



Representantforslag 145 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Laila Dāvøy og Line Henriette Hjemdal

Dokument 8:145 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Laila Dāvøy og Line Henriette Hjemdal om sikrere og bedre fremkommelighet for syklist

Til Stortinget

Bakgrunn

Statsminister Jens Stoltenberg uttalte til NTB 28. april 2011 at:

«det er lagt for dårlig til rette for sykling i Norge. Det er fortsatt for vanskelig og farlig å sykle i byene».

Forslagsstillerne er enige i dette, og er glade for at landets statsminister erkjenner at manglende satsing på sykkel i Norge har gjort det vanskelig og farlig å sykle i norske byer. Forslagsstillerne mener det må legges bedre til rette for at flere kan velge sykkel som fremkomstmiddel.

Bedre tilrettelegging for syklist gir store samfunnsgevinster når det gjelder trafikksikkerhet, miljø og trafikkavvikling i tillegg til helsemessige gevinster. Dessverre er forholdene for syklistene altfor dårlige i det meste av landet, og ulykkesrisikoen er stor. Manglende tilrettelegging, forvirring om og manglende respekt for trafikkreglene fører til trafikkfarlige situasjoner for alle trafikantene. Det må iverksettes tiltak som sikrer smidigere samspill mellom harde og myke trafikanter.

Regjeringens mål er en sykkelandel på 8 pst. Statistikken viser imidlertid at sykkelandelen går ned, fra 1992 til 2009 fra 7 pst. til 4 pst. (tall fra reisevaneundersøkelser (RVU) 1992 og 2009). Fra 2005 til 2009 gikk sykkelandelen ned fra 5 pst. til 4 pst. Det

er spesielt gruppen unge voksne (14–17 år) som slutter å sykle. Sykkelandelen for denne gruppen var i 2009 på kun 9 pst.

Bedre tilrettelegging for sykkeltrafikk i Norge krever en differensiert politikk med målrettet innsats på flere områder. Ikke minst må det etableres sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder der sykkeltrafikken får et eget nett som er atskilt fra bil og gående. Det må òg bygges sammenhengende veinett for sykkeltrafikk inklusive gang- og sykkelveier i byenes omland, i regioner og mellom landsdeler. Hensynet til sykkeltrafikken må ivaretas ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.

Belønningsordning

Kommuner og fylker har et betydelig ansvar for å sikre gode forhold for syklistene, blant annet i arealplanleggingen og ved å bygge sammenhengende nett av gang- og sykkelveier. Det bør derfor opprettes en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier. Ordningen må ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Nasjonal sykkelstrategi

Oppfølgingen av Nasjonal sykkelstrategi må bli tydeligere og mer forpliktende. Status for etablering av sammenhengende nett, årsaker til avvik og endringer i måloppnåelse må rapporteres i forbindelse med statsbudsjettet.

Syklist er den trafikantgruppen som har høyest skaderisiko i trafikken i forhold til kjørelengden. Risikoen for å pådra seg skader er 40 ganger høyere per personkilometer enn for bilister. Kampanjer og holdningsskapende arbeid blant alle trafikantgrupper er derfor nødvendig for å skape bedre forståelse og sam-

spill i trafikken. Det er også en rekke uklarheter og oppfatninger om eksisterende regelverk som må ryddes, eksempelvis sykling i kjørebanelen, vikeplikt i kryss, fortausykling etc.

Tydeligere trafikkregler

Et tiltak som bør gjennomføres så raskt som mulig, er endring av trafikkreglene, slik at syklende gis bedre sikkerhet og fremkommelighet. På side 28 i Nasjonal sykkelstrategi heter det 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.»

Dessverre ble det ikke foreslått konkrete tiltak i Nasjonal sykkelstrategi. Trafikkreglene var og tema i Nasjonal transportplan 2010–2019. I proposisjonen fremgår det at Samferdselsdepartementet hadde «vurdert om det bør gjøres endringer i trafikkreglene for å gjøre sykling mer attraktivt», men heller ikke her ble det foreslått tiltak. Det er nå på tide å sikre et bedre og tydeligere regelverk. Formålet med å endre trafikkreglene er todelt:

1. Gjøre sykling mer attraktivt: bedre fremkommelighet ved prioritet i kryss, og ved å ha et enklere regelverk å forholde seg til for alle syklende uavhengig av alder.
2. Gjøre sykling sikrere: Tydeligere regler vil være forebyggende ved at trafikanter får entydig informasjon om de regler som gjelder for sykling.

Avstand i kjørebanelen

Sykling i kjørebanelen sammen med motorisert trafikk er i dag den mest alminnelige tilrettelegging for sykling. Forbikjøring av syklist skal skje med minst 1,5 meters avstand. Dette er Statens vegvesens tolkning av trafikkreglenes § 12, tredje ledd. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøring utsettes. Men mange syklistar erfarer at de blir forbikjørt med mindre avstander enn det Statens vegvesen anbefaler. Det er grunn til å anta at manglende kunnskap blant motoriserte trafikanter er hovedgrunnen til dette, i tillegg til manglende håndheving fra politiet. Det er derfor behov for en tydelig bestemmelse i trafikkreglene som kjørende skal kjenne til og må overholde.

Minimumskravet på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklistar må inn i trafikkreglenes § 12, og bestemmelsen må suppleres med eget informasjonsskilt der det er hensiktsmessig.

Vikeplikt

Det er stor usikkerhet 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 vil bidra til bedre trafiksikkerhet, i tillegg til at det blir mer attraktivt å sykle. Særlig viktig er det å sikre god offentlig informasjon om hvilke regler som gjelder, slik at konfliktnivået mellom trafikantgruppene kan dempes og sikkerheten styrkes. Det er og grunn til å understreke det ansvar syklistar har overfor gående.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

18. mai 2011