

Bymiljøetaten
Postboks 636 Løren
0507 OSLO

Saksbehandler:
Almudena Díaz Camacho
Deres ref.: 24/93640 - 5
Vår ref.: 26/00452-6
Dato: 10.04.2026

Ruters innspill til Veglovutvalget

Overordnede utfordringer med dagens regelverk

Dagens veglov og vegtrafikklov er i hovedsak utformet for biltrafikk i etterkrigstidens bystruktur. Dette regelverket gir ikke et tilstrekkelig rettslig grunnlag for å møte dagens og framtidens transportbehov i byområder. Særlig er det mangelfull forankring for prioritering av kollektivtransport i tråd med nasjonale og lokale mål for klima, arealutvikling og nullvekst i personbiltrafikken. Videre er regelverket i begrenset grad tilpasset nye teknologier og mobilitetsformer, og samordningen med annet sentralt lovverk, som plan- og bygningsloven, likestillings- og diskrimineringsloven, personvernlovgivningen og bestemmelser om lovpålagt skoleskyss, er svak. Dette skaper både tolkningsutfordringer og begrenser handlingsrommet for effektive og målrettede tiltak.

1. Vekt og dimensjonering av busser

Utviklingen innen kollektivtransport har over tid medført en betydelig økning i bussers egenvekt. Strengere krav til sikkerhet, miljø og komfort, samt overgangen til nullutslippsbusser med batteripakker, har ført til at moderne busser i praksis utfordrer regelverket knyttet til veiers bruksklasse og bæreevne, særlig på veier med nedsatt standard. Samtidig er ansvarsforholdet mellom kjøretøyregelverket og veimyndighetene uklart når det gjelder vurdering av tillatt bruk av veier og bruer, og det er behov for bedre samordning mellom veglovgivningen, kjøretøyforskrifter og regelverk for anskaffelse av kollektivtransport.

Opplæringsloven gir skoleelever en lovfestet rett til skoleskyss, men i praksis kan det være vanskelig å gjennomføre dette tilbudet med dagens busser på en rekke veistrekninger. En veieier kan vurdere det som hensiktsmessig å opprettholde en lav vektklasse for å redusere vedlikeholdskostnader, samtidig som en annen offentlig myndighet påføres betydelige merkostnader ved å måtte tilby drosjeskyss der busstransport ville vært både mer kostnadseffektiv og til nytte for flere enn bare skoleelever. Tilsvarende problemstillinger kan også oppstå for annen samfunnskritisk transport, som for eksempel renovasjonstjenester regulert etter forurensningsloven.

Videre viser erfaring at det er vanskelig å gi dispensasjon fra gjeldende regelverk selv i tilfeller der veieier ønsker dette. Dette skyldes dels at dispensasjonsmyndigheten er lagt til Statens vegvesen, og dels at det legges til grunn at det ikke er adgang til å gi varige dispensasjoner for buss på bestemte strekninger, selv om veieier ønsker å tillate slik bruk. Det har også blitt anført at det kan være diskriminerende å tillate buss, men ikke annen trafikk med tilsvarende vekt. Ruter stiller seg kritisk til dette argumentet, ettersom veisystemet allerede åpner for funksjonell prioritering av bestemte trafikantgrupper, blant annet gjennom etablering av kollektivfelt. Det kan derfor være behov for en nærmere rettslig klargjøring på dette punktet.

Ruter vil samtidig peke på at ny teknologi gir helt andre muligheter for oppfølging og kontroll av regelverket enn tidligere. Allerede i dag finnes busser i ordinær drift som kontinuerlig viser aksellast til fører, noe som kan bidra til mer presis etterlevelse av krav og redusert slitasje på veiene.



Problemstilling: Gir vegloven tilstrekkelig fleksibilitet til å støtte overgangen til nullutslipps kollektivtransport uten å skape uforholdsmessige begrensninger?

2. Universell utforming i veisystemet

Universell utforming er lovfestet i annet regelverk, men er i begrenset grad integrert i veglovens formål, prinsipper og virkemidler. Dette bidrar til at hensynet til tilgjengelighet ofte blir underordnet andre hensyn i planlegging, drift og ombygging av veier og gater. Det er behov for en tydeligere forankring av krav til universell utforming gjennom hele reisekjeden, inkludert holdeplasser, byttepunkter, kollektivknutepunkt, gangarealer, krysningspunkter og informasjonsløsninger. Videre er det i dag uklart hvordan konflikter mellom framkommelighet for biltrafikk, sykkeltrafikk og mikromobilitet og tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne skal avveies, noe som kan føre til løsninger som ikke ivaretar likestillings- og diskrimineringslovens intensjoner.

Problemstilling: Hvordan kan vegloven i større grad sikre universell utforming som et grunnleggende premiss for planlegging, drift og ombygging av veier og gater?

3. Geofencing og digitale trafikkreguleringer

Gjeldende vei- og trafikkregelverk er i hovedsak basert på fysiske skilt og statiske reguleringer, noe som begrenser muligheten for dynamisk og situasjonstilpasset trafikkstyring. Geofencing benyttes allerede for elsparkesykler, blant annet for å regulere fart, tilgang og kjøremønster, men mangler et tydelig rettslig grunnlag for anvendelse på andre kjøretøy. Internasjonale erfaringer, blant annet fra London, viser at geofencing kan brukes som et effektivt fartsreducerende tiltak og et alternativ til fysiske tiltak som fartshumper, som kan skape utfordringer for bussdrift, gi helsebelastning for sjåfører, medføre konflikter med overvannshåndtering og føre til økte vibrasjoner. Samtidig reiser bruk av slike digitale løsninger spørsmål knyttet til personvern og behandling av data, som ikke er tydelig avklart i dagens regelverk.

Problemstilling: I hvilken grad gir veglovgivningen hjemmel for dynamiske, digitale trafikkreguleringer, og hvordan kan dette utvikles på en rettssikker måte?

4. Automatisk håndheving

Manglende etterlevelse av regler for kollektivfelt og gjennomkjøringsforbud er et betydelig problem som direkte påvirker kollektivtrafikkens punktlighet, attraktivitet, kostnadsnivå og pålitelighet. I mange europeiske byer benyttes automatisk håndheving aktivt for å begrense biltrafikk i sentrumsområder og sikre prioritering av kollektivtransport, gange og byliv. I Norge er det imidlertid et manglende samsvar mellom behovet for effektiv, målrettet håndheving og de juridiske rammene som i dag regulerer bruk av automatiserte løsninger. Dette begrenser mulighetene for å støtte opp under bilfrie områder og effektiv kollektivtrafikk.

Problemstilling: Er dagens veg- og trafikkregelverk tilstrekkelig tilpasset behovet for automatisk og målrettet håndheving til støtte for kollektivtrafikk og bilfrie områder?

5. Selvkjørende kjøretøy

Eksisterende regelverk behandler i stor grad autonomi og selvkjøring som unntak eller forsøksordninger, snarere enn som en framtidig integrert del av transportsystemet. Det er fortsatt uavklarte roller og ansvarsforhold mellom veimyndighet, operatør og kjøretøyeier, samtidig som teknologien har potensial både for økt effektivitet og for økt samlet trafikkmengde dersom den ikke



reguleres. Ved innføring av selvkjørende kjøretøy er det avgjørende å sikre at disse bidrar til samfunnsmålene, og ikke fører til flere kjørte kilometer.

Det er videre viktig å ivareta internasjonale standarder og harmonisering av regelverk. Ruter ser spesielt en utfordring knyttet til vikepliktsregler, der Norge har et annet system enn mange andre europeiske land, blant annet når det gjelder vikeplikt fra høyre. For selvkjørende kjøretøy er behovet for standardisering i Europa særlig viktig. Det bør tas læring fra arbeidet som pågår i Europa med testbed-ordninger, samt fra erfaringer gjennom piloter i Norge og øvrige europeiske land.

Problemstilling: Hvordan bør vegloven legge til rette for at selvkjørende kjøretøy bidrar til kollektivtransport og andre samfunns mål?

6. Prioritering av kollektivtrafikk

Selv om prioritering av kollektivtrafikk er et tydelig politisk mål, er dette i liten grad eksplisitt forankret i veglovens formål og bestemmelser. Dette fører til krevende avveininger mellom hensyn til framkommelighet, parkering, varelevering og biltrafikk, og skaper usikkerhet om hvor langt veimyndighetene kan og bør gå i å prioritere buss, trikk og annen kollektivtransport. Manglende tydelighet om hva som kan anses som rimelig og legitim prioritering, svekker gjennomføringskraften i byområder med høye ambisjoner for kollektivandel og reduksjon i bilbruk.

Problemstilling: Bør vegloven i større grad gi eksplisitt hjemmel og eventuelt plikt til å prioritere kollektivtrafikk i byområder?

7. Videreutvikling av trafikkbegreper – ÅDT

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er et sentralt begrep i veiforvaltningen, men er i sin nåværende form sterkt bilorientert. Dette gir et svakt beslutningsgrunnlag i byområder der kollektivtransport, gange og sykling utgjør hoveddelen av persontransporten. Dagens trafikkbegreper gjør det også vanskelig å synliggjøre kollektivtransportens faktiske kapasitet og samfunnsbidrag sammenlignet med biltrafikk. Det kan derfor være behov for å utvikle nye indikatorer for trafikk og belastning som i større grad tar utgangspunkt i antall personer, ikke bare kjøretøy.

Problemstilling: Bør vegloven åpne for nye trafikk- og belastningsindikatorer som inkluderer personer, og ikke kun kjøretøy?

Med hilsen
Ruter As

Sari Wallberg
Leder Plan og infrastruktur

Almudena Díaz Camacho
Prosjektleder areal og infrastruktur

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Liste over mottakere:
Bymiljøetaten

Liste over kopimottakere:



Akershus fylkeskommune