktig prinsipp, er at skiltene skal være lett synlige på avstand og lett forståelige for trafikantene, jfr. article 6. Wienkonvensjonen peker også på at man har mulighet til å la andre kjøretøygrupper bruke kjørefelt som i utgangspunktet er reservert for f.eks. offentlig transport, jfr. article 26 bis.

3.6 Tilgang til kollektivfelt i andre nordiske land

Som nevnt tidligere, har buss, taxi, elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy i utgangspunktet tilgang til kollektivfelt i Norge. Når man ser på de andre nordiske landene, er tilgangen for ulike kjøretøy noe mer begrenset.

Sverige

I Sverige benyttes påbudsskilt, ikke opplysningsskilt på kollektivfelt. Det vil si at de som er

omfattet av skiltet, må benytte kjørefeltet. I hovedsak er det kjøretøy i rute som skal benytte feltet. I tillegg er det en del kjøretøy som har tilgang ved unntaksbestemmelser, hvis omstendighetene krever det. Ved bruk av kollektivfeltet kreves det at det skal utvises ekstra forsiktighet. Dette kan gjelde blant annet politi, bilinspektør, tolltjeneste, kystovervåkningstjeneste, leger, sykepleiere, jordmor eller veterinær i tjeneste, sikkerhetspoliti, syketransport til lege eller sykehus, flytting av større bygg, fangetransport med mer. Andre kjøretøy kan også skiltes inn ved tilleggsskilt. Sykkel og moped klasse 2 har tilgang i kollektivfelt som ligger til høyre i kjøreretningen.

I Sverige finner man regler for hvilke kjøretøy som skal kjøre i hvilket felt i Trafikförordningen. I tillegg kan länsstyrelsen og kommuner bestemme særskilte lokale trafikkregler på egne veger og gater (Trafikförordningen 10 kap. 1 §). Transportstyrelsen kan påklage lokale trafikkregler, for eksempel hvilke andre kjøretøy som skal ha rett til å kjøre i visse felt. Man viser da til tolkning av Wienkonvensjonen og «regular public transport service vehicles».

Danmark

I Danmark har busser i alminnelig rutetrafikk tilgang til kollektivfeltet og de velger selv om de vil benytte dette feltet eller andre åpne felt. Kollektivfeltet er skiltet med opplysningsskilt. Det er i tillegg mulig å benytte vegoppmerking hvis det er ønskelig at også taxi og nullutslippsbiler kan få tilgang i kollektivfeltene. Kollektivfelt til høyre i kjøreretningen, kan også benyttes av syklist og førere av mindre mopeder dersom det ikke finnes sykkelsti på strekningen. I Danmark er det en felles nasjonal regulering om hvem som har adgang til kollektivfeltene. Ferdselsreguleringen skal skje ifølge lovgivningen.

Finland

I Finland er kollektivfeltet reservert for busser eller buss og taxi, og skiltet ved bruk av opplysningsskilt. Et kjørefelt reservert for buss kan også brukes av sporvogn, utrykningskjøretøy og politikjøretøy i tjenesteoppdrag og av eventuelle andre kjøretøy som da skiltes med et tilleggsskilt. Om bussfeltet er på høyre side, kan moped og sykkel brukes i feltet. Bussfelt kan brukes av alle kjøretøy ved valg av kjørefelt når man skal svinge. I Finland er det ingen regionale eller lokale forskrifter, men kommunene bestemmer selv prinsippene for hvilke kjøretøyer som har lov til å bruke kollektivfeltet i tillegg til busstrafikk. Et eksempel er at man har tillatt lavutslippsbiler i kollektivfelt i Espoo i etterkant av at ny metrolinje ble opprettet på samme strekning. I Helsinki har man flere felt der man regulerer at ulik trafikk kan kjøre på ulike deler av døgnet, for eksempel kan lastebiler kjøre på egne felt deler av døgnet, eller busser har kollektivfelt deler av døgnet.

En fellesnevner for de ulike nordiske landene, med unntak av Norge, er at man i utgangspunktet skilte for buss i rute – og at man deretter kan skilte inn andre trafikantgrupper ved ønske eller behov. Dette er også prinsippet som ble fulgt i Norge frem til mars 1986.

4 Kollektivprioritering i Norge

4.1 Oversikt over steder med kollektivprioritering

Med kollektivprioritering i denne sammenheng mener vi prioritering av buss ved bruk av skiltene omtalt i kapittel 3.3. I all hovedsak gjelder dette bruk av skilt 508.1 og 508.2. Kollektivfeltene i Norge er stort sett konsentrert i og rundt de største byene.



Figur 3: Grov oversikt over strekninger med kollektivprioritering i Norge (Kilde: NVDB).

Tabell 1 viser en fylkesvis oversikt over antall meter kollektivfelt fordelt på ulike vegkategorier:

Fylke	Europaveg	Riksveg	Sum stat	Fylkesveg	Kom. veg	Privat veg	Totalt
Nordland	107	0	107	144	0	0	251
Vestfold	164	0	164	775	298	234	1 471
Telemark	0	32	32	323	72	402	829
Møre og	80	121	201	816	418	0	1 435
Innlandet	183	0	183	780	183	429	1 575
Troms	842	0	842	1 421	991	0	3 254
Finnmark	0	0	0	0	0	0	0
Agder	6 591	400	6 991	3 150	164	0	10 305
Vestland	1 646	9 043	10 689	10 265	145	1 666	22 765
Trøndelag	2 227	368	2 595	21 359	4 133	0	28 087
Rogaland	2 242	1 847	4 089	32 568	263	1 333	38 253
Oslo	25 597	6 757	32 354	0	12 117	0	44 471
Akershus	27 021	2 988	30 009	8 684	0	355	39 048
Buskerud	0	0	0	1 090	259	0	1 349
Østfold	0	2 356	2 356	1 365	247	508	4 476
Totalt	66 700	23 912	90 612	82 740	19 290	4 927	197 569

Tabell 1: Antall meter kollektivfelt i Norge fordelt på fylke og vegkategori, (Kilde: NVDB).

Tabellen over er kun ment for å gi en grov oversikt over omfanget av kollektivprioritering (i hovedsak kollektivfelt), den geografiske fordelingen av disse feltene, samt fordeling på ulike vegkategorier. Som vi ser er hovedtyngden av kollektivfeltene konsentrert i Oslo/Akershus, samt i fylkene Trøndelag, Vestland og Rogaland. Hoveddelen av kollektivfeltene ligger på statlig veg (europa-/riksveg) og på fylkesveg. I tillegg har Oslo og Trøndelag også et betydelig innslag av kollektivfelt på kommunale veger.

4.2 Eksempler fra de fire største byene

Antall nullutslippsskjøretøy i kollektivfeltet har i flere byer ført til utfordringer for kollektivtrafikken. Ulike byer har derfor sett behov for en begrensning i tilgangen til dette feltet. Denne utfordringen er løst på ulike måter i de ulike byene.

Oslo

[Fjellinjen AS har oppgitt](#) at andelen elbiler i bomsnittene i Stor-Oslo utgjorde 40 % i oktober 2023. Data fra Fjellinjen viser videre at andelen elbiler gjennom bomsnittene i Oslo er høyere i rushet enn gjennom resten av døgnet. Det har i lengre tid vært behov for å begrense elbilenes tilgang til kollektivfeltene i Oslo samt inn og ut av Oslo. På alle hovedveger (europa- og riksveger) inn og ut av Oslo er det derfor stilt krav om passasjer i periodene 06:00–09:00 og 14:00–18:00. Dette har blitt løst med underskilt som har teksten «*Gjelder ikke elmotorvogn uten passasjer 06–09*» inn mot byen og tilsvarende for 14–18 ut av byen.

Kollektivfelt på kommunale veger i Oslo har samme løsning, men forbudet for elmotorvogn uten passasjer gjelder hele døgnet. En konsekvens av at kollektivfeltene i Oslo har krav om

passasjer, er at elektrisk nyttekjørtøy i praksis ikke har tilgang siden disse i stor grad kjører uten passasjer.



Bilde 1: E18 Sandvika retning Oslo (Kilde: Google maps)

Bilde 1 viser bruk av underskilt for å begrense elmotorvogners tilgang med teksten «Gjelder ikke elmotorvogn uten passasjer 14–18». På grunn av mengden tekst er underskiltet sideplassert til hovedskiltet for å kunne øke tekststørrelsen. Tekststørrelsen er likevel mindre enn det som er nødvendig for at alle trafikantene skal kunne lese teksten. I tillegg til liten tekststørrelse er tekstbudskapet komplisert å forstå. Dette medfører at trafikantene som klarer å lese teksten har utfordringer med å forstå innholdet. Dette kan føre til usikkerhet og manglende respekt for skiltene.

Andre kollektivfelt på riksveger i sentrum har enten forbud for elbiler hele tiden (E18 Langkaia og Dronning Eufemias gate) eller ingen restriksjoner (Ring 1). Kollektivfelt på riksveger i Oslo har derfor i hovedsak en annen regulering enn det dagens regelverk (trafikkreglene) legger opp til. Skiltmyndigheten i Oslo kommune diskuterer om det er behov for ytterligere endring ved å fase elbiler helt ut av kollektivfeltene.

Bergen

I Bergen benyttes i hovedsak skilt 508.1 eller 508.2 Kollektivfelt uten underskilt. Det argumenteres med at fremkommeligheten i de ordinære kjørefeltene kan bli dårligere hvis elbiler ikke har tilgang til kollektivfelt. Ellers benyttes 306.1 og påbudsskilt med unntak for buss i tråd med regelverket.



Bilde 2: Kollektivfelt i Fjøsangerveien (Kilde: Google maps)

Bilde 2 viser kollektivfelt med bruk av skilt 508.2 uten bruk av underskilt. Det betyr at alle elbiler har tilgang til kollektivfeltet.

Stavanger

I Stavanger er det i flere prosjekter ønskelig å kun tillate busstrafikk. Flere venstrestilte kollektivfelt der det ikke er ønskelig med andre trafikanter er en viktig grunn til dette. Det er mange diskusjoner mellom skiltmyndighet og prosjekter om valg av skiltprinsipper. Kollektivfeltene er skiltet med 508.1 eller 508.2. Det finnes også egne bussveier som er skiltet med 306.1. Ellers benyttes påbudsskilt med unntak for buss i tråd med regelverket. Fra skiltmiljøet i Stavanger er det fremsatt ønske om at Statens vegvesen tar initiativ til å endre regelverket slik at rendyrking for buss kan skiltes på en mer logisk og lettlest måte.



Bilde 3: Forussletta i Stavanger (Kilde: Google maps)

Bilde 3 viser en løsning som er mye brukt i Stavanger. Buss benytter de midtre kjørefeltene (midtstilt kollektivgate) og øvrig trafikk kjører på hver side av trafikkdelerne. Her blir

bussene skilt fra øvrig trafikk med bruk av påbudsskilt 404 og underskilt «Gjelder ikke buss». Denne løsningen blir benyttet for å skille bussene fra øvrig trafikk ved starten på kollektivfeltene. Dette kan ikke gjøres med 508.1 eller 508.2 da det gir tilgang til annen trafikk i feltet. Behovet for å skille bussene fra øvrig trafikk skyldes blant annet at bussene har prioritet ved hjelp av egne kollektivsignal og kan kjøre rett igjennom rundkjøringene.

I **Trondheim** er det også ønske om å rendyrke for busstrafikken. Det er utfordrende å finne gode løsninger som prioriterer kollektivtrafikken innenfor dagens regelverk. 306.1 med ulike varianter av unntak på underskilt benyttes, både innenfor og utenfor normalens krav.



Bilde 4: Jonsvannsveien i Trondheim (Kilde: Google maps)

Bilde 4 viser et kjørefelt reservert for buss regulert med 306.1 "Forbudt for motorvogn med unntak av liten elektrisk motorvogn" med underskilt med teksten «Gjelder ikke buss i rute». Denne løsningen er valgt for å rendyrke kjørefeltet for buss i rute, og fordi det i dag ikke finnes et kollektivfeltsskilt som gir samme mulighet.

4.3 Sambruksfelt og tungtrafikkfelt

Sambruksfelt og tungtrafikkfelt er ikke kollektivfelt, men to andre muligheter for skilting som kan gi bedre fremkommelighet for bussene.

I et sambrukfelt er det tillatt å kjøre i feltet dersom du har minimum antall personer i bilen som angis på skiltet. Ved å slippe til kjøretøy med passasjerer stimuleres det til å kjøre flere sammen, noe som gir tidsgevinst for flere og som øker samfunnsnyttene. Det første sambruksfeltet i Norge ble etablert i Trondheim i 2001. Sambruksfelt har blitt benyttet i flere byer, men er senere gjerne omgjort til kollektivfelt grunnet økt antall elbiler uten passasjer som også har hatt tilgang til feltet. Sambruksfelt er mest aktuelt på steder hvor det er for lite kollektivtrafikk til å forsvare egne felt.

I et tungtrafikkfelt er det tillatt å kjøre for tungtrafikk som har minimum vekt som angis på skiltet. Tungtrafikkfelt er tiltenkt på strekninger med mye tungtrafikk, eksempelvis inn mot

terminaler, for å prioritere næringstransporten. Det første tungtrafikkfeltet i Norge ble etablert i Stavanger i 2014. Tungtrafikkfelt har blitt lite benyttet og det er i dag bare etablert på en strekning i Fredrikstad.

4.4 Ulovlig bruk av kollektivfelt

I utgangspunktet skal det være lett å se om et kjøretøy har lov til å kjøre i kollektivfeltet. Dette fordi de fleste som har tilgang til feltet enten er enkle å kjenne igjen slik som buss, taxi og motorsykkel, eller at de har spesielle kjennemerker som for eksempel elbiler med bokstaven E. Det er likevel slik at man ved førstegangsregistrering ikke nødvendigvis må registrere en elbil med elbilsilt. Ved registrering av biler er det lov å velge en geografisk bokstavkombinasjon eller et personlig skilt. Utfordringene med å se om en bil har lovlig tilgang til kollektivfeltet er også større på de strekningene hvor det med underskilt er påkrevd med passasjer.

Her fikk 132 bilister bot

Over hundre elbiler valgte å benytte kollektivfeltet ut av Oslo i ettermiddagsrushet i dag. Det kostet dem dyrt.



Ni av ti som blir stoppet for køsniking her, kjører elbil

Siden november har over 300 bilister fått forelegg for å snike i køen på E6 i Groruddalen ved å kjøre i bussfelt. De aller fleste som blir tatt, kjører elbil.



Bilde 5: To avisutklipp som viser omfanget av snikkjøring eller feilkjøring

Bilde 5 viser to avisutklipp som sier noe om omfanget av snikkjøring eller feilkjøring blant bilister. Noe av denne feilkjøringen er bevisst, mens noe gjøres uten at bilistene vet at de gjør noe galt. Førere som blir tatt for snikkjøring i kollektivfeltene er i all hovedsak førere av elbiler. Bøtesatsene for ulovlig kjøring i kollektivfeltene er pr. februar 2024 kr. 8 200,-. Overtredelsen medfører ingen prikker i førerkortet.

Statens vegvesen får jevnlig spørsmål om regelverket for kjøring i kollektivfelt. Vi antar derfor at det er mange som ikke kjenner til hvilke regler som gjelder for elbil. Erfaringer innhentet fra forvaltningen i Statens vegvesen kan tyde på at ikke alle trafikanter er klar over når man kan og ikke kan kjøre i kollektivfeltene som elbilist. Samtidig finnes det en stor gruppe som kjenner til regelverket, men er villige til å bryte dette for å komme raskere frem. Slik Statens vegvesen erfarer, er det også deler av befolkningen som kjører i kollektivfelt hvor de ikke har tilgang i god tro. Det blir også stadig flere bilister som ikke eier egen bil, men som låner seg en elbil ved behov. Disse er mer uerfarne med bruk av vegnettet og trenger også svært tydelig skilt- og vegoppmerking for å skjønne hvordan man skal kjøre. Med tanke på forståelig skilting, mener vi det bør vurderes å igjen snu skiltprinsippet slik at man skilter for buss i rute og buss/taxi i utgangspunktet – og heller skilter inn andre større trafikantergrupper.

5 Klima og miljø

5.1 Internasjonale og nasjonale mål

FNs bærekraftsmål

[FNs bærekraftsmål](#) er verdens felles arbeidsplan for å blant annet å stoppe klimaendringer innen 2030. Det er flere bærekraftsmål som er relevante for vårt arbeid, men prosjektgruppen ønsker å fremheve:

- Bærekraftsmål nr. 11, Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige
- Bærekraftsmål nr. 13, Stoppe klimaendringene: Handle omgående for å motarbeide klimaendringene og konsekvensene av de (basert på en erkjenning av at FNs rammekonvensjon om klimaendring er det viktigste internasjonale og mellomstatlige forumet for forhandlinger om globale tiltak mot klimaendringer)



Nasjonal transportplan (NTP)

Stortingsmeldingen om [Nasjonal transportplan 2022–2033](#) er en plan for hvordan man de neste årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er: *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*. Transportplanen gir rammene for utviklingen av transportsystemet og -tilbudet i NTP-perioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene.

For vårt oppdrag er følgende mål i NTP særlig relevante:

- innen 2025 skal alle nye personbiler og lette varebiler være utslippsfrie, og alle nye bybusser være utslippsfrie eller bruke biogass
- innen 2030 skal alle nye tunge varebiler, 50 % av nye lastebiler og 75 % av nye langdistansebusser være utslippsfrie¹
- fremme klimavennlige transportformer, for eksempel sykkel og kollektiv
- innen 2030 skal tilnærmet all varelevering i de største bysentra være utslippsfrie
- nullvekstmålet; dvs. at vekst i persontransport i de største byområdene skal tas med kollektiv, sykling eller gange

Nasjonale klimamål

Norge har vedtatt et mål om å kutte utslippene med 50–55 prosent i 2030 sammenlignet

¹ Oppjusterte måltall ble vedtatt gjennom budsjettforliket mellom regjeringen og SV 3. desember 2023. Nytt mål for nye lastebiler er at 100 % av disse skal innen 2030 være utslippsfrie.

med 1990. Norge har også et mål om å bli et lavutslippssamfunn i 2050. Klimamålet for 2030 og 2050 er lovfestet i klimaloven. Som et delmål på vegen mot netto nullutslipp har regjeringen også satt et omstillingsmål for hele økonomien i 2030. Dette er i Hurdalsplattformen formulert som et mål om å kutte norske utslipp med 55 prosent sammenlignet med 1990. Dette målet skal således oppnås i Norge (uten kvotekjøp), og hensikten med målet er at hele det norske næringslivet skal omstille seg i retning lavutslippssamfunnet. Dette gir sterke føringer for transportsektoren. Hele 33 prosent av de totale klimagassutslippene kommer fra transportsektoren, og vegtrafikken står for omtrent halvparten av disse.

At transportsektoren er sentral for klimamålene fremgår også av regjeringens klimastatus og –plan (grønn bok) som ble lagt frem i forbindelse med statsbudsjettet for 2023. Av denne fremgår at man jobber for et transportsystem med null utslipp. I grønn bok ble også ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren i 2030 sammenlignet med 2005 gjentatt.

Regjeringens klimastatus og –plan gjentar også målene som opprinnelig ble satt i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 knyttet til nye nullutslippskjøretøy. Disse målene ble også videreført i NTP 2022–2033.

Flere norske kommuner har satt mer ambisiøse klimamål. Oslo har vedtatt å kutte klimagassutslippene med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009. Det betyr at vegtrafikken skal være utslippsfri i 2030. Flere andre kommuner, fylkeskommuner og kollektivselskaper har tilsvarende klimamål.

Statens vegvesen toppmål

Statens vegvesens hovedmål er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Hovedmålet er brutt opp i fem konkrete toppmål. Disse er også inntatt i NTP fra 2021.



Oppdraget vårt får betydning for følgende mål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Bidra til oppfylling av Norges klima og miljømål

5.2 Nullutslippskjøretøy

Med nullutslipp mener vi videre i denne rapporten elektriske, hydrogendrevne og biogass kjøretøy. Deler av Norges klimamål er å øke andelen av disse nullutslippskjøretøyene. Vi viser til målene i NTP, samt forsterket mål for lastebiler (fra 50 % til 100 % i 2030) i budsjettforliket i desember 2023.

	Klimamål for nybilsalg		Status nybilsalg
Nullutslippskjøretøy	2025	2030	2023
Personbiler	100 %		80 %
Lette varebiler	100 %		28 %
Tunge varebiler		100 %	38 %
Lastebiler		100 %	11 %
Langdistansebusser		75 %	29 %

Tabell 2: – viser de ulike klimamålene sett opp imot hvor langt vi har kommet i 2023

	Personbil (M1)		Varebil (N1)		Lastebil (N2+N3)		Totalt	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Annet	2 205 054	76,3	476 575	94,2	64 033	96,5	2 745 662	79,3
Elektrisk	684 723	23,7	29 037	5,7	1 106	1,7	714 866	20,6
Hydrogen	141	0,0	1	0,0	4	0,0	146	0,0
Gass samlet	181	0,0	424	0,1	1 195	1,8	1 800	0,1
Totalt	2 890 099	100,0	506 037	100,0	66 338	100,0	3 462 474	100,0

Tabell 3: – oversikt over kjøretøybestander og nullutslippsandel i ulike kjøretøygrupper per 19. desember 2023. (Kilde: Statens vegvesen)

Lademuligheter og batterikapasitet som sikrer tilstrekkelig rekkevidde er viktige forutsetninger for at kjøretøyparken skal bli utslippsfri. I tillegg til dette er det også innført tiltak for å stimulere til omstillingen til nullutslippskjøretøy – både økonomiske fordeler ved kjøp av nullutslippskjøretøy og bruksfordeler. Et av disse tiltakene har vært å gi nullutslippskjøretøy tilgang til kollektivfeltet. Trafikkreglene § 5 nr. 2 ble i juni 2005 derfor endret slik at elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn også har tilgang til kollektivfeltet.

Personbiler

Da trafikkreglene ble endret i 2005 var elbiler et relativt sjeldent syn på norske veier. I hele 2005 ble det bare registrert syv nye elbiler her i landet. I 2018 hadde tallet steget til nesten 47 000 nye elbiler. I dag er ca. 80 prosent av nybilsalget av personbiler i Norge nullutslipp. Dette tilsvarer nesten 700 000 kjøretøy i desember 2023. Elbilfordelene som insentiv til en overgang fra fossilt til nullutslipp har vært en suksess for å øke andelen nullutslipp i

nybilsalget. Likevel ser det ikke ut til at vi vil nå målet om at alle nye personbiler i 2025 skal være nullutslippskjøretøy.

Det er vanskelig å si nøyaktig i hvor stor grad elbilenes tilgang til kollektivfelt har påvirket kollektivtrafikkens fremkommelighet. Dette fordi det er mange faktorer som spiller inn, som antall busser, antall personbiler, antall kryss og flettefelt, og hvor langt kollektivfeltet strekker seg. Det er likevel utvilsomt at kollektivtrafikkens fremkommelighet vil forbedres dersom elbiler fjernes fra kollektivfeltene.

Dersom dagens regelverk for tilgang til kollektivfeltet ikke endres, vil en økning i elbiler også føre til en økning av kjøretøy i kollektivfeltet. I 2040 vil 98 % av alle lette kjøretøy i Osloområdet være elektriske ifølge prognoser fra RTM23+ (Regional transportmodell for Oslo og Akershus). Prognosen legger til grunn gjeldende regelverk for kollektivfelt.

Selv om 80 prosent av nyregistrerte personbiler i dag er nullutslippsbiler, vil det ta tid før personbilparken er utslippsfri. Andelen nullutslippspersonbiler i bestanden er fortsatt lav. Det er derfor fortsatt behov for sterke virkemidler som tilrettelegger for omstilling til utslippsfri personbiltrafikk.

Per 19. desember 2023 var 684 723 av de 2 890 099 personbilene i bestanden elektriske. Det utgjør en andel av personbiler i Norge på ca. 24 %. Se tabell 3.

[Urbanet Analyse viser i sin rapport nr. 115](#), til hva som er driverne bak at folk skaffer elbil, framfor fossilbil. Den viktigste grunnen til at folk skaffer seg elbil, er miljøhensyn. I tillegg kommer lave driftskostnader.

Det kan virke som om tilgangen til kollektivfeltet i begynnelsen var et viktig virkemiddel for at folk skaffet seg elbil, men at dette virkemiddelet i dag har mindre effekt.

Varebiler

NTP-målet er at alle nye varebiler skal være elektriske i 2025 (100 % markedsandel), mens markedsandelen i 2023 var 28 % for lette varebiler (opp til 1785 kg) og 38 % for tunge varebiler (over 1785 kg, men under 3,5 tonn). Innfasingen for å nå målene i NTP går altså for sakte når det gjelder lette og tunge varebiler.

Det er derfor behov for sterke virkemidler for omstilling til en utslippsfri varebilpark om Norge skal nå sine klimamål og NTP-målet for nybilsalget.

Tilgang til kollektivfelt er ifølge Miljødirektoratet og Zero et viktig virkemiddel for omstilling av næringstransporten og reduksjon av klimagassutslipp. I dag er bestanden av elektriske varebiler, se tabell 3, på 29 037 og det antas at det vil ta noe tid før denne kjøretøygruppen vil ha påvirkning på framkommeligheten til kollektivtrafikken gitt at elektriske personbiler ikke lenger har tilgang. Til sammenligning viser tabell 3 at vi har 684 723 elektriske personbiler i Norge.

For å kunne nå det vedtatte NTP målet og for å bidra til de lokale og nasjonale klimamålene er det derfor nyttig å se om fortsatt tilgang til kollektivfeltet, med en bedret

fremkommelighet fordi personbilene er tatt ut, kan benyttes som et virkemiddel i en større virkemiddelpakke.

Lastebiler

Innfasingen for å nå klimamålene, 100 % av markedsandelen innen 2030, går aller saktest når det gjelder lastebiler. I 2023 er markedsandelen på 11 %. Tabell 3 viser at lastebilandelen i Norge er på totalt 66 338, der nullutslippslastebil på 2 305 utgjør ca. 3,5 %.

Selv om kun 11 % av nye lastebiler i 2023 er nullutslippskjøretøy, står salgsmålet om 100 % innen 2030 fast. Et slikt salgsmål sender et viktig signal til bransjen, både til de som produserer og selger lastebiler, de som eier lastebiler, de som skal tilby energi/drivstoff og de som bestiller transport. Salgsmålet forplikter også myndighetene til å tilrettelegge for denne raske omleggingen. En rapport fra Statens vegvesen og Miljødirektoratet, rapport M-2550/2023, viser at det for mange lastebileiere både vil være teknisk mulig og økonomisk lønnsomt å bytte fra dieseldrevne lastebiler til nullutslippslastebiler før 2030, gitt at rimelig hurtiglading blir tilgjengelig og andre virkemidler videreføres eller forsterkes.

En omstilling til nullutslipp i næringstransporten vil være viktig for å redusere utslippene fra vegtransporten og for å nå det nasjonale målet om 55 % utslippsreduksjoner i 2030. Rapport M-2550/2023 gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial. Rapporten presenterer ulike barrierer og virkemidler for overgang til nullutslippslastebiler og biogasslastebiler. Virkemidler som blir trukket fram er:

«Et salgsmål vil i seg selv ikke medføre økt salg av nullutslippslastebiler hvis det ikke følges opp med en virkemiddelpakke. I dette notatet skisseres noen muligheter for virkemidler som vil kunne bidra til å oppnå salgsmålet. Dette inkluderer:

- Økt forutsigbarhet i eksisterende virkemidler, for eksempel bompengefritak og avgiftsnivå på fossilt drivstoff
- Rask utbygging av offentlige tilgjengelig hurtigladeinfrastruktur til tungtransport
- Mekanismer som sikrer at hurtigladekostnaden ikke blir for høy, og at den blir betydelig rimeligere enn diesel
- Støtte til investering i lastebiler og tilhørende ladeinfrastruktur
- Økt etterspørsel etter og betalingsvilje for utslippsfri transport, spesielt i offentlig anskaffelse. Statens vegvesen vil tidlig kreve nullutslippstransport der dette er mulig.
- Mot slutten av tiåret vil det i økende grad være mulig å innføre virkemidler som gjør diesel-drift mindre attraktiv (f.eks. økt veipricing for dieselskjøretøy og innføring av engangsavgift på fossile lastebiler) og innføre krav om nullutslippstransport i offentlig anskaffelse eller evt. krav i løyvetildeling

*For aktørene er det ikke bare direkte kostnader som avgjør hvilket kjøretøy de investerer i – mange andre virkemidler **kan** (vår utheving) også påvirke investeringsbeslutningene, f.eks. lademuligheter, bompengetakster, insentiv-/støtteordninger, **mulighet til å kjøre i kollektivfelt** (vår utheving), bruke dedikerte laste- og losseplasser til nullutslippslastebiler, innføring av lav- eller nullutslippssoner, risiko for uforutsigbar fremføring grunnet forsinkelser ved lading etc.»*

For å nå målet om at alle nye lastebiler i 2030 skal benytte nullutslippsteknologi eller biogass, sier rapporten at det trengs en betydelig forsterkning av virkemidler. De ulike tiltakene i rapporten er ikke vektet opp mot hverandre. Rapporten viser imidlertid til at en opptrapping av CO₂-avgiften (alternativt innføring av økt veibruksavgift) sammen med en videreføring av bompengefritaket kunne gi lønnsomhet for de fleste elektriske lastebiler før 2030. I tillegg vil tilgangen på og kostnaden for hurtiglading være viktig for innfasingen.

Rapporten viser til at i løpet av 2023 er det realistisk å forvente elektriske lastebiler med kapasitet på inntil 60 tonn i markedet. Rekkevidden vil antageligvis tilpasses kjøre- og hviletidsregler, dvs. foreløpig ca. 30–40 mil på en lading (400–500 kWh), men dette er usikkert. Rapporten viser til at batterikapasiteten vil være god allerede i 2028. Teknologit utviklingen går derfor raskt.

I 2021 utførte ZERO på oppdrag fra Klimaetaten i Oslo kommune en [virkemiddelanalyse for utslippsfri og biogass tungtransport i Oslo innen 2030](#). Rapporten peker på at spart tid ved å unngå kø har en stor verdi for næringstrafikken, og at prioritering av utslippsfri næringstrafikk med tilgang i kollektivfeltet derfor er en viktig bruksfordel med tidsbesparelsen det gir. Tilgang til kollektivfeltet er virkemidlet for omstilling av tungtransporten med nest høyest beregnet utslippseffekt til 2025. Her er det antatt at alle tunge nullutslippskjøretøy vil få tilgang til å kjøre i alle kollektivfelt, både på riksveg og kommunal veg, uten krav til ekstra passasjer, mens personbiler vil ha passasjerkrav.

Bruk av kollektivfelt er et virkemiddel som, sammenlignet med andre virkemidler, er lettvinnt og enkelt å gjennomføre. Det kan videreføres uten større prosesser eller planlegging, ettersom arealene allerede ligger tilgjengelig. Å videreføre dette virkemidlet vil derfor også ha lav investeringskostnad, sammenlignet med andre virkemidler. I dette arbeidet er det kun sett på bruken av kollektivfelt som virkemiddel for omstillingen. Det er ikke gjort en sammenligning av kost og nytte ved å benytte de ulike foreslåtte virkemidlene.

5.3 Nullvekstmålet

Nullvekstmålet innebærer at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet gjelder hele byområdet sett under ett. For å nå nullvekstmålet er det nødvendig med en kombinasjon av flere virkemidler. Restriktive tiltak for personbiltrafikk må kombineres med å gjøre det attraktivt å gå, sykle og reise med kollektivtransport og en konsentrert arealbruk. Eksempel på restriktive tiltak for biltrafikk er parkeringstiltak og trafikantbetaling. Det er mulig med flere ulike kombinasjoner av virkemidler for å nå nullvekstmålet.

I samtlige av de ni største byområdene har stat, fylkeskommunen og kommune(r) forpliktet seg til nullvekstmålet. Et eksempel er Miljøløftet i Bergen som gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Prosjekt og tiltak i Miljøløftet skal bidra til å nå nullvekstmålet og til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv.

En effektiv og bærekraftig areal- og transportpolitikk i byområdene er et viktig satsingsområde for regjeringen. Bedre tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange har vært høyt prioritert i flere år. I de ni største byområdene er det nå et veletablert mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I 2020 fastsatte regjeringen et videreutviklet nullvekstmål som skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalene:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Nullvekstmålet er viktig for fremkommeligheten i byene og for å redusere de negative effektene vegtransport har, også på by- og bomiljø. For å nå nullvekstmålet er det nødvendig å bruke flere virkemidler samlet. Vi vet at attraktiv kollektivtransport er en av de viktige virkemidlene.

Transportvirksomhetene (Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Statens vegvesen) [viser til](#) at de forventer krevende prioriteringer innenfor alle nivåer av offentlig forvaltning fremover. De mener at for å nå nullvekstmålet må man ta vare på det vi har og utnytte eksisterende muligheter til det fulle. Dette innebærer blant annet:

- Staten må fortsette satsningen på kollektiv, sykkel og gange gjennom byvekstavtaler og belønningsavtaler.
- Restriktive tiltak og effektiv arealutnyttelse blir enda viktigere for å oppnå nullvekstmålet. Den trafikkregulerende effekten av tids- og miljødifferensierte bompenger, parkeringspolitikk, prioritering av arealer til kollektiv, gående og syklende er viktig for å skape et konkurransedyktig alternativ til personbilen.
- Vi må i større grad vurdere mindre tiltak fremfor store utbygginger. Byområdene og transportvirksomhetene må se etter enklere løsninger som utnytter eksisterende infrastruktur på en bedre måte, for å fortsatt kunne holde nullvekstmålet innenfor et trangere handlingsrom.

Rask reisetid og forutsigbarhet er blant de viktigste faktorene for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft. Begge deler har stor betydning for trafikantene. Tidligere analyser har anslått at 10 prosent reduksjon i reisetiden kan gi mellom 4 og 6 % flere kollektivreiser. Dersom reduksjonen i reisetiden kommer av at forsinkelsestiden blir mindre, vil effekten være enda større. Dette er fordi forsinkelsestiden oppleves som mer belastende enn selve reisetiden ([UA-rapport 121/2019](#)).

Å sikre framkommeligheten for buss i kollektivfeltene, vil være en måte å ta vare på eksisterende infrastruktur og derfor være et lite kostnadskrevende tiltak for å nå nullvekstmålet. Kollektivfelt bidrar til å muliggjøre en pålitelig kollektivreise, ved at reisen blir mer forutsigbar (fravær av variasjon i kjøretid). Gjennom å avsette eget areal til kollektivtrafikken gir man dessuten de reisende en opplevelse av å bli prioritert. Erfaringer indikerer at de reisende opplever kjøretiden som raskere, og dermed tilbudet som mer

attraktivt, når bussen/trikken kjører i eget felt selv om den reelle reisetiden ikke nødvendigvis blir kraftig forbedret.

I urbane områder er gatearealer et verdifullt knapphetsgode. Å ivareta eksisterende infrastruktur som bidrar til god fremkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for måloppnåelse på nullvekstmålet.

God fremkommelighet er også helt avgjørende for at vi skal kunne optimalisere og videreutvikle kollektivsystemet. I tillegg til redusert reisekostnad for kollektivtrafikantene, effektiviseres kollektivtransporten gjennom bedre utnyttelse av vognparken. Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten gir altså nytte både for trafikantene og bedriftsøkonomiske gevinster for transportøren. De økonomiske gevinstene kan igjen brukes til å øke tilbudet uten å øke kostnadene.

Sterk vekst i elbilandelen med tilhørende økt bruk av kollektivfeltene, har på en del kollektivstrekninger i rushtiden ført til kødannelser og dermed redusert framkommeligheten for kollektivtransporten. Økt trafikk i kollektivfeltet, gjør det derfor vanskelig å nå nullvekstmålet.

Urbanet Analyse har i rapporten Tiltak for reduksjon i personbiltrafikk. Vurdering av bidrag til Oslo kommunes mål om reduksjon i biltrafikk ([UA-rapport 121/2019](#)) kartlagt og vurdert tiltak som kan være med på å redusere bilreiser i tråd med målsetningene i Oslo kommune. Rapporten viser at, foruten bilrestriktive tiltak, er det bedre fremkommelighet og frekvensøkning som bidrar mest til å nå målet om reduksjon i biltrafikken.

6 Restkapasitet

Oppdragets hovedhensikt er å utrede hvordan kollektivfeltet kan brukes til å sikre kollektivtrafikken god fremkommelighet og hvordan eventuell restkapasitet kan utnyttes.

Det er vanskelig å lage en generell definisjon på hva restkapasiteten i et kollektivfelt er. Man kan likevel si at det er en generell sammenheng mellom kompleksiteten av trafikksystemet kollektivfeltet er en del av, og hvilket volum av øvrig trafikk som tåles før det går utover fremkommeligheten for bussen. Noen kollektivfelt går over lange og sammenhengende strekninger, mens andre har stadige avbrudd, for eksempel på grunn av hyppige av- og påkjøringer som krever oppheving av kollektivfeltet. Ulike kollektivfelt vil også tåle ulik mengde trafikk før bussens fremkommelighet påvirkes.

I byområdene er mange kollektivfelt relativt korte og har stadige avbrudd. I de kollektivfeltene hvor det også er mange andre kjøretøy, får kollektivtrafikken i realiteten ikke utnyttet kollektivfeltenes fulle lengde. Dette skjer eksempelvis der hvor kollektivfeltet slutter, og det danner seg kø i begge felt som skal flettes. Bussen blir stående i kø, framfor å kunne kjøre helt fram til flettepunktet.

For å finne restkapasiteten må man analysere hvert enkelt aktuelt kollektivfelt. Dette er vurderinger som krever lokalkunnskap. I en slik vurdering er det flere faktorer som vil ha betydning. Noen av disse er:

- frekvens på busslinjer
- type bussmateriell
- antall linjer på strekningen
- lengden på kollektivfelt
- hvordan kollektivfeltet avsluttes (svingefelt for alle kjøretøy, rundkjøring, lysregulering med eget kollektivsignal osv.)
- stigning
- ulovlig kjøring i kollektivfeltet
- utformingen av eventuelle holdeplasser på strekningen

Samtidig er det viktig å være klar over at det ikke nødvendigvis vil være formålstjenlig å utnytte all restkapasitet i kollektivfeltene. Dette fordi restkapasiteten vil være en buffer når det skjer uforutsette hendelser. Tar en bort denne bufferen vil busstrafikkens fremkommelighet bli mer sårbar, og selv små hendelser i trafikkbildet vil kunne gi store utslag for fremkommeligheten og forutsigbarheten. Dette er faktorer som busstrafikken er avhengig av for å beholde og øke antall kollektivreisende i konkurranse med privatbilen.

Vurdering av hva som er restkapasitet vil være sentral med tanke på hvor mye kollektivtrafikken kan bli hindret. Hva som vil være restkapasitet vil kunne variere mye mellom de ulike kollektivfeltene. I vurdering av alternativene har vi sett på hvordan restkapasiteten i kollektivfeltene kan benyttes til å gi andre trafikantgrupper tilgang uten at det i nevneverdig grad svekker fremkommeligheten for bussene. Gruppene som har blitt vurdert er nullutslippspersonbiler, nullutslippsvarebiler, nullutslippslastebiler og grupper med særskilt behov.

7 Vurderingskriterier

Prosjektgruppen har i tillegg til dagens situasjon (nullalternativet) sett på syv alternative innretninger av kollektivfelt for å svare ut oppdraget. Disse er igjen vurdert opp imot følgende vurderingskriterier:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet

Vurdering av i hvilken grad andre trafikantgrupper som gis tilgang til kollektivfelt påvirker kollektivtrafikken både på kort og lang sikt.

Robust regelverk

Vurdering av hvor lenge en endring av regelverket i henhold til alternativene vil vare før det må gjøres en ny endring, eller det blir behov for å skilte ut noen grupper.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Vurdering av sammenheng mellom hovedskilt og trafikkregel og behovet for ulike unntak/underskilt, tekstmengde og forståelse av underskilt.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Vurdering av i hvilken grad alternativet stimulerer til overgang fra fossil til nullutslippskjøretøy når det gjelder næringstransport spesielt og kjøretøyparken generelt.

Nullvekstmålet

Vurdering av i hvilken grad alternativet bidrar til nullvekstmålet; dvs. at økning av persontrafikk i byene tas med kollektivtransport, sykkel eller gange.

Kontrollmuligheter

Vurdering av hvor enkelt det er å kontrollere løsningen for politiet (evt. automatisk).

Politiet har sagt at det er uheldig hvis det er tvil om hvem som kan kjøre i kollektivfeltet. Det kan føre til at flere bryter reglene. For å kontrollere raskt og effektivt bør det være enkelt å se hvem som har lov til å kjøre i kollektivfeltet. For å unngå trafikkfarlige situasjoner er det også anbefalt at dette kan sjekkes uten å stoppe kjøretøyet. Stopp i kollektivfeltet forstyrrer kollektivtrafikken og overrasker andre bilister.

I utgangspunktet skal det i dag være lett å se om et kjøretøy har lov til å kjøre i kollektivfeltet. Det er fordi alle som har tilgang til feltet enten er enkle å kjenne igjen slik som buss, taxi og motorsykkel, eller har spesielle kjennemerker (se likevel punkt 4.4 for enkelte unntak).

Andre vurderinger

Andre innspill som er relevante for alternativet. Dette punktet er kun vurdert på de alternativene der dette er relevant.

8 Alternativer

Alternativene er foreslått som løsninger på oppdraget om å øke kollektivtrafikkens framkommelighet. Samtidig har vi sett på muligheter for å gi andre trafikantgrupper tilgang til kollektivfeltene uten at de gir store negative konsekvenser for kollektivtrafikken. Dette gjelder i første rekke for å legge til rette for omstilling til nullutslippskjøretøy, og da spesielt for næringstransporten. De ulike alternativene er laget for å vise ulike varianter av utnyttelse av eventuell restkapasitet i kollektivfeltene.

For alle alternativene er det foreslått endringer i trafikkreglene slik at det ikke er behov for underskilt i basisløsningen i de ulike alternativene.

Trafikkreglene § 5 nr. 2 inneholder felles regler for bruk av kollektivfelt (skiltene 508.1 og 508.2) og sambruksfelt (skilt 509). Endringer i trafikkreglene for kollektivfelt vil automatisk endre reglene for sambruksfelt dersom dette ikke blir spesifisert.

I forslaget til nye regler har vi sidestilt nullutslippslastebiler med biogasslastebiler. I dag har ikke biogasskjøretøy tilgang til kollektivfeltet. Dette medfører derfor en endring av dagens regler. Biogasslastebiler er en del av regjeringens måltall, og vi mener derfor det bør legges til rette for disse på lik linje som for elektriske og hydrogendrevne lastebiler.

I alternativ 2 til og med 7 foreslås den generelle tilgang til kollektivfeltet for nullutslippskjøretøy fjernet.

For å tydelig få frem hvilke endringer som foreslås brukes rød skriftfarge for ny forskriftstekst, og overstryking for det som er foreslått slettet.

8.1 Alternativ 1 – Videreføring av dagens regulering (nullalternativet)

Nullalternativet innebærer en videreføring av dagens regelverk knyttet til kollektivfelt. Med dagens regelverk mener vi hovedregelen etter trafikkreglene og skiltforskriften, som gjelder for hele Norge. Trafikkreglene § 5 nr. 2 sier i dag:

Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

I de største byene har den store økningen i antallet elbiler de seneste årene medført at bussene i økende grad har forsinkelser også på strekninger med kollektivfelt. Dette har i all hovedsak vært knyttet til at det store antallet elbiler i kollektivfeltene langt på veg har brukt opp kapasiteten i disse feltene. Forsinkelser i kollektivfeltene vil øke med økende antall nullutslippskjøretøy. Forsinkelsene for bussene i kollektivfeltene forventes å gjelde i stadig flere av kollektivfeltene også utenfor de største byene med økte elbilandeler. Konsekvenser av å beholde dagens løsning er at kapasiteten for kollektivtrafikken reduseres, noe som gir dårligere framkommelighet for busser og utrykningskjøretøy.

På strekninger der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss har bussene ekstra forsinkelser inn imot og gjennom krysset grunnet andre kjøretøy i kollektivfeltet.

Robust regelverk

Dagens løsning viser at en sterk økning i antallet elbiler i kollektivfeltene, langt på veg har brukt opp kapasiteten i kollektivfeltene. Da det forventes en økning i nullutslippskjøretøy, bør regelverket endres slik at i alle fall nullutslippspersonbiler fases ut fra kollektivfeltet.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Dagens regelverk bidrar ikke til et enhetlig og forståelig skiltprinsipp. Trafikkreglene § 5 nr. 2 som tillater nullutslippskjøretøy i kollektivfeltet, har ført til at byer har regulert kollektivfeltet annerledes enn trafikkreglene ved bruk av ulike hovedskilt og underskilt. Ett eksempel på dette er Oslo hvor skilt 508.2 er supplert med underskilt det er krav til passasjer hele døgnet på kommunale veger og i rush på riks- og europaveg. I Trondheim har de enkelte steder valgt å bruke et annet skilt enn 508 for å fremme kollektivtrafikken. For å hindre at annen trafikk enn kollektivtransport kan kjøre der, har de valgt å bruke forbudsskilt 306.1, men med teksten underskilt «Gjelder ikke buss i rute».

De lokale skiltreguleringene er utformet på en måte som er vanskelig å forstå for trafikantene. Det er blant annet fordi det er vanskelig å skilte ut en trafikantgruppe på en lett forståelig måte og fordi det er stor forskjell på regelen om kjøring i kollektivfelt i trafikkreglene og hva som vises visuelt på skiltene.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Dagens regelverk bidrar i liten grad til å fremme omstilling av næringstransport fra fossilt drivstoff til nullutslippskjøretøy. Som vi tidligere har nevnt, har det flere steder blitt innført passasjerkrav for å fremme bussenes fremkommelighet i kollektivfeltene når elbilandelen har økt. Tiltakene har ført til at vare- og nyttetransporten har fått redusert tilgang til kollektivfeltet.

Nullvekstmålet

Dagens regler, der det ikke er benyttet underskilt, bidrar i liten grad til nullvekstmålet da nullutslippskjøretøy gis samme konkurransefordeler som buss. Løsningen kan sies å ha en betydelig fremkommelighetsgevinst for de som kjører nullutslippskjøretøy. Dette er en gevinst som gradvis vil avta med økende elbilandeler.

Kontrollmuligheter

Prinsippet med tilgang for nullutslippskjøretøy i kollektivfelt er relativt oversiktlig å kontrollere da dette i all hovedsak kan gjøres ut ifra bilens registreringsnummer.

8.2 Alternativ 2 – Dagens regulering uten nullutslippskjøretøy

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2.:

*Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt.
Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykel uten*

sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil gi god fremkommelighet for kollektivtrafikken både på kort og lang sikt.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å fjerne nullutslippskjøretøy kan forventes å ha god levetid.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Alternativet bidrar til enhetlig og forståelse skiltprinsipp. Det vil trolig være lite behov for å skilte grupper ut, men det kan være mer aktuelt å skilte grupper inn ved lokale behov.

Dersom trafikkreglene endres som foreslått over, vil skilt 508.1 og 508.2 være enklere for alle trafikanter å forstå.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslipps- og biogasskjøretøy

Alternativet gir ingen insentiver for overgang til nullutslipps- og biogasskjøretøy.

Nullutslippskjøretøy vil oppleve redusert fremkommelighet sammenliknet med dagens regler. Alternativet vil redusere insentivene for omstilling av kjøretøyparken til nullutslipps- og biogasskjøretøy. Dette gjelder både personbiler, varebiler og lastebiler.

Nullvekstmålet

Fjerning av nullutslippskjøretøy fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes. Sammenliknet med eksisterende løsning vil dette alternativet bidra positivt til nullvekstmålet ved at konkurranseforholdet mellom buss og nullutslippspersonbil endres til fordel for buss.

Kontrollmuligheter

Løsningen vil være enkel å kontrollere.

8.3 Alternativ 3 – Tilgang for nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2:

Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk, ~~eller~~ hydrogendrevet varebil ~~eller elektrisk, hydrogendrevet eller biogassdrevet lastebil~~ ~~motorvogn~~, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil føre til en stor reduksjon i antall kjøretøy som har tilgang til kollektivfeltet, ettersom elektriske personbiler utgjør en stor andel av de som kjører der i dag og fordi volumet av nullutslippsvare og –lastebiler samt biogasslastebiler i dag er så lavt at det i liten grad vil være til hinder for bussene. På kort sikt vil derfor dette sikre kollektivtrafikken bedre fremkommelighet enn i dag.

I de byene, hvor det i rushtidene er krav til passasjer for elektriske personbiler for å benytte kollektivfeltet, vurderes fremkommelighetsgevinsten som noe mer usikker. Årsaken til dette er at kravet til passasjer i for eksempel Oslo-området har tatt bort en del av personbilene i kollektivfeltet og bedret kapasiteten for kollektivtrafikken. Konsekvensene for fremkommelighet for kollektivtransporten, avhenger av den trafikale konteksten og kollektivfeltets beskaffenhet. For eksempel vil det i områder som har mye varetransport kunne bli større fremkommelighetsproblemer for kollektivtrafikken enn i dag. Topografi og kollektivfeltets beskaffenhet vil spille inn. Eksempelvis kan en tung lastebil ha lang bremselengde og treg akselerasjon, i tillegg til at lengden på lastebilen vil kunne ta opp plassen til ca. tre–fire personbiler.

I tilfeller der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss vil en løsning med andre kjøretøy enn buss kunne medføre forsinkelse for bussene inn imot og gjennom krysset. På lengre sikt vil volumet av nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler kunne bli så stort at det kan skapes utfordringer for bussene noen steder. Det forventes likevel ikke at antall kjøretøy vil komme på et nivå som antall nullutslippskjøretøy er i dag.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å gi tilgang til nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler forventes ikke å ha særlig god levetid. Det vil trolig ganske raskt være behov for bruk av underskilt for å unnta varebiler tilgang på flere strekninger. Alternativet vil kreve en stadig evaluering for å sikre at fremkommeligheten for kollektivtrafikken ikke blir for dårlig.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Alternativet bidrar i liten grad til et enhetlig og forståelig skiltprinsipp. Ettersom det forventes at andelen utslippsfrie varebiler øker, kan det ganske snart være behov for å regulere kollektivfeltet ved å ta gruppen ut ved bruk av underskilt.

Det er vanskelig å skilte ut en trafikantergruppe på en lett forståelig måte. De lokale skiltreguleringene er også utformet på en måte som er vanskelig å forstå for trafikantene, og det er stor forskjell på regelen om kjøring i kollektivfelt i trafikkreglene og hva som vises på skiltene.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Alternativet gir insentiver for overgang til nullutslippsvare- og lastebiler samt

biogasslastebiler og vil dermed bidra til å nå nasjonale og lokale klimamål, i tillegg til målene i NTP for både varebiler og lastebiler. Løsningen vil gi en fremkommelighetsgevinst for disse kjøretøyene.

Elektriske personbiler vil derimot oppleve redusert fremkommelighet sammenliknet med gjeldende regler. Fjerning av elektriske personbiler fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes.

Nullvekstmålet

Dette alternativet vil bidra positivt til nullvekstmålet ved at konkurranseforholdet mellom kollektivtransport og nullutslippspersonbil endres til fordel for bruk av kollektivtransport. I de byene hvor elektriske personbiler allerede har begrensninger på bruken av kollektivfeltet, vil den reduserte biltrafikken og framkommeligheten for kollektivtrafikken sannsynligvis bli noe mindre, men fremdeles av betydning.

Kontrollmuligheter

Løsningen med tilgang for nullutslippsvarebiler og –lastebiler samt biogasslastebiler er i utgangspunktet enkel å kontrollere.

Andre vurderinger

En konsekvens kan være at der tilgang til kollektivfeltet gis til nullutslippsvarebiler, vil dette kunne medføre at privatpersoner kjøper slike biler for å kunne få denne fordelene. Kostnaden ved å kjøpe en elektrisk varebil er forholdsvis lav. Dette kan særlig forventes på de strekningene med mye kø. Det er også disse strekningene bussen har særlig behov for god og forutsigbar fremkommelighet.

8.4 Alternativ 4 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebiler

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2:

*Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk, ~~eller~~ hydrogendrevet **eller biogassdrevet lastebil** ~~motorvogn~~, ~~tohjuls motorsykel~~ uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.*

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil sikre kollektivtrafikken god fremkommelighet da volumet av nullutslipps- og biogasslastebiler er så lavt at det i liten grad vil være til hinder for bussene. I tilfeller der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss vil en løsning med andre kjøretøy enn buss kunne medføre forsinkelse for bussene inn imot og gjennom krysset. På lengre sikt kan volumet av nullutslipps- og biogasslastebiler bli så stort at det kan skapes utfordringer for bussene noen steder.

Det vil antagelig være store geografiske forskjeller for eksempel når det kommer til antall lastebiler som vil kunne belaste kollektivfeltene. Topografi og kollektivfeltets beskaffenhet vil spille inn, og er ukjente faktorer. Eksempelvis kan en tung lastebil ha lang bremselengde og treg akselerasjon, i tillegg til at lengden på lastebilen vil kunne ta opp plassen til tre–fem personbiler.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å gi tilgang til nullutslipps- og biogasslastebiler kan forventes å ha god levetid. Det vil trolig likevel på enkelte strekninger være behov for annen regulering.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Det er forventet at antallet nullutslipps- og biogasslastebiler vil være relativt lavt, selv der alle lastebiler drives med el, hy eller biogass. Det er derfor forventet at dette alternativet vil gi et enhetlig og forståelig skiltprinsipp. Det er likevel slik at det enkelte steder kan bli en opphopning av lastebiler som gjør at det disse stedene kan være behov for annen regulering. Det er likevel forventet at dette ikke vil være hovedregelen, og at alternativet derfor likevel gir et enhetlig og forståelig skiltprinsipp.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslipps- og biogasskjøretøy

Alternativet gir insentiver for overgang til nullutslipps- og biogasslastebiler. Løsningen kan sies å ha en betydelig fremkommelighetsgevinst for disse kjøretøyene, særlig på lange og sammenhengende strekninger.

Nullutslippspersonbiler og varebiler vil oppleve redusert fremkommelighet sammenliknet med gjeldende regler. Fjerning av nullutslippspersonbiler og –varebiler fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes.

Nullvekstmålet

Sammenliknet med eksisterende løsning vil dette alternativet bidra positivt til nullvekstmålet ved at konkurranseforholdet mellom kollektivtrafikk og nullutslippspersonbil endres til fordel for bruk av kollektivtransport.

Kontrollmuligheter

Løsningen med tilgang for nullutslipps- og biogasslastebiler er enkel å kontrollere.

8.5 Alternativ 5 – Tilgang for nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2.:

*Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk, ~~eller~~ hydrogendrevet **eller biogassdrevet** motorvogn **med passasjer**, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.*

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil på kort sikt gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Dette fordi volumet av nullutslipps- og biogasskjøretøy i kollektivfeltene reduseres med anslagsvis 70–80 % ([Prosam: Rapport 249](#)) sammenlignet med dagens løsning. Det er likevel allerede i dag strekninger hvor mengden av nullutslippskjøretøy med passasjerer er så stort at det påfører kollektivtrafikken forsinkelser. Med økende antall elektriske personbiler vil dette problemet forsterkes. I tilfeller der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss, vil en løsning med andre kjøretøy enn buss kunne medføre forsinkelse for bussene inn imot og gjennom krysset.

Alternativet tilsvarer den faktiske situasjon i for eksempel Oslo og på vegene til/fra Oslo i rushtid i dag, hvor det i dag er krav om passasjer.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å kun gi tilgang til nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer som generell regel, vurderes som en lite robust løsning. Det er allerede i dag flere steder behov for å skilte ut personbiler av kollektivfeltene, uavhengig av om de har passasjer eller ikke og det antas at behovet vil øke.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Alternativet bidrar i liten grad til et enhetlig og forståelig skiltprinsipp. Som ved dagens løsning vil det allerede i dag være behov for å skilte personbiler med passasjer ut av kollektivfeltet ved bruk av underskilt, og dette behovet er forventet å øke ettersom andelen nullutslippspersonbiler øker. Som i dag vil en slik skilting være vanskelig å forstå for trafikantene.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Alternativet gir lite insentiv for omstilling til nullutslippsvarebiler og –lastebiler og biogassvarebiler og –lastebiler da det som oftest er bare en person i disse kjøretøyene. Løsningen kan sies å ha en fremkommelighetsgevinst for nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer. Dette vil da først og fremst gjelde personbilene.

Nullvekstmålet

Fjerning av nullutslippskjøretøy uten passasjer(er) fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes. Løsningen gir insentiv til samkjøring med nullutslipps- og biogasskjøretøy. Dette kan gi et positivt bidrag til nullvekstmålet. Sammenliknet med eksisterende løsning vil konkurranseforholdet mellom kollektivtrafikk og nullutslippspersonbil endres til fordel for bruk av kollektivtransport.

Kontrollmuligheter

Løsningen vil være krevende å kontrollere.

8.6 Alternativ 6 – Tilgang for nullutslipps- og biogasslastebil, samt for øvrige nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2.:

*Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk, ~~eller~~ hydrogendrevet **eller biogassdrevet** motorvogn **med passasjer** **samt elektrisk, hydrogendrevet eller biogassdrevet lastebil**, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.*

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil på kort sikt gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, men ikke på lang sikt. Dette fordi volumet av nullutslippskjøretøy i kollektivfeltene reduseres med anslagsvis 70–80 % (Prosam: Rapport 249) sammenlignet med dagens løsning. Det er likevel allerede i dag strekninger hvor mengden av nullutslippskjøretøy med passasjerer er så stort at det påfører kollektivtrafikken forsinkelser. Dersom en i tillegg gir tilgang for nullutslipp- og biogasslastebiler, vil dette på enkelte strekninger medføre redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ettersom antallet lastebiler og varebiler i dag er lav, vil hovedutfordringen fortsette å være personbilene, mens varebiler og lastebiler bare i liten grad vil gi selvstendig betydning. I tilfeller der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss, vil en løsning med andre kjøretøy enn buss kunne medføre forsinkelse for bussene inn imot og gjennom krysset.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å kun gi tilgang til nullutslipps- og biogasspersonbiler med passasjer(er) i tillegg til nullutslipps- og biogasslastebiler som generell regel, vurderes som en lite robust løsning. Det er allerede i dag flere steder behov for å skilte ut personbiler av kollektivfeltene, uavhengig av om de har passasjer eller ikke og det antas at behovet vil øke.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Der løsningen fører til redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken, vil lokal skiltmyndighet se behov for å skilte ut enkelte kjøretøygrupper ved hjelp av underskilt eller ved bruk av andre skilt som ikke er ment for kollektivtrafikk. Som ved dagens løsning vil en slik skilting være vanskelig å forstå. Dette alternativet bidrar derfor ikke til et enhetlig og forståelig skiltprinsipp.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Alternativet gir insentiver for omstilling til nullutslipps- og biogasslastebiler og en fremkommelighetsgevinst for nullutslipps- og biogasskjøretøy med passasjer(er). Dette vil da først og fremst gjelde person- og varebiler med passasjer og lastebilene.

Nullvekstmålet

Fjerning av nullutslippskjøretøy uten passasjer(er) fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes. Løsningen gir intensiv til samkjøring med nullutslipps- og biogasskjøretøy. Dette kan gi et positivt bidrag til nullvekstmålet. Sammenliknet med eksisterende løsning vil konkurranseforholdet mellom kollektivtrafikk og nullutslippspersonbil endres til fordel for bruk av kollektivtransport.

Kontrollmuligheter

Løsningen vil være krevende å kontrollere for kjøretøy der det er krav til passasjer.

8.7 Alternativ 7 – Tilgang for grupper med særskilt behov

Med grupper med særskilt behov menes eksempelvis dyretransport, verditransport, fangetransport og transport av kortlevde medisiner. Løsningsforslaget krever ingen endring i skilteforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2.:

Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan ~~elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn med passasjer~~ «kjøretøy med særskilt tillatelse», tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Alternativet legger opp til at ulike yrkesgrupper i konkrete tilfeller kan søke om særskilt tillatelse til å benytte kollektivfeltet. Dette kan gjøres ved å innta en endring i trafikkreglene som tillater de med særskilt tillatelse til å benytte kollektivfeltet. Det er denne løsningen vi har presentert under. Alternativt kan slike grupper skiltes inn på de strekningene det er ønskelig, ved bruk av underskilt. Uavhengig av hvilken løsning som kan bli valgt, kreves det en hjemmel for en søknads- og tillatelsesordning. Vi har i dette arbeidet ikke tatt stilling til hvor en slik hjemmel bør plasseres. En slik løsning kan både gjelde nasjonalt, eller knyttet til konkrete strekninger. Det er tenkt at tillatelsen kan gis til en yrkesgruppe, kjøretøytype eller et konkret kjøretøy. Dette må imidlertid vurderes nærmere i forkant av en eventuell innføring av ny regel.

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Det er vanskelig å definere hvor god fremkommeligheten for kollektivtransporten vil være før det er definert konkret hvilke grupper som skal kunne kjøre i kollektivfeltet. I den videre vurderingen legges det til grunn at gruppen(e) som får tilgang til kollektivfeltet er så liten at fremkommeligheten for kollektivtransporten i liten grad blir påvirket.

I tilfeller der kollektivfeltet har aktiv signalprioritering gjennom kryss vil en løsning med andre kjøretøy enn buss kunne medføre forsinkelse for bussene inn imot og gjennom krysset.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å gi tilgang til "kjøretøy med særskilt tillatelse" kan forventes å ha god levetid.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Alternativet bidrar til enhetlig og forståelig skiltprinsipp.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Alternativet vil ikke fremme omstillingen til nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Nullutslippskjøretøy vil med denne løsningen oppleve redusert fremkommelighet sammenliknet med dagens regler.

Nullvekstmålet

Fjerning av nullutslippskjøretøy fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes. Sammenliknet med eksisterende løsning vil konkurranseforholdet mellom kollektivtrafikk og nullutslippspersonbil endres til fordel for bruk av kollektivtransport.

Kontrollmuligheter

Med mindre det stilles krav om at kjøretøy med særskilt tillatelse merkes med godt synlige merker, vil det være vanskelig å se om dette kjøretøyet har tilgang til kollektivfeltet. På den annen side vil særskilt tillatelse kun gis til spesielle yrkesgrupper eller spesielle kjøretøy, for eksempel dyretransport, verditransport, fangetransport og transport av kortlevde medisiner, og at selve kjøretøyet i seg selv vil indikere hva slags transport dette er. Dersom disse kjøretøyene ikke merkes særskilt, vil eventuell stikkprøvekontroll gjennomført av politiet avdekke om de ha fått særskilt tillatelse til kollektivfeltet.

Andre vurderinger

En søknadsordning vil medføre noe byråkrati, både ved førstegangssøknad, og ved vurdering av om behovet fremdeles er til stede eller om andre grupper heller bør få tilgang.

8.8 Alternativ 8 – Kollektivfelt kun forbeholdt buss eller buss/taxi

Løsningsforslaget krever ingen endring i skiltforskriften. Det er behov for følgende endringer i trafikkreglene § 5 nr. 2.:

Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan ~~elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller~~ uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Alternativet foreslår å rendyrke kollektivfeltet kun for buss eller buss/taxi og utrykningskjøretøy. Dette vil si at verken sykkel, motorsykel, moped eller liten elektrisk motorvogn får tilgang, og gir skiltmyndigheten en mulighet til å tilrettelegge kun for buss

(508.1). Dette skiltet kan da brukes på de strekingene hvor det i dag benyttes skilt 306.1 Forbudt for motorvogn, med underskilt "Gjelder ikke buss".

Vurdering:

Fremkommelighet for kollektivtrafikken i kollektivfeltet (nå og frem i tid)

Dette alternativet vil gi best fremkommelighet for kollektivtrafikken både på kort og lang sikt. I alternativ 2 vil busser i kollektivfelt kunne bli hindret av saktegående syklist og stedvis mopeder. Denne problemstillingen fjernes i dette alternativet. Dette er også det alternativet som er best egnet for venstrestilt kollektivfelt.

Robust regelverk

En endring i trafikkreglene for å fjerne alle andre trafikantgrupper enn det som vises på skiltet forventes å ha god levetid.

Enhetlig og forståelig skiltprinsipp

Alternativet bidrar til enhetlig og forståelse skiltprinsipp. Det vil trolig være lite behov for å skilte grupper ut, men det kan være mer aktuelt å skilte grupper inn ved lokale behov.

Dersom trafikkreglene endres som foreslått over, vil skilt 508.1 og 508.2 være enkle for alle trafikanter å forstå, ettersom betydningen av skiltet vil samsvare med utseende til skiltet.

Omstilling av næringstransport fra fossilt til nullutslippskjøretøy

Alternativet gir ingen insentiver for overgang til nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Nullutslippskjøretøy vil oppleve redusert fremkommelighet sammenliknet med gjeldende regler. Alternativet vil redusere insentivene for omstilling av kjøretøyparken til nullutslipps- og biogasskjøretøy. Dette gjelder både personbiler, varebiler og lastebiler.

Nullvekstmålet

Fjerning av nullutslippskjøretøy fra kollektivfelt vil på flere strekninger medføre redusert fremkommelighet for all øvrig trafikk ved at belastningen i øvrige felt økes. Løsningen vil på enkelte strekninger kunne redusere fremkommeligheten for sykkel og moped. Sammenliknet med eksisterende løsning vil dette alternativet bidra positivt til nullvekstmålet ved at konkurranseforholdet mellom buss og nullutslippspersonbil endres til fordel for buss.

Kontrollmuligheter

Løsningen vil være enkel å kontrollere.

9 Anbefaling

Elbiler utgjør nå nær 50 % av bilparken i enkelte områder. I rushtidene ser vi tilfeller der andelen elbiler overstiger 50 %. For at kollektivfeltet skal fortsette å tjene som et effektivt tiltak for å prioritere busstrafikken, er det nødvendig å endre dagens regelverk som gir elbiler generell adgang.

Det må utformes en hovedregel som passer til ulike byer, trafikkmengder, kjøretøysammensetninger og lignende over tid. Regelverket og skiltingen må også være enkel for trafikantene å lese og forstå. Der det er tilgjengelig kapasitet i kollektivfeltene, må det vurderes bruk av underskilt for å skilte inn spesifikke kjøretøygrupper.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan innebærer tiltak for å nå både nullutslippsmålet og nullvekstmålet. Når det gjelder hvem som bør ha tilgang kollektivfelt, er ikke disse målene nødvendigvis sammenfallende. Det kan være en målkonflikt at tilgang til kollektivfeltet for nullutslippskjøretøy, kan gi fremkommelighetsproblemer for bussen.

Vi ønsker å sikre god fremkommelighet for bussen, samtidig som det legges til rette for nullutslippsmålet. Derfor mener vi at det som hovedregel, i tillegg til busstrafikken, kun er nullutslipps- og biogasslastebiler som bør ha tilgang. Disse kan enten fortsette å ha tilgang til kollektivfeltet ved å være inntatt i trafikkreglene § 5 nr. 2 der det er brukt skilt 508.2. Alternativt kan de tas ut av trafikkreglene og miste tilgangen til kollektivfeltet, slik som personbilene, men kan skiltes inn ved bruk av underskilt, der det etter en konkret vurdering er tilgjengelig kapasitet og vurdert trafiksikkert. Andre kjøretøygrupper kan også få tilgang ved bruk av underskilt, i de tilfellene skiltmyndigheten mener det er ledig kapasitet.

Et av de viktigste grepene i vårt forslag er å gi kollektivskiltene, skilt 508.1 og 508.2 ulikt innhold. Forskjellen i dag er kun at fossile taxier ikke kan kjøre i felt skiltet med 508.1. Ved å gi skiltene ulikt innhold utvider vi den regulatoriske verktøykassen, og gir lokal skiltmyndighet flere verktøy til å tilrettelegge for den konkrete trafiksituasjonen på sine veger.

Statens vegvesen anbefaler:

- a) Trafikkreglene § 5 nr. 2 deles opp i fire ledd slik at første og andre leddet regulerer kollektivfelt, tredje ledd regulerer sambruksfelt og fjerde ledd regulerer tungtrafikkfelt.

Ved at hvert felt får hvert sitt ledd åpner vi for å kunne regulere feltene ulikt, slik at skiltmyndigheten får en bedre mulighet og en bredere verktøykasse til å tilpasse reguleringen til de lokale forholdene. Ved å skille ut de ulike feltene i hvert sitt ledd vil det være enklere for trafikantene å lese seg frem til hva som er gjeldende regulering i de ulike feltene.

- b) Trafikkreglene § 5 nr. 2 endres slik at tilgang til kollektivfelt for nullutslippspersonbiler og –varebiler opphører.

Det at tilgangen til kollektivfeltet for personbiler opphører, er et premiss for å kunne åpne for andre kjøretøy i kollektivfeltet, samtidig som fremkommeligheten til bussene ikke forringes. Arbeidet med en slik regelendring vil ta noe tid, og vi mener det er på tide å starte arbeidet med å endre trafikkreglene allerede nå.

Til alle skiltene vil det være mulig for skiltmyndigheten, etter en konkret vurdering, å skilte andre grupper inn ved bruk av underskilt. Det vil derfor også være mulig etter vurdering av skiltmyndigheten, å skilte nullutslippspersonbiler inn i et kollektivfelt regulert med skilt 508.1 og 508.2.

For å nå måltallene for nullutslippsvarebiler er det behov for tiltak for å bedre konkurransefordelen for disse mot varebiler som går på bensin eller diesel. Vi mener likevel at å beholde tilgangen i trafikkreglene, vil bety at regelen må endres relativt raskt. Et bedre tiltak er å skilte dem inn ved bruk av underskilt, på de strekningene der skiltmyndigheten mener det er tilrådelig og er kapasitet.

Denne endring vil også føre til at elbiler ikke får tilgang til sambruksfelt, med mindre de oppfyller kravet om personantall.

- c) Rendyrke skilt 508.1, slik at kun buss, samt utrykningskjøretøy, har tilgang der dette skiltet er satt opp.

Erfaringer fra flere byer viser at det er behov for et skilt som kun gir tilgang for buss. Ettersom reglene for dette skiltet i dag i stor grad samsvarer med skilt 508.2, finnes det ikke noe reelt skille mellom disse skiltene. Resultatet er at skilt 508.1 i all hovedsak ikke blir brukt. I stedet blir skilt 306.1 (forbudt for motorvogn med underskilt «Gjelder ikke buss») brukt fordi vi ikke har andre alternativer. Vi mener det er nødvendig å gi skiltmyndigheten muligheten til å regulere kjørefelt kun for buss. Vi ser for oss at et rendyrket skilt for buss særlig vil kunne bli brukt ved midstilte kollektivfelt, inn mot kryss – særlig med kollektivsignal, på veldig kollektivtunge strekninger – gjerne i nærheten av kollektivknutepunkter – blant annet gateterminaler. Vi mener et rendyrket kollektivfeltskilt vil bidra til enklere skilting og bedre forståelse av skiltene.

Et eget felt kun for busstrafikk vil også kunne være et godt tiltak for utprøving av automatiserte busser. Ved at automatiserte busser ikke må forholde seg til andre trafikantgrupper i samme felt vil den ha færre hindringer som den må stoppe for. Dette kan gi bedre trafikkflyt og fremkommelighet for bussen.

Der skiltmyndigheten har gjort en lokal vurdering av eventuell restkapasitet slik at andre kjøretøy også kan få tilgang på den konkrete strekningen, vil de ha mulighet til å skilte disse kjøretøyene inn ved bruk av underskilt. Dette er en mer forståelig skiltp praksis enn å skilte trafikantgrupper ut.

Kollektivtrafikkens utfordringer varierer og problemstillingene ovenfor vil ikke være aktuelle over alt. Bruk av skilt 508.1 vil dekke et spesielt behov, mens vi antar at skilt 508.2 vil bli mest benyttet for skilting av kollektivfelt.

- d) Tilrettelegge for overgangen til nullutslipps- og biogasslastebiler ved å kunne gi tilgang til kollektivfeltet, enten ved å endre trafikkreglene, eller ved bruk av underskilt.

Statens vegvesen mener det er viktig å legge til rette for en overgang til økt bruk av nullutslipps- og biogasslastebiler for å bidra til å nå nullutslippsmålet. Vi mener derfor det er riktig å gi disse kjøretøyene tilgang til kollektivfeltene der det er tilgjengelig kapasitet og vurdert som trafiksikkert. Dette kan enten gjøres ved at de får tilgang gjennom trafikkreglene § 5 nr. 2 ved bruk av skilt 508.2 eller ved å inkludere dem ved bruk av underskilt. Bruk av underskilt vil kunne benyttes både der skilt 508.1, 508.2 og 509 er i bruk. Begge løsningene har sine fordeler og ulemper. Vi foreslår at begge alternativene sendes på høring.

Biogasskjøretøy er en del av måltallene for lastebiler i NTP på lik linje som elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Vi mener derfor at det bør derfor legges til rette for kjøretøy som går på biogass, på lik linje som elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.

Bruk av underskilt: Ved bruk av underskilt vil det være opp til den lokale skiltmyndigheten å vurdere hvor nullutslipps- og biogasslastebiler skal tillates. Som tidligere nevnt, er det flere faktorer enn restkapasitet som spiller en rolle når man vurderer hvem som bør få tilgang. Det er hensiktsmessig at slike vurderinger gjøres på lokalt nivå i stedet for sentralt for hele landet.

En av disse faktorene er trafiksikkerhetsvurderinger. Syklister, mopedister og førere av liten elektrisk motorvogn som elsparkesykler har i dag tillatelse til å bruke kollektivfeltet, og vårt forslag innebærer at de fortsatt skal ha tilgang til kollektivfelt skiltet med skilt 508.2. Selv om antallet tunge kjøretøy i kollektivfeltet i relativt lang tid fremover ikke vil utgjøre et kapasitetsproblem, kan det likevel være områder hvor selv en liten økning av tunge kjøretøy kan være problematisk for syklister og andre som bruker kollektivfeltet, spesielt der det ikke finnes alternative ruter for sykling. I slike tilfeller vil det være en stor fordel om skiltmyndigheten utfører en trafiksikkerhetsvurdering før lastebiler får tilgang til kollektivfeltet.

Ved å benytte løsningen med underskilt vil det være opp til hver enkelt skiltmyndighet å bestemme hvor disse skal skiltes inn. Dette vil medføre at disse i noen tilfeller må vurdere ønsket om god fremkommelighet for blant annet kollektivtrafikken mot ønsket om å tilrettelegge for overgang til nullutslippslastebiler. Denne vurderingen vil naturlig nok variere mellom ulike skiltmyndigheter. Løsningen med bruk av underskilt for å tillate nullutslippslastebiler legger ansvaret for bruken av dette virkemiddelet for omstilling av lastebilparken over på den lokale skiltmyndigheten. Dette kan føre til en lavere sannsynlighet for at virkemiddelet blir brukt, noe som gir mindre forutsigbarhet for næringstransportørene enn om det ble regulert inn i trafikkreglene.

Det er likevel slik at bakgrunnen for dette oppdraget er et regelverk som fungerte godt da det ble innført, men som over tid har blitt utdatert på grunn av den store økningen i elbiler.

Det er sannsynlig at det samme vil skje med alternativene som gir tilgang til et mer begrenset segment av nullutslippskjøretøy. For noen av alternativene, som for eksempel elektriske lastebiler, vil dette trolig ta lang tid.

Det er en betydelig jobb å vurdere kollektivfelt for momentene over, og vurderingen vil naturlig nok ta tid. Konsekvensene av å ha kjøretøy i kollektivfelt hvor de ikke er egnet kan potensielt være langt mer alvorlig, enn å ikke tillate kjøretøy i kollektivfelt der de uten problemer kunne ha tilgang. Dette kan tale for et regelverk som i utgangspunktet har en begrenset tilgang i «påvente» av lokale vurderinger som eventuelt kan gi tilgang til flere grupper ved bruk av underskilt.

Konsekvensene av de lokale vurderingene vil også være et økt byråkrati og at utslippsfrie lastebiler ikke vil ha tilgang til feltet før vurderingene er gjort.

Vi har i vedlegg 1 laget et forslag til hvordan de ulike alternativene i punkt 8 kan skiltes med denne løsningen. Formålet er å vise hvor fleksibel løsningen er og vise at den kan brukes for å ivareta alle alternativene i punkt 8.

Bruk av trafikkreglene § 5 nr. 2: Ved å endre trafikkreglene slik at nullutslippslastebiler får beholde sin tilgang til kollektivfeltet, selv om andre nullutslippskjøretøy tas ut, vil regelen gjelde nasjonalt. Dette betyr at lastebilene vil ha tilgang til alle kollektivfelt i hele Norge som er skiltet med skilt 508.2. Dette kan oppfattes som en mer forutsigbar situasjon for næringen, noe som kan ha innvirkning ved eventuelle kjøretøyanskaffelser. Vurderingen av bruk av enten 508.1 eller 508.2 vil likevel også her være en lokal vurdering av skiltmyndigheten. Der det ikke er ønskelig at lastebiler skal ha tilgang, av hensyn til kapasitetsutfordringer eller andre utfordringer, vil skilt 508.1 kunne brukes.

Nullutslippsmålet er et nasjonalt mål, og det kan være hensiktsmessig å innføre nasjonale krav for å oppnå nasjonale mål. På denne måten vil det være regjeringen som tar beslutningen på vegne av hele Norge. Alternativt vil det være opp til lokal skiltmyndighet å sikre at deres skiltvedtak er i tråd med det nasjonale målet.

Samtidig som det er viktig å legge til rette for god fremkommelighet for kollektivtrafikken, er det også viktig å sørge for en effektiv godstransport. En jevn tilgang til varer og tjenester er viktig for forbrukere, bedrifter og offentlige tjenester. Godstransport spiller en sentral rolle i å opprettholde forsyningskjeder og sørge for at produkter er tilgjengelig der de trengs.

Å la nullutslippslastebiler ha tilgang til kollektivfeltet er en videreføring av dagens regelverk, ettersom de i dag allerede har slik tilgang. Tittelen på oppdragsteksten fra Samferdselsdepartementet, samt referansen til brevet fra Oslo kommune som ønsker en vurdering av ulike løsninger for å gi utslippsfrie lastebiler tilgang til kollektivfeltet, antyder behovet for å skape incentiver for økt bruk av utslippsfrie lastebiler. Å ta dem ut av trafikkreglene kan tilsynelatende virke som det motsatte.

- e) Endring i skiltforskriften kapittel 9 § 18 nr. 808 Tekst, slik at teksten «el» eller «elektrisk» sammen med motorvogn eller type motorvogn på underskilt til skilt 508.1 og 508.2, 509 og 506 også omfatter hydrogendrevet og biogassdrevet motorvogn.

Denne endringen foreslås fordi det er en fordel om det står minst mulig tekst på skiltet. Dette gjør det enklere å lese og forstå skiltet i fart. Det vil også i overskuelig fremtid være flest elektriske motorvogner på vegen. Vi legger til grunn at de som kjører hydrogendrevet eller biogassdrevet motorvogn raskt vil tilegne seg kunnskapen om at de også har tilgang til feltet der bokstavene el eller elektrisk er brukt.

- f) Andre grupper med særskilt behov kan vurderes når kapasiteten i feltet er bedret og det er gjort en vurdering av hvem og hvordan det skal gis tilgang.

Vi ser at det kan være gode grunner til at noen grupper kunne fått tilgang, selv om de ikke kjører nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Imidlertid mener Statens vegvesen at en forutsetning for å åpne for nye kjøretøygrupper i kollektivfeltet må være at tilgangen til kollektivfelt for personbiler må opphøre. Dette for å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ved en slik eventuell vurdering må det også gjøres et arbeid for å sikre at vi kjenner til alle de ulike brukeres behov for å benytte kollektivfeltet, slik at de med likt behov blir behandlet likt. Vi må også ha en oversikt over hvor mange dette er slik at vi kan vurdere konsekvensen dette vil få for kollektivtrafikken. Det må også gjøres et separat høringsarbeid, for å få inn hjemmel for søknad og tillatelsesordning.

Anbefalingen fra Oslo kommune ved Bymiljøetaten og Klimaetaten er:

Av hensyn til omstilling til nullutslippslastebiler og for å oppnå klimamålene og Oslo kommunes mål om trafikkreduksjon, anbefaler vi at personbiler tas ut av kollektivfeltet, men at nullutslippsvarebiler og –lastebiler (N1, N2 og N3) fremdeles har tilgang i tillegg til at det gis tilgang til biogasslastebiler i trafikkreglene der skilt 508.2 og 509 er brukt. Videre anbefaler vi at det ved bruk av skilt 508.1 kun gis tilgang til kollektivtrafikk og uniformert utrykningskjøretøy.

Løsningen vil gi betraktelig bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, i tillegg til å fortsatt gi insentiv for omstilling til utslippsfrie nyttekjøretøy. Løsningen gir også mulighet til å prioritere kollektivtrafikken (ved bruk av skilt 508.1) om det viser seg at omfanget av utslippsfrie vare- og lastebiler utvikler seg til å bli et hinder for kollektivtrafikkens framkommelighet på enkelte strekninger.

Oslo kommune ved Bymiljøetaten og Klimaetaten mener det er viktig å prioritere ovennevnte kjøretøygrupper gjennom forskriftsendringer framfor bruk av underskilt. Underskilt vedtas av den lokale skiltmyndighet og vil føre til ulik praksis fra veieier til veieier, både mellom regioner og internt i regioner (mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale veier). Å fortsatt tillate nullutslippsvarebiler og –lastebiler, i tillegg til å gi biogasslastebiler tilgang, er i tråd med nasjonale mål om omstilling av kjøretøyparken. Det vil også gi en forutsigbarhet for næringstransporten at tilgangen er forskriftsfestet og lik over hele landet.

Nasjonale og lokale klimamål og NTP-målet om omstilling av bilparken tilsier at det er sterkt behov for å forsterke virkemidler rettet mot omstilling av bilparken. Dette gjelder særlig

nyttekjørtøy, hvor salgshall ligger langt bak målene. Tilgang til kollektivfelt er pekt på som et viktig virkemiddel for denne kjøretøygruppen. Måloppnåelse på klima er et viktig samfunnshensyn og bør være en viktig føring for all politikk og regelverksutforming. Et regelverk som fortsatt gir nullutslippsnyttekjøretøy tilgang til kollektivfeltet vil være robust de neste årene, samtidig som det vil bidra til en nødvendig omstilling av nyttekjørtøy til nullutslippskjøretøy. Oslo kommune ved Bymiljøetaten og Klimaetaten mener behovet for å møte klimaendringene med virkemidler er større enn hensynet om å unngå mulig merarbeid for ny regelverksendring på lengre sikt.

Anbefaling fra Ruter:

Som en del av det å sikre kollektivtrafikkens attraktivitet og dermed bidra til måloppnåelse på nullvekstmålet, anbefaler Ruter at elektriske personbiler ikke lenger bør ha tilgang til kollektivfeltet (trafikkreglene § 5 nr. 2 endres slik at tilgang til kollektivfelt for nullutslippspersonbiler- og varebiler opphører, slik Statens vegvesen anbefaler).

Ruter er positive til å utnytte eventuell restkapasitet i kollektivfelt på en samfunnsnyttig måte, som kan bidra til at klimamålene nås. Vi støtter derfor Statens vegvesen sin anbefaling om å tilrettelegge for overgangen til nullutslipps- og biogasslastebiler ved å kunne gi tilgang til kollektivfelt. Statens vegvesen beskriver at dette kan gjøres på to måter; enten ved å endre trafikkreglene, eller ved bruk av underskilt.

Ruter mener at nullutslippslastebilenes tilgang bør gis ved bruk av underskilt, etter en stedlig vurdering, og ikke via en generell tillatelse gitt i trafikkreglene. Årsaken til dette er at det ikke er mulig å si noe generelt om restkapasitet. Dette vil variere fra kollektivfelt til kollektivfelt. Omgivelsene vil også ha betydning for hvilke typer kjøretøy man ønsker i gatenettet. Et eksempel er at det i mange bymiljøer vil være ønskelig å tilrettelegge for kollektivtrafikk og for eksempel sykkel, men ikke ønskelig å tilrettelegge for mer tungtrafikk enn nødvendig.

Statens vegvesen anbefaler videre å rendyrke skilt 508.1, slik at kun buss, samt utrykningskjøretøy, har tilgang der dette er satt opp. For kollektivtrafikken virker det å være positivt med et skilt som rendyrker kollektivfeltet for buss og utrykningskjøretøy (skilt 508.1). Skiltet kan gi god trafikkflyt og fremkommelighet for bussen. Skiltet vil kunne erstatte bruken av skilt 306 (forbudt for motorvogn, med underskilt) som blir brukt i flere tilfeller i Oslo i dag. Om rendyrkingen av skilt 508.1, som beskrevet over, blir vellykket eller ikke, tror vi vil avhenge av skiltmyndighetens vilje til å benytte et slikt skilt. Spesielt vil dette gjelde dersom nullutslipps- og biogasslastebiler gis tilgang til kollektivfelt skiltet med 508.2. Om gapet mellom hvem som kan benytte kollektivfeltene som er skiltet med 508.1 og 508.2 blir større enn i dag, er vi bekymret for at den lokale skiltmyndigheten i liten grad vil benytte 508.1.

Ruter ønsker å gjøre oppmerksom på at det i denne utredningen ikke er redegjort for hvor stor effekt tilgangen til kollektivfeltet har for omstillingen innen næringstransporten. Man har dermed ingen oversikt over "kost og nytte" ved å benytte tilgang til kollektivfelt som virkemiddel versus å bruke andre virkemidler (som for eksempel tilgang til hurtiglading, egne laste-/losseplasser).

10 Forslag til endring i trafikkreglene og i skiltforskriften

Med bakgrunn i det som er omtalt i kapittel 9 foreslår vi følgende endringer i trafikkreglene og skiltforskriften.

Forslag til ny § 5 nr. 2 i trafikkreglene:

Vi ønsker å legge frem to ulike løsninger for å regulere § 5 nr. 2, enten ved å skilte inn lastebiler ved underskilt, eller ved å innta dem i trafikkreglene. I løsning 2 er forskjellen vist med rød skrift.

Løsning 1:

Kjøring i kollektivfelt for buss er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i kollektivfelt for buss og drosje er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Løsning 2:

Kjøring i kollektivfelt for buss er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

*Kjøring i kollektivfelt for buss og drosje er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan **elektrisk, hydrogendrevet eller biogassdrevet lastebil**, tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.*

Kjøring sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan tohjuls motorsykel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, liten elektrisk motorvogn eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Kjøring i tungtrafikkfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

Forslag til endringer i skiltforskriften

Det nye forslaget er vist med kursiv.

Kapittel 9. Underskilt § 18. *De enkelte underskilt*

808 Tekst

Underskiltet brukes når det ikke er hensiktsmessig å gi vedkommende regulering eller informasjon med underskilt med symbol, tall eller annet.

Teksten «el» eller «elektrisk» sammen med motorvogn eller type motorvogn på underskilt til skilt 508 «Kollektivfelt», skilt 509 «Sambruksfelt» og 506 «Tungtrafikkfelt» omfatter også hydrogendrevne og biogassdrevne motorvogner.

Vedlegg 1:

Alternativ	Skilt 508.1	Skilt 508.2	Merknad
2	 Tillatt for elvarebil og ellastebil	 Tillatt for elvarebil og ellastebil	Underskilt kan benyttes både under nytt anbefalt skilt 508.1 og 508.2.
3	 Tillatt for ellastebil	 Tillatt for ellastebil	Underskilt kan benyttes både under nytt anbefalt skilt 508.1 og 508.2.
4	 Tillatt for elmotorvogn med passasjer	 Tillatt for elmotorvogn med passasjer	Underskilt kan benyttes både under nytt anbefalt skilt 508.1 og 508.2.
5	 Tillatt for elmotorvogn med passasjer og ellastebil	 Tillatt for elmotorvogn med passasjer og ellastebil	Underskilt kan benyttes både under nytt anbefalt skilt 508.1 og 508.2.
6	 Tillatt for motorvogn med særskilt tillatelse	 Tillatt for motorvogn med særskilt tillatelse	Underskilt kan benyttes både under nytt anbefalt skilt 508.1 og 508.2.
7			Tilsvareer nytt anbefalt skilt 508.2.
8			Tilsvareer nytt anbefalt skilt 508.1.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag