



Til: Transport- og kommunikasjonskomitéen
Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 05.01.17

Høringsuttalelse til Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Syklistenes Landsforening støtter stortingsmeldingens oppmerksomhet på bedre tverrsektoriell samordning på overordnet nivå. Her ligger det et potensial for å få ned ulykkestallene.

I 2016 omkom det 12 syklistere i trafikken. Utviklingen har ligget relativt stabilt de siste ni årene med om lag 10-12 drepte syklistere i året. I 2015 var det 87 hardt skadde syklistere, og Statens vegvesens mener de ser en økende trend i antallet hardt skadde syklistere.

Syklistenes Landsforening mener det er spesielt 4 områder det må tas tak i:

1. Skap bedre samhandling på overordnet nivå for å etablere intuitive og trafikksikre sykkelanlegg
2. Opprett en bredt sammensatt uavhengig komité til å vurdere vikepliktsregelverket for syklistere
3. Innfør flere 30-soner for å få ned hastigheten til bilene der det ferdes mange myke trafikanter
4. Krav til førerstøttesystemer i tungbiler

Skap bedre samhandling på overordnet nivå for å etablere intuitive og trafikksikre sykkelanlegg

Bedre samhandling mellom de ulike vegmyndighetene har et potensial for å redusere ulykkene blant syklistere. Dette gjelder på drift- og vedlikeholdssiden, hvor standarden varierer mye mellom ulike veieiere. VTI i Sverige har funnet at 44 % av singelulykkene blant syklistere skyldes for dårlig drift og vedlikehold (singelulykker er 78 % av alle ulykker). Dette gjelder også veivisningsskilting, som ofte er mangelfull og varierende mellom ulike veiholdere. Mangelfull skilting kan gjøre at syklistere kan forville seg til arealer med høy risiko eller gjøre individfeil.

Vegdirektoratet har ansvar for de nasjonale vegnormalene, og skal legge grunnlag for enhetlige løsninger i hele landet. Enhetlige løsninger kan være viktig for trafikksikkerheten, men nye løsninger kan også gi gode resultater. Vegdirektoratet har imidlertid ikke vært lydhøre nok ovenfor forslag til nye løsninger. Dermed går kommuner foran og lager sine egne løsninger og standarder. Dette ser vi f.eks. med Oslostandard for sykkeltilrettelegging – som vil bli et godt verktøy for planleggerne. Vegdirektoratet er imidlertid i gang med et pilotprosjekt for nye løsninger, men det tar noen år før resultatene foreligger.

Det krever samhandling mellom vegmyndighetene å etablere et sammenhengende sykkelveinett, siden ett og samme sykkelveinett gjerne går langs både riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Sammenhengende sykkelveinett med god skilting og oppmerking gjør at det blir mer intuitivt for alle trafikanter hvordan syklistene vil handle i trafikken. God tilrettelegging vil også kunne redusere adferd som gir høyere risiko, for eksempel der syklistere skifter hyppig mellom fortau og veibane eller tar ulovlige snarveier i trafikken. Å skille syklistere fysisk fra andre trafikanter er viktig, og det må det gjøres tiltak i krysningspunktene – der ulykkene ofte skjer.

Organiseringen og finansieringsstrukturen kan være en barriere for å realisere sammenhengende sykkelveinett fort nok. Alternative finansieringsstrukturer bør vurderes fremover

Sykling og vikepliktsregelverket

Verken syklistere eller bilister forstår vikepliktsreglene for syklistere godt nok. Dette er blant annet dokumentert av Sintef. Problematikken har blitt løftet frem i media flere ganger, nå senest av Gjensidige og VG i høst. Det er spesielt der gang- og sykkelvei krysser vei eller avkjørsel at problemet oppstår, men også andre steder.

Selv om gang- og sykkelveien følger en forkjøringsregulert vei, er gang- og sykkelveien vikepliktsregulert for kryssende sideveier. Men hvis det er en avkjørsel, som i praksis ofte er utformet som en vanlig vei, så har syklisten *ikke* vikeplikt. Reglene er sammensatte og veitutformingen er ofte feil med hensyn til vegnormalene. Når selv eksperter på området kommer i tvil, kan man ikke forvente at øvrige trafikanter skal forstå hvordan de skal forholde seg.

Merk at det ikke finnes eller benyttes noen rettleidende skilt eller oppmerking rettet mot syklistene slik at de skal forstå når de skal vike eller ikke. Mange brukere ville uansett ikke forstått slike skilt, f.eks. barn.

Det er betimelig å stille spørsmålet om det er urimelig at voksne bilister med formell kjøre- og trafikoppplæring skal ta ansvaret for å vike i slike situasjoner. Eller bør ansvaret pålegges 12-åringen på sykkel?

Statens vegvesens rapport «[Temaanalyse av sykkelulykker – 71 dødsulykker i vegtrafikken 2005-2012](#)» viser at i ½ av dødsulykkene ble vikeplikten brutt av en av partene. 14 % av dødsulykkene skjedde der vei eller avkjørsel krysset gang- og sykkelvei. Rapporten anbefaler følgende:

«Vikeregulverket bør enten endres eller konsekvent tydeliggjøres gjennom nye former for skilt og oppmerking.»

Vegdirektoratet har slik vi oppfatter det ikke fulgt opp denne rapporten, som ble utarbeidet av Statens vegvesen Region sør på oppdrag fra Vegdirektoratet.

Sintef anbefalte allerede i 2006 gjennom rapporten «Utredning om problemstillinger knyttet til vikepliktsreglene for syklistene» at trafikk fra kryssende sideveier bør få vikeplikt for syklistene på gang- og sykkelvei.

Vi vet at Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har sett på saken før. Vi mener likevel at funnene i Statens vegvesens analyse av dødsulykker blant syklistene tilsier at *vikepliktsreglene bør gjennomgås av en bredt sammensatt uavhengig komité*, bestående av brukergrupper, jurister, planleggere m.fl.

Hastighet og opplevd trygghet

Mange lar være å sykle fordi de ikke tør. Motorkjøretøyenes hastighet skaper opplevd utrygghet og mer alvorlige ulykker. Dermed utnyttes ikke de sykkelanleggene som blir bygget fullt ut, slik også stortingsmeldingen er inne på. Ved påkjørsel i 30/t km er det 10 % sjans for at en myk trafikant dør. I 50 km/t er det 80 % sannsynlighet for dødelig utfall. Det er viktig å utvide bruken av 30 km/t-soner alle steder der er mange syklistene eller man ønsker mange syklistene.

Krav til førerstøttesystemer for tungbiler

Syklistenes Landsforening mener at tungtransportsselskaper bør pålegges å montere førerstøttesystemer slik at blindsoneproblematikken reduseres betraktelig. Statens vegvesens video som viste titalls syklistene i blindsonen til en lastebil, er talende nok.

Det er nylig gjennomført en doktorgradsavhandling som viser at 1/3 av dødsulykkene blant syklistene i by (2000-2014) skyldes tungbilers blindsoner. Norge ligger langt over andre europeiske land i denne typen ulykker. Teknologien finnes og er relativt billig. Det bør derfor tas raske grep for å redusere blindsonerulykkene.

Oppsummering

- Skap bedre samhandling på overordnet nivå for å etablere intuitive og trafikksikre sykkelanlegg
- Opprett en bredt sammensatt uavhengig komité til å vurdere vikepliktsregulverket for syklistene
- Innfør flere 30-soner for å få ned hastigheten til bilene der det ferdes mange myke trafikanter
- Innfør krav til førerstøttesystemer i tungbiler

