

## Byrådssak 49/25

### Tilgang til kollektivfelt - Oslo kommunes høringsuttalelse

#### **Sammendrag:**

Statens vegvesen har sendt på høring forslag om endringer i hvilke kjøretøy som bør ha tilgang til kollektivfelt og på hvilke vilkår.

Statens vegvesen foreslår å fjerne elbilenes generelle tilgang til kollektivfeltene. Dersom elbilene ikke lenger kan benytte kollektivfeltene, frigjøres det kapasitet i kollektivfeltene. Statens vegvesen mener det bør vurderes om ev. ledig kapasitet kan benyttes av andre trafikantgrupper. Statens vegvesen foreslår at nullutslipp varetransport gis tilgang til kollektivfeltene for å legge til rette for omstilling til en mer miljøvennlig kjøretøypark.

Statens vegvesen ber om høringsinstansenes synspunkter på hvordan ev. tilgang til kollektivfeltene for nullutslipps vare- og lastebiler skal reguleres. Det skisseres to ulike alternativer, enten ved å gi en generell adgang gjennom å endre trafikkreglene eller ved å skilte inn nullutslipps vare- og lastebiler med underskilt.

Statens vegvesen foreslår at biogass- og hydrogenkjøretøy likestilles med elektriske kjøretøy.

Byrådets overordnede vurdering er at Statens vegvesen sitt forslag om å fjerne den generelle tilgangen til kollektivfelt for elbiler, og å legge til rette for at nullutslipps vare- og lastebiler kan benytte kollektivfeltet, er godt.

Når det gjelder spørsmålet om nullutslipps vare- og lastebiler skal gis tilgang til kollektivfelt ved en generell adgang gjennom endring av trafikkreglene, eller ved å skiltes inn med underskilt, ser byrådet at det er fordeler og ulemper med begge løsninger. Etter en samlet vurdering anbefaler byrådet at nullutslipps vare- og lastebiler gis en generell adgang gjennom endring i trafikkreglene. Byrådet støtter imidlertid ikke forslaget om å likestille biogass med elektrisk drift. Forbrenning av biogass gir lokale utslipp, og behovet for å stimulere til overgang til biogass anses ikke som like stort som til nullutslippskjøretøy.

#### **Saksfremstilling:**

Statens vegvesen har sendt på høring forslag om endringer i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) og forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Forslaget vurderer hvilke kjøretøy som bør ha tilgang til kollektivfelt og på hvilke vilkår.

Elektriske biler fikk i 2005, i første omgang som en prøveordning i Osloregionen, tilgang til å benytte kollektivfeltene. Senere ble elbilene gitt en generell tilgang til kollektivfeltene for å stimulere til overgang fra bensin- og dieseldrevne kjøretøy til elbiler. Antallet elbiler har, i tråd med samferdsels- og klimapolitiske målsettinger, økt kraftig i løpet av disse tjue årene. Over tid har økningen i antall elbiler i kollektivfeltene ført til tidvis overbelastning og redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken. Dette har ført til behov for innskrenkninger i tilgangen til kollektivfeltene, f.eks. med passasjerkrav i rushtiden.

I forslaget som er sendt på høring, foreslår Statens vegvesen å fjerne elbilenes generelle tilgang til kollektivfeltene. Dersom elbilenes tilgang fjernes, frigjøres det kapasitet i kollektivfeltene. Statens vegvesen mener det bør vurderes om ev. ledig kapasitet kan benyttes av andre trafikantgrupper. Statens vegvesen har vurdert ulike trafikantgrupper, og har landet på et forslag om at nullutslippsvaretransport gis tilgang til kollektivfeltene for å legge til rette for omstilling til en mer miljøvennlig kjøretøypark. Statens vegvesen trekker fram at dette bidrar til å nå både nullutslippsmålet og nullvekstmålet for trafikken. I høringsforslaget er det pekt på at det skal være rom for lokale tilpasninger, særlig med tanke på å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken og trygg trafikkavvikling.

I tillegg til de substansielle forslagene knyttet til hvilke trafikantgrupper som skal gis tilgang til kollektivfeltet, omfatter forslaget skilttekniske vurderinger. Statens vegvesen ber høringsinstansene om innspill knyttet til om elektrisk varetransport skal gis tilgang til kollektivfelt ved å gi en generell tilgang i trafikkreglene eller ved bruk av underskilt.

Statens vegvesen foreslår også at trafikkreglene og skiltforskriften endres slik at biogass og hydrogen sidestilles med elektrisk.

Statens vegvesen ønsker å sikre god fremkommelighet for bussen, samtidig som det legges til rette for nullutslippsmålet. Statens vegvesen foreslår følgende:

1. Generell tilgang til kollektivfelt for elbiler opphører.
2. Skilt 508.1 forbeholdes kun buss og utrykningskjøretøy
3. Det legges til rette for tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, enten ved:
  - a. bruk av underskilt
  - b. å gi generell tilgang i trafikkreglene.
 Statens vegvesen anbefaler alternativ b, men ønsker innspill på begge alternativene.
4. Endring av trafikkreglene og skiltforskriften slik at biogass og hydrogen sidestilles med elektrisk.
5. Trafikkreglene deles i fire ledd.

Ved endring i tilgangen til kollektivfelt mener Statens vegvesen det er behov for at skiltmyndigheten gjør en lokal vurdering knyttet til trafiksikkerhet og kapasitet i kollektivfelt før endring iverksettes. Dette inkluderer bruk av hovedskilt og eventuelle underskilt.

### **Nærmere om forslagene**

#### Generell tilgang til kollektivfelt for elbiler opphører

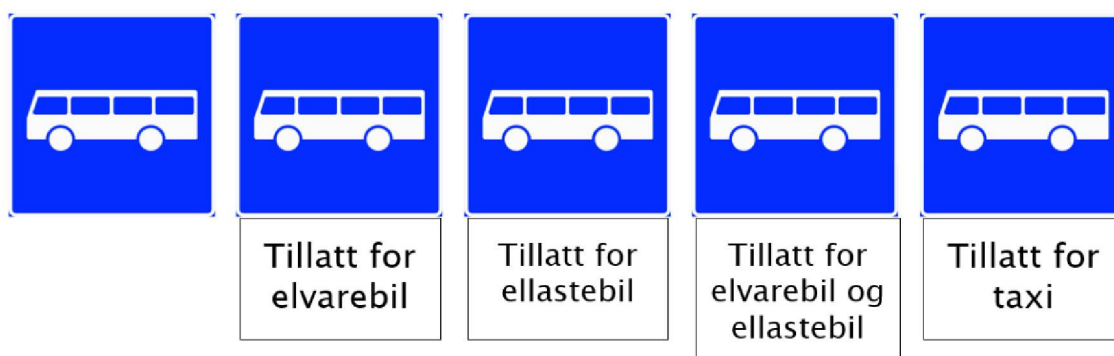
Statens vegvesen legger vekt på at elbiler nå utgjør en stor andel av bilparken i enkelte områder. I rushtid er det tilfeller der andelen elbiler overstiger 50 prosent. For at kollektivfeltet skal fortsette å tjene som et effektivt tiltak for å prioritere busstrafikken, mener Statens vegvesen det er nødvendig å fjerne elbilers generelle tilgang. Statens vegvesen mener videre

at dette er et premiss for å kunne vurdere om andre bør gis tilgang til kollektivfeltet. Så snart endringen er gjennomført i trafikkreglene, vil dette gjelde straks for alle felt som er skiltet som kollektivfelt. Statens vegvesen foreslår også at den generelle tilgangen for elbiler til sambruksfelt opphører.

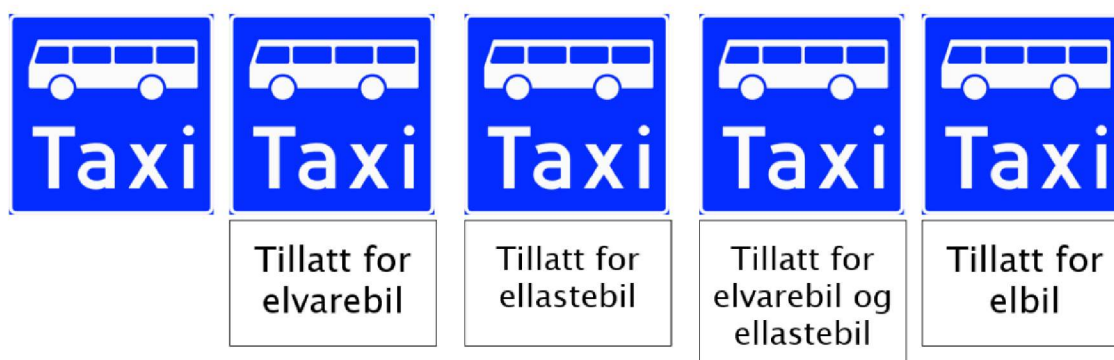
Til kollektivfeltskiltene vil det være mulig å skilte inn andre grupper enn de som tillates etter regelverket ved bruk av underskilt. For eksempel kan nullutslippspersonbiler skiltes inn ved bruk av underskilt med tekst «Tillatt for elbiler». Underskilt kan brukes på tilsvarende måte på sambruksfelt.

#### Skilt 508.1 forbeholdes kun buss og utrykningskjøretøy

I tillegg til elbiler, kan i dag hydrogenbiler, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy bruke kollektivfelt for buss (skilt 508.1, jf. illustrasjon under). Statens vegvesen vil endre dette slik at bare buss og utrykningskjøretøy skal få tilgang til kollektivfelt for buss. I kollektivfelt for buss og drosje (skilt 508.2, jf. illustrasjon under) vil flere kjøretøy, inkludert sykkel og ev. nullutslippsvarebiler og -lastebiler, kunne benytte kollektivfeltet. Figurene under er hentet fra høringsnotatet.



Figur 6: Eksempler på bruk av skilt 508.1 og skilte inn andre kjøretøy med underskilt.



Figur 7: Eksempler på bruk av skilt 508.2 og skilte inn andre kjøretøy med underskilt.

Statens vegvesen skriver at 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. Forskjellen mellom 508.1 og 508.2 i dag, er at taxi med bensin og diesel som drivstoff, kun har tilgang til kollektivfelt skiltet med 508.2. Resultatet er at skilt 508.1 blir svært lite brukt. Statens vegvesen mener det er nødvendig å gi skiltmyndigheten mulighet til å regulere kjørefelt kun for buss, og ser for seg at 508.1 benyttes til dette. Et slikt skilt er det for eksempel behov for ved midstilte kollektivfelt,

ved signalanlegg med kollektivprioritering og på kollektivtunge strekninger. Statens vegvesen mener dette vil bidra til enklere skilting og bedre forståelse av skiltene.

Statens vegvesen skriver videre at et eget felt forbeholdt busstrafikk vil gjøre det enklere å prøve ut automatiserte busser. Ved å ikke måtte forholde seg til andre trafikantgrupper i samme felt, vil en automatisert buss ha færre hindringer den må stoppe for. Dette kan gi bedre trafikkflyt og fremkommelighet for bussen. Statens vegvesen skriver at det kan være krevende for trafikanter å forstå at et allerede gjeldende skilt får nytt innhold. Dette vil særlig gjelde for motorsykler, mopeder, syklistene og førere av liten elektrisk motorvogn som elsparkesykler, som kan bruke dette feltet i dag. Det er derfor behov for god informasjon til publikum om endringen.

Der skiltmyndigheten har gjort en lokal vurdering av eventuell restkapasitet, slik at andre kjøretøy unntaksvis også kan få tilgang på den konkrete strekningen, vil de ha mulighet til å skilte disse kjøretøyene inn ved bruk av underskilt.

Kollektivtrafikkens utfordringer varierer og problemstillingene over vil ikke være aktuelle over alt. Bruk av skilt 508.1 vil dekke et spesielt behov, mens Statens vegvesen antar at skilt 508.2 vil bli mest benyttet for skilting av kollektivfelt. Ved å gi skiltene ulikt innhold utvides den regulatoriske verktøykassen, og gir lokal skiltmyndighet flere verktøy til å tilrettelegge for den konkrete trafikksituasjonen på sine veger. Utrykningskjøretøy vil, på lik linje som i dag, også ha tilgang.

#### Gi tilgang til kollektivfelt for nullutslipps vare- og /eller lastebiler

Statens vegvesen mener det er viktig å legge til rette for en overgang til økt bruk av nullutslippskjøretøy for å bidra til å nå nullutslippsmålet. Dette gjelder både vare- og lastebiler. Statens vegvesen mener derfor det er riktig å gi disse kjøretøyene tilgang til kollektivfeltene der det er tilgjengelig kapasitet og vurdert som trafiksikkert.

Statens vegvesen har vurdert to ulike regulatoriske måter å gi nullutslipps vare- og/eller lastebiler tilgang til kollektivfeltene på. Dette kan enten gjøres ved at

- a) de får tilgang ved å bli skiltet inn med underskilt eller
- b) de får generell tilgang gjennom trafikkreglene § 5 nr. 2.

Den tydeligste forskjellen mellom alternativene er at alternativ a) vil gi skilting som er lettere for trafikantene å forstå. Statens vegvesen mener alternativ b) gir et sterkere insentiv for overgangen til nullutslipps vare- og/eller lastebil. I tillegg vil begge alternativer ha ulike fordeler og ulemper, beskrevet nærmere nedenfor. Statens vegvesen ber særlig om høringsinstansens vurderinger og begrunnelser for begge alternativene, både for varebiler og/eller lastebiler.

#### *Om alternativ a) Bruk av underskilt skriver Statens vegvesen følgende:*

Ved bruk av underskilt vil det være opp til lokal skiltmyndighet å vurdere hvor nullutslippskjøretøy skal tillates, det er flere faktorer enn restkapasitet som spiller en rolle når man vurderer hvem som bør få tilgang. Det er hensiktsmessig at slike vurderinger gjøres lokalt i stedet for sentralt for hele landet. For at trafikantene skal kunne oppfatte og respektere reguleringene, må skiltbudskapet være enkelt og tydelig. Det er enklere å forstå et skilt som skilte en gruppe inn, enn der en gruppe blir skiltet ut. Det er særlig vanskelig å ha et underskilt som skilte en gruppe ut dersom gruppen ikke vises på hovedskiltet. En viktig faktor knyttet til vurderingene er trafiksikkerhet. En lang rekke trafikanter har i dag tilgang til

kollektivfeltene, som for eksempel syklist, moped, motorsyklist og fører av liten elektrisk motorvogn, som elsparkesykler. Statens vegvesen foreslår at disse gruppene 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 strekninger og kryss hvor selv en liten økning av tunge kjøretøy kan være et trafikk-sikkerhetsproblem. Statens vegvesen ser spesielt utfordringer knyttet til tyngre kjøretøy som vil få myke trafikanter i sin blindsoner. På strekninger hvor det mangler sykkelprioritering, blir kollektivfeltet nytt som hovedåre for syklistene. Dersom tyngre kjøretøy skal ha tilgang til kollektivfeltene sammen med myke trafikanter, som syklist og elsparkesykler, mener Statens vegvesen at det i forkant av ikrafttredelse av regelendringen, må gjøres en lokal trafiksikkerhetsvurdering. Denne vurderingen er særlig viktig ettersom antall nullutslipps-varebiler og -lastebiler øker.

Ved bruk av underskilt vil tilgangen til kollektivfeltet bedre kunne tilpasses den enkelte strekningens behov og egnethet. Som nevnt tidligere, vil det være opp til hver enkelt skiltmyndighet å bestemme hvor nullutslippskjøretøy skal skiltes inn. Her vil ulike skiltmyndigheter kunne foreta ulike vurderinger. Løsningen med bruk av underskilt for å tillate nullutslipps-varebil og/eller -lastebiler legger ansvaret for bruken av dette virkemiddelet for omstilling av nullutslippskjøretøy over på lokal skiltmyndighet. Løsningen gir derfor et svakere nasjonalt insentiv til overgangen til nullutslipps vare- og lastebiler.

Bakgrunnen for forslaget 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. Statens vegvesen mener det er sannsynlig at det samme kan skje med alternativene som gir generell tilgang til et kollektivfelt for nullutslipps vare- og lastebiler. For elektriske lastebiler vil antallet kjøretøy trolig være så lavt at dette ikke vil bli en stor utfordring. For varebiler kan dette ta kortere tid. Statens vegvesen ser det som sannsynlig at flere privatpersoner skaffer seg elvarebil for å få tilgang til kollektivfeltet, men det er usikkert om dette vil være et reelt problem. Å endre regler krever både tid og ressurser. Nye regler skal også tilgjengeliggjøres for trafikantene, slik at nye regler læres. Det er derfor ønskelig å lage gode regler som kan vare over tid. Ved å ha et hovedskilt hvor et begrenset antall kjøretøy har tilgang, vil regelen ta høyde for endrede behov, for eksempel for å prioritere nullutslippskjøretøy, uten at hovedregel må endres. En slik regulering vil derfor stå seg bedre over tid. Det er en betydelig jobb å vurdere tilgang til kollektivfelt opp mot trafiksikkerhet, fremkommelighet for kollektivtrafikken mm., og vurderingen vil kunne ta noe tid. Statens vegvesen mener dette kan tale for et regelverk som i utgangspunktet har en begrenset tilgang i «påvente» av lokale vurderinger. Dersom det tar tid før den lokale gjennomgangen blir gjort, vil det også ta tid før utslippsfrie vare- og/eller lastebiler eventuelt får tilgang.

*Om alternativ b) Bruk av trafikkreglene § 5 nr. 2 skriver Statens vegvesen følgende:*

Overgangen til nullutslippskjøretøy er et nasjonalt mål. For å oppnå nasjonale mål raskere, kan det være ønskelig å innføre nasjonale krav. Alternativt vil det være opp til kommunene som skiltmyndighet å sikre at deres skiltvedtak er i tråd med det nasjonale målet. Trafikkreglene gjelder nasjonalt og gjelder alle steder til enhver tid. Ved å beholde nullutslipps vare- og/eller lastebilers tilgang til kollektivfelt gjennom trafikkreglene, vil kjøretøyene kunne kjøre i alle kollektivfelt skiltet med skilt 508.2. Dette kan oppfattes som en mer forutsigbar situasjon for næringen, noe som kan ha innvirkning ved eventuelle kjøretøyanskaffelser. Dette alternativet gir et sterkere insentiv for å nå nasjonale mål om nullutslipps vare- og lastebiler. Dersom det er strekninger hvor det ikke er ønskelig med vare- og/eller lastebiler i kollektivfeltet må disse skiltes ut med underskilt.

Å la nullutslipps vare- og/eller lastebiler ha tilgang til kollektivfeltet vil være en videreføring av regelverket for disse kjøretøyene. For å nå NTP-målene kan tilgang til kollektivfelt være et insentiv som bidrar til raskere overgang fra fossil til nullutslipps kjøretøy. Å ta kjøretøyene ut av trafikkreglene, kan ha motsatt effekt. På kort sikt vil antall elvarebiler og ellastebiler være lavt, og de vil derfor ikke være en utfordring for kollektivtrafikken. Etter hvert som elandelen øker for vare- og lastebiler, kan det være behov for å skilte dem ut på enkelte strekninger. Statens vegvesen mener det er rimelig å anta at dersom elvarebiler får tilgang til kollektivfelt gjennom trafikkreglene, vil dette være et tydeligere insentiv til at flere vil skaffe seg elvarebil til privat bruk. Statens vegvesen antar at dette insentivet er sterkere ved å gi tilgang gjennom trafikkreglene enn gjennom bruk av underskilt.

På strekninger hvor det er ønskelig å gi prioritet til andre grupper i stedet for elvarebiler og ellastebiler, vil dette være vanskelig. Det er fordi kombinasjon av å både skilte ut og inn trafikantgrupper vil være vanskelig å forstå.

Statens vegvesen har vurdert begge alternativene og erkjenner at de har ulike fordeler og ulemper. Etter en grundig vurdering anbefaler Statens vegvesen alternativ b), som innebærer å gi generell tilgang til både nullutslipps varebiler og lastebiler i trafikkreglene. Anbefalingen er basert på at det i dag er et lavt antall elektriske varebiler og lastebiler. Utskifting av kjøretøyparken vil trolig ta mange år. Dette betyr at kapasiteten i kollektivfeltet ikke vil bli utfordret av disse kjøretøyene på en god stund. Dette alternativet støtter målene i Nasjonal transportplan, og er i tråd med Stortingsvedtak 97 Prop. 1 S (2024-2025) og Innst. 2 S (2024-2025), der det bes om å gi elvarebiler generell adgang til kollektivfeltet, med mindre lokale behov tilsier begrensninger. Når målene for overgang til nullutslippskjøretøy nås, vil det være nødvendig å vurdere trafikkreglene på nytt. Det samme gjelder hvis antallet kjøretøy i kollektivfeltet skaper utfordringer for trafikksikkerheten eller kollektivtrafikken. Statens vegvesen understreker viktigheten av å få innspill fra høringsinstansene på begge alternativene for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag.

#### Sidestille biogass og hydrogen med elektrisk fremdrift

I gjeldende regelverk har ikke biogasskjøretøy tilgang til kollektivfeltet. I forslaget har Statens vegvesen foreslått å sidestille nullutslippskjøretøy med biogasskjøretøy. Biogasslastebiler er en del av regjeringens måltall, og Statens vegvesen mener derfor det bør legges til rette for disse på lik linje som for elektriske og hydrogendrevne lastebiler. Statens vegvesen foreslår at denne endringen ikke kun skal gjelde for lastebiler, men for alle motorvogner. Dette foreslår vegvesenet for å sikre et enklere regelverk, og for å bidra til at også andre kjøretøy enn lastebiler benytter slikt drivstoff. Skiltforskriften kapittel 9 § 18 nr. 808 omhandler tekst på underskilt. Statens vegvesen foreslår at der «el» eller «elektrisk» blir brukt på underskilt, omfatter dette også 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. Statens vegvesen legger til grunn at de som kjører hydrogendrevet eller biogassdrevet motorvogn, raskt vil tilegne seg kunnskapen om at de også har tilgang til felt der bokstavene el eller elektrisk er brukt.

#### Trafikkreglene deles i fire ledd

Statens vegvesen foreslår at trafikkreglene § 5 nr. 2 deles opp i fire ledd. Første ledd regulerer kollektivfelt for buss, skilt 508.1. Andre ledd regulerer kollektivfelt for buss og taxi, skilt 508.2. Tredje ledd regulerer sambruksfelt, skilt 509, og fjerde ledd regulerer tungtrafikkfelt, skilt 506. Ved at hvert felt får hvert sitt ledd, åpnes det for å kunne regulere

feltene ulikt. Da får skiltmyndighetene en større verktøykasse og bedre mulighet til å tilpasse reguleringen til de lokale forholdene. Ved å skille ut de ulike feltene i hvert sitt ledd, vil det også være enklere for trafikantene å lese seg frem til hva som er gjeldende regulering.

### **Byrådets vurdering**

Byrådets vurdering er at tiden nå er moden for å fjerne elbilenes generelle tilgang til kollektivfeltene. Utviklingen i bilindustrien er kommet så langt at overgangen til elektriske biler i Norge ikke er avhengig av at elbilene får tilgang til kollektivfelt. Dette forutsetter imidlertid at det fortsatt er andre økonomiske fordeler ved kjøp og bruk av elbil, som f.eks. lavere bomtakster og parkeringsavgifter enn for fossilbiler, delvis momsfritak o.l.

Veitransport er fortsatt den største kilden til klimagassutslipp i Oslo og sto i 2023 for 42 prosent av utslippene. Utslippene har imidlertid blitt betydelig redusert de siste årene, først og fremst som følge av flere elektriske og færre fossile personbiler. For å nå målet om 95 prosent reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 sammenliknet med 2009, må det rettes en særlig innsats mot nyttekjøretøy. Byrådet mener at det største potensialet for å redusere utslipp fra transportsektoren, er å redusere utslippene fra vare- og lastebiler. Å legge til rette for at utslippsfrie vare- og lastebiler kan benytte kollektivfeltet, gitt at det ikke hindrer bussenes fremkommelighet, er et godt virkemiddel. Økte kjøpskostnader har vært en barriere som har hindret større omstilling til elektriske næringskjøretøy. Tilgang til kollektivfelt vil øke lønnsomheten for de som velger å kjøpe slike kjøretøy. Oslo kommune har derfor etterlyst tilgang til kollektivfelt fra staten flere ganger. Virkemiddelet vil både gjøre det mer attraktivt å kjøpe elektriske vare- og lastebiler, og er næringsvennlig med tanke på at transportkostnadene, både til drivstoff og ved tidsbesparelse, reduseres for næringsdrivende som fornyer bilparken.

Høringsforslaget skisserer to ulike skilttekniske måter å legge til rette for elektriske vare- og lastebiler i kollektivfeltet. Enten ved at nullutslipps vare- og/eller lastebiler får tilgang ved å bli skiltet inn med underskilt, eller de får generell tilgang gjennom trafikkreglene § 5 nr. 2. Statens vegvesen har bedt høringsinstansene særskilt om innspill til dette. Byrådet vurderer, i likhet med Statens vegvesen, at det er fordeler og ulemper ved begge disse alternativene. Dette gjenspeiles også i det faglige underlaget fra Bymiljøetaten, Ruter og Klimaetaten.

Klimaetaten anbefaler samme løsning som Statens vegvesen anbefaler, hvor elektriske vare- og lastebiler gis generell tilgang gjennom trafikkreglene, slik elbiler har hatt til nå. Klimaetaten begrunner sitt standpunkt blant annet med at forskriftsfestet tilgang til kollektivfelt for buss og drosje i større grad gir forutsigbar virkemiddelbruk for næringsdrivende som skal investere i nye elektriske kjøretøy. Siden mange vare- og lastebilsjåfører ikke bare kjører lokalt, mener Klimaetaten at det er nødvendig at tilgangen gis via forskrift for å sikre forutsigbarhet for aktørene og like vilkår nasjonalt. Klimaetaten mener denne løsningen vil gi raskest omstilling av vare- og lastebilparken. Klimaetaten mener videre at det vil ta tid før antallet elektriske vare- og lastebiler blir så høyt at de er til hinder for framkommelighet for kollektivtransport. Videre peker etaten på at de lokale skiltmyndighetene har verktøy for å ekskludere disse kjøretøyene fra kollektivfeltene dersom de er til hinder for kollektivtransporten. Klimaetaten viser her kun til elektriske kjøretøy, ikke inkludert biogass og hydrogen.

Ruter og Bymiljøetaten anbefaler løsningen med at elektriske vare- og lastebiler ikke gis en forskriftsfestet generell tilgang, men at disse kan skiltes inn på strekninger hvor det er restkapasitet i kollektivfeltet. Bymiljøetaten trekker frem at skilt bør være enkle å lese og forstå og lovverket bør være intuitivt og kunne stå seg over tid. Bymiljøetaten viser til s. 33 i hørings-

notatet, hvor Statens vegvesen skriver at de anser at forslaget om å skilte elektriske vare- og lastebiler inn, vil gi skilting som er enklere for trafikantene å forstå: «Det er enklere å forstå et skilt som skilte en gruppe inn, enn der en gruppe blir skiltet ut. Det er særlig vanskelig å ha et underskilt som skilte en gruppe ut dersom gruppen ikke vises på hovedskiltet». Bymiljøetaten trekker også frem at denne løsningen gir et mer fleksibelt lovverk der de lokale skiltmyndighetene kan ta hensyn til lokale behov uten å måtte benytte kompliserende underskilt eller bruke tid på byråkratiske prosesser for å endre lovverk. Bymiljøetaten viser videre til at det skjer raske teknologiske endringer i transportsektoren, og at en løsning med å skilte inn er mer fleksibel og kan gi mulighet for at kommunen kan prioritere nye grønne mobilitetsløsninger.

Ruter og Bymiljøetaten antar at overgangen til el, biogass og hydrogen vil gå raskere i Oslo enn i resten av landet. Dette gjør at Oslo tidligere må vurdere tilgangen til kollektivfelt for utslippsfrie varebiler og/eller lastebil. Det kan også oppstå en situasjon der antallet nullutslipps varebiler øker så raskt at de om kort tid er til hinder for kollektivtrafikken, mens nullutslipps lastebiler ikke har nådd same nivå. Det vil da være ønskelig å enkelt kunne fjerne tilgangen til kollektivfelt for bare nullutslippsvarebiler. Alternativet med bruk av underskilt gir den fleksibiliteten kommunen trenger for å håndtere framtidig utvikling på en effektiv måte, heller enn å vente på endringer i lovverk som kan ta lang tid.

Byrådets vurdering er at man i praksis kan oppnå omtrent det samme med begge løsningene som er på høring. Byrådet mener at trafikksikkerheten kan ivaretas like godt med begge løsninger. Konflikter mellom buss og lastebil kan for eksempel håndteres enten ved å skilte lastebiler inn (alternativ a) eller ut (alternativ b) på en strekning. Alternativ a gir en tydeligere og mer intuitiv skilting, enn å gi generell tilgang gjennom trafikkreglene og deretter bruke underskilt til å skilte ut (alternativ b). Byrådet anser alternativ a som mer fleksibel for lokal skiltmyndighet. Generell tilgang gjennom trafikkreglene (alternativ b) gir mer forutsigbarhet for næringslivet og vil gi en raskere omstilling av kjøretøyparken. Alternativet vil derfor ha størst klimaeffekt. Mens det med alternativ a må gjøres en særskilt vurdering av om nullutslipps vare- og lastebiler skal tillates på hver enkel strekning, kan endringen skje umiddelbart etter ikrafttredelse med alternativ b.

Etter en helhetlig vurdering støtter byrådet Statens vegvesen sin anbefalte løsning, hvor nullutslipps vare- og lastebiler gis en generell adgang gjennom endringer i trafikkreglene (alternativ b). Dette gir både forutsigbarhet for å stimulere næringsdrivende til å investere i elektriske kjøretøy, samtidig som lokale skiltmyndighet kan ivareta behovene for trafikksikre løsninger og kollektivtrafikkens fremkommelighet ved å skilte elektriske varebiler og lastebiler ut der det er behov. Byrådet vil samtidig bemerke at det må komme klart frem at det vil være aktuelt å fjerne nullutslipps vare- og lastebiler sin adgang til kollektivfeltet når antallet biler går på bekostning av fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Statens vegvesen foreslår å sidestille biogass og hydrogen med elektrisk drift. I gjeldende regelverk og i norsk klimapolitikk de siste 20 årene er nullutslippskjøretøy definert som kjøretøy på elektrisitet eller hydrogen, siden disse ikke har direkte utslipp fra kjøretøyetets motor. Biogasskjøretøy er en viktig del av Norges klimapolitikk siden de bidrar til å redusere klimagassutslipp, men de har noen lokale utslipp fra forbrenningsmotoren. Biogasskjøretøy har derfor ikke hatt tilgang til kollektivfeltet sammen med elektriske personbiler.

Klimaetaten mener at biogass heller ikke i nytt regelverk bør sidestilles med elektrisk drift. Innspill fra transportbransjen tilsier at elektriske lastebiler har behov for flere virkemiddel enn biogasslastebiler, siden kostnadene er høyere og ulempene med rekkevidde og lading foreløpig

er større for elektriske lastebiler. Til sammenlikning har biogasslastebiler rekkevidde og fylletid som i større grad likner diesellastebiler.

Byrådet mener at det i utgangspunktet ikke er det samme behovet for å stimulere næringsdrivende til å gå over på biogass som til elektrisk drift. Byrådet støtter derfor ikke dette forslaget. Hydrogenlastebiler bør imidlertid fortsatt være omfattet av begrepet nullutslippskjøretøy og bør ha tilgang til kollektivfeltet. Hydrogenlastebiler er p.t. omtrent ikke-eksisterende i Norge.

Kollektivfelt er i dag enten skiltet som kollektivfelt for buss (kun illustrert med en buss, skilt 508.1) eller kollektivfelt for buss og drosje (illustrert med en buss og påskrift TAXI, skilt 508.2). I tillegg til elbiler, kan i dag hydrogenbiler, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy bruke kollektivfelt for buss (§ 5 nr. 2). Statens vegvesen vil endre dette slik at bare buss og utrykningskjøretøy skal få tilgang til kollektivfelt for buss. I kollektivfelt for buss og drosje vil flere kjøretøy, inkludert sykkel og ev. nullutslippsvarebiler og -lastebiler, kunne benytte kollektivfeltet. Byrådet stiller spørsmål ved om det er nødvendig å også ekskludere sykkel fra kollektivfelt for buss (skilt 508.1). Kollektivfeltet er ofte et naturlig valg for syklister på strekninger uten sykkelinfrastruktur, siden dette feltet ofte er plassert til høyre i veibanen og ofte har mindre trafikk. Av hensyn til både trafikk-sikkerhet og framkommelighet mener byrådet syklister fortsatt bør ha tilgang til kollektivfelt for buss for å unngå at syklister må bruke fortau, gangvei eller midtfeltet i vegbanen. Dersom dette ikke er mulig, bør det i det minste være mulig å skilte inn syklister ved hjelp av underskilt. Det bør også, som i dag, være mulig å skilte inn andre kjøretøy ved bruk av underskilt, som for eksempel elbiler i helgene.

Byrådet har ingen merknader til forslaget om å dele trafikkreglene i fire ledd.

#### *Vurdering av sakens klimakonsekvenser*

Forslaget bidrar til raskere utskifting av fossile vare- og lastebiler til biler med elektrisk drift. Dette gir reduserte klimagassutslipp. Forslaget gir bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, noe som gir relative konkurransefortrinn for kollektivtrafikken sammenliknet med personbil. Om flere velger kollektivtrafikk fremfor å kjøre egen fossilbil, reduseres klimagassutslippene fra biltrafikken. Forslaget kan innebære at overgangen fra fossil personbil til elektrisk personbil går noe saktere enn om dagens ordning videreføres i landet som helhet, mens for Oslo vil dette i liten grad være reelt, i og med at elbiler allerede er skiltet ut av kollektivfelt.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Forslaget innebærer at et stort antall skilt langs kommunale veier med kollektivfelt må skiftes ut. Dette håndteres innenfor Bymiljøetatens ordinære rammer.

#### **Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

*Oslo kommune avgir følgende høringsuttalelse til Statens vegvesen sin høring av forslaget om tilgangen til kollektivfelt:*

Oslo kommune støtter forslaget om å fjerne den generelle tilgangen til kollektivfelt for elbiler og å legge til rette for at elektriske vare- og lastebiler kan benytte kollektivfeltet.

### Generell tilgang til kollektivfelt for elbiler opphører

Elbilene har hatt tilgang til kollektivfeltet i om lag 20 år. Sammen med en rekke andre fordeler, har dette gjort Norge til et foregangsland når det gjelder overgangen fra fossilbiler til nullutslippskjøretøy. Ni av ti nye personbiler som selges i Norge er nå elektriske. Det har vært bred politisk enighet om mål og tiltak, og måloppnåelsen viser at politikken virker.

Selv om så å si alle nye biler som selges nå er elektriske, er fortsatt under halvparten av den samlede personbilparken elektrisk. Det er derfor viktig å fortsatt stimulere til overgang fra fossile til utslippsfrie personbiler, det må fortsatt lønne seg å kjøre utslippsfritt. Det må derfor fortsatt beholdes virkemidler for overgang til elbil, bl.a. gjennom lavere bomtakster, lavere parkeringsavgifter og redusert mva. Lokale og nasjonale mål, og internasjonale forpliktelser, innebærer at klimagassutslippene må ned.

Oslo har de siste 15-20 årene hatt en kraftig befolkningsvekst, samtidig som nullvekstmålet for trafikken er nådd. Veksten i persontrafikken er tatt med gange, sykkel og kollektivtransport. Kommunen har imidlertid et mer ambisiøst mål om trafikkutvikling enn det nasjonale nullvekstmålet; Oslo har som mål at trafikken skal reduseres med 1/3 innen 2030, sammenliknet med 2015. Ved å fjerne den generelle tilgangen til kollektivfeltet for personbiler blir kollektivtrafikken både mer forutsigbar og mer effektiv.

### Skilt 508.1 forbeholdes kun buss og utrykningskjøretøy

Kollektivfelt er i dag enten skiltet som kollektivfelt for buss (kun illustrert med en buss, skilt 508.1) eller kollektivfelt for buss og drosje (illustrert med en buss og påskrift TAXI, skilt 508.2). I tillegg til elbiler, kan i dag hydrogenbiler, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy bruke kollektivfelt for buss (skilt 508.1). Statens vegvesen vil endre dette slik at bare buss og utrykningskjøretøy skal få tilgang til kollektivfelt for buss. I kollektivfelt for buss og drosje (skilt 508.2) vil flere kjøretøy, inkludert sykkel og ev. nullutslippsvarebiler og -lastebiler, kunne benytte kollektivfeltet.

Oslo kommune støtter i all hovedsak endringsforslaget, men mener det er uhensiktsmessig å også ekskludere sykkel fra kollektivfelt for buss (skilt 508.1). Syklister vil med stor sannsynlighet ikke foretrekke å bruke kollektivfeltet dersom de har en annen og bedre mulighet, og hovedregelen er at syklister bør ha andre muligheter. Det er imidlertid viktig at syklistene har lov til å bruke kollektivfeltet når det er nødvendig/ikke finnes andre gode og naturlige veivalg i indre by. Kollektivfeltet er ofte et naturlig valg for syklister på strekninger uten sykkelinfrastruktur, siden dette feltet ofte er plassert til høyre i veibanen og ofte har mindre trafikk. Av hensyn til både trafiksikkerhet og framkommelighet mener Oslo kommune syklister fortsatt bør ha tilgang til kollektivfelt for buss for å unngå at syklister må bruke fortau, gangvei eller midtfeltet i veibanen. Dersom dette ikke er mulig, bør det i det minste være mulig å skilte inn syklister ved hjelp av underskilt.

Oslo kommune mener videre at det, som i dag, også må være mulig å skilte andre kjøretøy, som for eksempel elbiler i helgene, inn ved bruk av underskilt, dersom dette er ønskelig etter at det er gjort en lokal vurdering av eventuell restkapasitet.

### Tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler

Veitransporten er fortsatt den største kilden til klimagassutslipp i Oslo og sto i 2023 for 42 prosent av utslippene. Utslippene har imidlertid blitt betydelig redusert de siste årene, først og fremst som følge av flere elektriske og færre fossile personbiler. For å nå målet 95 prosent

reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 sammenliknet med 2009, må det rettes en særlig innsats mot nyttekjøretøy. I rapporten «Klimatiltak i Norge. Kunnskapsgrunnlag 2025» pekte Miljødirektoratet på at elektrifisering av vare- og lastebiler er det tiltaket innenfor transportsektoren med aller størst potensial de neste årene. Samtidig går omstillingen for sakte. Andel elvarebiler av samlet salg av varebiler gikk tilbake i 2024 sammenlignet med året før. Det er behov for nye nasjonale virkemidler. Oslo kommune er enig i Miljødirektoratets vurdering om at det største potensialet for å redusere utslipp fra transportsektoren, er å redusere utslippene fra vare- og lastebiler og å legge til rette for at utslippsfrie vare- og lastebiler kan benytte kollektivfeltet, gitt at det ikke hindrer bussenes og nødetatenes fremkommelighet. Dette er et virkemiddel Oslo kommune har etterlyst fra staten flere ganger. Det vil både gjøre det mer attraktivt å kjøpe elektriske vare- og lastebiler, og er næringsvennlig med tanke på at transportkostnadene, både til drivstoff og ved tidsbesparelse, reduseres for næringsdrivende som fornyer bilparken. Det er samtidig viktig at tilgang til kollektivfelt for nullutslipps vare- og lastebiler ikke bidrar til ineffektiv kjøring og økt trafikk. Formålet med kollektivfeltet er primært å sikre god fremkommelighet for busstrafikken. Å ta personbiler ut og varebiler inn i kollektivfeltet kan påvirke bussenes fremkommelighet. Det bør derfor gjøres før- og ettervurderinger av endringen.

#### To ulike måter å håndtere elvarebiler og ellastebiler på

Høringsforslaget skisserer to ulike skilttekniske måter å legge til rette for elektriske vare- og lastebiler i kollektivfeltet. Enten ved at nullutslipps vare- og/eller lastebiler får tilgang ved å skiltes inn med underskilt, eller generell tilgang gjennom trafikkreglene § 5 nr. 2. Statens vegvesen har bedt høringsinstansene særskilt om innspill.

Oslo kommune mener, i likhet med Statens vegvesen, at det er fordeler og ulemper ved begge disse alternativene. Oslo kommunes vurdering er at man i praksis kan oppnå omtrent det samme med begge løsningene og mange av de samme hensynene gjelder begge. Konflikter mellom buss og lastebil må for eksempel løses lokalt med begge løsningene, enten ved å skille lastebiler inn (alternativ a) eller ut (alternativ b) på en strekning.

Når Statens vegvesen skal konkludere er det særlig følgende momenter som bør vurderes:

- Trafikksikkerhet: Oslo kommunes mener det kan ivaretas like godt med begge forslagene.
- Tydelig og forståelig skilting: Oslo kommune vurderer alternativ a, med å skille nullutslipps vare og -lastebiler inn, er tydeligere og enklere enn alternativ b
- Fleksibilitet: Oslo kommune vurderer at å skille nullutslipps vare- og lastebiler inn (alternativ a) gir økt fleksibilitet for den lokale skiltmyndigheten. Endrede prioriteringer av kjøretøygrupper, f.eks. som følge av ny teknologi, kan håndteres enklere og tilpasses lokale behov og ønsker.
- Forutsigbarhet/klimaeffekt: Oslo kommune vurderer at generell tilgang gjennom trafikkreglene (alternativ b) gir mer forutsigbarhet for næringslivet og vil gi en raskere omstilling av kjøretøyparken. Alternativet vil derfor ha størst klimaeffekt.
- Tidsbruk til gjennomføringen: Oslo kommune vurderer at med alternativ a må det gjøres en særskilt vurdering av om nullutslipps vare- og lastebiler skal tillates på hver enkel strekning, mens for alternativ b skjer endringen umiddelbart etter ikrafttredelse.

Oslo kommune ser at det er en fordel for Oslo med en mest mulig fleksibel løsning, både fordi overgangen til nullutslippskjøretøy trolig går raskere i Oslo-området enn nasjonalt, og fordi det er viktig å kunne legge til rette for nye grønne mobilitetsløsninger. Bruk av underskilt for å

skilte nullutslipps vare- og lastebiler inn, gir en fleksibilitet til å f.eks. kunne åpne opp for å prioritere andre grupper i kollektivfeltet. Signaleffekten til næringsdrivende om at ordningen har en viss varighet og at regelverket er likt over hele landet, kan ha stor betydning når næringsdrivende skal investere i nye kjøretøy. Dette taler for alternativet med generell tilgang (alternativ b). Samtidig må det kommuniseres tydelig at tilgangen til elektriske næringskjøretøy i kollektivfeltet er en midlertidig ordning som, i likhet med ordningen vi har hatt for elektriske personbiler, må revurderes etter noen år.

Etter en helhetlig vurdering støtter Oslo kommune derfor Statens vegvesen sin anbefalte løsning, hvor nullutslipps vare- og lastebiler gis en generell adgang gjennom endringer i trafikkreglene (alternativ b). Dette gir både forutsigbarhet som kan stimulere næringsdrivende til å investere i elektriske kjøretøy, samtidig som lokale skiltmyndighet kan ivareta behovene for trafikksikre løsninger og kollektivtrafikkens fremkommelighet ved å skilte elektriske varebiler og lastebiler ut der det er behov.

#### Sidestille biogass og hydrogen med elektrisk fremdrift

Statens vegvesen foreslår å sidestille biogass og hydrogen med elektrisk drift. I gjeldende regelverk og i norsk klimapolitikk de siste 20 årene er nullutslippskjøretøy definert som kjøretøy på elektrisitet eller hydrogen, siden disse ikke har direkte utslipp fra kjøretøyets motor. Biogasskjøretøy er en viktig del av Norges klimapolitikk siden de bidrar til å redusere klimagassutslipp, men de har noen lokale utslipp fra forbrenningsmotoren. Biogasskjøretøy har derfor ikke hatt tilgang til kollektivfeltet sammen med elektriske personbiler.

Oslo kommune mener at biogass heller ikke i nytt regelverk bør sidestilles med elektrisk drift. Innspill fra transportbransjen tilsier at elektriske lastebiler har behov for flere virkemidler enn biogasslastebiler, siden kostnadene er høyere og ulempene med rekkevidde og lading foreløpig er større for elektriske lastebiler. Til sammenlikning har biogass- og hydrogenlastebiler rekkevidde og fylletid som i større grad likner diesellastebiler. Oslo kommune vil også trekke frem at det allerede er mange biogasslastebiler, og at en generell tilgang til kollektivfelt for disse vil kunne gi redusert framkommelighet for kollektivtrafikken etter få år. Oslo kommune mener at det i utgangspunktet ikke er det samme behovet for å stimulere næringsdrivende til å gå over på biogass som til elektrisk drift. Oslo kommune støtter derfor ikke dette forslaget. Oslo kommune mener imidlertid at hydrogenlastebiler fortsatt skal være en del av begrepet nullutslippskjøretøy og bør ha tilgang til kollektivfeltet. Hydrogenlastebiler er p.t. omtrent ikke-eksisterende i Norge.

#### Forslag om å dele trafikkreglene § 5 2. ledd i fire ledd

Oslo kommune har ingen merknader til forslaget.

Byrådet, den 25. mars 2025

Eirik Lae Solberg

Marit Kristine Veia