



Til: Statens vegvesen v/Vegdirektoratet  
Fra: Syklistenes Landsforening

Deres ref.: 17/1511-61  
Dato: 05.12.17

### Høringsuttalelse til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Syklistenes Landsforening mener det er bra at Statens vegvesen har samordnet aktører og tiltak, slik det er gjort i denne planen, slik at vi sammen kan jobbe for nullvisjonen og etappemålet med maksimalt 350 drepte og hardt skadde inne 2030.

Syklistenes Landsforening har vært delaktig i utarbeidelse av tiltak til planen og bidratt inn i diverse møter med partene. Slike arenaer for medvirkning og samordning skaper et godt grunnlag for videre arbeid.

Syklistenes Landsforening er en brukerorganisasjon som treffer langt bredere enn våre egne medlemmer. Vår styrke er at vi både når ut til brukergruppene og til myndighetene, og vi fungerer som et bindeledd mellom disse. Med trafikksikkerhet som en av våre kjerneoppgaver har vi en unik posisjon til å kombinere innspill på plannivå med publikumskontakt, egne prosjekter og kampanjer. Vi jobber med trafikksikkerhet gjennom kampanjene «Synlig syklist» og «Sykkelens dag», gjennom prosjektene «Sykkelvennlig skole» og «Sykkelvennlig arbeidsplass», gjennom sykkelkurs for utvalgte grupper, gjennom vår rolle som nasjonalt informasjonskontor med daglige henvendelser om regelverk mm., gjennom arbeid med håndbøker og regelverk og gjennom faglige bidrag og samarbeid med organisasjoner, forskningsinstitusjoner, kommuner, fylkeskommuner og stat.

Under følger våre innspill til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

#### Tabell 6.1

I tabell 6.1, og i omtalen av denne, sammenliknes risikoen mellom ulike trafikantgrupper. I teksten tas et viktig forbehold om at sammenlikning ikke er så relevant der hvor overgangen til sykling og gåing innebærer kortere samlet reiselengde. Dette er et viktig poeng som viser det problematiske med å bruke «kilometer» som eksponeringsmål. Kilometer vil kun fungere som eksponeringsmål i de tilfellene der en gitt bilreise byttes ut med sykling. Det vil dermed ikke være mulig å legge livsløpsperspektiv til grunn, slik det etter hvert er vanlig å gjøre i mange sammenhenger og i andre fagområder.

Eksponeringsmålet «tid» er det eneste som er likt mellom ulike aktiviteter (også utenfor veitrafikken) uansett hvordan, hvor langt eller hvor aktiviteten foregår. En felles konvensjon i trafikksikkerhetsarbeidet har imidlertid vært å bruke «kilometer» som eksponeringsmål. Det gjør imidlertid at formidlingen av ulikheter i risiko mellom de ulike trafikantgruppene blir mindre presis enn den burde være, eller av og til direkte feil. Syklistenes Landsforening anbefaler at «tid» erstatter «kilometer» som eksponeringsmål.

Hvis eksponeringsmålet «kilometer» likevel beholdes som i dag, vil vi anbefale at følgende setning for etterrettelighetens skyld legges til som siste setning i siste avsnitt på side 56: «Sammenlikningen er heller ikke så relevant om man ser på trafikantgruppers risiko i et livsløpsperspektiv».

#### Tabell 1.1 og kapittel 6.2.1

Måleindikatoren «Andel syklist som bruker sykkelhjelm» viser at 57,7 % bruker hjelm i 2016. Tilstandsmålet for 2022 er 70 % hjelmbruk. Syklistenes Landsforening er ikke imot målet, men vil påpeke at det kan bli svært krevende å nå målet uten å ta i bruk virkemidler som vil kunne redusere attraktiviteten til sykkel som transportmiddel – noe som selvsagt ikke er ønskelig. Grunnen til dette er at dagens syklist ikke nødvendigvis er representative for befolkningen med hensyn til villighet til å bruke

hjelms. De ambisiøse sykkelandelsmålene som ble vedtatt gjennom NTP 2018-2029, tilsier at det vil komme mange nye hverdagssyklister. Nye grupper vil kunne være mindre tilbøyelige til å ta i bruk tilleggsutstyr enn de som sykler i dag. I tillegg er det en økning i bruken av bysykkellordningene. Kun et fåtall av bysyklister bruker hjelms siden dette ikke er en vanlig del av ordningene.

### **Kapittel 6.2.2**

Syklistenes Landsforening vil påpeke at mangel på politisk vilje til å trappe opp investeringsmidlene har bidratt til at risikoen for syklist har vært, og er, høyere enn den bør være. Det er behov for en betydelig opptrapping i midler til fysisk tilrettelegging – både for å bygge nytt og for å utbedre mange av de sykkelanleggene som allerede er der. Statens vegvesen bør tydelig vise betydningen av sykkeltilrettelegging for trafikksikkerheten til syklist.

Der sykkelveiinspeksjoner avdekker et behov for utbedring av feil eller mangler, er det viktig at dette følges opp raskt. Det er en utfordring at sykkelveiinspeksjonene ikke følges opp i tilstrekkelig grad.

Det er en kjensgjerning at mange kryss og avkjørsler enten er utformet eller skiltet og oppmerket feil. Det er mange trafikanter som sliter med å forstå vikepliktsregelverket. Når i tillegg utforming eller skilting og oppmerking er feil, blir forvirringen ytterligere forsterket. Det bør trappes opp et arbeid på tvers av veieierne for å utbedre veikryss, sikre riktig skilting og oppmerking samt riktig utforming av avkjørsler. Det er hensiktsmessig at Statens vegvesen koordinerer et slikt arbeid.

### **6.2.3**

Siste avsnitt under "Sikker syklist": Korrektur av «Syklistenes Landsforening». Det står «Syklistens Landsforening» nå.

Under avsnittet "Samspill med andre trafikanter" står det at Del veien-kampanjen vil "rette oppmerksomheten på ulykkesfaren som oppstår når syklist kommer i blindsonen til større kjøretøy". Syklistenes Landsforening vil påpeke at hovedbudskapet i slike kampanjer bør rette seg mot førere av tyngre kjøretøy, ettersom det som oftest er de som bryter vikeplikten, og dermed loven, hvis de kjører på en syklist i blindsonen. Det er et viktig prinsipp at tiltak rettes mot den som bryter loven og ikke mot den som er offer for lovbrudd.

Syklist bør imidlertid gjøres oppmerksomme på at blindsoner er en utfordring for førere av tyngre kjøretøy, og at det er viktig at syklist er spesielt oppmerksomme her. Et slikt budskap sprer Syklistenes Landsforening ved ulike anledninger. I denne sammenheng må det også påpekes at Syklistenes Landsforening jobber for et nasjonalt påbud for påmontering av førerstøttesystemer som detekterer myke trafikanter i blindsonen.



Morgan Andersson  
Generalsekretær  
Syklistenes Landsforening