



INNSPILL TIL VEGLOVUTVALGET

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi takker for muligheten til å gi innspill til Veglovutvalgets arbeid.

1. Vektbegrensninger og veistandard

Elektrifisering, universell utforming og økte sikkerhetskrav gjør bussene tyngre, mens regelverket i liten grad er tilpasset utviklingen. Dette begrenser kapasiteten på mange fylkes- og kommunale veier. Fylker og kommuner i Norge har et høyt antall veier som står i Bk8 og BkT8. Mange veieiere påpeker at de ikke kan endre bruksklasse på deres eksisterende veier til Bk10, da dette vil åpne for andre enda tyngre kjøretøy som de ikke har samme kontroll med som rutegående busser.

I dag behandles busser som annen tungtransport når det gjelder bruksklassevurderinger. Vi foreslår at rutegående kollektivkjøretøy får en egen vektkategori i regelverket. Rutebusser kjører faste traseer og har begrenset antall passeringer sammenlignet med vare- og godstransport, noe som taler for at de bør kunne vurderes annerledes. Ved vekt- og standardvurderinger bør veglova vurdere å eksplisitt vekte transportarbeid per kjøretøy, én full buss kan erstatte 30–60 personbiler. For denne kategorien bør det være tillat med noe høyere totalvekt og aksellast. Alternativt kan man vurdere å åpne for underskilt «unntatt rutebuss», som vil gi tilnærmet samme beskyttelse av veien, færre omveier og lavere kostnader for kollektivtransporten. I noen områder kan det være tilstrekkelig med tidsbegrensede vektunntak i rushtid, f.eks. skolelinjer som kjører få turer om dagen.

Andre behov og innspill knyttet til vektbegrensninger:

- Mulighet for å kunne skilte «gjelder ikke buss i rute» eller «gjelder ikke buss» for skilt som begrenser aksellast eller totalvekt (gjelder permanent skilting, og midlertidig skilting ved eksempelvis telerestriksjon).
- Alternativt: muligheter for veieiere til å unnta busser for vektbegrensninger, for eksempel ved å bruke en ny type skilt, da vi i dag ikke har egnet skilt til dette.
- Mulighet for varig eller tidsbestemt dispensasjon for enkeltkjøretøy eller flåter (spesifikke busser i rute) fra begrensninger i veilister/skilt, slik at de kan kjøre på kontrakt på angitte strekninger, med mulighet for å fornye dispensasjon. Eventuelt med varighet ut kontraktsperioden. Denne myndigheten for å gi dispensasjon bør kunne delegeres til veieier.
- Høyere tillegg i aksellast for buss, for eksempel ved at man i forskriften i bokstav c) øker bussens tillegg i aksellast med 1 tonn for normalbuss, og 2 tonn for boggibuss slik at disse blir henholdsvis 2 og 4 tonn.
- Det trengs muligheter i veilistene for å tillate høyere akseltrykk for buss enn bruksklassen tillater. Gjerne uten å skrive eksplisitt aksellast, da dette kan misforstås.



- Mulighet for å gi dispensasjon for busstyper på spesifikke strekninger, kan være en annen måte å tillate busser med høyere akseltrykk og eventuelt totalvekt enn i bruksklasser, hvis veieiere gir tilslutning til dette.
- Mulighet for å skilte høyere akseltrykk enn bruksklassen i veilistene, for spesifikke strekninger.

2. Framkommelighet for kollektivtransporten

Økt framkommelighet for buss er av stor betydning for alle som reiser kollektivt. Det gir kortere og mer pålitelig reisetid, og mer kostnadseffektiv drift ved at flere avganger kan kjøres med samme antall busser og sjåførere.

Norsk veglovgivning kan endres og presiseres på flere måter for å gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikken. Det anbefales at Veglova suppleres med en formulering om at: «*Vegsystemet skal bidra til effektiv, miljøvennlig og pålitelig kollektivtransport*». Dette vil gi sterkere rettslig grunnlag for bussprioritering og vil kunne gi bedre støtte når veieiere møter motstand lokalt.

Videre bør det bli lettere å etablere og håndheve kollektivfelt, ved å forenkle hjemmel for kollektivfelt. I dag kan lokale myndigheter vegre seg for kollektivfelt av hensyn til biltrafikk. Det må vurderes om kollektivfelt skal være hovedregel på veier med høy kollektivandel, samt å redusere krav om særskilte lokale vedtak der forholdene åpenbart tilsier kollektivfelt. Eventuelt kan dette suppleres med dynamiske kollektivfelt der tilgangen til feltet styres gjennom f.eks. rushtid.

Dagens ordning for kollektivprioritet i kryss er frivillige og fragmenterte. Det bør gjøres tiltak for å gi kollektivtrafikk prioritet i lyskryss der det er teknisk mulig. Det bør også vurderes om statlige myndigheter kan gis tydeligere hjemmel til å kunne sikre framkommelighet for regional kollektivtrafikk.

Et viktig virkemiddel er å prioritere kollektivtransportens framkommelighet ved hjelp av skilt og trafikkreguleringer. Utfordringen er håndheving. Kollektivtrafikkforeningen fikk i 2025 utarbeidet rapporten «[Teknologi for bymiljø og framkommelighet](#)» som dokumenterer erfaringer fra Nederland, hvor bruk av kamera til å håndheve trafikkreglene bidrar til blant annet økt framkommelighet for kollektivtransporten. Vår vurdering er at dette er et virkemiddel med stort potensiale. Rapporten konkluderer med at de fleste brikkene som trengs for å etablere et liknende system i Norge allerede er på plass, men at det er behov for tydelig avklaring om at dette er mulig å gjøre for lokale myndigheter.

Samferdselsministeren [varslet i februar](#) at det kommer på høring et forslag om å la lokale myndigheter ta i bruk kamerateknologi for å håndheve trafikkreglene. For å styrke satsingen på bussframkommelighet er det ønskelig at lokale myndigheter får nødvendig hjemmel til å ta dette virkemidlet i bruk så snart som mulig.



3. Fremtidens regulering av kollektivtransport

Kollektivtransport er per definisjon alle delte transporttjenester som gjør det enklere å leve uten egen bil. Det er høyt fokus på utvikling av tjenestetilbudet og integrasjon av flere transporttjenester i kollektivtransporten.

Eksempler på dette er at det mange steder i landet eksperimenteres med samkjøring, og Ruter og Kolumbus prøver ut selvkjørende delt bestillingstransport integrert i kollektivtransporten. Felles for disse og andre tjenester er at de ikke passer inn i den tradisjonelle definisjonen av rutetransport i yrkestransportlova.

Dagens regulering av kollektivtransport er i hovedsak utviklet for tradisjonelle, rutesatte kollektivtransporttjenester. For etterspørselsbaserte løsninger, som bestillingstransport, samkjøring, bildeling, mikromobilitet og autonome transporttjenester, oppleves regelverket i større grad som uklart. Dette bidrar til økt risiko og kompleksitet ved etablering og drift av slike tilbud.

I diskusjonsnotatet «[Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport](#)»

(Kollektivtrafikkforeningen 2025) trekkes en mulig samordningsrolle for fylkeskommunene frem som et fremtidig grep, blant annet inspirert av den franske mobilitetsloven fra 2019. Notatet konkluderer ikke, men legger til rette for videre diskusjon om hvordan ansvars- og rollefordelingen kan utvikles i møte med nye mobilitetsformer.

Problemstillingen aktualiseres ytterligere gjennom den raske utviklingen innen autonome transporttjenester. Waymo, som er eid av Alphabet, planlegger oppstart av en selvkjørende robotaxitjeneste i London høsten 2026. Etter dagens regelverk har lokale myndigheter begrensede muligheter til å stille krav til hvordan slike tjenester organiseres, for eksempel om de skal tilbys som delte tjenester eller integreres med det øvrige kollektivtransporttilbudet i større byområder.

Vi anbefaler at det igangsettes et nasjonalt utredningsarbeid om fremtidens regulering av kollektivtransport og mobilitet, med særlig vekt på ansvarsfordeling, integrasjon av nye mobilitetsformer og regulering av autonome transporttjenester.

I tillegg er det helt konkrete utfordringer som kan løses på kortere sikt, som behov for ny løyvekategori i yrkestransportlova mellom buss og drosje for bestillingstransport som er inkludert i kollektivtilbudet, krav om tilknytning til kollektivtransport i regulering av mikromobilitet, og fjerning av barrierer i fylkeskryssende reiser med samkjøring.

4. Beredskap

Regjeringen har fastsatt «en motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne» som nytt mål i neste Nasjonal transportplan. Det stiller nye krav også til beredskapsplaner, tydelig ansvarsfordeling og prioriteringer i situasjoner med knapphet på energi, og etablering av beredskapsløsninger som batterilagre, nødladeløsninger og redundans i energiforsyningen.

Tematikken er ikke avgrenset til kollektivtransporten. En rekke samfunnskritiske funksjoner som eksempelvis leveranser av mat, medisiner, renovasjonstjenester m.v. er avhengig av



beredskapsløsninger. Det vil være svært hensiktsmessig å se disse behovene i sammenheng og utarbeide felles beredskapsløsninger og -infrastruktur.

5. Langsiktig finansiering av fylkeskommunal kollektivtransport

Kollektivtransporten står overfor et betydelig finansieringsbehov. [Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet](#) (2026) viser at fylkeskommunenes finansieringsbehov til kollektivtransport har økt med 3,8 mrd. kroner i faste priser fra 2019 til 2024, langt mer enn veksten i kommunal deflator. Kostnadsveksten forventes å fortsette, og ligger utenfor det fylkeskommunene kan håndtere innenfor ordinære økonomiske rammer.

Samtidig viser statlige utredninger et betydelig behov for vekst i kollektivtransporten for å nå nasjonale mål. Byutredningene (2025) viser at nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområdene ikke vil nås uten nye virkemidler og økt kapasitet i kollektivtransporten. Miljødirektoratets Klimatiltak i Norge (2026) legger til grunn en kraftig vekst i kollektivtransporten som en nødvendig del av måloppnåelsen etter klimaloven.

Det er derfor behov for en langsiktig og forutsigbar finansieringsplan for fylkeskommunal kollektivtransport. En slik plan bør:

- Dekke det akkumulerte gapet mellom faktiske kostnader og kommunal deflator, anslått til om lag 4 mrd. kroner i 2025.
- Trappe opp finansieringen frem mot 2035 for å opprettholde dagens tilbud. TØI (2026) anslår et økt finansieringsbehov på om lag 1,6 mrd. kroner innen 2028 og 5 mrd. kroner innen 2035.
- Fastsette et nasjonalt mål for økt markedsandel for kollektivtransporten, i tråd med nullvekstmålet, NTP og klimaloven.

Ved fornyelsen av byvekstavgiftene bør det også vurderes om denne modellen kan videreutvikles og utvides til flere områder som et verktøy for langsiktig statlig og fylkeskommunal finansiering av kollektivtransporten.

Ta kontakt om dere ønsker flere opplysninger eller nærmere utdyping av våre innspill.

Med vennlig hilsen,

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver