



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Adressater iflg. liste

Deres ref

Vår ref
07/538- KB

Dato
13.04.2007

Høring - forslag om prøveordning der hydrogendrevne motorvogner med ombygget forbrenningsmotor gis adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt, og forslag om å begrense minibussers adgang til å bruke slike felt mv.

Innledning

Samferdselsdepartementet ønsker å bidra til satsing på hydrogen som et alternativt, fremtidsrettet og miljøvennlig drivstoff for motorvogner. Som et ledd i en slik satsing foreslås en prøveordning der hydrogendrevne motorvogner med ombygget forbrenningsmotor gis adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt.

Departementet ønsker også å innføre en generell begrensning av adgangen til privat bruk av minibusser i kollektivfelt og sambruksfelt, samt å avgrense adgangen for motorsykler og mopedar til slike felt til kun å gjelde tohjulede motorsykler og tohjulede mopedar.

Tildeling av kjennemerke "HY"

Samferdselsdepartementet har besluttet at kjennemerket "HY" skal tildeles både hydrogendrevne brenselcellebiler (nullutslipps motorvogner) og hydrogendrevne biler med ombygde forbrenningsmotorer.

Hydrogenbiler med ombygde forbrenningsmotorer har ingen direkte CO₂-utslipp, men kan ha små CO₂-utslipp i forbindelse med framstillingen av hydrogen. For andre miljøegenskaper og energibruk er de ikke nødvendigvis bedre enn kjøretøy som benytter annen teknologi. De har imidlertid bruksegenskaper som for eksempel en vanlig personbil, og vil på sikt kunne bli betydelig i antall.

Prøveordning - hydrogendrevne motorvogner med ombygget forbrenningsmotor gis adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt

Departementet ønsker en prøveordning der hydrogendrevne motorvogner med ombygget forbrenningsmotor, og som er registrert med kjennemerke "HY", gis samme tilgang til bruk

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 95 73

Saksbehandler:
Kjersti Bakken
22 24 83 23

av kollektivfelt og sambruksfelt som hydrogendrevne nullutslipps motorvogner. Slike nullutslipps motorvogner har i dag en særskilt forskriftsfestet adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt, jf. trafikkreglene § 5 nr. 2.

Prøveordningen som foreslås kan tenkes gjennomført ved bruk av underskilt til skilt 508 "Kollektivfelt" og skilt 509 "Sambruksfelt". Blant annet for å holde bruken av trafikkskilt på et nødvendig minimum mener Samferdselsdepartementet imidlertid at det er mer hensiktsmessig å foreta en endring i trafikkreglene § 5 nr. 2, ved at parentesens "(nullutslipps motorvogner)" tas ut, jf. nærmere omtale under.

Som et utgangspunkt skal en slik prøveordning vare i 3 år.

Forslag om å avgrense bruken av motorsykkel og moped i kollektivfelt og sambruksfelt

Av trafikkreglene § 5 nr. 2 framgår det at motorsykkel og moped har rett til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt. Under begrepet motorsykkel faller motorvogner med to hjul, med eller uten sidevogn. Begrepet moped, omfatter på sin side både motorvogner med to, tre og fire hjul, jf. definisjonene i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-3 nr. 2 a) og b), som i stor grad er EØS-relatert.

Da mopeder og motorsykler ble gitt en særlig adgang til kollektivfeltene var dette ut fra den da gjeldende forståelsen av hvordan slike kjøretøy i hovedsak var konstruert. Det ble bl.a. lagt til grunn at tohjulingene, som hadde og har en lavere synbarhet og større sårbarhet, generelt sett ville være sikrere i kollektivfelt. Videre ble det lagt til grunn at dette var kjøretøygrupper som var lette å identifisere ved håndhevingen av kollektivfeltet.

Disse kjøretøygruppene, herunder særlig mopeder, er nå som følge av den tekniske utviklingen og nye kjøretøytekniske definisjoner blitt langt mindre ensartet, herunder med ulike typer tre- og firehjulede kjøretøy som både i utseende, størrelse og bruksegenskaper skiller seg vesentlig fra de tradisjonelle tohjulede kjøretøyene. En del av disse har imidlertid per i dag, som følge av ordlyden i trafikkreglene § 5 nr. 2, samme adgang til kollektivfeltene og sambruksfeltene som tohjulingene. For øvrige trafikanter oppleves det som lite forståelig at eksempelvis en firehjuls moped, med utforming og bruksegenskaper som en liten bil, men uten særlige miljø- eller trafiksikkerhetsmessige fordeler, skal kunne bruke kollektivfeltet. Mangfoldet har i tillegg medført en vanskeligere håndhevingsoppgave for politiet.

Kollektivfelt og sambruksfelt er trafikkarealer som av hensyn til kollektivtrafikkens fremkommelighet må forbeholdes særskilte kjøretøygrupper. Hensett til at antallet slike felt er begrenset, og at fordelene ved å bruke slike felt er stor, er det etter departementets syn viktig å oppdatere tilgangen til feltene i forhold til særlige argumenter knyttet til fremkommelighet, trafiksikkerhet eller miljø. Departementet anser at trafiksikkerhetsargumentet fremdeles gjør seg gjeldende for tohjulede motorsykler og tohjulede mopeder, men kan vanskelig se at dette eller andre argumenter gjør seg gjeldende for de mange tre- og firehjuls kjøretøyene som per i dag faller inn under samme kjøretøytekniske definisjoner.

Forslaget innebærer at tre- og firehjuls mopeder, bl.a. såkalte mopedbiler og ulike typer ATVer vil miste retten til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt. ATVer av typen trehjuls motorsykkel, som inkluderer firehjuls motorsykkel (jf. kjøretøyforskriften § 2-3 nr. 2 c), har, i

motsetning til hva en del brukere av slike kjøretøy synes å legge til grunn, ikke etter dagens regelverk lovlig adgang til kollektivfelt og sambruksfelt. Den foreslåtte ordlyden vil også bidra til å klargjøre gjeldende regelverk for brukere av slike kjøretøy. Med unntak kanskje for enkeltstående tilfeller av motorsykkel med sidevogn som brukes i rushtrafikk, kan departementet ikke se at den foreslåtte avgrensningen vil forårsake praktiske problemer for brukere av motorsykkel og moped generelt.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å endre trafikkreglene § 5 nr. 2, slik at kun tohjulede motorsykler (uten sidevogn) og tohjulede mopeder skal ha rett til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt, jf. under.

Forslag til endring i trafikkreglene § 5 nr. 2

Gjeldende § 5 nr. 2:

"Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn (nullutslipps motorvogn), motorsykkel, moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt."

Forslag til ny § 5 nr. 2:

"Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykkel, tohjuls moped, sykkel eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt."

Evaluering av prøveordningen for hydrogendrevne motorvogner

Bruk av alle typer hydrogendrevne motorvogner i kollektivfelt og sambruksfelt må vurderes i forhold til de rettigheter andre kjøretøygrupper har til bruk av disse feltene, herunder er det vesentlig at kollektivtrafikken sikres god fremkommelighet i samsvar med intensjonen bak etableringen av slike felt. Effektene av ordningen for kollektivtrafikken vil dermed være et svært viktig punkt i evalueringen. Dette er også noe av bakgrunnen for at tiltaket kun foreslås innført i form av en prøveordning.

Mulighet for bruk av underskilt for å regulere elektrisk og hydrogendrevet motorvogns adgang til bruk av kollektivfelt

Departementet ønsker å presisere at man, ved bruk av underskilt til skilt 508, kan nekte elektrisk og hydrogendrevet motorvogn å bruke kollektivfelt. Det vises her til trafikkreglene § 3 nr. 1, der det framgår at anvisning gitt ved bl.a. offentlig trafikkskilt gjelder foran trafikkreglene. Tilsvarende i skiltforskriften kapittel 9 om underskilt der det i § 17 nr. 1 framgår at underskilt bl.a. kan gi nærmere begrensning av hovedskiltets betydning.

Bruk av slike underskilt kan tenkes anvendt på enkeltstrekninger allerede i prøveperioden dersom det skulle vise seg at bruk av motorvogner med kjennemerkene EL og HY reduserer framkommeligheten for kollektivtrafikken.

Begrensning i minibussers adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt

Av skiltforskriften § 12 - skilt 508 "Kollektivfelt" og 509 "Sambruksfelt" - framgår det at slike felt kan brukes av bl.a. buss. I henhold til kjøretøyforskriften § 2-2 omfatter denne

kjøretøygruppen busser av alle slag, dvs. også minibusser (bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førersetet).

Minibusser anskaffet til privat bruk er blitt mer vanlig de siste årene, noe som nok bl.a. er motivert ut fra fordelene ved å kunne bruke kollektivfelt. Det er dermed en god del minibusser som kjører i kollektivfelt, men som ikke transporterer flere personer enn ordinære personbiler. Denne utviklingen, der minibusser blir brukt til såkalt "matpakkekjøring", er etter departementets syn lite ønskelig hensett til intensjonen bak etablering av slike felt. Privat bruk av minibusser i kollektivfelt kan bidra til at kollektivtrafikkens framkommelighet blir dårligere, samtidig som slik bruk ikke kan begrunnes i hensynet til miljø eller trafiksikkerhet.

I forslag til ny skiltforskrift som ble sendt på høring 12. desember 2003 ble problemstillinger knyttet til privat bruk av minibusser i kollektivfelt tatt opp. Høringsinstansene ble bedt om å komme med kommentarer til ulike forslag om måter å begrense slik bruk på. Løsningen som ble valgt i den nye skiltforskriften var å innføre hjemmel til, ved bruk av underskilt, å nekte minibusser adgang til å bruke kollektivfelt.

Samferdselsdepartementet ønsker nå å innføre en generell begrensning av adgangen til privat bruk av minibusser i kollektivfelt og sambruksfelt.

Når det gjelder kollektivfelt, kan en begrensning knyttet til bruken av minibuss tenkes gjort på ulike måter, eksempelvis i forhold til hvilken type transport minibussen utfører, om minibussen brukes av særlige institusjoner eller lignende, eller til at det kreves et visst antall passasjerer.

Vi mener en avgrensning knyttet til at minibussen brukes av særlige institusjoner mv. vil være problematisk både i forhold til å finne hensiktsmessige kriterier for hvilke typer institusjoner mv. som i så fall bør omfattes, og i forhold til å formulere en slik avgrensning på en kort og forståelig måte. Det vil dessuten bli vanskelig å håndheve denne type avgrensning.

Å knytte avgrensningen opp mot et krav om et visst antall passasjerer i minibussen kan også synes problematisk. Hvilket antall er hensiktsmessig? Dersom et slikt antallskrav skal settes, bør dette etter departementets syn settes relativt høyt, for å oppnå tilstrekkelig effekt i form av færre minibusser i kollektivfeltene, og samtidig få en bedre utnyttelse av de private minibussene som under en slik forutsetning fremdeles ønsker å benytte feltene. Antallsbegrensning vil imidlertid være relativt enkel å håndheve.

Den avgrensningen som etter departementets syn framstår som mest hensiktsmessig, er å knytte adgangen opp mot løyvepliktig persontransport. Om kjøretøyet utøver slik transport er også et kriterium som lar seg kontrollere relativt enkelt, selv om det i visse tilfeller kan kreve at kjøretøy må stoppes for framvisning av løyvedokumenter.

Ut fra det som er sagt over, ønsker vi høringsinstansenes kommentarer til de to ulike avgrensningene når det gjelder bruk av minibuss i kollektivfelt.

Når det gjelder sambruksfelt, ønsker vi å presisere i skiltforskriften at det antallskrav som gjelder for det enkelte sambruksfelt også gjelder for minibusser som ikke driver løyvepliktig

persontransport. Minibusser i privat bruk må dermed transportere minst det antall personer som er angitt på sambruksfeltskiltet for å kunne bruke feltet. Vi mener dette er et bedre og klarere kriterium enn det som er angitt i gjeldende bestemmelse, jf. uttrykket "i tjeneste".

Forslag til endring i skiltforskriften – skilt 508 "Kollektivfelt" og skilt 509 "Sambruksfelt"

Gjeldende ordlyd i bestemmelsen:

"508 Kollektivfelt

Skiltet angir at kollektivfelt begynner og at trafikkreglenes bestemmelser om kollektivfelt gjelder. Dersom det ved underskilt er angitt at kollektivfeltet ikke er tillatt for kjøring med minibuss, innebærer det at motorvogn med mellom 9 og 16 passasjerplasser i tillegg til førerplass ikke har adgang til å bruke feltet.

Skiltet gjelder fram til skilt 510 « Slutt på kollektivfelt » eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet."

Forslag til ny ordlyd i bestemmelsen (jf. understrekning):

- Alternativ 1 (antallsbegrensning):

508 Kollektivfelt

Skiltet angir at kollektivfelt begynner og at trafikkreglenes bestemmelser om kollektivfelt gjelder. Motorvogn med mellom 9 og 16 passasjerplasser i tillegg til førerplass (minibuss) har bare rett til å bruke feltet dersom motorvognen transporterer minst 7 personer inklusiv fører.

Skiltet gjelder fram til skilt 510 « Slutt på kollektivfelt » eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet.

- Alternativ 2 (begrensning knyttet til løvepliktig persontransport):

508 Kollektivfelt

Skiltet angir at kollektivfelt begynner og at trafikkreglenes bestemmelser om kollektivfelt gjelder. Motorvogn med mellom 9 og 16 passasjerplasser i tillegg til førerplass (minibuss) har bare rett til å bruke feltet ved utøvelse av løvepliktig persontransport.

Skiltet gjelder fram til skilt 510 « Slutt på kollektivfelt » eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet.

Gjeldende ordlyd:

"509 Sambruksfelt

Skiltet angir at sambruksfelt begynner, at trafikkreglenes bestemmelser om sambruksfelt gjelder og at i tillegg til drosje og buss i tjeneste kan motorvogn som transporterer minst det antall personer som er angitt ved tall på skiltet, bruke feltet.

Skiltet gjelder fram til skilt 511 « Slutt på sambruksfelt » eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet."

Forslag til ny ordlyd:

509 Sambruksfelt

Skiltet angir at sambruksfelt begynner, at trafikkreglens bestemmelser om sambruksfelt gjelder og at i tillegg til drosje og buss kan motorvogn som transporterer minst det antall personer som er angitt ved tall på skiltet, bruke feltet. Antallskravet gjelder også for motorvogn med mellom 9 og 16 passasjerplasser i tillegg til førerplass (minibuss) som ikke driver løyvepliktig persontransport.

Skiltet gjelder fram til skilt 511 « Slutt på sambruksfelt » eller til første vegkryss. Skiltet oppheves også av vegvisningsskilt som angir annen bruk av feltet.

Konsekvenser av forslagene

Prøveordningen vil kunne gjøre det mer attraktivt å anskaffe hydrogendrevne motorvogner som har færre miljølemper enn kjøretøy som benytter ordinært drivstoff.

Per i dag vil det være et begrenset antall motorvogner som kan få kjennemerket "HY". Forslaget om å gi hydrogendrevne motorvogner med ombygget forbrenningsmotor adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt, må derfor på kort sikt antas å gi begrensede konsekvenser for fremkommeligheten for kollektivtrafikken og andre kjøretøygrupper som har tilgang til disse feltene.

Det vises ellers til at dette foreslås som en prøveordning som skal evalueres etter ca. 3 år, for å avdekke effektene av ordningen, særlig for kollektivtransporten.

Gjennomføring av forslaget vil innebære en stor begrensning i minibussers adgang til å bruke kollektivfelt og sambruksfelt i forhold til dagens regler. Dette må antas å gi en vesentlig redusert bruk av minibusser i kollektivfelt, noe som lokalt vil kunne gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Forslaget om å avgrense adgangen til kollektivfelt og sambruksfelt for motorsykkel og moped til å gjelde tohjulede kjøretøy, antas også å kunne bidra til noe bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og å lette forståelsen av regelverket og håndhevingen av dette.

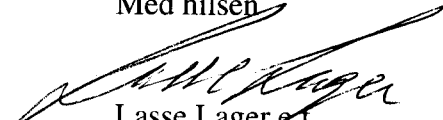
Samlet vil gjennomføring av de foreslåtte tiltakene medføre at ulike grupper av kjøretøyeiere får endret/reduisert anvendelsesområde for sine kjøretøy sett i forhold til dagens bruk. For mange av disse kan det antas at motivasjonen for å anskaffe det enkelte kjøretøy nettopp vil ha vært fordelen ved dermed å få adgang til kollektivfelt og sambruksfelt. Med henvisning til intensjonen bak opprettelsen av disse feltene ser departementet imidlertid ikke gode argumenter for å opprettholde denne adgangen som ikke har vært tilsiktet, men er et resultat av den tekniske utviklingen som har funnet sted og av den harmoniseringen av kjøretøyteknisk regelverk som har fulgt denne.

Høringsfrist


Vi ber om at høringsinstansene forelegger høringsbrevet for eventuelle underliggende etater/organer.

Merknader til høringsforslaget må være oss i hende innen 29. mai 2007. Vi ber om at merknadene også sendes per e-post til kjersti.bakken@sd.dep.no.

Med hilsen



Lasse Lager e.f.



Kjersti Bakken

Adressater i følge liste:

Finansdepartementet
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Bergen kommune
Bilbransjeforbundet
Bilimportørens Servicekontor
Elbil Norge AS
Finansieringsselskapenes Forening
Finansnæringens hovedorganisasjon
Firehjuls Mopedenes Importør Forening
Framtiden i våre hender
Frie Bilimportørers Forening
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Automobilklub
Kristiansand kommune
Landsforeningen for Trafikkskadde
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
LTL Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
MC-rådet
Motorførernes Avholdsforbund
Motorsykelgrossistenes Forening
Motorsykelimportørens Forening
Natur og Ungdom
Naturvernforbundet
NMCU
Norges Automobil-forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilspportforbund
Norges Drosjeeier-Forbund
Norges Handikapforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges Motorsykelbransje-Forbund
Norges Motorsykkelforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
NORPARK
Norsk Motorsykel Union
Norsk Rutebilarbeiderforbund
Norsk Trafikksikkerhetsforbund

Norsk Transportarbeiderforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO
Opplysningsrådet for Veitrafikken
Oslo kommune
Oslo Sporveier
Politidirektoratet
Politiembetsmennenes Landsforening
Politiets fellesforbund
Rådet for funksjonshemmede
SINTEF Bygg og miljø, Veg og samferdsel
Statens vegvesen
Stavanger kommune
Syklistenes Landsforening
Think Nordic AS
Transportbedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Transportøkonomisk institutt
Trondheim kommune
Trygg Trafikk
Yrkestrafikkforbundet
Zero Emission Resource Organisation