



STORTINGET

Representantforslag 272 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Lan Marie Nguyen Berg, Rasmus Hansson og Une Bastholm

Dokument 8:272 S (2022–2023)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lan Marie Nguyen Berg, Rasmus Hansson og Une Bastholm om en effektiv og trygg hverdag for myke trafikanter

Til Stortinget

Bakgrunn

Skal man stanse klimaendringene, utvikle byene på en mer bærekraftig måte og tilrettelegge for helsevennlige bygder og byer må det bli mer effektivt og trygt å gå og sykle i hele landet enn det er i dag. Muligheten til å trygt kunne gå eller sykle i hverdagen er ikke minst en grunnleggende rettighet myndighetene har et ansvar for å sikre.

De politiske prioriteringene som er gjort nasjonalt de siste tiårene, har likevel ikke tatt innover seg at myke trafikanter må prioriteres høyere om man skal sikre disse trafikantenes trygghet og nå nasjonale mål om økt andel gående og syklende. I flere tiår har motorisert trafikk hatt hovedprioriteten i statlige bevilgninger, i mange tilfeller på bekostning av muligheten til å gjennomføre flere tiltak for gående og syklister. Regelverk som kan bedre myke trafikanters vilkår, er i dag på flere områder også utdatert. Dette skaper blant annet hindringer for lokale myndigheters mulighet til å utforme effektive og trygge transportmuligheter for gående og syklende i sine lokalsamfunn.

Resultatet av manglende finansiering og tilrettelegging er et stort etterslep innenfor vedlikehold og utbygging av infrastruktur for myke trafikanter mange steder

i landet. Norge er ikke i nærheten av å nå vedtatte mål for andel gående og syklende, slik som målet om 20 prosent sykkelandel i byene. Konsekvensene av en sviktende satsing er negative for klimaet, folkehelsen og folks bomiljøer. I verste fall kan manglende tilrettelegging og sikkerhetstiltak også medføre tap av liv som kunne vært unngått.

Når visjoner om null drepte i trafikken også vedtas uten at trafikksikkerhetstiltakene utgjør en nevneverdig forskjell for antall gående og syklende som blir drept i trafikken, risikerer man at tilliten svekkes til at myndighetene ivaretar myke trafikanters trygghet godt nok. En slik utvikling kan videre bidra til at andelen gående og syklende står stille eller i verste fall synker over tid.

Mange bilturer gjennomføres i dag over korte avstander. Disse kan enklere erstattes av andre transportmåter om myndighetene mer aktivt legger til rette for det. Særlig for barn og unge som reiser til skole og fritidsaktiviteter, er det viktig å skape sunne vaner tidlig i livet gjennom å gå eller sykle der det er mulig. Likevel gjennomføres mange slike reiser i dag med privatbil fordi strekninger ikke er trygge nok for barn. Særlig i distriktene er det mange steder stor mangel på trygge fortau og overganger langs veistrekninger, selv i relativt tettbygde strøk.

Flere kommuner og fylker ønsker å gjøre mer for å skape tryggere forhold for myke trafikanter og kunne regulere trafikk enn de får mulighet til gjennom dagens lovverk og av staten. Dette gjelder blant annet muligheten til å innføre 20 km/t som fartsgrense og å utvide muligheten for bruk av automatisk trafikkkontroll (ATK). Innsigelsesmuligheten oppleves også i dag som begrenset hos lokale myndigheter i møte med etater som Statens vegvesen i saker om fartsreduksjon, der fylker og

kommuner ofte opplever å få nei fra Vegvesenet etter ønske om lavere fartsgrense.

I byene er det viktig å senke risikoen for at gående og syklisters skades av lastebiler i tette bysentre hvor det oftere oppstår situasjoner med kort avstand mellom myke og harde trafikanter, særlig ved levering av gods. Derfor bør staten bidra til å økte andeler gods i bysentre i fremtiden leveres gjennom alternative metoder som lastesykler og lettere kjøretøy, i tillegg til å stille strengere krav om blindsonkamera for salg av alle nye kjøretøy.

Økonomisk støtte fra statlig hold for å kunne gjennomføre flere tiltak overfor myke trafikanter i fylker og kommuner vil også være et viktig virkemiddel i årene fremover for å støtte opp under en grønn omstilling i folks reisevaner. En premieringsordning bør derfor innføres for kommuner som øker antall gående og sykklende, og det bør samtidig utarbeides nasjonale veiledere for hvordan gange- og sykkelstrategier kan innrettes på lokalt plan. Særlig for mindre kommuner med begrensede ressurser og kompetanse innenfor gange- og sykkelplanlegging vil det siste være viktig, slik at enda flere lokalsamfunn får tilgang til helhetlig infrastruktur for gående og syklisters.

Det er på tide med en langt større innsats for å gjøre det mer effektivt og trygt å være myk trafikant i hele Norge. Forslagsstillerne mener Stortinget har et ansvar for å gjøre det mest mulig trygt og effektivt å bevege seg i hverdagen gjennom å gå eller sykle. Skal man få det til, trengs et solid løft fra dagens politikk, bedre regelverk og flere insentiver for lokalsamfunn til å prioritere gående og syklende enn de har i dag.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide og fremme forslag om forenklede og tidsriktige nye lovverk som tilrettelegger for mer utbygging av gange- og sykkelinfrastruktur over hele landet.
2. Stortinget ber regjeringen revidere og forbedre standarder, regelverk og krav til universell utforming av infrastruktur for myke trafikanter.
3. Stortinget ber regjeringen legge frem lovforslag til nasjonale minstestandarder for krav til brøyting og strøing av infrastruktur for gående og syklende om vinteren.
4. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om en økonomisk premieringsordning for kommuner og fylker som øker andelen syklende og gående.
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at 20 km/t opprettes som en ny fartsgrense alle forvaltningsnivåer kan ta i bruk.
6. Stortinget ber regjeringen legge frem lovforslag om at alle norske kommuner med over 20 000 innbyggere skal ha utarbeidet en kommunal gange- og sykkelstrategi.
7. Stortinget ber regjeringen lage en veileder for utarbeidelse av gange- og sykkelstrategier til bruk for kommuner og fylkeskommuner.
8. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging i samråd med lokale og regionale myndigheter av risikoutsatte gangbroer og underganger. Nødvendige forbedringstiltak må iverksettes raskt for å sikre disse mot farlige hendelser og ulykker knyttet til manglende vedlikehold, for lav høyde eller feilaktig utforming. Politiet og Vegvesenet må også prioritere avdekking og kontroll av lastebiler med farlig høy last.
9. Stortinget ber regjeringen åpne for opprettelse og utvidet bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) for lokale myndigheter, med færre tids- og antallsbegrensninger for bruk, færre fartsgrensestriksjoner for opprettelse av ATK og at ATK kan brukes for flere formål, som å håndheve forbud mot innkjøring og overtredelser av støyregelverk.
10. Stortinget ber regjeringen legge frem et lovforslag som forplikter staten, fylker og kommuner til innen konkrete tidsfrister å reparere ødelagte eller delvis ødelagte fortau, sykkel- og gangveier og annen infrastruktur for myke trafikanter som er i bruk av allmennheten.
11. Stortinget ber regjeringen tilrettelegge for mer vare- og godslevering i sentrum av de største byene gjennom lastesykler og lettere elektriske kjøretøy ved å opprette statlige støtteordninger for sentrumsnære omlastingssentraler.
12. Stortinget ber regjeringen tilrettelegge for flere gratis sykkelkurs for innvandrere i norske kommuner og sørge for at kvaliteten på sykkelopplæringen i barneskolen økes ved å blant annet tilgjengeliggjøre kompetanse fra frivilligheten, verne om gratisprinsippet i sykkelopplæringen og vurdere et timestallskrav til sykkelopplæring i kroppsøvingsfaget.
13. Stortinget ber regjeringen erstatte nullvekstmålet med et reduksjonsmål for all biltrafikk i de største byområdene og sørge for at alle nye statlige samferdelsprosjekter er i tråd med denne målsettingen.
14. Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides forslag til nasjonale retningslinjer for opprettelsen av hjertesoner rundt skoler og barnehager.
15. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å lovfeste bredere kontroll- og sanksjonshjemler som kommuner og fylkeskommuner kan ta i bruk over-

- for ulovlige hindringer og uriktig gjennomføring av arbeidsvarsling på vei, fortau og i sykkelfelt.
16. Stortinget ber regjeringen sørge for at nettverket for bærekraftige regionbyer får muligheten til å inngå et forpliktende partnerskap med staten i forbindelse med ny nasjonal transportplan for 2025–2036.
 17. Stortinget ber regjeringen sørge for at skilt- og varslingsansvar for fylkesveiene overføres til fylkeskommunene.
 18. Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav om at alle nye personbiler, busser, varebiler og lastebiler i Norge selges med blindsonekamera fra og med 2024, og at offentlige kollektivselskaper pålegges å stille krav i sine anbud om utstyring med blindsonekamera ved innkjøp av nye kjøretøy.
 19. Stortinget ber regjeringen pålegge Statens vegvesen å vekte sikkerheten for myke trafikanter større i saker som handler om fartsgrensejusteringer, spesielt der fylkeskommuner eller kommuner har spilt inn forespørsel om lavere fartsgrense.

16. juni 2023

Lan Marie Nguyen Berg

Rasmus Hansson

Une Bastholm

