

Statens vegvesen  
firmapost@vegvesen.no

Vår dato: 11.11.2024  
Deres dato: 16.10.2024

Deres referanse: 24/277639-1

## **Hørings svar: Adgang for elbil i kollektivfeltene i helgene i Oslo og Akershus**

NHO Transport representerer profesjonelle leverandører av persontransporttjenester med buss, minibuss og drosjer i hele Oslo-området. Fremkommeligheten og kapasiteten til busser og andre kollektivmidler har stor betydning for hvor effektiv og attraktiv denne samfunnskritiske tjenesten er. NHO Transports medlemsbedrifter utfører transport på offentlige kontrakter og som billettfinansierte reiser.

Foreningen takker for Statens vegvesens henvendelse til interesserorganisasjoner om elbilisters adgang til kollektivfeltene på riks- og europaveier i helgene, deres brev med referanse 24/277639-1.

### **NHO Transports mening**

Kollektivfeltene er etablert for å sikre fremkommelighet for busser, drosjer og utrykningskjøretøy i byområder. NHO Transports prinsipielle syn er at kollektivfeltene utelukkende skal brukes til dette formålet. Så vidt vi forstår, benyttes kollektivfeltene i andre land *ikke* til privatbilisme eller til å stimulere til overgang til utslippsfri transport.

Kollektivfeltene skal sikre effektiv fremkommelighet og god punktlighet for løyvepliktig persontransport. Det øker kollektivtrafikkens attraktivitet og produktivitet. Høye kollektivandeler bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, nullvekstmålet, nullvisjonen og frigjør plass til annen nyttetransport. Økte køkostnader for bilister er en uheldig konsekvens av at veiarealet i Oslo er begrenset med stengingen av Ring 1.

Brannen ved Nasjonalteatret stasjon 10.11.24 illustrerer hvor sårbart transportsystemet i Oslo-området er. God fremkommelighet for avvikstransporten - i dedikerte kollektivfelt - er avgjørende for at konsekvensene av slike stopp i togtrafikken skal bli minst mulig.

### **Kollektivtrafikk er det mest effektive virkemiddelet for trafikkflyt**

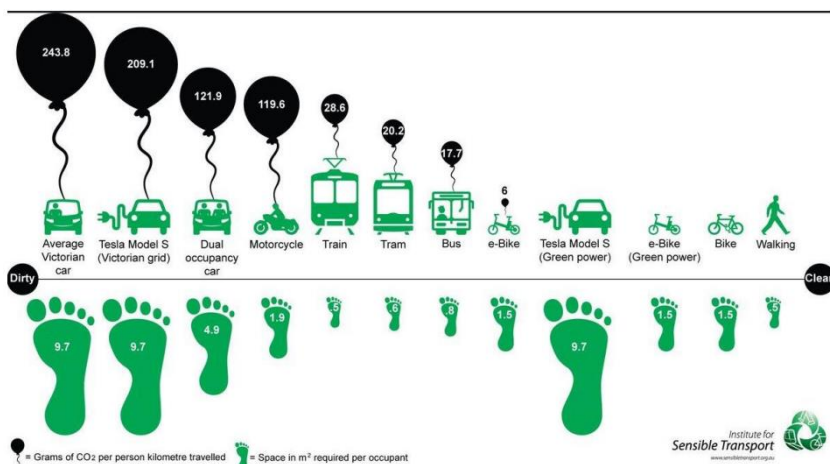
En elbil krever 12 ganger så mye plass som en buss per reisende, som figur 1<sup>1</sup> i Statens vegvesens Nasjonale regnskap for bærekraftig mobilitet viser. Konkurransedyktig kollektivtransport er altså det mest effektive virkemiddelet for å ivareta

---

<sup>1</sup> [Nasjonalt regnskap for bærekraftig transport 2023 – Statens vegvesen](#)

fremkommeligheten på veiene, slik tidligere samferdselssjef i Oslo Thor K. Haatveit argumenterer faglig godt for i et debattinnlegg i Aftenposten<sup>2</sup>.

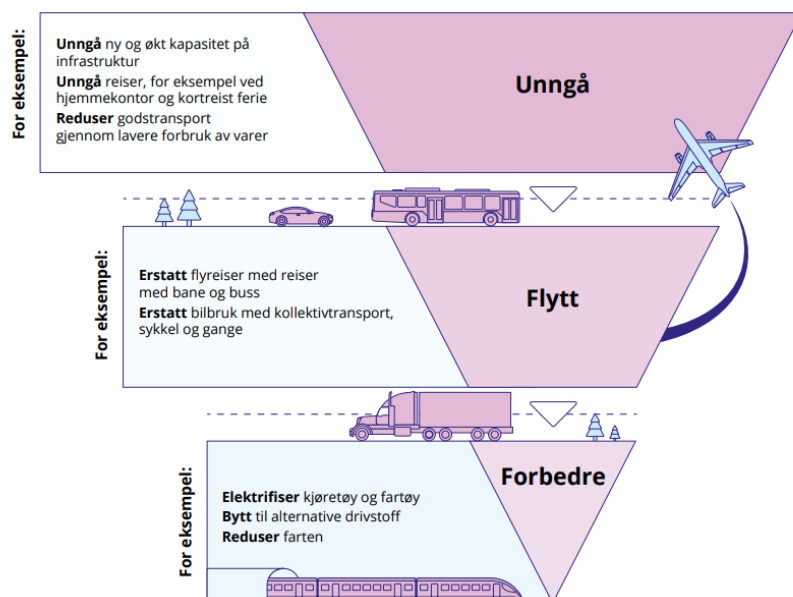
Figur 1 viser klimagassutslipp og arealbruk for ulike transportformer. Gåing, sykling og kollektivtrafikk har vesentlig lavere klimagassutslipp og arealbeslag sammenlignet med reiser med personbil.



Figur 1: Klimagassutslipp og arealbruk for ulike transportformer (Fan et al, 2021)

## Kollektivtrafikken bør spille en større rolle i klimapolitikken

Et godt og anerkjent prinsipp for å løse klimagassutslipp er UFF<sup>3</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.



<sup>2</sup> Trafikkflyt på E18 – er det mulig? debattinnlegg i Aftenposten 28.08.24

<sup>3</sup> Klimautvalget

Basert på UFF har Miljødirektoratet<sup>4</sup> i 2024 etterlyst en mer helhetlig virkemiddelbruk for å redusere bilbruken og -holdet. Ett av forslagene er å «Innføre en virkemiddelpakke som gjør det relativt sett bedre og rimeligere med kollektiv, sykkel og gange sammenliknet med bilbruk; det vil si innføre bilrestriktive virkemidler (omfordelte veiareal, redusere fartsgrenser, øke parkeringsrestriksjoner) i kombinasjon med virkemidler som gjør sykkel, gange og kollektivt mer attraktivt.» Miljødirektoratet forutsetter at kollektivtrafikken raskt kan utvide kapasiteten til å betjene flere reisende.

Elbilistene har i mange år hatt betydelige praktiske fordeler i trafikken, som fri tilgang til kollektivfeltene. Elbilpolitikken utgjorde 43 milliarder kroner i skatte- og avgiftsfordeler i 2023<sup>5</sup>. Det er stor grunn til å stille spørsmål ved om dette er fornuftig bruk av samfunnets ressurser. Nullvekstmålets begrunnelse er krystallklar: "Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange".

NHO Transport har ikke bemerkninger til forslaget om ny skiltregulering, som presentert i høringsgrunnlaget. En generell bekymring er likevel at ulike skilttyper og -regler for kollektivfeltene kan skape en forvirring for trafikantene.

Det er stort press på at flere kjøretøy skal få benytte kollektivfeltene. Her er det vesentlig med en grundig analyse og offentlig høring før beslutninger fattes. Omgjøringen av kollektivfelt til tungtrafikkfelt har eksempelvis medført at minibusser i løyvepliktig transport har mistet tilgangen til feltene. Hvordan potensiell samkjøring i privatbiler i kollektivfeltene skal kunne kontrolleres er også høyst uklart. Trafikale konsekvenser av at nullutslippskjøretøy generelt eventuelt skal få tilgang til kollektivfeltene krever også konsekvensanalyser.

Vennlig hilsen  
NHO Transport

  
Torri Lunde  
næringspolitisk sjef

---

<sup>4</sup> Klimatiltak i Norge - kunnskapsgrunnlag 2024 - Miljødirektoratet

<sup>5</sup> Skatte- og avgiftspolitik regjeringen.no