



# Representantforslag 18 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik

Dokument 8:18 S (2015–2016)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende

Til Stortinget

### Bakgrunn

Stortinget vedtok Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023, som er en del av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Der heter det at økt sykling skal gi bedre framkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Satsingen på sykkel må bl.a. ses i sammenheng med regjeringens folkehelsemelding, Meld. St. 19 (2014–2015).

Det er med andre ord ønskelig at sykkel blir et naturlig transportmiddel for langt flere enn i dag. Sykkelstrategien har målsetting om 8 pst. sykkelandel, noe som innebærer at antall sykkeltureturer mer enn doubles. Det legges til grunn at sykkelandelen i byene bør være mellom 10–20 pst. for at det skal være mulig å oppnå denne målsettingen på landsbasis. Et samlet storting har sluttet seg til at trafikkveksten i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange.

For å nå disse målsettingene er det lagt inn betydelige ressurser fra Stortingets side i Nasjonal transportplan 2014–2023, blant annet ved at staten skal finansiere 50 pst. av planlegging og utbygging av sykkelveger og parkeringer. Forslagsstillerne er opptatt av at det må legges opp til en målrettet satsing på trygge sykkelveger, og viser til både Nasjonal transportplans satsinger på dette feltet, samt til behandlingen av Dokument 8:115 S (2014–2015) hvor Stortinget ba regjeringen utrede og fremme forslag om å gi

økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og traseer kan utformes.

Selv om det legges inn en betydelig innsats fra Stortingets side i å bygge ut nye sykkelveger og utbedre eksisterende, vil det fortsatt være slik at sykling i kjørebanelen med motorisert trafikk vil være den mest alminnelige tilretteleggingen for sykling.

Derfor er forslagsstillerne opptatt av å gjøre sykkel som transportmiddel og trening/mosjonsredskap så sikkert som mulig, særlig når andelen som bruker sykkel til sport og transport øker i takt med Stortingets målsettinger. Aktive organiserte syklistene sykler ca. 150 millioner kilometer årlig, og da er vegen arenaen som stort sett benyttes.

En rapport fra Statens vegvesen fra 2014: Temaanalyser av 71 sykkelulykker 2005–2012, viser til en rekke små og større tiltak som kan iverksettes for å utbedre infrastrukturen, f.eks. hvordan man planlegger kryss, slik at det blir oversiktlig for bilist og syklist. Bedre skilting kan også hjelpe, f.eks. med blinkende skilter som utløses av syklist, ved innkjørsel til tunnel. Rapporten tar også for seg ulykker i forbindelse med konkurransesykling. Rapporten foreslår der at det må utarbeides sjekklister over sikkerhetskritiske punkter som skal vurderes.

Et viktig poeng for å gjøre sykkelanlegg trafikksikre, er at både syklistene, fotgjengere, bilister og andre kjøretøy er synlige for hverandre. Det kan skje ved direkte visuell kontakt mellom trafikantene, samt ved god merking, skilting og fysisk utforming av gater og veger. Disse tiltakene kan bidra til at de ulike trafikantene får høyere aktsomhet for hverandre.

Dagens lovverk knyttet til dette er regulert i vegtrafikkloven, forskrift om trafikkreglene og forskrift om tap av rett til å føre motorvogn m.v. samt forskrift om sykkelritt på veg.

Med hjemmel i forskrift om tap av rett til å føre motorvogn m.v. § 2-5 punkt 7 kan det ilegges straff

med tap av førerkort dersom jevn tidsavstand til forankjørende kjøretøy er mindre enn 0,5 sekund. En tilsvarende minimumsavstand er ikke definert ved et motorisert kjøretøys forbikjøring av en syklist. Dersom man på dette området har et klarere regelverk, vil det være lettere for politiet å slå ned på farlige forbikjøringer. Dette er viktig for å redusere tallet på ulykker i forbindelse med forbikjøring, og det er viktig for at potensielle syklister skal føle seg tilstrekkelig trygge til å velge sykkel. I tillegg er det, etter forslagsstillernes oppfatning, ofte manglende kunnskap blant motoriserte trafikanter, noe som kan forårsake farlige forbikjøringer av syklende.

For å bedre trafiksikkerheten til syklende mener forslagsstillerne at regjeringen bør gjennomgå regelverket for trafiksikkerheten for syklende og fremme en stortingsmelding om dette.

Forslagsstillerne mener det er et kritisk behov for å forenkle vikepliktsreglene. SINTEFs rapport «Utredning om problemstillinger knyttet til vikepliktsreglene for syklister» (2006) viste at det er en urovekkende mangel på kunnskap om vikepliktsregler, både blant trafikanter og i fagmiljøer. Rapporten bekreftet at spørsmålet om hvem som til enhver tid skal vike i en gitt situasjon, mellom kjørende og syklist, avgjøres i større grad gjennom non-verbale forhandlinger på stedet enn på grunnlag av trafikkreglene. Dette svekker trafiksikkerheten, er på juridisk grunnlag problematisk og kan føre til mange misforståelser og feiltolket kommunikasjon mellom de involverte trafikanter. SINTEF foreslo i sin rapport bl.a. at kjørende gis vikeplikt for syklister som kommer fra gang- og sykkelveg. I høringsrunden etter SINTEFs rapport fulgte Transportøkonomisk institutt (TØI) opp med et forslag om at biler skal ha vikeplikt for syklister også når de kommer fra fortau eller sykkelveg ut på et gangfelt. Politidirektoratet ønsket imidlertid ikke endringer på det gitte tidspunkt (2006).

En ting var det imidlertid enighet om: Vikepliktsreglene for syklister er uklare. Trafikkregler må være enkle å forstå og tydelig formidlet overfor brukerne, da denne forståelsen kan bety forskjell mellom liv og død.

Vikepliktsregler som vedrører syklister er ikke enkle. Noen eksempler:

- Syklist på gang- og sykkelveg, fortau og sykkelveg har vikeplikt for kryssende trafikk fra veg, men når kjøretøyet kommer ut fra en avkjørsel (parkeringsplass, bensinstasjon m.m.), har føreren vikeplikt for syklisten. Begge trafikanter må med andre ord vurdere hvorvidt dette er en avkjørsel eller ikke.

- Syklisten har vikeplikt for kryssende trafikk ved gangfelt. Hvis syklisten bestemmer seg for å gå av sykkel og gå ved siden av sykkel, har kryssende trafikk vikeplikt. Denne overgangen fra én trafikantergruppe til en annen (med tilhørende overføring av plikter/rettigheter), fra syklist til gående, kan ofte skje i fart på vei inn i gangfeltet og således sterkt forstyrre samhandlingen mellom trafikantergruppene.
- Ifølge Temaanalyse av sykkelulykker 2005–2012 involverer 46 pst. av dødsulykkene for syklister kryssende kjøretøyer. Hvis man summerer tallene for alle trafikantergrupper, er det bare 8 pst. av alle dødsulykker som relateres til kryssende kjøretøyer.

For syklister:

- 33 pst. av disse ulykkene skjedde i x-kryss der begge trafikanter skulle rett frem.
- 33 pst. av disse ulykkene involverte syklister som forlot gang- og sykkelveg eller et fortau for å krysse en bilveg.
- I ca. 15 pst. av disse ulykkene skulle syklisten rett frem der en bil svingte til høyre.

Styrking av opplevd trygghet for syklister fremmes fra mange hold som en av de viktigste virkemidler for å øke sykkelandelen. Forslagsstillerne foreslår et kompromiss av forslagene fra SINTEF og TØI nevnt ovenfor, med referanse til § 9 i forskrift om kjørende og gående trafikk, «Særlige plikter overfor gående» i trafikkreglene (se forslag til vedtak: pkt. 2, 3 og 4).

Forslagsstillerne er opptatt av at sykkelporten skal ha gode rammevilkår for å kunne utvikle seg. I 2017 arrangeres VM i Bergen, og sykkelporten opplever god vekst. Et hinder som mange sykkelklubber opplever, er imidlertid at politiet belaster arrangører for nødvendig dirigering av trafikken i forbindelse med avvikling av konkurranseritt. Med henvisning til politiloven § 25 har politiet rett til å belaste arrangører 900 kroner per time. Vegtrafikkloven § 7 gir åpning for delegert myndighet, men § 9 i samme lov begrenser denne myndigheten. Dette tolkes og håndheves svært ulikt. Oslo-politiet aksepterer ikke sivile vakter i det hele tatt og samarbeider heller ikke med andre politidistrikt. Ifølge Vegdirektoratets saksbehandlere må dette reguleres i vegtrafikkloven slik at politiet er pålagt å delegere myndighet der det er forsvarlig. Regelverket omkring avviklingen av sykkelritt bør derfor gjennomgås.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme en stortingsmelding med forslag til tiltak som kan bedre trafiksikkerheten til syklende trafikanter, samt sørge for at statens sykkelhåndbok revideres og oppdateres.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag som definerer en minimumsavstand mellom motoriserte kjøretøy og sykkel ved forbikjøring. Denne avstanden bør ikke være mindre enn 1,5 meter, der vegen tillater det. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøringen utsettes.
3. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående trafikk slik at kjørende som krysser sykkelveg, gang- og sykkelveg eller sykkelfelt, har vikeplikt for syklende. Ved sykkelkryssing hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for syklende som befinner seg i sykkelkryssingen eller på vei ut i den.
4. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående trafikk slik at fører av motorvogn som skal svinge til høyre i kryss eller ved avkjørsel, plikter å være særlig oppmerksom på syklende som ligger til høyre i kjørebane i samme kjørefelt eller i sykkelfelt. Kjøretøy som skal svinge til høyre, plikter å holde tilbake og slippe fram syklende på høyre side før sving kan foretas.
5. Stortinget ber regjeringen utforme regler for illegale avstand mellom motoriserte kjøretøy og syklist i forbindelse med forbikjøring.
6. Stortinget ber regjeringen endre læreplanene for kjøreopplæringen slik at samspillet mellom motoriserte kjøretøy, syklende og gående får høyere prioritet i opplæringen.
7. Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafiksikkerheten for deltakere i ritt, samt de andre trafikkerende i løypen. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at politiet er pålagt å delegere myndighet der det er forsvarlig.

26. november 2015

