

Statens vegvesen  
firmapost@vegvesen.no

Vår dato: 09.04.2025  
Deres dato: 30.01.2025

Deres referanse: 21-268821-16

## Høringsuttalelse om reguleringen av kollektivfelt

NHO Transport representerer profesjonelle leverandører av persontransporttjenester med buss, minibuss og drosjer. Foreningens medlemsbedrifter utfører transport på offentlige kontrakter og som billettfinansierte reiser i hele Norge.

Foreningen takker for anledningen til å levere en uttalelse til Statens vegvesens offentlige høring om reguleringen av kollektivfelt. Høringen omfatter forslag til forskrift om endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) og forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger (skiltforskriften).

### Kort sammenfatning av NHO Transport synspunkter

God fremkommelighet er selve nøkkelen til et attraktivt og effektivt kollektivtilbud. Derfor er NHO Transport meget skeptisk til at andre kjøretøy skal bruke kollektivfeltet.

1. Foreningen støtter at elbilers generelle tilgang til kollektivfeltet opphører.
2. Vi støtter at skilt 508.1 foreholdes kun buss og utrykningskjøretøy.
3. Vi er tilhenger av en meget restriktiv bruk av kollektivfelt for andre enn buss, drosjer og utrykningskjøretøy. Hvis det likevel skulle bli aktuelt å åpne kollektivfeltet for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, mener vi det bør gjøres gjennom bruk av underskilt, og ikke ved en generell tilgang i trafikkreglene.
4. Vi støtter i prinsippet likestilling av biogass og hydrogen med elektrisk drivlinje, men advarer av trafikksikkerhetsmessige grunner å åpne for at biogasskjøretøy, som ofte er mye tyngre, skal kunne kjøre i kollektivfeltet.
5. Vi har intet syn på trafikkreglenes inndeling.

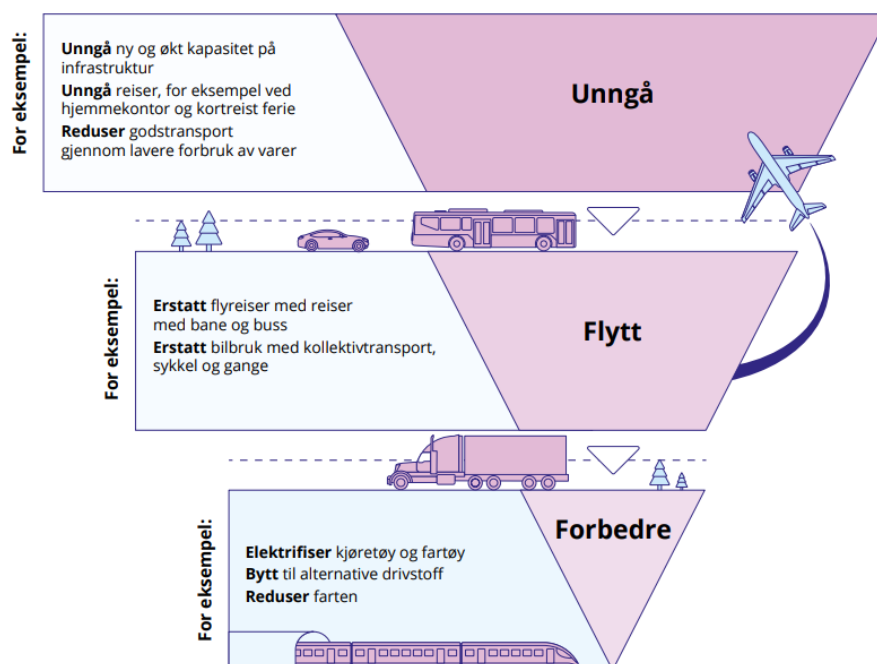
Begrunnelsen for synspunktene i de fem punktene presenteres nedenfor.

## Punkt 1: «Generell tilgang til kollektivfelt for elbiler opphører.»

NHO Transport viser til høringsnotatet, der det påpekes hvor viktig det er at bussen kommer raskt frem. God fremkommelighet fører til redusert reisetid, som stimulerer til flere reisende, fordi opplevd transportkostnad synker for de reisende. Dette vil igjen gi økte billettinntekter til kollektivtrafikken. God fremkommelighet øker også produktiviteten til bussene, og bedrer driftsøkonomien og reduserer fylkenes kostnader.

Til sammen bidrar god og pålitelig fremkommelighet for bussen til lavere driftskostnader, flere og mer fornøyde reisende, økte billettinntekter og lavere behov for offentlige tilskudd per passasjer. Dette støtter opp under nullvekstmålet for biltrafikk i de største byområdene og omstillingen til lavutslippssamfunnet.

Et godt og anerkjent prinsipp for å redusere klimagassutslipp er UFF<sup>1</sup>, Unngå, Flytt og Forbedre. Denne modellen kan også anvendes for persontransport: Unngå transport, hvis du kan; flytt trafikk fra personbiler til kollektive løsninger, sykkel og gange; forbedre de kjøretøy du likevel trenger. Dette gir en ressurseffektiv, arealvennlig og skånsom måte å gjennomføre klimatiltak. Jo færre kjøretøy vi trenger, jo lavere blir alle andre belastninger og energibehov.



Da elbilen slapp inn i kollektivfeltet for snart 20 år siden, var den et sjeldent syn. Dette har endret seg. I dag er det mer enn 800 000 elbiler på veien, mot cirka 14 500 busser og 10 500 drosjer<sup>2</sup>. Elbiler hindrer fremkommeligheten for bussene og andre nyttekjøretøy. Foreningen er derfor svært fornøyd med Statens vegvesens foreslår at

<sup>1</sup> [Klimautvalget](#)

<sup>2</sup> SSBs statistikk over bilparken i Norge

den generelle adgangen for elbiler i kollektivfeltet opphører.

### **Punkt 2: «Skilt 508.1 forbeholdes kun buss og utrykningskjøretøy»**

NHO Transport støtter forslaget om at skilt 506.1 forbeholdes buss (og utrykningskjøretøy). Vi har ingen kommentarer utover den begrunnelsen som gis i høringsnotatet.

### **Punkt 3: Nullutslippsvarebiler og -lastebiler i kollektivfeltet?**

Statens vegvesen foreslår at «*Det legges til rette for tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, enten ved:*

*a) bruk av underskilt eller*

*b) å gi generell tilgang i trafikkreglene»*

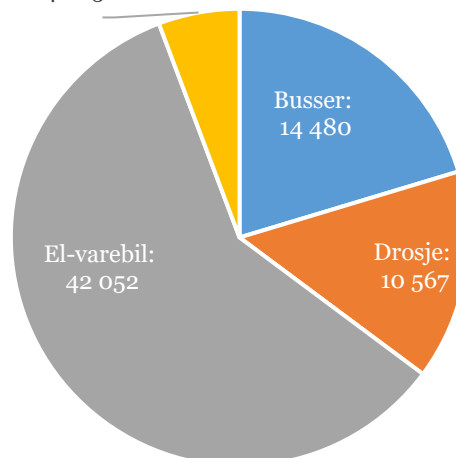
Statens vegvesen mener det er viktig å legge til rette for en overgang til økt bruk av nullutslippskjøretøy for å kunne nå klimamålene. Staten vil stimulere til kjøp av nullutslipps vare- og lastebiler ved å gi dem adgang til kollektivfeltene, der det er tilgjengelig kapasitet og vurdert som trafikksikkert.

Basert på dette premisset foretas det i høringsnotatet en drøfting av hvorvidt nullutslippsvarebiler og lav- og nullutslippslastebiler bør gis tillatelse til å bruke kollektivfeltet gjennom en generell adgang (som i dag), eller om det bør gis tillatelse gjennom et underskilt.

NHO Transport deler ønsket om en høy andel nullutslippskjøretøy på veiene, men er imot å tillate vare- og lastbiler tilgang til kollektivfeltet. Det fremholdes at det vil være få vare- og lastebiler som er kvalifisert til å kjøre i kollektivfeltet de nærmeste årene fordi innfasingen av el-kjøretøy går langsomt. Dette er vi ikke enige i.

## Kvalifiserte kjøretøy per i dag ved Statens vegvesens forslag

El- og gasslastebil: 4 085



Figur 1: Beholdning av buss og drosje er for utgangen av 2024 (SSB), mens beholdningen av vare- og lastebil er fra utgangen av mars 2025 (SVV). Kilde SSB og SVV.

For det første er det relevant å se på beholdningen av kjøretøy, som vist i figur 1. I Norge har vi i dag nesten 14 500 busser og 10 567 drosjer, ifølge SSB. I Oslo og Akershus hadde Ruter 1358 busser i drift i 2023, ifølge selskapets årsrapport. I tillegg kommer ekspressbusser, turbusser og minibusser med løyve og minibusser med flere enn syv passasjerer, slik at busstrafikken kan være stor i perioder. Ved utgangen av mars 2025 var det totalt 42 052 el-varebiler og 4085 lastebiler, som enten går på batteri eller biogass. Ved å slippe disse vare- og lastebilene inn i kollektivfeltet vil man tredoble antall kjøretøy som har tillatelse til å kjøre i kollektivfeltet, sammenlignet med kun å tillate buss og drosjer å bruke kollektivfeltet.

Med en forventet akselererende innfasing av nye el-varebiler og lastebiler på el og biogass, er det stor sannsynlighet for at det i rushtiden raskt vil oppstå trengsel, som går utover bussens evne til å holde rutetiden.

For det andre er det relevant å se på bruksmønsteret til kjøretøyene. Mens personbiler det meste av tiden står parkert, skal varebiler og lastebiler holdes i aktivitet mest mulig. Det blir derfor feil å konkludere med at det vil føre til en liten eller ubetydelig økning i trafikken ved å tillate null- eller lavutslippsvarebiler og lastebiler å bruke kollektivfeltet, når de elektriske personbilene tas ut.

Det bør også tas hensyn til at det er antall elektriske tunge varebiler som øker raskest i varebilsegmentet, og at det er elektriske distribusjonslastebiler, som vokser raskest innenfor lastebil-segmentet. Distribusjonslastebiler og tunge varebiler brukes

fortrinnsvis til varedistribusjon rundt de store byene gjennom hele dagen, men særlig om morgenen. Disse vil utvilsomt bidra til trengsel i kollektivfeltene, hvis de slippes inn.

Det er riktig, som Statens vegvesen påpeker, at målene for utvikling i antall elektriske vare- og lastebiler går langsommere enn de politiske målene som er satt. Men i første kvartal 2025 var hele 44 % av nybilsalget av tunge varebiler elektriske, noe som er en kraftig oppgang fra et år tidligere. Dette viser at tilgang på kollektivfeltet ikke er avgjørende for å velge en tung elektrisk varebil.

Vi er enige i at det vil kunne virke stimulerende på noen aktører å kunne kjøre laste- eller varebilen i kollektivfeltet. Blant disse finner vi utvilsomt også dem som vil kjøpe en lett elektrisk varebil til egen pendling. Dette oppveier ikke de forventede ulempene for kollektivtrafikken.

Den beste resepten for å bedre tilgjengelighet for nyttetransporten er å stimulere til at flere reiser kollektivt. Det vil gi plass til vare- og lastebiler i det ordinære veinettet, og redusere behovet for stadige utvidelser av veinettet, med de ulemper dette medfører for offentlige budsjetter, arealbruk og klimagassutslipp.

Av trafikksikkerhetsmessige hensyn vil vi også advare mot å blande ytterligere tunge kjøretøy inn i kollektivfeltet, hvor det kan være tråsykler, elektriske sparkesykler, scootere og motorsykler. Et 20,25 meter langt vogntog kan i verste fall feie en syklist over ende. Selv vanlige lastebiler, tunge varebiler og busser skaper usikkerhet for en syklist. Jo færre tunge kjøretøy i kollektivfeltet, jo bedre er det for mye trafikanter.

Vi mener Statens vegvesen i altfor liten grad legger vekt på ulempene når etaten legger til grunn en formulering i budsjettforliket mellom regjeringspartiene og SV 01.12.24 om Statsbudsjettet for 2025, som et premiss for drøftingen av forslaget punkt 3:

*«Det legges til rette for tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, enten ved: a) bruk av underskilt eller b) å gi generell tilgang i trafikkreglene»*

Oppsummert vil NHO Transport advare mot at det legges til rette for tilgang i kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler. Foreningen støtter ikke dette forslaget av hensyn til fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafikksikkerhet for myke trafikanter. I valget mellom a) og b) vil NHO Transport velge alternativ a), fordi det i mindre grad antas å skape forventninger om at disse kjøretøytypene kan basere seg på å kunne bruke kollektivfeltet i årene fremover.

#### **Punkt 4: «En endring av trafikkreglene og skiltforskriften slik at biogass og hydrogen sidestilles med elektrisk.»**

NHO Transport støtter en teknologinøytral tilnærming til reduksjon av klimagassutslipp, og ønsker prinsipielt å likestille biogass, hydrogen og avansert biodrivstoff med elektriske løsninger. Ut fra en trafiksikkerhetsmessig betraktning vil vi likevel stille spørsmål om dette er klokt, hvis konsekvensen er å fase flere tunge lastebiler inn i kollektivfeltet.

Begrunnelsen for vårt syn er at biogass brukes på trekkvogner som trekker tunge trailere (traller), der elektriske løsninger ikke gir nok effekt over tid til å kunne oppfylle de operative krav. Hvis man tillater lastebiler som kjører på biogass å bruke kollektivfeltet, må man være klar over hvilke typer tunge kjøretøy som er aktuelle. Det kan være tankbiler på 25 tonn og oppover, pluss 25,25 meter lange vogntog. Disse representerer et enormt skadepotesial i møte med syklist, sparkesykler, mopeder og motorsykler. I denne sammenheng vil vi dermed ikke anbefale å likestille gassmotorer med elektriske drivlinjer.

#### **Punkt 5: «Trafikkreglene deles i fire ledd»**

NHO Transport har ingen kommentar til dette punktet.

Vennlig hilsen  
NHO Transport

  
Jofri Lunde  
næringspolitisk direktør