

Vegdirektoratet

Oslo 11.06.2021

HØRINGSSVVAR – FORSLAG TIL ENDRINGER I SKILTFORSKRIFTEN – SKILT FOR FARTSGRENSESONE SYKKEL OG ENDRINGER I FORSKRIFT OM FORENKLET FORELEGG

Statens vegvesen har på oppdrag av Samferdselsdepartementet utarbeidet et forslag til endringer i skiltforskriften som gjelder et nytt skilt for fartsgrensesone 6 km/t for sykkel. Dette forslaget kommer i etterkant av reguleringsprosessen for små elektriske kjøretøy og den nylig gjennomførte endringen i trafikkreglene § 18.3, der det ble satt en eksplitt fartsgrense på maksimalt 6 km/t ved passering av gående på fortau, gangvei og gangfelt. Disse forskriftsendringene, som primært har hatt som formål å regulere bruken av elektriske små kjøretøy og spesielt elsparesykler, har gjennom en uheldig samklassifisering kommet til å inkludere også sykkel, noe som risikerer å få stor negativ effekt for sykkelmobiliteten – og i arbeidet for å nå de fastsatte nasjonale sykkelandelsmålene og nullvekstmålet.

Bakgrunn

En sterk økning i sykkelandelen er ifølge en rekke studier en nøkkel til en nødvendig grønn og bærekraftig omstilling av urbane mobilitetsystemer (Nikitas et al., 2021; Raifman et al., 2021; ITDP, 2015). Sykling er ikke bare en klimavennlig og arealeffektiv mobilitetsform, den leverer også store samfunnsgevinster i form av forbedret folkehelse og bymiljø (cf. Nazelle et al., 2011). Forskning viser videre at noe av det viktigste for å få flere til å velge sykkel oftere, er en økt opplevd trygghet, både blant eksisterende og potensielle syklister (Manaugh et al., 2017; Fraser & Lock, 2011). Her trengs god infrastruktur, men også tydelige trafikkregler som sikrer effektiv og trygg fremkommelighet for myke trafikanter i alle aldre (Pucher et al., 2010; Pucher & Buehler, 2008).

Dessverre er det ennå ingen norske byer som kan tilby innbyggerne sine et sammenhengende separert sykkelveinettverk, til tross for at planer om å få dette på plass har eksistert siden 70-tallet. Isteden møter de som bruker sykkel, en fragmentert infrastruktur der en reise fra A og B ofte inkluderer en reise gjennom forskjellige trafikksystemer som fortau, sykkelfelt, kombinerte gang- og sykkelveier, gangfelt og blandet trafikk i veibanen. I realiteten utgjør med andre ord de arealene der gange, sykling og andre (mikro)mobilitetsformer blandes, viktige puslebiter i den faktisk eksisterende sykkelinfrastrukturen i Norge i dag. Denne realiteten er også reflektert i de trafikkreglene som frem til nå har gitt rom for et fleksibelt og skjønnsbasert samspill mellom de ulike myke trafikanter som bruker disse arealene.

I lys av nettopp dette fremstår forslaget til ny skilt for fartsgrensesone for sykkel som et forslag med evne til å svekke fleksibiliteten i eksisterende trafikksystemer med potensielt store negative implikasjoner for sykkelmobiliteten i norske byregioner. SLF vil spesielt løfte frem tre aspekter ved det aktuelle forslaget som vi mener viser til at forslaget er basert på et sviktende grunnlag.

1. Tiltak for å begrense sykkelmobilitet må bygge på en kunnskapsbasert prosess

Forslaget om fartsgrensesoneskilt for sykkel har kommet opp i forbindelse med en reguleringsprosess som i utgangspunktet har handlet om små elektriske kjøretøy, men som etter hvert er blitt utvidet til å inkludere også sykkel og elsykkel. Denne utvidelsen mener vi har skjedd uten tilstrekkelig involvering av relevante aktører og uten tilstrekkelig vurdering av de mulige negative konsekvensene som introduksjon av en ny fartsgrensesone kan få for syklister og øvrig tilrettelegging for urban sykkelmobilitet.

I høringsnotatet fremkommer det at forslaget er resultat av et arbeidsmøte om skilt som skal regulere små elektriske kjøretøy, som ble avholdt av Statens vegvesen i mai 2021. Under møtet fremla et par kommunerepresentanter et behov for å også kunne regulere sykkel. Kort tid etter møtet ble forslaget lansert med kun 14 dagers høringsfrist. Denne arbeidsgangen mener vi illustrer at forslaget i utgangspunkt er basert på en bristfeldig prosess.

I høringsnotatet spesifiseres videre at målet med det aktuelle forslaget om et fartsgrensesoneskilt er å stille flere verktøy til rådighet for kommunene, med ambisjon om å sikre hensynet til og sikkerheten for gående, gjennom lokal regulering av hastighet for ikke bare elsparkesykler, men også vanlige sykler. I tillegg savnes en tydelig klargjøring av hensikten med det nye soneskiltet, men det antydes at “[h]åndheving trolig [vil] gi større etterlevelse av reglene, og dermed reduserte ulykkeskostnader knyttet til slike ulykker.”

Dette mener vi viser at det aktuelle forslaget er basert på en tankemessig utvidelse der den identifiserte ulykkesproblematikken knyttet til elsparkesykler også sies omfatte sykkel, en utvidelse som det savnes grunnlag for. Dette inntrykket styrkes av at det ikke presenteres en vurdering i høringsnotatet om hvilken fare som syklister i utgangspunktet utgjør for gangtrafikanter. Vi viser her til Vegdirektoratets egen [rapport](#) fra 2019 som peker på at ulykkesrisikoen er 10 ganger høyere for elsparkesykkel en for sykkel.

Videre vil vi også å minne om den store samfunnsgevinsten aktive mobilitetsformer som sykkel og gange gir i form av forbedret folkehelse, noe som skiller dem fra passiv mikromobilitet som små elektriske kjøretøy er (cf. Raifman et al., 2021; WHO, 2017; Oja et al. 2011; de Hartog et al. 2010).

I lys av de nasjonale målene om å økt sykkelmobilitet som en del i en grønn omstilling av samfunnet så mener SLF at det er viktig at alle endringer i reguleringer som kan få dyptgående konsekvenser for muligheten til sykkelmobilitet i norske byer, er basert på et gjennomarbeidet og kunnskapsbasert grunnlag. Mer spesifikt må mulige negative konsekvenser med et forslag som begrenser en ønsket aktiv og grønn mobilitetsform veies opp mot eventuelle gevinster i form av skadereduksjon, en form for balanseregning som savnes her.

2. En fartsgrensesone på 6km/t er i realiteten et sykkelforbud.

Det aktuelle forslaget om en fartsgrensesone for syklister åpner opp for bruk av den nylig spesifiserte hastighetsgrensen på 6 km/t "ved passering av gående" (som angis i den endrede forskriften §18.3) i ekspansive soner avgrenset av skilter. Innenfor disse foreslåtte sonene blir det mer andre ord ikke lenger lovlig med sykling i en hastighet som overstiger 6 km/t. I høringsbrevet angis også at skiltene vil "regulerer ferdsel både på veg og fortau," en ordlyd som viser til at den nye skiltforeskriften kan brukes på flere trafikkarealer enn den nylig innførte hastighetsgrense om 6km/t ved passering av gående på fortau.

SLF mener dette utgjør en problematisk utvidelse av et allerede inngripende tiltak som ved bruk risikerer å kraftig redusere mulighetene til sykkelmobilitet.

- 6 km/t er en svært lav hastighet for føring av sykkel, en hastighet som er vanskelig å holde uten å vingle, særlig for barn og eldre.
- En fartsgrense på 6 km/t vil være ekstra utfordrende - på grensen til det umulige i stigning og med mange typer elsykler og med transportsykkel.
- I høringsnotatet angis at «6 km/t er i alminnelighet hastigheten ved normal gange.», noe som i praktikken betyr at det skulle bli ulovlig for syklister å passere gående innenfor slike soner.

Det er vår mening at en hastighetsgrense på 6km/t som gjelder i utbredte soner i praksis derfor kan sammenlignes med et sykkelforbud. Med tanke på mangelen på adskilt infrastruktur og at mange etablerte sykkelruter derfor går over arealer der en slik fartssoneregulering kan tenkes implementeres så risikere dette forslaget å ytterligere vanskeliggjøre bruk av sykkel som en effektiv løsning for hverdagsmobilitet.

Et kommunalt ønske om å stanse sykling på enkelte steder mener SLF ikke er et godt nok grunnlag for innføring av en ny type av begrensende verktøy, når det allerede finnes en mulighet for innføring av forbud for syklende ved bruk av skilt 306.6. I første ledd bør kommuner uansett utforske og bruke ulike former for positiv tilrettelegging som eksempelvis omlegging/skilting av alternative sykkelruter, i fall der konflikter oppstår mellom ulike trafikantgrupper. Ved å innføre unødvendig påbud og begrensninger for sykling svekkes konkurransekraften til fordel for andre transportformer.

SLF vil i tillegg også stille spørsmål vedrørende de praktiske implikasjonene av en slik fartsgrensesone. Hvordan det er tenkt at syklister, inkludert barn og eldre, skal kunne avgjøre om de holder seg under en slik hastighetsgrensen på 6km/t? Siden de fleste sykler savner speedometer, mener vi forslaget om en fartsgrensesone på 6km/h skaper en rettsusikkerhet for syklister, særlig ettersom forslaget er komplett med endringer i forskrift om forenklet forelegg som skal gjøre det enklere å straffe overtredelse av hastighetsgrensen.

3. Hastighetsregulering bør gjelde samtlige trafikantgrupper.

I høringsnotatet til den opprinnelige høringsprosessen om små elektriske kjøretøy presenteres under seksjon 9.6.4 et forslag fra Samferdselsdepartementet om en mulighet for innføring av «et nytt soneskilt med for eksempel 6 km/t». Dette skiltet foreslås i et par korte setninger «omfatte alle trafikkarealer innenfor sonen, herunder vegbane og fortau, og gjelde i alle situasjoner (ikke bare ved passering av gående)», og er tydelig rettet spesifikt mot små elektriske kjøretøy.

Det aktuelle forslaget om fartsgrensesoneskilt rettet mot sykkel involverer altså, som allerede nevnt, en form for utvidelse av dette originale forslaget til å omfatte også sykkel. En mulighet for negativ særregulering av både brukere av små elektriske kjøretøy og syklende gjennom slike soneskilte, vekker en rekke spørsmål omkring hva som gjelder for andre brukere av de aktuelle sonene som eksempelvis rullerløpere, skateboardere, joggere osv. Er hensikten at disse ikke vil bli truffet av en slik hastighetsgrense?

Av mer alvorlig karakter er det at forslaget også åpner for situasjoner der hastigheten til syklende begrenses kraftig, samtidig som kjørende av motorvogner på de samme trafikkarealene kan reise i en betydelig høyere hastighet på 30-40km/t. Dette illustrerer at forslaget ikke bare er lite treffsikkert på det en ønsker å komme til livs, men potensielt også kan øke risikoen for allerede eksponerte trafikantgrupper.

I samsvar med Statens vegvesens egen anbefaling i samme seksjon (9.6.4), så mener SLF at fartsgrenser bør gjelde for samtlige trafikanter. Å redusere fartsgrensen for spesifikke myke trafikantgrupper som syklister eller brukere av små elektriske kjøretøy på alle trafikkarealer i en slik

sone, og samtidig tillate en høyere hastighet for «harde» trafikanter, mener vi er et svært lite treffsikkert tiltak, uten støtte i verken trafikksikkerhetsmessige eller bærekraftsmessige argumenter.

Konklusjon

SLF vil avslutningsvis understreke behovet for en positiv og prioritert regulering av sykkelmobilitet, som bidrar til å gjøre sykling enklere, tryggere og mer effektivt for alle. Forslaget om fartsgrensesoner med absolutt hastighetsgrense på 6 km/t fremstår som et tiltak som står i direkte motsetning til det pågående arbeidet med å nå de vedtatte samfunnsmålene om en kraftig økt sykkelandel Norge de neste årene. SLF mener derfor at forslaget ikke bør følges videre opp.

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell
Faglig Rådgiver

Morgan Andersson
Generalsekretær