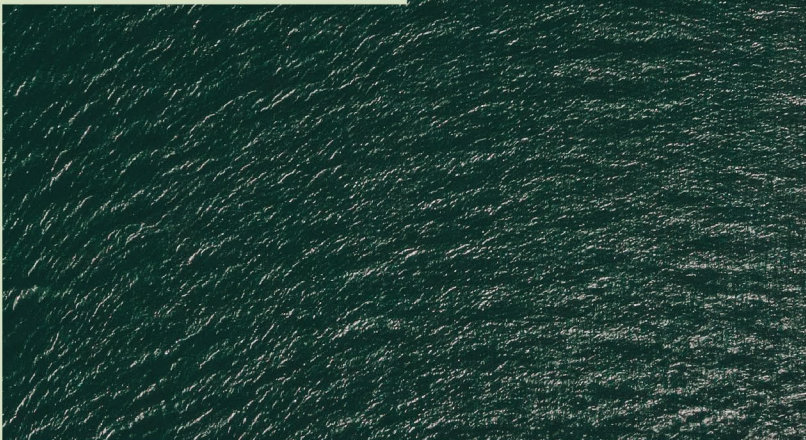
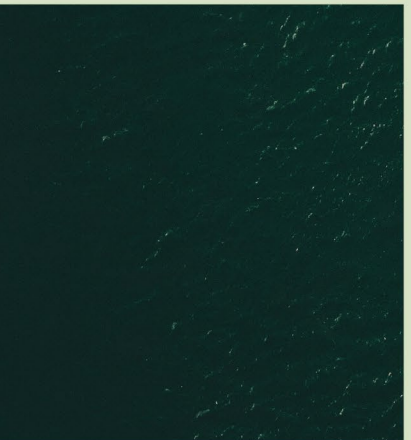


# «Arendalsprosjektet»

Del 2: Grunnlag for soneregulering av trafikken etter mønster fra EU



Statens vegvesen



ARBEIDSPAKKE  
/TEMA

Arbeidspakke 4/  
Regulering

KONTAKTPERSON

Per Anders  
Vaagenes

#### BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN

Bærekraftig utvikling der digital trafikkstyring skal sikre flest mulig varer og folk på færrest mulig kjøretøy, er et underliggende premiss for «Arendalprosjektet».

#### Sentrale forutsetninger er:

- Samhandling må skje mellom en rekke aktører\* både under planlegging, implementering og oppfølging
- Regulatoriske virkemidler for sone- og mobiltetsregulering (digital trafikkstyring) må foreligge
- I denne sammenheng må kommuneplanen suppleres med en plan for bærekraftig urban mobilitet (SUMP), og tiltak for sone- og mobiltetsregulering (UVAR) må kunne benyttes.

*\*Statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, innbyggere, næringslivet, eksperter, m.v.*

UTARBEIDET AV

Per Anders Vaagenes

VERIFISERT AV

Espen Bakjord

FOR SIITS

Pål Rosland

NØKKELORD

Regulering, trafikkregulering,  
standardisering, samarbeid, samstyring,  
SUMP, UVAR

RAPPORTNR.

1073996-RE-15 (Del 2)

FORFATTER(E)

Per Anders Vaagenes, Espen Bakjord,  
Thor Beke

KONFIDENSIALITET

Åpen

REVISJONSNR.

01

REVIDERT DATO

25.10.2023

ANTALL SIDER

33

ÅRSÅK TIL REVISJON

Publisert første gang

# Om de tre juridiske utredningene

- De juridiske utredningene i dette oppdraget leveres i form av presentasjoner.
- Hensikten med dette er at materialet skal kunne presenteres som grunnlag for videre diskusjoner og vurderinger av hva som eventuelt er formålstjenlig å belyse nærmere eller utrede i mer detalj.

## **Del 1 (SUMP)**

**Hvilke regulatoriske hindringer foreligger for å utarbeide og implementere en bærekraftig mobilitetsplan etter mønster fra EUs retningslinjer om SUMP?**

## **Del 2 (UVAR)**

**Hvilke regulatoriske hindringer foreligger for å implementere trafikkstyrende tiltak og reguleringer etter mønster fra EUs retningslinjer om UVAR?**

## **Del 3 (SUMP/UVAR)**

Hvilke mulige løsninger finnes på eventuelle hindringer som angitt i del 2 og 3?

Herunder: «brobygging» mellom UVAR og SUMP

Del 2

# UVAR

The logo for UVAR, featuring a stylized 'v' in teal followed by the lowercase letters 'aar' in dark blue.



Statens vegvesen

The logo for SIITS, consisting of a red square with a white diagonal line, followed by the uppercase letters 'SIITS' in a bold, dark blue sans-serif font.

# DEL 2

## UVAR

Hvilke regulatoriske hindringer foreligger for å implementere trafikkstyrende tiltak og reguleringer etter mønster fra EUs retningslinjer om UVAR

### Innholdsfortegnelse

- Sentrale begreper
- Kort om UVAR
- Foreligger det **bindende rettsregler** som hindrer implementering av trafikkstyrende tiltak og reguleringer etter mønster fra UVAR i Norge?
  - Vår konklusjon: Ja
- Foreligger det andre forhold som **hindrer effektiv** implementering av trafikkstyrende tiltak og reguleringer etter mønster fra UVAR i Norge?
  - Vår konklusjon: Ja
- Mulige løsninger
- Oppsummering og løsningsforslag knyttet til Arendalsmodellen

Vi har lagt følgende til grunn:

Regulatoriske hindringer inkluderer både bindende rettsregler (lover og forskrifter) og andre forhold som hindrer effektiv implementering av UVAR (administrative/byråkratiske forhold, teknologi/tjenester, veiledninger, virkemidler, prosedyrer, standarder, osv).

# SENTRALE DEFINISJONER

## Bærekraft – tre dimensjoner

Bærekraft, også kjent som "sustainability" på engelsk, er evnen til å opprettholde balanse og harmoni i sosiale, økonomiske og miljømessige systemer over tid, slik at dagens behov blir møtt uten å kompromittere mulighetene for fremtidige generasjoner til å møte sine egne behov. Bærekraftig utvikling tar hensyn til behovene til mennesker, planeten og økonomien, og søker å oppnå en sunn balanse mellom disse tre dimensjonene.

## Mobilitet

Bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker.

## Bærekraftig mobilitet

Bærekraftig mobilitet refererer til transport- og mobiltetssystemer og praksiser som tar hensyn til miljømessige, sosiale og økonomiske aspekter for å møte dagens transportbehov uten å skade fremtidige generasjoners mulighet til å møte sine egne behov. Målet er å oppnå en balanse mellom menneskelig mobilitet, økonomisk utvikling og miljøbevaring.

## Bærekraftig mobilitetsplan

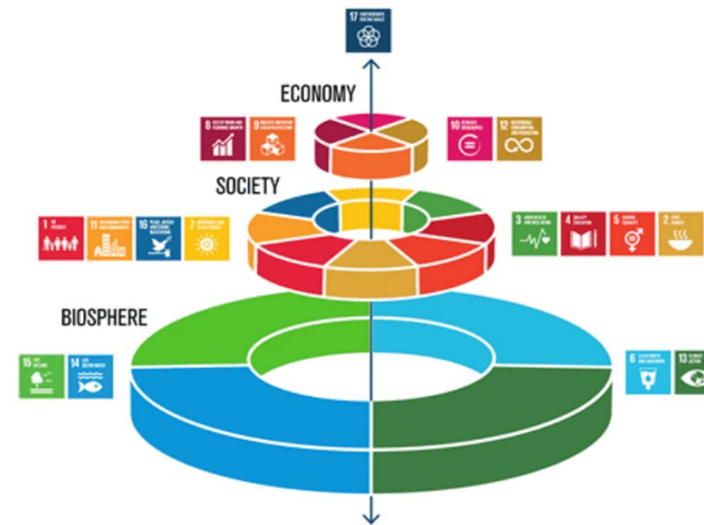
En bærekraftig mobilitetsplan er en strategisk plan som tar sikte på å utvikle og forvalte transport- og mobiltetssystemer på en måte som er miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig. Målet med en slik plan er å skape effektive, tilgjengelige og miljøvennlige transportsystemer som møter dagens behov uten å skade fremtidige generasjoners muligheter til å møte sine egne behov.

## Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP)

En strategisk plan utformet for å tilfredsstille mobilitetsbehovene for folk og bedrifter i byer og omegn for en bedre livskvalitet. Den bygger på eksisterende planleggingspraksis og tar nødvendige hensyn til integrering, deltakelse og evalueringsprinsipper.

## Urban Vehicle Access regulation (UVAR)

UVAR refererer til tiltak for å regulere motorkjøretøyers adgang til byinfrastruktur. UVAR tiltak klassifiseres blant annet ut fra de målsettinger man har. Et kjennetegn ved UVAR er at det gjennom politiske vedtak kan være spesifikke regler som gjelder for sonen.



Det er viktig å balansere hovedområdene for bærekraft.  
Grafikk: Andreas Bull

# KORT OM UVAR



# UVAR

- **UVAR** (Urban Vehicle Access Regulation) er EUs konsept for å gjøre byer så tilgjengelige som mulig for motorkjøretøy, både inn til, i og ut av byen.
- UVAR kan defineres som tiltak for å regulere motorkjøretøys adgang til urban infrastruktur for å oppnå bestemte formål. Infrastrukturen kan være rundt byen eller i bestemte områder i byen.
- UVAR var i utgangspunktet enkeltstående tiltak for å regulere trafikken etter kjøretøytype, alder, utslippskategori – eller andre faktorer som tidspunkt på dagen eller ukedag. Nå fremhever EU imidlertid at UVAR-tiltak må ses i en større, strategisk sammenheng, og at tiltakene bør være en del av en regional eller lokal plan for mobilitet (SUMP) for å sette kraft og legitimitet bak tiltakene.
- Formålet med UVAR er ofte å forbedre luftkvaliteten, redusere trafikkork, fremme bærekraftig transport og skaffe til veie inntekter for å investere i veibygging.
- UVAR er blitt et verktøy for myndigheter til å oppnå målene knyttet til bærekraftig mobilitet gjennom trafikkregulering. Reguleringene kan variere fra by til by og fra land til land, avhengig av lokale forhold og behov.
- EU har finansiert utviklingen av en UVAR-verktøykasse (Toolkit and Guidance) som finnes tilgjengelig [her](#).
- Det finnes en mengde informasjon, veiledninger, verktøy, eksempler og annet materiale på [www.eltis.com](http://www.eltis.com).
- Status på innførte UVAR-tiltak i EU finnes [her](#).

Det EU-finansierte Reveal-prosjektet startet opp i juni 2019, med målsetting om å tilrettelegge for at byer kan optimalisere bruken av sitt urbane areal og transportnettverk ved bruk av nye og integrerte verktøy og metoder. Vi mener verktøyet og modellen bør brukes i Arendalsmodellen, og skal derfor kort illustrere dette nærmere.

Med utgangspunkt i denne tilnærmingen, kan UVAR deles opp i tre hovedmekanismer kalt «Measure Fields», eller Tiltakskategorier:

- Spatial interventions – Romlige virkemidler og arealinngrep
- Pricing aspects – Pris og betalingsvirkemidler
- Regulatory measures – Juridiske virkemidler

Hver Measure Field består av en rekke «Building Blocks», eller Byggesteiner.

Spatial interventions	Pricing aspects	Regulatory measures
<p><b>Spatial interventions</b> are where the road layout has been altered to favour more sustainable mobility and prevent vehicles from entering.</p> <p>Examples of these are removing road and parking space taken for vehicles and using the space for sustainable mobility or amenities (bus lanes, logistics hubs, parklets, restaurants, and more).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Speed reduction</b></li></ul> <p>Traffic filter:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Recirculations of traffic</b></li><li>• <b>Road block</b></li><li>• <b>Capacity restraint</b></li></ul> <p>Reallocating parking space:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Parklet</b></li><li>• <b>Drop-off zone shared mobility</b></li><li>• <b>Logistics bay (mini-hub)</b></li><li>• <b>Kiss &amp; Ride (K&amp;R)</b></li></ul> <p>Reallocating road space for pedestrians:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Widen pavement</b></li><li>• <b>Pedestrian priority street zone</b></li></ul> <p>Reallocating road space for cycling:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Cycle lane</b></li><li>• <b>Cycling street</b></li></ul> <p>Reallocating road space for public transport:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Bus or tram priority lane</b></li></ul>	<p><b>Pricing aspects</b> are when the entry to an area or to the entirety of the city is given a price tag to encourage more sustainable transport.</p> <p>Pricing aspects also include the (differential) levels of penalty fees to encourage (and enforce) compliance.</p> <p>Road charges/tolls:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Charge applied to a perimeter or an area (congestion charge)</b></li><li>• <b>Charge applied to specific points</b></li><li>• <b>Distance-based charge</b></li><li>• <b>Time-based charge</b></li><li>• <b>Permit charge</b></li><li>• <b>Charge based on emission standards (pollution charge)</b></li></ul> <p>Parking charge:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Dynamic price (real time)</b></li><li>• <b>Fixed price</b></li><li>• <b>Charge based on emission standards (pollution charge)</b></li><li>• <b>Workplace levy</b></li><li>• <b>From on-street to off-street parking</b></li></ul>	<p><b>Regulatory measures</b> are those where there is a legal instrument that states who can and cannot enter an area.</p> <p>They could often also be called 'bans' and include Zero Emission Zones, Low Emission Zone, and Limited Traffic Zones.</p> <p>Regulation by emissions:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Euro standard</b></li><li>• <b>Zero-emission vehicles</b></li></ul> <p>Regulation by vehicle type and dimensions:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Vehicle type</b></li><li>• <b>Vehicle dimensions</b></li></ul> <p>Regulation by trip purpose:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Delivery and logistics</b></li><li>• <b>Through traffic ban</b></li></ul> <p>Regulation by permit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Permit to travel</b></li><li>• <b>Parking permit</b></li><li>• <b>Planning permit conditions</b></li></ul>

I tillegg de tre Tiltakskategoriene er det identifisert fire temaer som anses felles for alle UVARs, kalt «[Cross-cutting Themes](#)», eller Tverrgående temaer:

## Støttende mobilitetstiltak

Mobilitetstjenestene som finnes og allerede er planlagt i en by, påvirker hvilke UVAR-bestemmelser som kan utvikles, og om disse vil lykkes eller ikke. Byers pågående og fremtidige mobilitetsplaner og UVAR-bestemmelser må betraktes som del av én harmonisert organisme.

## Brukerbehov og offentlig aksept

En UVAR blir kanskje ikke ønsket velkommen av alle, men den vil bare lykkes når den blir allment akseptert og oppfyller mobilitetsbehovene til lokalsamfunnet. Å kjenne til problemstillingene, brukerne og aktørenes interesser øker muligheten for suksess.

## Styring og finansiering

I en by er utviklingen av en UVAR påvirket av de administrative rammene og den juridiske og politiske konteksten utviklingen skjer i, så vel som hvordan ordningen blir finansiert og hvordan inntektsstrømmene blir brukt på UVAR-tiltak.

## Sikre overholdelse av bestemmelsene

For å sikre at UVAR-bestemmelsene blir forstått og brukerne overholder bestemmelsene og ordningen blir håndhevet konsekvent, er det viktig å velge metoder og hjelpemidler av teknologisk eller manuell av natur som fungerer godt i lokalsamfunnet.



### Supportive Mobility Measures

The mobility services that exist and are already planned in a city affect what UVARs can be developed, as well as whether they will be successful or not. Cities' ongoing and future mobility plans and UVARs need to be considered as harmonised parts of one organism.



### User Needs and Public Acceptance

An UVAR may not be universally welcome, but it will only be successful when generally accepted and meeting the mobility needs of its city of application. Knowing its problems and users and involving stakeholders are all other additional aspects that can increase the scheme's success.



### Governance and Financing

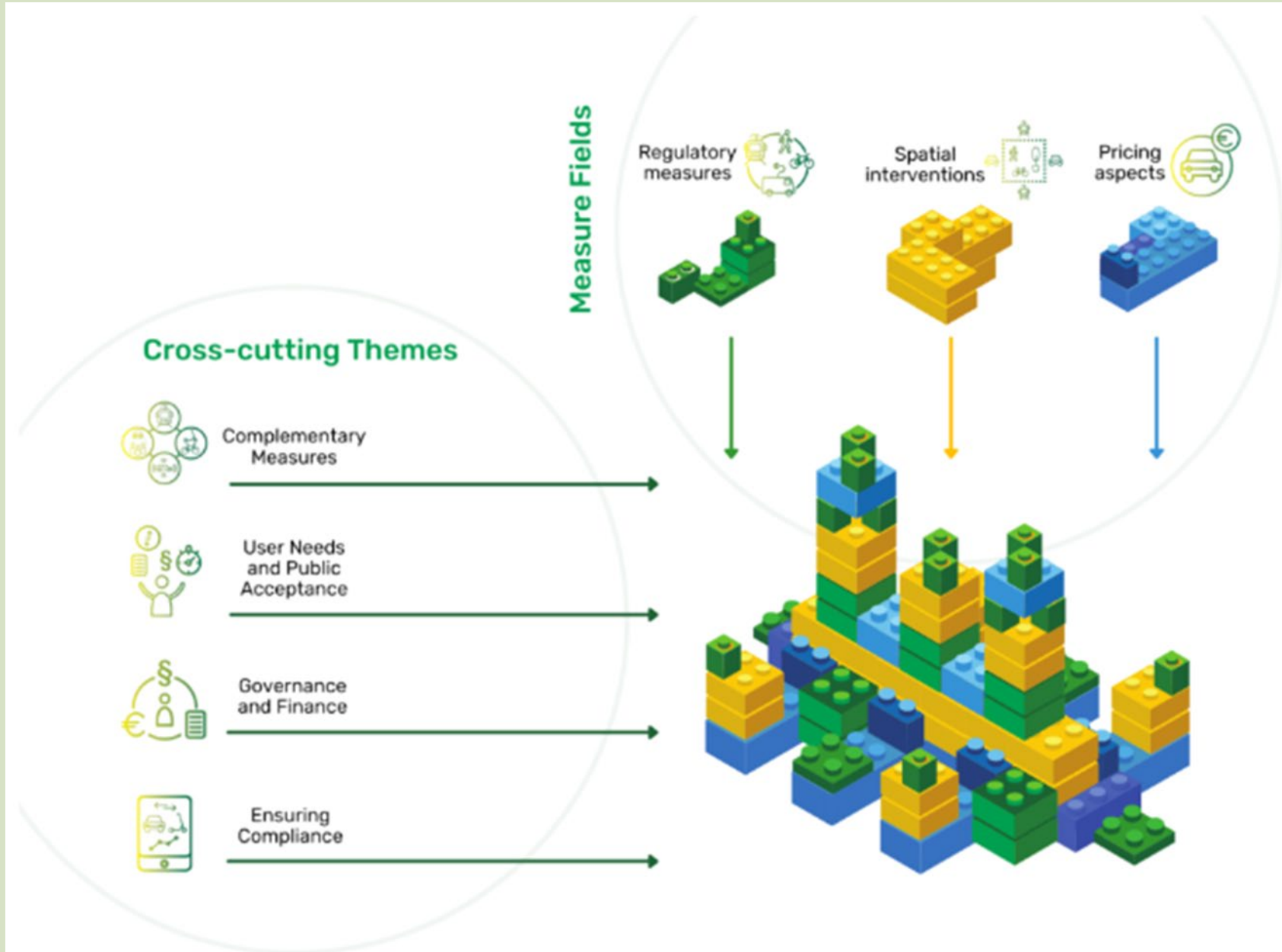
The administrative frameworks and mechanisms of a city (which include its decision-making context, legal and policy frameworks, and more), as well as its financial arrangements for funding UVAR measures and using the resulting revenue streams, influence the development of an UVAR.



### Ensuring Compliance

The choice of tools and methods to ensure that users can easily understand how to comply with an UVAR and that compliance is consistently enforced depends on many aspects, as does the type – technological or manual in nature – that is most appropriate for each city.

Fire **Tverrgående temaer** (Cross-cutting Themes) og tre **Tiltakskategorier** (Measure Fields), når de settes danner UVAR-verktøykassen. Dette kan illustreres slik:



Som et støtteverktøy i beslutningsprosessene, har EU finansiert utviklingen av «[AccessRegulationsForYourCity](#)». Ved å legge inn konkret informasjon om den aktuelle byen eller området, samt svare på 14 spørsmål, genereres en enkel rapport med liste over relevante UVAR-byggesteiner i prioritert rekkefølge.



## Regulating Vehicle Access for improved Livability

### AccessRegulationsForYourCity

AccessRegulationsForYourCity is a decision support tool to help cities that are considering putting urban vehicle access regulation (UVAR) measures in place. Measures may be aimed at the entire city or a single part of it.

*You will be asked 14 questions that can be answered in roughly 10 minutes.  
Before starting, please indicate your country, your city and its population. If you are thinking about a specific part of your city, such as the central business district or a certain neighbourhood, please indicate its name.*



	<input type="text" value="your country"/>	<input type="text" value="your city"/>	
What's the population of your city?	<input type="text" value="choose one option in the box"/>		<input type="button" value="Go!"/>
and, if you are thinking about a specific part of your city... (optional)	<input type="text" value="name of the area or neighborhood"/>		



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 815008

Hver Byggestein har tilhørende veiledning på nettstedet ReVeAL. Byggesteinen «Delivery and Logistics», som omfatter bylogistikk og varelevering, har eksempelvis konkret veiledning til utforming av regler for varelevering, inkludert eksempler på konkrete tiltak, samt sammenhengen med tilgrensende byggesteiner og tiltak.

Spatial interventions      Pricing aspects      **Regulatory measures**

**Regulatory measures** are those where there is a legal instrument that states who can and cannot enter an area.

They could often also be called 'bans' and include Zero Emission Zones, Low Emission Zone, and Limited Traffic Zones.

Regulation by emissions:

- **Euro standard**
- **Zero-emission vehicles**

Regulation by vehicle type and dimensions:

- **Vehicle type**
- **Vehicle dimensions**

Regulation by trip purpose:

- **Delivery and logistics**
- **Through traffic ban**

Regulation by permit:

- **Permit to travel**
- **Parking permit**
- **Planning permit conditions**

ReVeAL       UVAR building blocks  
Regulatory Measures 

**Delivery and logistics**

This ReVeAL building block fact sheet is one of a series of 33, each describing one Urban Vehicle Access Regulation (UVAR) building block and providing an example of its use in a city. The ReVeAL building blocks can be combined with one another to create a structured UVAR package for a city. Try out the ReVeAL online tool, [www.AccessRegulationsForYourCity.eu](http://www.AccessRegulationsForYourCity.eu), to receive suggestions of appropriate UVAR building blocks for your city as well as guidance in their implementation.

The EU-funded research and innovation project, CIVITAS ReVeAL, aims to add Urban Vehicle Access Regulations and associated policies and technologies to the standard range of urban mobility measures in cities across Europe. The project mission is to enable cities to optimise urban space and transport networks use to improve urban accessibility, sustainability, and liveability.

For more information, please visit: [www.civitas-reveal.eu](http://www.civitas-reveal.eu).



I konteksten av en SUMP, kan de forskjellige UVAR-ene klassifiseres på en rekke måter:

<b>Scheme objectives</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Air quality improvement</li> <li>• Congestion reduction</li> <li>• Urban landscape preservation/retaining the traditional visual character of a place (historic town centres)</li> <li>• Climate change mitigation</li> <li>• Quality of life and attractiveness</li> <li>• Noise mitigation</li> <li>• Road safety</li> <li>• Redistribution of road space</li> <li>• Raising revenues</li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Targeted vehicles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freight and service transport</li> <li>• Passenger transport, either private car use or collective systems</li> <li>• Type of vehicle - pollutant classes</li> <li>• Type of vehicle - dimensions and weight (quads, trucks, +3.5 tons etc.)</li> <li>• Trip purpose (commuter, delivery etc.)</li> <li>• Type of road user (residents, taxis etc.)</li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Type of access regulation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ban/limitation</li> <li>• Charging</li> <li>• Limit(s) on the permeability of the area</li> <li>• Advisory<sup>o</sup></li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Scheme design</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toll ring</li> <li>• Distance-based (for charging)</li> <li>• Time-based</li> <li>• Area licence/permit-based</li> <li>• Point-based</li> <li>• Cordon-based</li> <li>• Superblocks: neighbourhood level access scheme</li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Time period</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permanent (24 hours a day, 7 days a week)</li> <li>• Weekdays vs weekends</li> <li>• Seasonal</li> <li>• Peak times or partial day</li> <li>• Reactive, e.g. during high pollution episodes</li> <li>• Occasional, e.g. during large events</li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Technological options for implementation and enforcement (often used in combination)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manual inspection and windscreen stickers/manual toll collection</li> <li>• Automated Number Plate Recognition (ANPR)</li> <li>• Dedicated short range communication (DSRC)</li> <li>• Global Navigation Satellite System/Cellular Networks (GNSS/CN)</li> <li>• ...</li> </ul>



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

TOPIC GUIDE

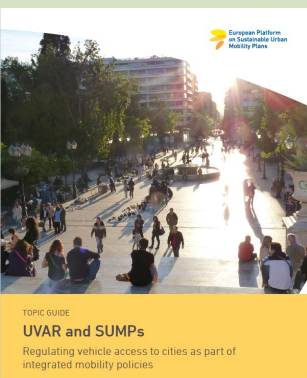
UVAR and SUMP

Regulating vehicle access to cities as part of  
integrated mobility policies



# I konteksten av en SUMP, kan også spesifikke UVAR-typer understøtte målsettinger:

Policy objective	Type of UVAR
Air quality improvement	Low-Emission Zone Ultra-Low Emission Zone Zero-Emission Zone Pedestrian zone
Congestion reduction	Congestion Charge or Tax Limited Traffic Zone Superblocks, traffic routing Pedestrian Zone
Urban landscape preservation (historic town centres)	Limited Traffic Zone Pedestrian Zone
Climate change mitigation	Zero-Emission Zone Limited Traffic Zone Pedestrian Zone
Noise mitigation	Pedestrian Zone Limited Traffic Zone Superblocks, traffic routing Quiet zones Lorry bans/delivery time windows
Road safety	Pedestrianisation Superblocks, traffic routing Lorry bans/delivery time windows
Redistribution of road space	Congestion charge Pedestrian Zone Limited Traffic Zone
Raising revenues	Urban road toll or kilometre charge
Quality of life	All of the above



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

TOPIC GUIDE

UVAR and SUMPs

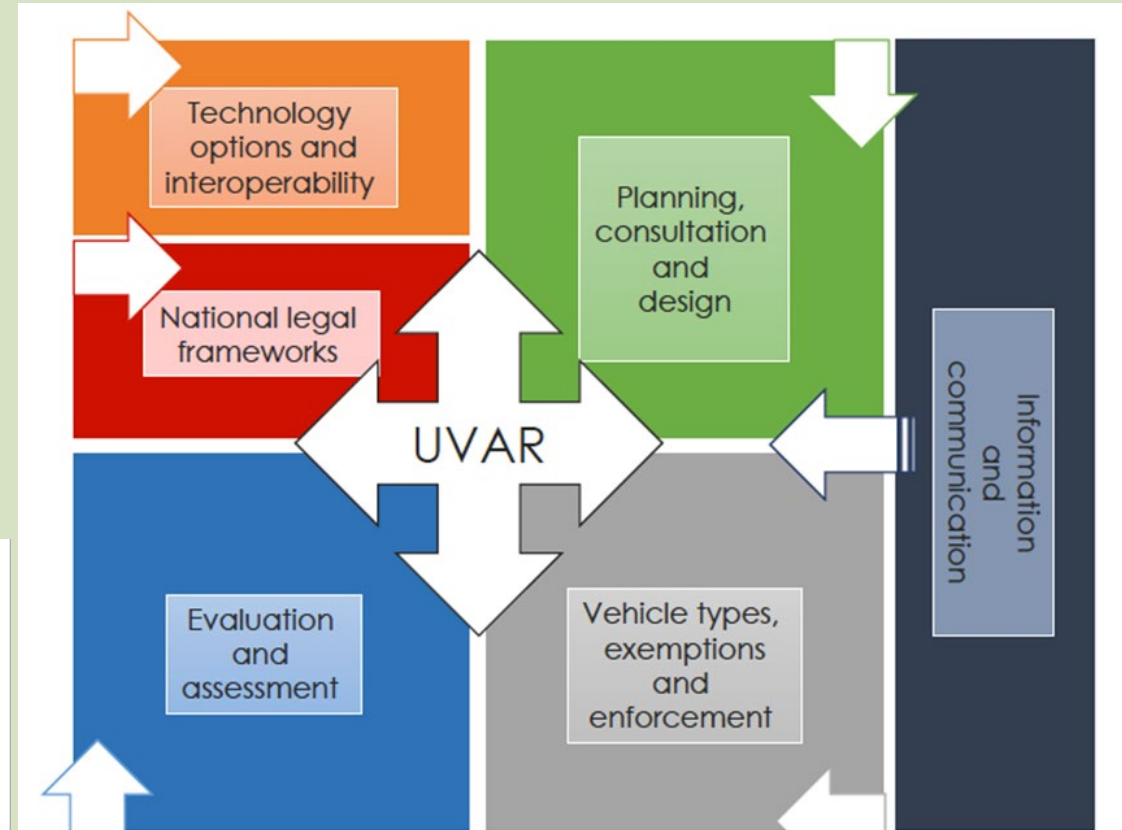
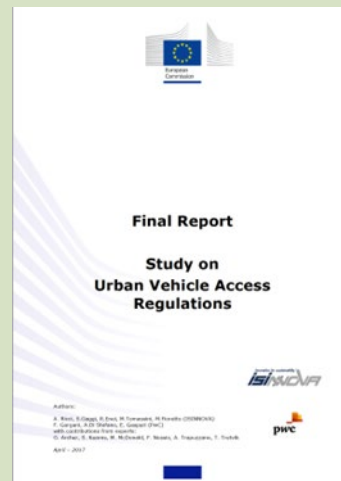
Regulating vehicle access to cities as part of  
integrated mobility policies





- UVAR er meget høyt prioritert i EU og har sin opprinnelse i «*UNECE Convention on Road Signs and Signals*» fra 1968 (ECE/TRANS/196).
- I april 2017 publiserte EU kommisjonen «Final Report - Study on Urban Vehicle Access Regulations, med seks ikke-bindene offentlige veiledninger (**non-binding guidance documents - NBGDs**) knyttet til UVAR, som dekker følgende **seks hovedområder**:

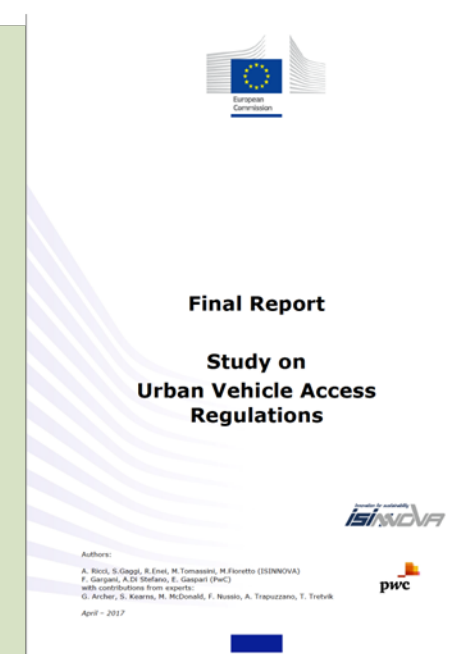
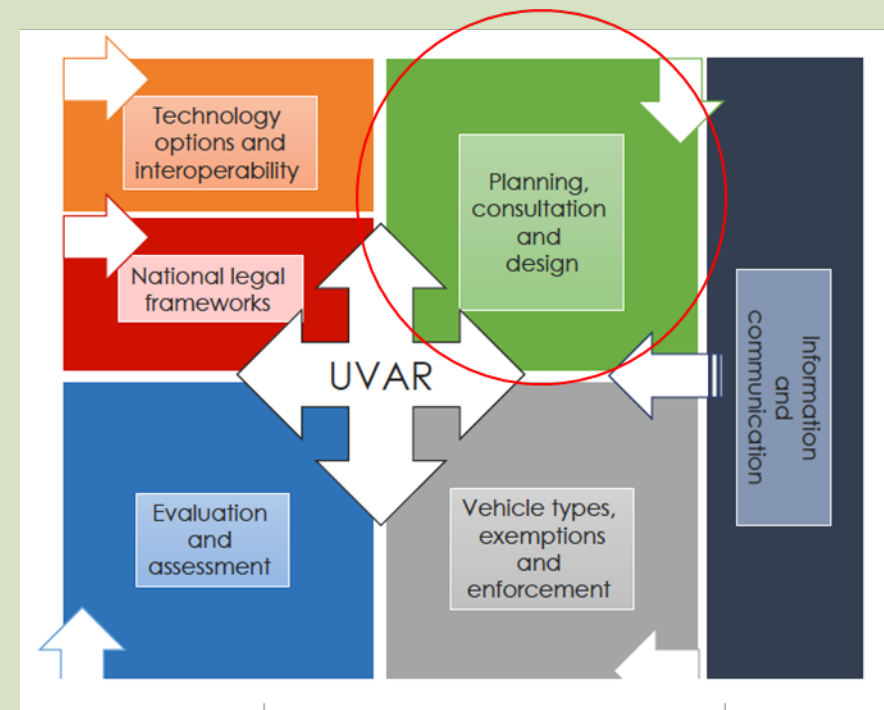
1. Informasjon og kommunikasjon
2. Kjøretøytyper, unntak og (grenseoverskridende) håndhevelse
3. Planlegging, konsultasjon og design (inkludert definisjoner og typologier)
4. Nasjonale juridiske rammer
5. Evaluering og vurdering
6. Teknologialternativer og interoperabilitet



The European Union addresses the issue of UVARs schemes in the light of the subsidiarity principle, according to which urban mobility essentially falls under the local responsibility. In such a context, the European Commission provides indications and guidelines to deal more effectively with the design and implementation of UVARs schemes, in partnership with Member States and other relevant stakeholders, in order to avoid fragmentation and ensure a seamless transport system.

- Planlegging, design, utvikling og implementering av et UVAR-system er en kompleks prosess som krever tilstrekkelige forberedelser med hensyn til styring og samarbeid lokalt og mellom lokale og nasjonale myndigheter.
- Dette er tilsvarende problemstillinger som for SUMP. En SUMP bør ha tatt opp i seg lokale føringer og politiske føringer fra EU, og utarbeides i samsvar med et nasjonalt juridisk rammeverk.
- I følge EU bør en SUMP danne rammebetingelsene for hva en UVAR skal bestemme. UVAR-tiltak må ses i en større, strategisk sammenheng, og tiltakene bør være en del av en SUMP for å sette kraft og legitimitet bak tiltakene
- En klar anbefaling fra EUs veiledning, er derfor å **se UVAR i sammenheng med SUMP**, slik at kjøretøyers adgang til byer og urban infrastruktur planlegges og innføres som del av en **integriert og helhetlig plan for mobilitet**.
  - Jf. NBGD «Informasjon og kommunikasjon» og NBGD om «Planlegging, konsultering og design», som er en av de seks hovedområdene i EUs ikke-bindende offentlige veiledninger.
  - Et helt sentralt poeng i denne delen av veiledningen, er å koble UVAR sammen med en SUMP:
    - «A local / regional SUMP gives the overarching context within which a UVAR can be placed. It gives the rationale for the UVARs and shows that it is not being developed in isolation.»

[https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-09/uvar\\_final\\_report\\_august\\_28.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-09/uvar_final_report_august_28.pdf)



- Det fremheves som et sentralt poeng at lokale myndigheter må få mulighet til å **prioritere bruken av lokalt areal opp mot lokale behov og lokale omstendigheter.**
- Dette er aktuelt blant annet for Arendalsmodellen, hvor arealknapphet er et sentralt tema.
- **Utfordringer med arealknapphet**, eksempelvis uttrykt som for smale og/eller for få veier, kan løses mer optimalt ved bruk UVAR-konseptet i en integrert og helhetlig plan etter normer fra SUMP.



## **Final Report**

### **Study on Urban Vehicle Access Regulations**



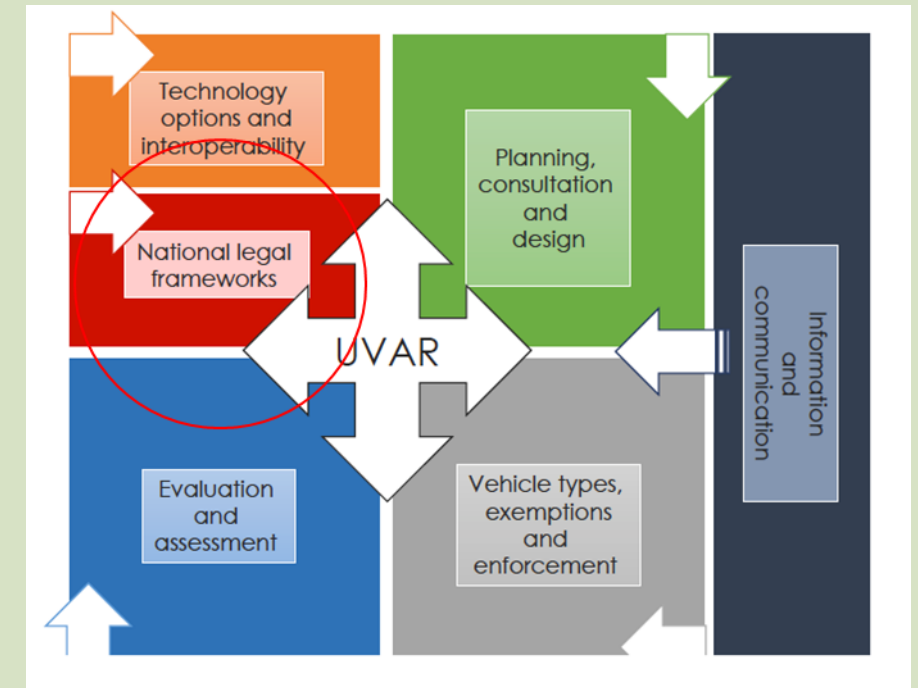
Authors:

A. Ricci, S. Gaggi, R. Enei, M. Tomassini, M. Fioretto (ISINNOVA)  
F. Gargani, A. Di Stefano, E. Gaspari (PwC)  
with contributions from experts:  
G. Archer, S. Kearns, M. McDonald, F. Nussio, A. Trapuzzano, T. Tretvik

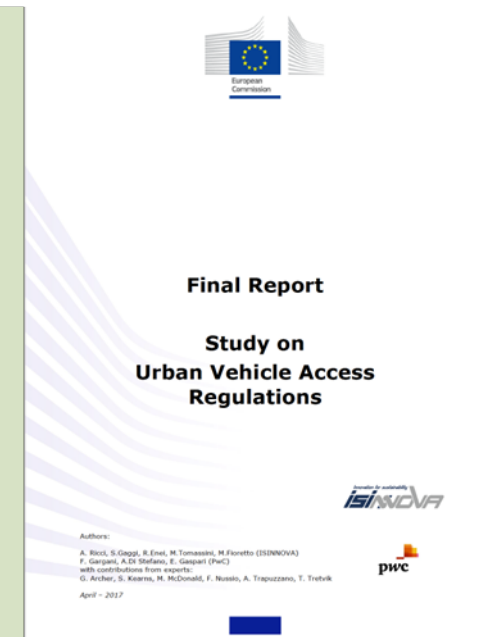
April - 2017



- En annen, klar anbefaling fra EUs veiledning, er å etablere et **nasjonalt juridisk rammeverk** som er **forankret** i EUs og nasjonale målsettinger knyttet til bærekraft, og som legger til rette for **tilstrekkelig fleksibilitet** slik at byer kan håndtere deres ulike problemer, og samtidig opprettholder muligheter for innovasjon med hensyn til å etablere nye, praktiske ordninger.
  - Jf. NGBD om «**Nasjonalt juridisk rammeverk**», som er en av de seks hovedområdene i EUs ikke-bindende offentlige veiledninger.
- Et nasjonalt juridisk rammeverk bør gi veiledning til byer om hvordan etablere **bærekraftige alternativer** innen mobilitet.
- Uten et slikt rammeverk, blir det unødvendig komplisert for de involverte aktørene og samarbeide, vanskeligere og dyrere å innføre UVAR-tiltak og mer krevende å informere og overbevise brukere og befolkningen om rasjonale bak og effekten av forskjellige typer av tiltak.



[https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-09/uvar\\_final\\_report\\_august\\_28.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-09/uvar_final_report_august_28.pdf)



Oppsummert er det følgende fordeler av å innføre en nasjonal juridisk rammeverk:

- Det blir lettere for befolkningen å forstå, akseptere og tilpasse seg til de aktuelle tiltakene.
- Innføring av tiltak går raskere, billigere og mer effektivt.
- Det vil kunne bli en rekke synergieffekter med andre byer, kommuner, regioner og nasjonalt.
- Legger et viktig grunnlag for å innføre beste praksis også i andre EU-land.

## CHAPTER IV – Potential Impacts due to the introduction of a national legal framework

Countries and regions with coordinated UVARs schemes and with a national legal framework in place have advantages for the mobility of their citizens and businesses. Local UVARs schemes would for instance adopt harmonised criteria, or they would have a list of criteria at the national level to draw from.

Accordingly, the potential impacts of a common approach in national legal frameworks for UVARs are manifold.

National legal frameworks would create economies of scale for vehicles, reducing the numbers of different access regulations schemes at national level. This could be beneficial for vehicle operators as well as reduce the cost of implementation, compliance and enforcement.

This means that the adoption of a common approach at national level would enable:

- The establishment of a common set of (maybe progressively stricter) UVARs criteria easier for residents, businesses and travellers to understand and adapt to;
- The facilitation of mutual recognition and interchangeability of national UVARs stickers;
- A consistent approach to vehicle exemptions meaning that road users would not need to study and understand the different access rules of each single scheme;
- The avoidance of fleet migration to less regulated areas;
- The provision of an established flexible framework for cities and regions that have not yet adopted a UVARs scheme and make the implementation of schemes by cities more effective and efficient.

Road users could comprehend the scheme more easily and could be easier convinced. Furthermore, it would allow UVARs national implementation issues (e.g. signage, driver licence penalty points, stickers and permits, enforcement, exemptions etc.) to be resolved once instead of individually for each UVARs scheme. A national framework would enable any UVARs scheme to be set up more easily and with lower costs, providing a significant benefit and administrative saving for cities.

A common approach in the definition of national legal frameworks would facilitate enormously the diffusion of best practices across the EU.

**Utdrag fra anbefalingene i «Final report – Study on Urban Vehicle Access Regulations», knyttet til etablering av et nasjonalt juridisk rammeverk.**

## CHAPTER VI – Summary of recommendations

Although each national government may have its own specific priorities and rationale for introducing a national UVARs framework, it is common sense that a common approach at national level would be beneficial to ensure the consistency and clarity of decision-making while improving the effectiveness and efficiency of the proposed schemes. The following is a list of recommendations addressing those national governments which are planning or implementing a national UVARs framework:

- It is important that any national legal framework accounts for **enough flexibility** allowing cities to tackle their differing problems arising from different fleets and at the same time avoid stifling the possibility for innovation to produce new good practice schemes.
- Whether national legislation is formulated from a 'top down' or 'bottom up' perspective may determine how effective it will be in facilitating UVAR schemes in cities/regions within its national boundaries. **An optimum combination could be one that reflects significant city/region input, European legislation and non-binding guidance, drawing on examples of good practices in Europe.**
- It is important that national frameworks concerning UVARs schemes are designed in a transparent way **addressing all citizens and reflecting all stakeholder's views** thereby mitigating scepticism.
- National legislation should **be clearly linked to EU and national policy goals** in the fields of for instance air pollution or CO<sub>2</sub> emissions. When under design, a national legal framework should clearly state the goals it is pursuing.
- Such legislation should give guidance to cities on **how to establish sustainable mobility alternatives**. In particular, when schemes create revenues through e.g. congestion charges, national legislation could encourage cities to invest these in sustainable modes of transport.
- National legislation should be written in such **a way to include common issues which might apply to all UVARs schemes**. An example might be legislation that is drafted to include general reference to issues that could be applied to any prospective UVARs in the country (e.g. types of vehicles exempt from any UVARs charge, classifications of road that could be included in UVARs scheme, emission levels of vehicles to which a UVAR charge might apply etc.) where possible.
- Before the design of a UVAR, a national legal framework should include provisions that allow a scheme to be **subject to a utility test before its introduction** and throughout its implementation to ensure its effectiveness and acceptability. In other words, the necessity for the envisaged regulations should be measured to justify the appropriateness to contribute to solving the identified problems. The decision should be supported by a proper impact assessment including the environmental as well as economic and social impacts of the proposed measures on the local economy and businesses.

- A national framework may include provisions and recommendations relating to the necessity to **carry out a consultation process** prior to the possible introduction of UVARs at local level which could involve commercial road transport industry and relating to timely information about such regulations to the commercial road transport operators.
- National governments could also consider the creation of a **permanent national consultation and advisory group** to regularly review UVARs and recommend actions to enhance best practice exchange and the participation of private sector stakeholders, including business stakeholders, in its activities.
- **The evolution of vehicle technologies** may bring additional challenges that should be taken into account when designing the legislation. **This means that the future of a UVAR should be reconsidered in the light of the development of new technologies.**
- The components that may be considered when developing a national legal framework for urban vehicle access regulations can be divided in two categories: **primary contents**, which should necessarily be included, and **secondary contents**, which could be considered. Components that **should be included** in a framework legislation:
  - Vehicles affected;
  - Emission classes and certified retrofit equivalents;
  - Exemptions;
  - Non-discriminatory treatments, e.g. citizens who have no alternative to using vehicles or are unable to gain access to a vehicle with appropriate standards, etc.;
  - Methods for identifying vehicle accessing a UVAR/Retrofit Emission Control (REC) devices;
  - Methods for identifying vehicle eligibility;
  - Road signs;
  - National, regional or local registration databases.Components that **could be included**:
  - Complaints and mediation agency;
  - National website;
  - Assessments and evaluation processes.

Utdrag fra anbefalingene i «Final report – Study on Urban Vehicle Access Regulations», knyttet til etablering av et nasjonalt juridisk rammeverk.

- Rapporten lister videre opp forslag til **rolle- og ansvarsfordeling** med hensyn til implementering av et nasjonalt juridisk rammeverk for UVAR (*se tabell til høyre*).
- Det understrekes i rapporten at det viktigste er å etablere en **klar rolle- og ansvarsdeling** som legger til rette for **tilstrekkelig fleksibilitet for byer og regioner**. Uten dette blir rammeverket lite effektivt og mister fort sin relevans.
- Rapporten understreker viktigheten av å ta innover seg EU-traktaten, spesielt **den frie bevegelseheten**. Blant annet av hensyn til sistnevnte, er det opprettet en nettside med oppdatert informasjon om implementerte UVAR-tiltak i Europa, slik at man kan orientere seg i forkant eller i forbindelse med reiser.

National government	<ul style="list-style-type: none"> <li>• National analysis of UVARs impact and cost benefit analysis;</li> <li>• National urban air quality legislation and mobility strategy;</li> <li>• UVARs national legislation, including: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Legal basis for municipalities to establish UVARs</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Definition of LEZ pollutant emission classes and sticker design</li> <li>◦ National schedule for UVARs phases</li> <li>◦ Definition and criteria for UVARs vehicle exemptions</li> <li>◦ Retrofit approval scheme based on UNECE REC Regulation</li> <li>◦ Incentives and complementary measures to support UVARs implementation</li> <li>◦ National system for sale of stickers and approval of exemptions</li> <li>• National UVARs database and website</li> <li>• National vehicle database with emission characteristics and exchange of vehicle data with other participating countries</li> <li>• New Retrofit certification (which should comply with UNECE REC retrofit standards)</li> <li>• Nominate the competent authorities for <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Issuing of stickers and exemptions</li> <li>◦ Type-approval, installation and inspection of REC devices and</li> <li>◦ Identification of emissions standards for national vehicles.</li> </ul> </li> <li>• Capitalise on national stakeholder and interested parties' discussions.</li> </ul>
Local government	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information to the public and stakeholders, both at city and national level as well as EU websites</li> <li>• Local stakeholder and public consultation and participation</li> <li>• Local UVARs air quality assessment, impact assessment and cost-benefit analysis</li> <li>• Local air quality management plan (Air Quality Directive), consistent with national air quality strategy</li> <li>• Sustainable urban mobility plan (SUMP)</li> <li>• Decision on which vehicle types are regulated (HDV, LDV etc.)</li> <li>• Timescales</li> <li>• UVARs boundaries and exempted routes (transit, port, airport)</li> <li>• Enforcement method and infrastructure</li> <li>• Information to the public and stakeholders</li> <li>• Signage compliant with national standards</li> <li>• Monitoring and ex-post evaluation of UVARs effectiveness and cost-benefit.</li> </ul>

**Utdrag fra anbefalingene i «Final report – Study on Urban Vehicle Access Regulations», knyttet til etablering av et nasjonalt juridisk rammeverk.**

- Rapporten anbefaler at nøkkelkomponentene i et nasjonalt juridisk rammeverk, deles opp i to kategorier; det som **bør** inkluderes og det som **kan** inkluderes i et rammeverk:

1) Components that should be included in a framework legislation:

- Vehicles affected;
- Emission classes and certified retrofit equivalents;
- Exemptions;
- Non-discriminatory treatments, e.g. citizens who have no alternative to using vehicles or are unable to gain access to a vehicle with appropriate standards, etc.;
- REC devices;
- Methods for identifying vehicle eligibility;
- Road signs;
- National registration databases.

2) Components that could be included:

- Complaints and mediation agency;
- National website;
- Assessments and evaluation processes.

**Utdrag fra anbefalingene i «Final report – Study on Urban Vehicle Access Regulations», knyttet til etablering av et nasjonalt juridisk rammeverk.**



- Et gjennomgående tema er at **lokale myndigheter må ha tilstrekkelig fleksibilitet** til å ivareta lokale behov ved bruk av **målrettede virkemidler** knyttet til bærekraftig mobilitet (UVAR), samt et **nasjonalt juridisk rammeverk** å forholde seg til.
  - Lokale behov kan være knyttet til luftkvalitet, arealknapphet, veikapasitet, økt trafikk tetthet, vern av historiske områder, støy og en rekke andre forhold.
- Et annet gjennomgående tema er at virkemidlene må innebære en balansert forbedring for **økonomien, befolkningen og naturen innen transportsektoren spesielt og mobilitet generelt**, som innebærer at tiltakene må:
  - være mest mulig effektive,
  - ikke sløse med ledig kapasitet og
  - sette minst spor og støtte opp om et godt liv og en livskraftig natur.
- Oppsummert kan det sies at:
  - Den sentrale målsettingene med SUMP er å forbedre tilgjengeligheten til urbane områder og levere kvalitetsmessig og **bærekraftig mobilitet og transport** – til, gjennom og innenfor de urbane områdene.
  - Den sentrale målsettingen med UVAR er å gjøre urbane områder **så tilgjengelig som mulig** ved bruk av spesifikke og målrettede tiltak.
  - Det er en **funksjonell sammenheng** mellom SUMP og UVAR, ettersom de spesifikke UVAR-tiltakene må planlegges og integreres på en helhetlig måte, **som del av en integrert og helhetlig plan for mobilitet**.
  - Uten en slik integrert tilnærming, settes det **ikke tilstrekkelig kraft** bak verken UVAR eller SUMP (måloppnåelse svekkes/blir dyrere/tar lenger tid, følgekonskvenser identifiseres ikke og tiltakene og planens aksept i befolkningen vil være lavere).

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

# I Norge finnes det hjemler for å innføre enkelte typer UVAR-tiltak

- Vtrl. § 5 gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder hvilke myndigheter som kan treffe vedtak. Skiltforskriften angir detaljert hva slags skilt og trafikksignaler som kan settes opp av hvem.
- Vtrl. § 7 første ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **varig forbud** mot bestemte grupper av kjøretøy, eventuelt deler av denne gruppen, innenfor et område.
  - Denne hjemmelen gir mulighet til å forby motorvogner med f. eks. bestemte Euroklasser eller biler med bestemt drivstoff innenfor en sone.
- Vtrl. § 7 annet ledd gir kommuner hjemmel til å vedta **midlertidig forbud** mot all trafikk eller om annen **regulering av trafikk** på veg, dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det.
  - Bestemmelsen er ikke tydelig avgrenset, men det er antatt at den først og fremst er ment å dekke forhold som ulykker og støy og særlig luftforurensning (se Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 10 bokstav g).
- Vtrl. § 13 sjette ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **gebyr ved bruk av piggdekk**. Det må bl.a. gis en geografisk avgrensning for hvor gebyrordningen skal gjelde, jf. uttrykket «nærmere fastsatt område».
- Vtrl. § 13 sjuende ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **lavutslippssoner i fastsatte områder**.
  - Dette er nærmere regulert i forskrift, hvis formål er å gi rammeverket for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve kommunale lavutslippssoner som etableres for å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler. Hjemmelen inkluderer ikke forbud mot kjøring i sonen, kun plikt til å betale gebyr for kjøretøy (med unntak av el-biler, forflytningshemmede og utrykningskjøretøy).

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

# I Norge finnes det hjemler for å innføre enkelte typer UVAR-tiltak

- Veglova § 27 annet ledd åpner for både **(tradisjonelle) bompenger og trafikkregulerende vegprising i byområder** som er tilpasset særlige behov i området, ut fra hensynet til transportløsningene i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknende.
  - I all hovedsak skal bestemmelsen gi mer fleksibilitet til kommuner og fylker til å utforme og ta i bruk veiprissingssystemer etter de særskilte behovene i de aktuelle byområdene. Stortingets transport og kommunikasjonskomite la vekt på at proposisjonen bak lovendringen «skal forenkle, videreføre og utvikle ordningene som gjelder i dag og at forslaget etterkommer byenes behov for et mer fleksibelt takstsystem».
  - Takster kan baseres på kjøretøys vekt, type, miljøegenskaper og lignende, og variere ut fra tid på døgnet. Som del av en plan om helhetlig og samordna transportsystem i et byområde, kan inntektene brukes til tiltak for drift av kollektivtrafikken.
- PBL gir også planmyndigheten **rettslig grunnlag for å gi bestemmelser om bruk av areal, inkludert veier**. PBL § 12-7 nr. 7 sier eksempelvis at det kan gis bestemmelser i reguleringsplanen om; *trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder øvre og nedre grense for parkeringsdekning*.
  - I forarbeidene er det uttalt at dette gjelder ulike typer trafikkregulerende tiltak knyttet til blant annet typen trafikk eller kjøremønster, kollektivprioritering og bombruk, sommer- og vinterbruk, inkludert rekkefølgebestemmelser. Det må her foretas en samordning med samferdselsmyndighetenes anvendelse av bestemmelser i vegloven og vegtrafikkloven, herunder en samordning mellom samferdselsmyndighetene og planmyndigheten i planprosessen. Hva gjelder trafikkregulerende tiltak etter PBL, begrenser det seg trolig til mer fysiske tiltak, eksempelvis fartsdempende tiltak som fartsdumper, ikke regelbaserte tiltak, eksempelvis å fastsette hastighetsbegrensninger.

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

# Overordnet vurdering av regelverket

**For å vurdere om dagens regelverk er egnet for EUs UVAR-konsept, er det viktig å ta utgangspunkt i hva som kjennetegner UVAR-konseptet**

- Et kjennetegn ved UVAR er at den regulerer **under hvilke betingelser** motoriserte kjøretøy har lov til å få tilgang til en definert lokasjon. Disse betingelsene inkluderer blant annet vekten eller størrelsen på kjøretøyet, utslippsnivået, veikapasiteten, spesifikke tidsperioder, gjeldende luftforurensningsnivå i området, eller sjåførens innbyggerstatus i området.
- Et annet kjennetegn er at UVAR ikke er et sett med forhåndsdefinerte, spesifikke tiltak for trafikkregulering, men heller nær sagt **et hvilket som helst tiltak som har til formål å ivareta motorkjøretøys adgang til et område på en bærekraftig måte.**
- UVAR-konseptet inneholder et **stort potensial for å tenke helt nytt** på hvordan man kan omforme byområder gjennom trafikkregulerende tiltak med bærekraft som formål. Samtidig kan det være utfordrende og komplisert å foreta prioriteringer og tilpasninger til ulike lokale og regionale forhold og målsettinger. **Den politiske siden** av konseptet som gjelder prioriteringer, rekkefølge, pisk/gulrot osv, bør derfor håndteres som (demokratiske) vedtak i en **SUMP**. I denne sammenheng er et nasjonalt rammeverk (program) som støtte for fylke og kommune viktig for å fremme verktøy og kompetanse til å håndtere og vurdere verdien av ulike lokale og regionale målsettinger og prioriteringer.
- Med dagens og fremtidens teknologi, **med mulighet til å løse en rekke praktiske utfordringer på helt andre måter enn tidligere**, blant annet ved datadeling og satellittnavigering, samt helt nye tjenester og mulighet for digital håndhevelse i sanntid, er det vår oppfatning at dagens regelverk ikke er egnet for å fullt ut utnytte UVAR-konseptet og de nye mulighetene som dette sammen med ny teknologi faktisk representerer.
- Det er vår vurdering at UVAR og ny teknologi er i ferd med å endre måten man tilnærmer seg styring av trafikken på i EU, for blant annet å håndtere og unngå trafikkork, redusere forurensing og øke livskvaliteten. Dette gjelder særlig med mulighetene tilknyttet bruk av kunstig intelligens, se blant annet «[Artificial intelligence in smart cities and urban mobility](#)» og «[Artificial Intelligence in road transport](#)».
- I SVV rapport nr. 927 om «Hvordan vi måler fremkommelighet», pekes det blant annet på et kommende skifte fra fokus på mobilitet til **fokus på tilgjengelighet**, og at dette vil kunne gjøre at transportsektoren kan ha mer omfattende målsettinger innen klima, bærekraft og befolkningens velferd. Med tilgjengelighet menes her blant annet tilgjengelighet til destinasjoner og varer som medfører færre reiser, kortere verdikjeder og som prioriterer bærekraftige og rimeligere transportmetoder.
- I sum ser vi at utviklingen på dette området skjer meget raskt og er høyt prioritert i EU og i store deler av resten av verden. I denne sammenheng er det viktig med et regelverk som understøtter utviklingen og mulighetene i dag og i fremtiden.

# Konklusjon

## Eksempler på situasjoner som ikke dekkes av dagens regelverk

- **Digital koordinering av trafikk** langs en veistrekning eller i en sone for **fortløpende (time for time) å sikre effektiv, lønnsom og miljøvennlig trafikkavvikling**. Med koordinering av trafikk, menes her at det gis tillatelser til og forbud mot å kjøre langs veistrekningen, avhengig av hvilken trafikkflyt som anses mest bærekraftig i øyeblikket. Dette inkluderer sanntidsvurderinger av:
  - veikapasiteten (effektiv arealbruk),
  - antall kjøretøy, type kjøretøy (lastebil, privatbil, drosje, blålys, etc),
  - utslippsnivå (elektrisk, hybrid, bensin, diesel, etc),
  - hvem sjåføren er (innbygger i området, gjennomreisende, yrkessjåfør, etc),
  - hva slags last kjøretøyet har ombord (fullastet eller halvfull trailer, etc) og
  - formålet med reisen (til/fra jobb, gjennomreise, varelevering/-henting, etc).
- I scenariet som beskrevet over (som også er et tenkt scenario i Arendalsprosjektet, slik vi har forstått det), er det et behov for tydelige, formelle regulatoriske rammer for en slik informasjonssanking, dataanalyse, koordinering og informasjonsspredning blant trafikantene og andre aktører, som situasjonen krever. I tillegg ser vi ikke at dagens trafikkregelverk har hjemler for å regulere trafikk i soner på denne måten, hvor tilgang til en vei eller sone baseres på en sammensatt vurdering i sanntid av hva som vil gi best, bærekraftig mobilitet i området.
- **Etablering av null- eller lavutslippssone av klimahensyn** hvor bestemte kjøretøy gis forbud mot å kjøre i sonen, har i dag ikke hjemmel i lovverket.
  - For innføring av enten lav- eller nullutslippssone med **forbud for enkelte kjøretøy**, er det behov for en klar hjemmel i loven, inkludert hjemmel for kontroll og håndhevelse.

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

# Konklusjon

Det er vår overordnede vurdering at:

- Det **neppe finnes tilstrekkelige hjemler i Norge** for å innføre trafikkregulerende tiltak etter mønster fra UVAR.
- Det **ikke er noen systematisk** tilnærming i Norge som **regulerer UVAR og bærekraftig mobilitet**, lik det som anbefales av EU.
- Dette gjør det **uklart for kommuner og fagmyndigheter** hvilke UVAR som kan innføres for å oppnå nasjonale, regionale og lokale målsettinger knyttet til bærekraftig mobilitet, og hvordan de skal gå frem i planleggingen.
- Videre er det **ikke en samlet oversikt, database eller sentral myndighet** hvor kommuner, fagmyndigheter eller andre relevante aktører kan søke støtte og veiledning.
- I sum er det utfordrende med dagens regelverk å planlegge langsiktig med hensyn til bærekraftig mobilitet, herunder bruk av UVAR-tiltak, hvor nåværende og fremtidige kapasitetsutfordringer nødvendigvis må møtes med å **prioritere, effektivisere og gi tilgjengelighet til dem med mobilitetsbehov**, og med løsninger som støtter opp om økonomien, befolkningen og naturen, slik SUMP og UVAR i kombinasjon er tiltenkt.
- Vi er av den oppfatning at nye måter å regulere trafikk på, etter mønster fra UVAR, inkludert effektivt å planlegge seg frem til målrettede tiltak på en helhetlig og integrert måte (SUMP), er **avgjørende** for å lykkes med å gjennomføre EUs «The New European Urban Mobility Framework», og til syvende og sist også en avgjørende **komponent** på veien mot FNs bærekraftsmål. Det vil også **betraktelig lette arbeidet med å oppfylle de 5 transportpolitiske målene** i Nasjonal Transportplan (se eksempel på sistnevnte på side 31).

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

# Hvordan kan det løses?

Vår overordnede vurdering av hvordan det kan løses:

- Det kan utarbeides en ny hjemmel for **soneregulering** som er knyttet til UVAR-konseptet. Dette kan gjøres etter mønster fra vtrl. § 13 sjuende ledd, som gir kommunen etter samtykke hjemmel til å innføre **lavutslippssoner i fastsatte områder**, og hvor en sentral forskrift regulerer hjemmelen i mer detalj. Fremfor lavutslippssoner, benyttes eksempelvis «**bærekraftig mobilitet i fastsatte områder**», hvor dette eventuelt utdypes nærmere i forskrift. I tillegg til utdyping i en forskrift, kan det stilles krav om at UVAR skal fremgå av en demokratisk vedtatt plan for bærekraftig mobilitet. Tilsvarende kan PBL oppdateres med krav til en slik plan.
- Et alternativ til ny hjemmel er at det utgis **nasjonale retningslinjer** som forklarer nærmere om hvilke UVAR-tiltak kommuner kan innføre i tilknytning til en kommunal, bærekraftig mobilitetsplan, eksempelvis med hjemmel i:
  - Vtrl. § 7 første og annet ledd (selv om § 7 første ledd er delegert til Samferdselsdepartementet og annet ledd kun gjelder midlertidige tiltak).
  - Pbl § 12-7 nr. 7 og eventuelt etter andre relevante, eksisterende hjemler.

Det er imidlertid vår overordnede vurdering at dette neppe er tilstrekkelig for at kommuner skal kunne innføre målrettede, trafikkregulerende tiltak etter mønster fra UVAR.

- Det kan også ses hen til Vanndirektivet som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene og **med krav til helhetlig forvaltning og samordnet planlegging**, som **mønster** for å utvikle et regelverk innen bærekraftig mobilitet.
- I tillegg bør EUs anbefalinger nedfelt i de seks nevnte NBGD, **tilpasses og gjennomføres i Norge**. Disse handler ikke kun om juridiske rammer og hjemler, men også om planlegging og kommunikasjon, typer av kjøretøy og tiltak, oppfølging og kontroll, digitalisering m.m. **Statens Vegvesen er en naturlig kandidat til å innta en sentral rolle i dette arbeidet, som fagmyndighet** med ansvar for å utvikle og tilrettelegge for et helhetlig og framtidsrettet transportsystem i hele landet, som fremmer framkommelighet, reduserer transportulykkene og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**

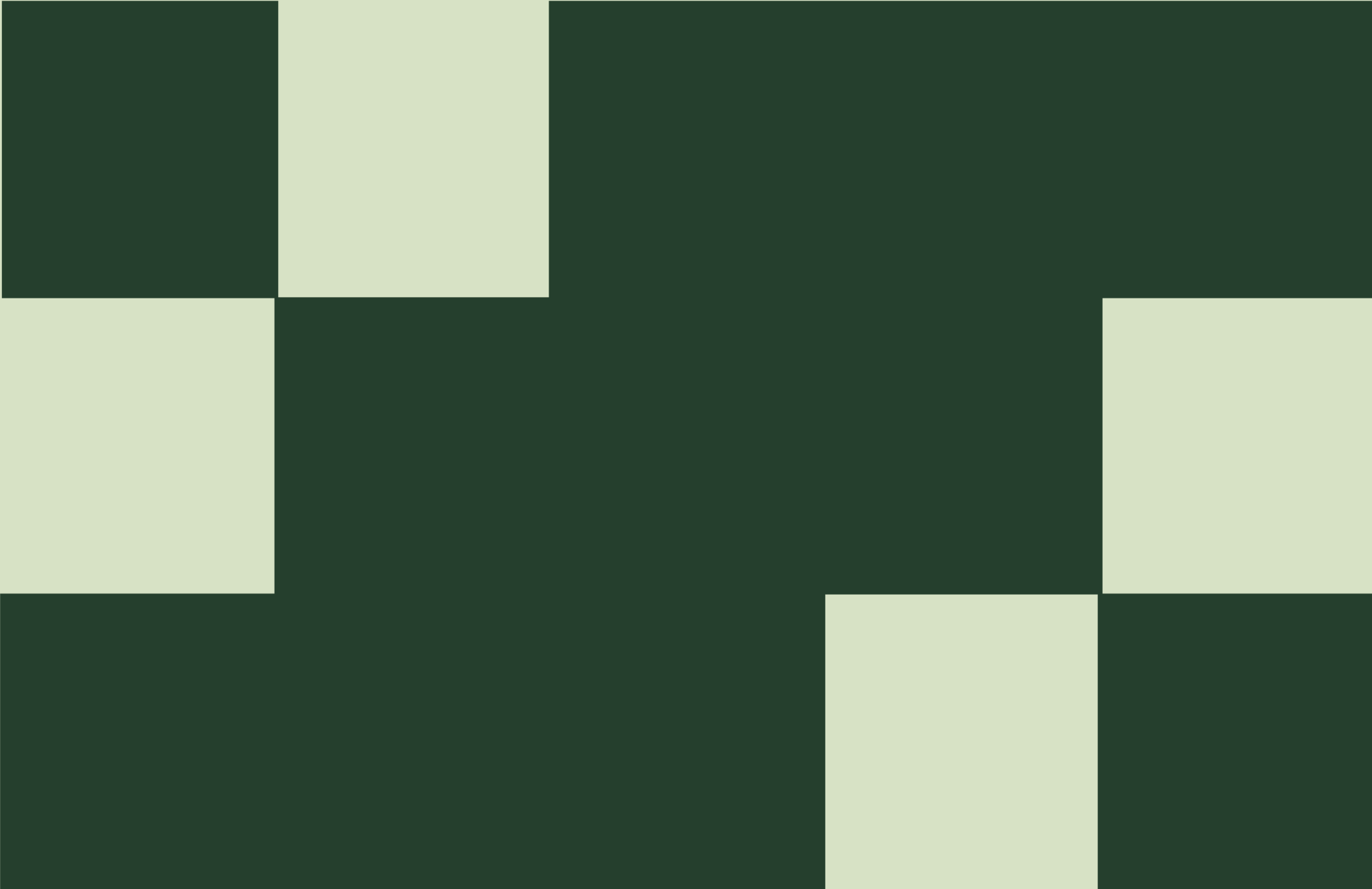
# Hvordan kan det løses?

Vår overordnede vurdering av hvordan det kan løses:

- Det kan utarbeides en ny hjemmel for **soneregulering** som er knyttet til UVAR-konseptet. Dette kan gjøres etter mønster fra vtrl. § 13 sjuende ledd, som gir kommunen etter samtykke hjemmel til å innføre **lavutslippssoner i fastsatte områder**, og hvor en sentral forskrift regulerer hjemmelen i mer detalj. Fremfor lavutslippssoner, benyttes eksempelvis «**bærekraftig mobilitet i fastsatte områder**», hvor dette eventuelt utdypes nærmere i forskrift. I tillegg til utdyping i en forskrift, kan det stilles krav om at UVAR skal fremgå av en demokratisk vedtatt plan for bærekraftig mobilitet. Tilsvarende kan PBL oppdateres med krav til en slik plan.
- Et alternativ til ny hjemmel er at det utgis **nasjonale retningslinjer** som forklarer nærmere om hvilke UVAR-tiltak kommuner kan innføre i tilknytning til en kommunal, bærekraftig mobilitetsplan, eksempelvis med hjemmel i:
  - Vtrl. § 7 første og annet ledd (selv om § 7 første ledd er delegert til Samferdselsdepartementet og annet ledd kun gjelder midlertidige tiltak).
  - Pbl § 12-7 nr. 7 og eventuelt etter andre relevante, eksisterende hjemler.Det er imidlertid vår overordnede vurdering at dette neppe er tilstrekkelig for at kommuner skal kunne innføre målrettede, trafikkregulerende tiltak etter mønster fra UVAR.
- Det kan også ses hen til Vanndirektivet som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene og **med krav til helhetlig forvaltning og samordnet planlegging**, som **mønster** for å utvikle et regelverk innen bærekraftig mobilitet.
- I tillegg bør EUs anbefalinger nedfelt i de seks nevnte NBGD, **tilpasses og gjennomføres i Norge**. Disse handler ikke kun om juridiske rammer og hjemler, men også om planlegging og kommunikasjon, typer av kjøretøy og tiltak, oppfølging og kontroll, digitalisering m.m. **Statens Vegvesen er en naturlig kandidat til å innta en sentral rolle i dette arbeidet, som fagmyndighet** med ansvar for å utvikle og tilrettelegge for et helhetlig og framtidsrettet transportsystem i hele landet, som fremmer framkommelighet, reduserer transportulykkene og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

**Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.**





**vaar**



**Statens vegvesen**

 **SIITS**