



Innst. 410 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:145 S (2010–2011)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Laila Dåvøy og Line Henriette Hjemdal om sikrere og bedre fremkommelighet for syklistar.

Til Stortinget

Samandrag

I representantforslaget vert følgjande forslag fremma:

- «1. Stortinget ber regjeringen øke den statlige satsingen på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.
2. Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.
3. Stortinget ber regjeringen sikre at hensynet til sykkeltrafikken blir ivaretatt ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.
4. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til endring av trafikkreglene slik at syklistar får bedre sikkerhet og fremkommelighet. Dagens minimumskrav på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklistar tas inn i trafikkreglene.
5. Stortinget ber regjeringen endre vikepliktsreglene som gjelder der gang- og sykkelvei krysser vei og avkjørsel slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet.»

For nærare bakgrunn for forslaget kan det visast til dokumentet.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til vedlagte fråsegn, datert 1. juni 2011, frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til imøtekommande svar i fråsegna frå statsråden, og der det også kjem fram at forslaga i dokumentet i stor grad er under arbeid.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til forslagsstillarane sine fem forslag, og stiller seg grunnleggjande positiv til initiativa som vert foreslåtte.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at bedre sikkerhet og tilrettelegging for syklistar har vært på den politiske dagsorden lenge, uten at det har skjedd noen merkbar bedring. Dette medlem er glad for de positive signalene fra statsråden i svarbrevet til komiteen, men under-

streker samtidig at det nå haster med å iverksette tiltak. Det har lenge vært uttalt mange gode intensjoner om bedre tilrettelegging for syklistene uten at det har ført til nødvendige endringer. Dette medlem mener derfor det må iverksettes tiltak i tråd med de forslag som fremmes i representantforslaget.

Eit tredje fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, foreslår at dokumentet vert lagt ved protokollen.

Informasjon og haldningsskapande arbeid

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at i gjeldande Nasjonal transportplan (NTP 2010–2019) er det klart formulert at:

«Samferdselsdepartementet vil derfor ta initiativ til en holdningskampanje rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklistene.»

Fleirtalet viser til at denne kampanjen skal starte i 2012. Fleirtalet ser fram til denne kampanjen, og viser til statsråden sitt brev av 1. juni 2011 (vedlagt) der det står:

«I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013 er en kampanje for økt samspill i trafikken nevnt som et aktuelt informasjonstiltak. Som en del av forarbeidet til en slik kampanje trenger Statens vegvesen å hente inn fakta og gjøre forundersøkelser for å kartlegge kunnskap, holdninger og atferd i forhold til temaet. På bakgrunn av undersøkelsene vil Statens vegvesen kunne innrette arbeidet best mulig. Statens vegvesen tar sikte på å starte opp kampanjen/informasjonsarbeidet i 2012.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at syklistene er den gruppen av kjørende som har høyest skaderisiko i trafikken i forhold til kjørelengden. Kampanjer og holdningsskapende arbeid blant alle trafikantgrupper er viktig for å få til en bedre forståelse og bedre samspill i trafikken. Det er i dag en rekke uklarheter og ulike oppfatninger om eksisterende regelverk, og det er et betyde-

lig potensial for å skape bedre holdninger blant de ulike trafikantgruppene slik at flyten i trafikken blir bedre. Det er derfor nødvendig med intensivt statlig informasjonsarbeid og omfattende holdningskampanjer. Dette medlem ser fram til kampanjen som skal starte i 2012, men vil samtidig minne om at en enkeltstående kampanje ikke er tilstrekkelig. Informasjons- og holdningsarbeidet må drives over tid. Dette medlem mener derfor det trengs en generell styrking av informasjonsvirksomheten og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke den statlige satsingen på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.»

Belønningsordning

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, meiner at betre tilrettelegging for syklistar gir store samfunnsgevinstar når det gjeld trafiktryggleik, miljø og trafikkavvikling i tillegg til gevinstar for betre helse. Fleirtalet er lite tilfreds med at Noreg ligg lågt på sykkelstatistikken. I Sverige står sykkel for 12 pst. av alle reiser, i Danmark 17 pst. og i Noreg berre 4 pst.

Fleirtalet vil peike på at erfaringar dei siste åra viser at byar som betrar sykkeltilhøva, oppnår auka sykkeltrafikk og høgre sykkelandelar. Det er fleire byar som arbeider systematisk. Kristiansand har satsa på sykkel i ei årrekke og nyttar statlege belønningsmidlar til ulike sykkeltiltak, alt frå sykkelveggar til haldningsskapande arbeid. Sykkelandelen i Kristiansand har dei siste åra auka og er på 9 pst. Kristiansand er ein av få byar i Noreg der syklistar opplever tilrettelegginga som tilfredsstillande, jf. ei landsomfattande undersøking hausten 2010 i regi av Syklistenes Landsforening. Denne undersøkinga viser at Sandefjord, Kongsberg og Tønsberg også har gjort mykje for sykkeltrafikken, og sykkelandelane i desse byane aukar og ligg på høvesvis 8, 10 og 11 pst. Landsgjennomsnittet er på 4 pst.

Sykkelandel av alle reiser i eit utval av norske byar (2009):

Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Kristiansand	Drammen	Tromsø
5 %	3 %	8 %	5 %	9 %	3 %	4 %

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at i Trondheim vert det lagt til grunn ei langsiktig sykkelsatsing i «Miljøpakken» på 650–

800 mill. kroner. Det er mange som sykklar i dag i Trondheim, og dagens andel på 8 pst. er venta å auke med den komande satsinga.

Dette fleirtalet viser til at ei dobling av sykkelandelen vil kutte klimautsleppa med 150 000 tonn

CO₂ per år. Det tilsvarar samla utslepp frå byar som Gjøvik, Ringerike eller Sandefjord. I tillegg vil miljøet i byar med luftforureining bli betydeleg betre om folk bytter frå gass- til tråpedalar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringa legg opp til ei omfattande satsing på utbygging av gang- og sykkelveg i NTP 2010–2019. Satsing på sykkel er mellom anna grunnnett i målet om betre framkomst og miljø, og vil også bidra til å styrkje folkehelsa gjennom auka fysisk aktivitet.

Desse medlemene viser til dei føringane som er lagt i Soria Moria-erklæringa, og der målet er:

- «– Å doble sykkelandelen av alle reiser fra 4 til 8 prosent de neste åra.
 - Bygge ut sammenhengende sykkelnett i alle byer og tettsteder over 5.000 innbyggere
- Prioritere sykkelveier til skolene.»

Desse medlemene er positive til å sjå nærare på ei belønningsordning for gang- og sykkelvegar, og vil peike på at det naturlege tidspunktet for å vurdere dette er i samband med revisjon av NTP i 2013, jf statsrådens svar under punkt 2:

«Samferdselsdepartementet vurderer løpende om det er behov for å forsterke virkemidlene for å nå målene i den nasjonale politikken når det gjelder sykling og gange. I forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2014-2033 vil vi se nærmere på problemstillingene som reises i forslaget.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sitt forslag om en storbypakke på 100 mrd. kroner til opprusting av transportnettet i de største byene, samt kjøp av transporttjenester, i Framskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, jf. Innst. 13 S (2010–2011). Disse medlemmer påpeker at en opprusting av transportnettet i de største byene inkluderer bygging av sykkelveier i forbindelse med nye veiprojekter. Disse medlemmer mener at dagens «belønningsordning» er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer mener at midlene bør tildeles på en ikke-diskriminerende måte som ikke åpner for spekulasjoner knyttet til tildeling på bakgrunn av rådende politisk farge i det lokale kommunestyre/bystyret, og viser til sine merknader om dette i Innst. 13 S (2010–2011).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det allerede fra og med budsjettåret 2012 kan etableres en statlig støtteordning for kommuner og fylkeskommuner, etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, med formål å stimulere til at flere rei-

sende kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Disse medlemmer peker på at dette er en ordning som kan ha svært positiv effekt, og at dette tiltaket kan vedtas uavhengig av revisjon av Nasjonal transportplan i 2013.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan der det foreslås å opprette en egen belønningsordning for sykkeltiltak.

Disse medlemmer vil videre vise til at gode og trygge sykkelveier kan bidra til å styrke turistnæringen, og bli et spennende satsingsområde for opplevelsereiser, slik en har sett det i mange andre land.

Planlegging og utbygging

Komiteen meiner at utbygging av sykkelvegar må prioriterast i samband med opprusting av vegnettet, og at dette må gjenspeglast i planar, investerings- og driftsbudsjett. Komiteen peikar på at gang- og sykkelvegar er eit viktig trafikksikringstiltak. Komiteen vil særleg prioritere utbygging av gang- og sykkelvegar langs skolevegar. Komiteen viser til at utbygging av gang- og sykkelvegar òg reduserer behovet for 50- og 60-soner.

Komiteen viser til at det kan vere vanskeleg og dyrt å få plass til sykkelvegar i eldre byområde med bygardar i kvartalsbusetnad, og peikar på at det er nødvendig å planleggje sykkelvegar i byområde frå starten av. Komiteen vil vidare vise til at både trikkeskinner og våt brustein kan vere ein tryggleiksrisiko for syklistar. Komiteen meiner at omsynet til syklistane bør vurderast kvar einskilt gong når ein vurderer brusteinsdekke og/eller nye bybane- og trikkelinjer. Komiteen viser til at syklistar kan oppnå ein hastigheit på inntil 10 gonger normal gange, og meiner difor at det er viktig å skilje gåande og syklande der dette er mogleg.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til forslagstillarane sine ønskje når det gjeld planlegging, og statsråden sitt svar om status, jf. pkt. 3 i vedlagte brev, datert 1. juni 2011:

«Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder er kommet langt i perioden 2006-09. Statens vegvesen har i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner bidratt til at om lag 2/3 av byer og tettsteder over 5000 innbyggere har vedtatt planer for hovednettet, per 1. januar 2011. Målet er å ha planer for alle tettsteder over 5000 innbyggere i løpet av perioden 2010-13. Dette gir et godt grunnlag for

gjennomføringsplaner/reguleringsplaner for konkrete tiltak. Utbygging av gang- og sykkelveg utenfor byer og tettsteder er først og fremst viktig som trafikksikkerhets- tiltak, i tillegg til å være helseforebyggende.»

Fleirtalet viser også til at det vert lagt vekt på kompetanseutvikling, og ber om at dette arbeidet vert utvida og styrka, jf. statsrådens svar i vedlagte brev, datert 1. juni 2011:

«For å få med så mange kommuner og fylkeskommuner som mulig på sykkelsatsingen og bidra til kompetanseheving når det gjelder utforming av sykkelanlegg, driver Statens vegvesen et fagnettverk for kunnskapsformidling. Fagnettverket holder gratis kurs for kommuner og fylkeskommuner. Statens vegvesens ansatte deltar også. Nettverket har 87 medlemmer, 10 av disse er fylkeskommuner. Statens vegvesen driver FOU som grunnlag for oppdatering og videreutvikling av veiledere og håndbøker for vegsektoren.»

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil understreke kommunane sitt ansvar for å sikre ein samanhengande grønstruktur og eit samanhengande gang- og sykkelvegnett.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det trengs tydeligere nasjonale retningslinjer som sikrer at kommunene iverksetter tiltak som legger forholdene bedre til rette for syklistar. En statlig belønningsordning vil her fungere som et godt insentiv, men tydeligere nasjonale føringer er også nødvendig. Disse medlemmer viser i den forbindelse til Ot.prp. nr. 32 (2007–2008) Om lov om byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven, plandelen) der det i kapittel 3.1.2 heter at:

«Arealplaner bør gi muligheter for å sikre traseer for kollektivtransport, sykkel og gange, og fastlegge kollektivknutepunkter med tilrettelegging for overgang mellom ruter og transportformer.»

Videre vil disse medlemmer understreke betydningen av at staten tar tilstrekkelig hensyn til gang- og sykkelvei når større utbyggingsprosjekter skal planlegges og bygges.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at hensynet til sykkeltrafikken blir ivaretatt ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det kommunale ansvaret for å legge til rette for syklistar bør forsterkes og gis en tydelig

gere lovforankring. Kommunene bør ha plikt til å utarbeide arealplaner som sikrer et sammenhengende gang- og sykkelveinett.

Trafikkreglar

Komiteen viser til fråsegn frå direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk sitt siste nyhendebrev (20. mai 2011):

«Dette er kompliserte regler, som tydeligvis leses forskjellig. Da er forskriftene for uklare, og Vegdirektoratet må vurdere om loven bør gjøres enklere og mer forståelig, sier direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk. Direktøren mener at regelverket er komplisert, og at det stiller store krav til den enkelte trafikkant.»

Komiteen merkar seg denne fråsegna, og viser til at det pågår eit arbeid for å ta Trygg Trafikk sine innvendingar på alvor. Komiteen ser fram til konklusjonar som kan betre tryggleiken for alle partar, jf. statsrådens svar i vedlagte brev, datert 1. juni 2011:

«Ved den siste vurderingen av spørsmålet om endring av vikepliktsreglene kom Samferdselsdepartementet til at de relevante bestemmelsene i trafikkreglene kan være noe uklare. Vegdirektoratet ble derfor bedt om å utarbeide forslag til ny ordlyd med sikte på å klargjøre reglenes materielle innhold. Forslaget til endret ordlyd i trafikkreglene § 7 nr. 3 og 4 har vært på høring, og Vegdirektoratet har sammenstilt høringsuttalelsene og gitt sin tilrådning. Saken er nå til behandling i Samferdselsdepartementet, som vurderer å få endret ordlyden i de nevnte bestemmelsene.»

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til rapport om temaanalyse sykkelulykker utført av Statens vegvesen (januar 2010):

«I 9 av ulykkene (27 %) kan uklart regelverk hevdes å være en medvirkende årsak til ulykken. Regelverket som omfatter syklistar kan være uklart når ikke den fysiske utformingen bygger opp under de rettigheter og plikter som regelverket gir.»

Fleirtalet ber på denne bakgrunn statsråden vurdere om heile regelverket for syklistar bør gjennomgåast, og vidare om ikkje systemet med prikkbelastning til bilførarar også må inkludere uvettig kjøring overfor syklande.

Fleirtalet ber også om at det i systemet med prikkbelastning blir vurdert å ta inn prikkbelastning dersom bilførar køyrer for nær syklistar.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti er svært overrasket over svaret fra statsråden der det heter at:

«syklende er en uensartet gruppe som det ikke stilles formelle ferdighetskrav til. Barn og ungdom utgjør en ikke ubetydelig andel av denne trafikantgruppen, som også omfatter personer med mer eller mindre nedsatte fysiske og/eller mentale funksjons- evner. Slike trafikanter vil lett kunne feiltolke eller misbruke noe som de ville oppfatte som en forkjørs- rett, og kjøre rett ut i en kryssende veg slik at farlige situasjoner oppstår.»

Dette medlem mener dette er en dårlig begrunnelse for ikke å klargjøre trafikkreglene på en bedre måte. Med en uensartet trafikantgruppe, som også består av barn og unge, er det enda viktigere å sørge for et tydelig og kjent regelverk, som også sik- rer syklistene på en bedre måte enn i dag.

Dette medlem registrerer at statsråden i sitt svarbrev hevder det ikke foreligger nye argumenter for endringer av regelverket. Dette medlem vil bemerke at ny kunnskap dokumenterer at det er et behov for en ny gjennomgang av reglene. En gjen- nomgang av alvorlige sykkelulykker gjennomført av Statens vegvesen i 2010, konkluderer med at uklart regelverk kan hevdes å være en medvirkende årsak til ulykken i mer enn hvert fjerde tilfelle.

Dette medlem viser til at offentlig statistikk over trafikkulykker (SSB) med syklende involvert viser at to av tre ulykker skjer i forbindelse med kryss. I perioden 2005–2008 ble det registrert 2 900 ulykker med syklende involvert, 1 809 av disse skjedde i kryss, hele 277 ulykker (10 pst.) i avkjørsel. 18 av 33 (55 pst.) av trafikkulykkene med drepte syklist er i perioden 2005–2008 skjedde i kryss.

Dette medlem viser til følgende sitat fra rap- port om temaanalyse av sykkelulykker utført av Sta- tens vegvesen, januar 2010:

«I 9 av ulykkene (27 pst) kan uklart regelverk hevdes å være en medvirkende årsak til ulykken. Re- gelverket som omfatter syklist er kan være uklart når ikke den fysiske utformingen bygger opp under de rettigheter og plikter som regelverket gir. Forståelsen av at man har vikeplikt for en kryssende sideveg kan svekkes når man f. eks sykler på en gang- og sykkel- veg langs en bred og høytrafikkert hovedveg.

Likeledes kan det være vanskelig å avgjøre om en veg er en avkjørsel eller en veg åpen for alminnelig ferdsel når de er likt utformet og har like stor trafikk.»

«Vikepliktsreglene for sykling på gang- og syk- kelveg og fortau kan være mer kompliserte og min- dre kjente enn vikepliktsreglene for kjørende i vegba- nen. Problemet både for syklende og bilførere er å huske og skille mellom de ulike regelsettene når syk- ling ofte foregår vekselvis på gang- og sykkelveg og i vegbanen.»

Dette medlem viser til side 28 i Nasjonal syk- kelstrategi der det heter at:

«Sykling krever god forståelse av trafikkregler og å kunne tolke ulike situasjoner i trafikken, samt å ta raske og riktige avgjørelser. Særlig for barn kan dette være vanskelig.»

Dette medlem mener trafikkreglene må endres slik at sykling både blir sikrere og mer attrak- tivt. Det må gis bedre fremkommelighet i kryss, og det trengs et enklere regelverk å forholde seg til for alle syklende uavhengig av alder. Tydeligere regler vil være forebyggende ved at trafikanter får entydig informasjon om de regler som gjelder for sykling.

1,5 meters-regel

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, merkar seg også forslag nr. 4 i representantforslaget om innføring av 1,5 meters- regel. Fleirtalet støttar opp om statsrådens kon- klusjon om ikkje å sette i gong noko arbeid med å innføre ein 1,5 meters-regel.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil likevel peike på at det kan vere aktuelt å drøfte dette spør- målet på ny på eit seinare tidspunkt, jf. komande Nasjonal transportplan.

Komiteens medlem fra Kristelig Fol- keparti peker på at sykling i kjørebane sammen med motorisert trafikk er den mest alminnelige tilret- telegging for sykling i dag. Mange syklist erfarer at de blir forbi kjørt med svært liten avstand, og det er grunn til å anta at manglende kunnskap blant motori- serte trafikanter er hovedgrunnen til dette i tillegg til manglende håndheving fra politiet. Dette med- lem mener det er behov for en tydelig bestemmelse i trafikkreglene som kjørende skal kjenne til og må overholde. Dette medlem mener minimumskra- vet på 1,5 meter til trygg forbi kjøring av syklist må inn i trafikkreglene § 12, og bestemmelsen må sup- pleres med eget informasjonsskilt der det er hensikts- messig.

Dette medlem mener det er nødvendig å rydde opp i den usikkerheten som er blant trafikanter om hvilke vikepliktsregler som gjelder, og da spesielt vikepliktsreglene som gjelder der gang- og sykkelvei krysser vei og avkjørsel. Reglene må endres slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet. Tydeligere bestemmelser vil gi økt kunnskap blant trafikanter, og gi politiet en mulighet til å håndheve trafikkreglene og beskytte syklende bedre enn i dag. Dette medlem vil iverksette tiltak for å bidra til at konfliktnivået mellom trafikantgruppene kan dem-

pes og sikkerheten styrkes. Dette medlem understreker det ansvar syklister har overfor gående.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til endring av trafikkreglene slik at syklister får bedre sikkerhet og fremkommelighet. Dagens minimumskrav på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklister tas inn i trafikkreglene.»

«Stortinget ber regjeringen endre vikepliktsreglene som gjelder der gang- og sykkelvei krysser vei og avkjørsel slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet.»

Forslag fra mindretal

Forslag fra Høgre og Kristeleg Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at hensynet til sykkeltrafikken blir ivaretatt ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.

Forslag fra Kristeleg Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen øke den statlige satsingen på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til endring av trafikkreglene slik at syklister får bedre sikkerhet og fremkommelighet. Dagens minimumskrav på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklister tas inn i trafikkreglene.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen endre vikepliktsreglene som gjelder der gang- og sykkelvei krysser vei og avkjørsel slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Dokument 145 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Laila Dāvøy og Line Henriette Hjemdal om sikrere og bedre fremkommelighet for syklister – vert lagt ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2011

Knut Arild Hareide

leiar

Hallgeir H. Langeland

ordførar

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 1. juni 2011****Representantforslag - Dokument 8:145 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Laila Dåvøy og Line Henriette Hjemdal om sikrere og bedre framkommelighet for syklister**

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen av 24. mai 2011.

Jeg vil innledningsvis bemerke at regjeringen legger opp til en omfattende satsing på utbygging av gang- og sykkelveg i NTP 2010-2019. Satsing på sykkel er blant annet begrunnet i målet om bedre framkommelighet og miljø, og vil også bidra til å styrke folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet.

I representantforslaget fremmes fem konkrete forslag:

Forslag 1:

Stortinget ber regjeringen øke den statlige satsingen på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.

Når bilister og syklister skal dele kjørebanelen, kan det bidra til konflikter fordi de opptrer ulikt i trafikken og ikke kjenner trafikkreglene godt nok. Dette gir økt risiko for ulykker og uønskede hendelser og kan gjøre det lite attraktivt å sykle. Det er derfor viktig å øke kunnskapen om regelverket og forståelsen mellom trafikantgruppene, slik at alle trafikanter kan tilpasse egen atferd. Dette gjøres i dag blant annet gjennom føreropplæringen.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 er en kampanje for økt samspill i trafikken nevnt som et aktuelt informasjonstiltak. Som en del av forarbeidet til en slik kampanje trenger Statens vegvesen å hente inn fakta og gjøre forundersøkelser for å kartlegge kunnskap, holdninger og atferd i forhold til temaet. På bakgrunn av undersøkelsene vil Statens vegvesen kunne innrette arbeidet best mulig. Statens vegvesen tar sikte på å starte opp kampanjen/informasjonsarbeidet i 2012.

Forslag 2:

Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Til dette vil jeg peke på at staten gjennom belønningsordningen for mer kollektivtransport, gang og sykkel og mindre biltrafikk, gir statlig tilskudd som

også brukes til sykkeltiltak. Ordningen omfatter de ni byområdene som deltar i programmet "Framtidens byer" og rammen for 2011 er om lag 430 mill. kr. Tilskuddsordningen til kommunale og fylkeskommunale tiltak for bedre tilgjengelighet bidrar også i noen grad til bedre framkommelighet for gående. Rammen for 2011 er på 42 mill. kr.

Statens vegvesen hadde i perioden 2006-2009 et samarbeid med kommuner og fylkeskommuner om en konsentrert innsats for mer sykling i 5 byer i Statens vegvesens region sør. Dette var et spleiselag på initiativ fra Statens vegvesen. Syklingen har økt i disse byene, og det samme ser vi i Kristiansand hvor sykling som andel av alle turer er økt fra 7 til 9 prosent fra 2005 til 2009. Kristiansandsregionen har gjennom areal- og transportsamarbeidet (ATP-samarbeidet) hatt et lignende samarbeid på tvers av de tre forvaltningsnivåene og over kommune- og fylkesgrenser.

I perioden 2010-2013 er sykkelbysatsingen utvidet til 27 byer og tettsteder over hele landet, og det er inngått avtaler om en samlet og konsentrert innsats for mer sykkelbruk mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Statens vegvesen bistår disse byene faglig, og de bidrar med utvikling av hovednettet for sykkeltrafikken ut fra sitt ansvar for riksvegene.

Samferdselsdepartementet vurderer løpende om det er behov for å forsterke virke- midlene for å nå målene i den nasjonale politikken når det gjelder sykling og gange. I forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2014-2033 vil vi se nærmere på problemstillingene som reises i forslaget.

Forslag 3:

Stortinget ber regjeringen sikre at hensynet til sykkeltrafikken blir ivaretatt ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur

Målet i Nasjonal sykkelstrategi i planperioden 2010-19 er å øke sykkelandelen fra 5 til 8 pst. Potensialet for mer sykling er størst i byer og tettsteder. For å få til dette prioriterer Statens vegvesen sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, pendleruter, god mating til kollektivnettet og skolevegtiltak.

Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder er kommet langt i perioden 2006-09. Statens vegvesen har i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner bidratt til at om lag 2/3 av byer

og tettsteder over 5000 innbyggere har vedtatt planer for hovednettet, per 1. januar 2011. Målet er å ha planer for alle tettsteder over 5000 innbyggere i løpet av perioden 2010-13. Dette gir et godt grunnlag for gjennomføringsplaner/reguleringsplaner for konkrete tiltak. Utbygging av gang- og sykkelveg utenfor byer og tettsteder er først og fremst viktig som trafikksikkerhets- tiltak, i tillegg til å være helseforebyggende.

Forskrift etter § 13 i vegloven om anlegg av offentlig vei av 29. mars 2007 sier i § 3 pkt. 7 at *”Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkel- trafikken skal avvikles”*. Dette er lagt til grunn for Statens vegvesens retningslinjer og håndbøker for planlegging av veger og gater. Derfor er det viktig at kommunene utarbeider egne sykkelstrategier som drøfter lokale behov.

Statens vegvesen har utarbeidet en rekke håndbøker for å sikre at det bygges riktig. De viktigste håndbøkene er:

- Håndbok 151 – Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter. Håndboken gjelder for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter, og drift og vedlikehold av vegnettet. Håndboken er et styrende dokument og er en sjekkliste for ansatte i Statens vegvesen for å sikre riktig prosjekt- og utførelseskvalitet.
- Håndbok 017 – Veg- og gateplanlegging. Håndboken gir detaljerte krav til utforming av veger og gater og sykkelanlegg, og skal legges til grunn ved planlegging av tiltak langs riksvegnettet. Her står det at man ved anlegging av nye veger og gater skal sørge for at det er planlagt hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles, og det stilles krav til løsninger. Håndboken legges i stor grad også til grunn for planlegging av tiltak langs fylkesveg og kommunal veg. Fylkeskommunen og kommunen som vegmyndigheter kan velge å gjøre fravik fra løsningene i håndboken.
- Håndbok 233 Sykkelhåndboka – utforming av sykkelanlegg gir mer utdypende råd og veiledning om utforming av sykkelanlegg.
- Håndbok 249 – Det er laget en egen veileder for arbeidet med sykkelveginspeksjoner. Statens vegvesen har som mål å inspisere og utbedre 40 pst av eksisterende sykkelruter langs riksvegnett i 2010-13 mht trafikksikkerhet og framkommelighet. Arbeidet vil bidra til bedre standard på eksisterende sykkelruter.

Statens vegvesen bidrar også ved skilting av sykkelruter (rødbrune skilt).

For å få med så mange kommuner og fylkeskommuner som mulig på sykkelsatsingen og bidra til kompetanseheving når det gjelder utforming av sykkelanlegg, driver Statens vegvesen et fagnettverk for

kunnskapsformidling. Fagnettverket holder gratis kurs for kommuner og fylkeskommuner. Statens vegvesens ansatte deltar også. Nettverket har 87 medlemmer, 10 av disse er fylkeskommuner. Statens vegvesen driver FOU som grunnlag for oppdatering og videreutvikling av veiledere og håndbøker for vegsektoren.

God kompetanse om planlegging av sykkelanlegg og god kjennskap til trafikkreglene hos planleggere er den viktigste basisen for at sykkeltrafikk skal bli godt ivaretatt i nye anlegg.

Forslag 4:

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til endring av trafikkreglene slik at syklistene får bedre sikkerhet og fremkommelighet. Dagens minimumskrav på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklistene tas inn i trafikkreglene.

Det følger av grunnreglene i vegtrafikkloven § 3: *Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret;* at det skal holdes trygg avstand i sideretningen til det kjøretøyet som blir forbikjørt. I tillegg har trafikkreglene § 12 nr. 3 følgende bestemmelse:

Den som har kjørt forbi til venstre, skal svinge til høyre igjen når forbikjøringen er avsluttet uten å volde fare for eller hindre eller unødig forstyrre den forbikjørt.

Ved forbikjøring av syklende er det derfor viktig at denne får særlig god plass. En syklist er utsatt. Vind og luftpress fra forbikjørende kan lett bringe syklisten ut av balanse. I Statens vegvesens Håndbok 050, Trafikkreglene med kommentarer, nevnes det i kommentaren til trafikkreglene § 12 nr. 3 at halvannen meter normalt bør være minste avstand.

Når det gjelder forbikjøring av annet kjøretøy, som også inkluderer sykkel, har Sverige og Danmark følgende bestemmelser:

Den svenske bestemmelsen i trafikförordningen 33§:

Den förare som kör om skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Den danske bestemmelsen i færdselsloven § 21 stk. 3:

Den overhalende skal holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales. Sker overhaling til venstre, skal den overhalende holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. Køretøjet behøver dog ikke at blive ført til-

bage i vognbanen til høyre, hvis den overhalende etter overhalingen har til hensikt straks at overhale endnu et køretøj, og betingelserne for at foretage overhaling i øvrigt er opfyldt.

Samferdselsdepartementet mener det er lite hensiktsmessig å gå fra mer skjønnsmessige bestemmelser, som i dag finnes i Sverige, Danmark og Norge, til å angi en eksakt bestemmelse. Bakgrunnen for dette er bl.a. følgende:

1. Det bør være nok med de bestemmelsene som allerede finnes i vegtrafikkloven § 3 og trafikkreglene § 12 nr. 3.
2. Avstanden vil måtte kunne være forskjellig avhengig av hastighet ved forbikjøring og/eller hvilket kjøretøy det kjøres forbi med, samt motorvognførers vurderinger av om den syklende ser ut til å kunne ha kontroll med sykkelen.
3. En 1,5 meters-regel vil ikke være praktisk sett i forhold til der det er anlagt sykkel- felt ved siden av vanlig kjørefelt, kollektivfelt eller sambruksfelt. I slike tilfeller måtte de som kjører i slike felt bytte kjørefelt, evt. måtte over i motgående kjørefelt, for å kunne passere syklende med 1,5 meters avstand.
4. En 1,5 meters-regel vil derfor kunne være vanskelig å håndheve, og det må fortsatt være opp til politiet å håndheve ut fra skjønn om forbikjøringen er til fare eller sjenanse for den syklende.

På denne bakgrunn ønsker jeg ikke å sette i gang noe arbeid med å innføre en 1,5 meters-regel.

Forslag 5:

Stortinget ber regjeringen endre vikepliktsreglene som gjelder gang- og sykkelvei der gang- og sykkelveien krysser vei og avkjørsel slik at syklende gis prioritet og bedre framkommelighet.

Det har vært et ønske fra bl.a. Syklistenes Landsforening å endre vikepliktsreglene generelt for syklende, og dette har vært vurdert flere ganger uten at Samferdselsdepartementet har funnet å ville tilrå dette. Samferdselsdepartementet gav senest ved brev av 29. oktober 2008 til Syklistenes Landsforening bakgrunnen for at en slik endring ikke var tilrådelig, jf. vedlegg.

I og med at det ikke er framkommet nye argumenter som kan tilsi noe annet, finner ikke departementet å ville sette i gang noe nytt arbeid for å vur-

dere en slik **generell** endring knyttet til vikepliktsbestemmelsene.

Å snu vikepliktsreglene for syklende vil etter departementets syn ikke ha særlig betydning for deres framkommelighet. Ved kryssing av veg fra gang- og sykkelveg vil syklende i de aller fleste tilfeller pga. manglende sikt måtte sette ned farten til tilnærmet gangfart slik at kjørende på vegen får en rimelig mulighet til å oppdage dem. Dermed vil en endring av vikepliktsreglene kun føre til en minimal tidsbesparelse i forhold til dagens situasjon. De av syklistene som føler seg sterkest hemmet av dagens regelverk, vil antagelig fortsatt velge å sykle i kjørebanelen for å unngå konflikter og spare tid.

Det er med dagens regelverk mulig å etablere vikeplikt slik at syklende får prioritet framfor de kjørende som krysser gang- og sykkelveg. Dette kan gjøres gjennom bl.a. fysisk utforming, skilting og oppmerking, og kan gjøres der det er forsvarlig og ønskelig ut fra en lokal vurdering av blant annet behov for framkommelighet, trafikk og trafikksikkerhetsmessige forhold. Dette vil bidra til å bedre sykklendes framkommelighet uten å sette deres sikkerhet på spill og kan for eksempel være egnet på viktige sykkelruter.

Det vil også være viktig å påse at feil skilting og oppmerkning blir rettet opp for å unngå misforståelser og økt risiko som følge av dette.

Syklistenes sikkerhet i trafikken er ikke bare avhengig av reglens innhold, men også av at reglene blir etterlevd. I den forbindelse vil departementet påpeke at syklende er en uensartet gruppe som det ikke stilles formelle ferdighetskrav til. Barn og ungdom utgjør en ikke ubetydelig andel av denne trafikantgruppen, som også omfatter personer med mer eller mindre nedsatte fysiske og/eller mentale funksjonsevner. Slike trafikanter vil lett kunne feiltolke eller misbruke noe som de ville oppfatte som en forkjørsrett, og kjøre rett ut i en kryssende veg slik at farlige situasjoner oppstår.

Ved den siste vurderingen av spørsmålet om endring av vikepliktsreglene kom Samferdselsdepartementet til at de relevante bestemmelsene i trafikkreglene kan være noe uklare. Vegdirektoratet ble derfor bedt om å utarbeide forslag til ny ordlyd med sikte på å klargjøre reglens materielle innhold. Forslaget til endret ordlyd i trafikkreglene § 7 nr. 3 og 4 har vært på høring, og Vegdirektoratet har sammenstilt høringsuttalelsene og gitt sin tilrådning. Saken er nå til behandling i Samferdselsdepartementet, som vurderer å få endret ordlyden i de nevnte bestemmelsene.

