



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Statens Vegvesen

Oslo 18.6.2021

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdags sykling. I dag har vi rundt 10 000 medlemmer over hele landet samt 17 lokallag.

Høring: N300 Trafikkskilt

SLF har lenge arbeidet for å få på plass endringer i vikepliktsreglene for syklist, slik at disse skal bli enklere å forstå, og åpne for muligheten til at flere ønsker å velge aktive mobilitetsformer i hverdagen. For å nå nasjonale mål om økt sykkelandel er det helt essensielt at sykling fremstår som et attraktivt, effektivt og sikkert mobilitetsmiddel. SLF er derfor i utgangspunktet positive til revidering av N300, og spesielt ettersom det er fokus på vikepliktsforhold for syklende. Vi stiller oss også positive til at det nå gis mulighet til forkjøringsregulering av sykkelveg ved bruk av skilt 206 og 208.

Tydligere avklaring av vikepliktsforhold og flere muligheter for forkjøringsregulering av sykkelmobilitet mener vi er viktige faktorer i arbeidet med å styrke sykkelens posisjon som et konkurranskraftig alternativ til automobilitet, og dermed raskere kunne ta samfunnet nærmere mål om 20% sykkelandel og nullvekst i personbiltrafikk i Norges raskt voksende byregioner.

Samtidig mener vi at de strenge krav som stilles i N300, i stor grad kan bidra til å begrense muligheten for bruk av disse løsningene, og særlig på de steder hvor behovet gjerne er størst, nemlig i disse byregionene. Realiteten er at det fortsatt er svært liten grad av sammenhengende separert sykkelinfrastruktur i norske byområder, og at reiser langs viktige sykkelruter i norske byer i dag involverer frekvente skifter mellom forskjellig trafikksystemer som også inkluderer en stor del gang- og sykkelveg, veg med sykkelfelt og veg med blandet trafikk. SLF ønsker derfor å fremheve viktigheten av at kravene for forkjøringsregulering av sykkelveier gjøres mer åpne og fleksible når det kommer både lengde og type av trafikkkareal som kan inkluderes, slik at denne løsningen blir mulig å bruke annet en i unntaksfall. Se avsnitt lenger ned i høringssvaret for mer detaljerte kommentarer kring dette (særlig kommentar til krav 3.206-3).

Revidering av vikepliktsreglene

Statens vegvesens [temaanalyse](#) fra 2014 viser til at det var brudd på vikepliktsreglene fra en av partene i ca halvparten av 71 dødsulykker blant syklist mellom 2005-2012. Rapporten konkluderer med at «vikeregulverket ... enten [bør] endres eller konsekvent tydeliggjøres gjennom nye former av skilt og oppmerking.» (s. 49)

Med dette som bakgrunn vil SLF her også peke mot en mer generell svakhet ved dagens vikepliktsregler for syklist, som er [uklare og vanskelig å forstå, også for de med erfaring](#). Vikepliktsreglene for syklende er dårlig tilpasset den komplekse virkeligheten som møter syklist. Vikepliktsregler for syklende påvirkes av de ulike stedlige trafikksystemer og -reguleringer, og forståelsen av gjeldende vikepliktsregler på stedet påvirkes også i tillegg av skilting og merking, og vei- og kryssutforming. Hovedansvaret for å tolke vikepliktsreglene i dette ofte komplekse trafikkbildet legges på de syklende; en heterogen og ubeskyttet gruppe med barn, voksne og eldre, ulike ferdighetsnivå, ulik trafikforståelse og varierende grad av trafikkopplæring.

I tillegg til flere muligheter for bedre og mer konsekvent skilting, etterlyser SLF en mer gjennomgripende revidering av vikepliktsreglene. Vi mener at vikepliktsforhold for syklister bør gjøres tydeligere og enklere å forstå, at myke trafikantgrupper i større grad bør prioriteres i samsvar med nasjonale sykkelandelsmål. Videre mener vi at hovedansvar bør flyttes til den trafikantgruppe som består av voksne mennesker med trafikk- og kjøreopplæring og som fører kjøretøy som utgjør en stor fare for myke trafikanter som ved påkjørsel. I samsvar med dette, og med statlige og kommunale mål for kompakt byutvikling, sykkelandel og nullvekstmål bør syklister som hovedregel gis prioritet, og at unntakene fra dette skiltes og merkes. Syklistenes Landsforening vil be Samferdselsdepartementet om etablere en gruppe med mandat til å foreta en helhetlig gjennomgang av trafikkregler for myke trafikanter, og fremme forslag til endringer som sikrer et regelverk som styrker fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende og som er enkelt å forstå for alle trafikanter.

Detaljerte kommentarer - N300 Trafikkskilt del 2

Krav 2.142. Formuleringen om at "Skilt 142 skal ikke brukes på en måte som kan medvirke til legalisering av lek på eller ved vegen." bør strykes ettersom denne står i strid med barns rett til å kunne ferdes på og leke langs veg.

Krav 2.144-1. Bør gis mulighet for bruk av skilt 144 i situasjoner også der syklister ikke har vikeplikt og/eller i situasjoner der vikepliktsforholdene risikerer å fremstå som uklare for trafikantene. Det kan handle om situasjoner der det er dårlig sikt.

Krav 3.202-1. Bør åpnes for bruk av Skilt 202 Vikeplikt på flere steder, slik at det blir mulig å forkjørsregulere viktige sykkelårer, også på steder der disse ikke består av sykkelveg.

Det er viktig at muligheten for å gi syklister forkjørsregulering i enkelte kryss bevares og tydeliggjøres.

Krav 3.202-5 og 202-7. Mtp. at dagens vikepliktsforhold er vanskelig å forstå for mange syklister mener SLF at det er viktig at informasjonsverktøy som skilt 202 kan brukes også for å tydeliggjøre situasjoner der syklister er pålagt vikeplikt. Dette er en vanlig løsning land med stor sykkelandel, som eksempelvis Danmark. Det bør gis mulighet for bruk av skiltet på sykkelveg og gang- og sykkelveg særlig ved situasjoner der det er fare for at trafikanter misforstår vikepliktsforholdene. Skiltet bør benyttes for å markere vikeplikt der en sykkelveg ender i en rundkjøring.

Krav 3.202-8. Bør gis mulighet for forvarsling av vikeplikt for trafikk på veg ved kryss av sykkelveg med underskilt 810 svingpil i kombinasjon med skilt 202 og underskilt 826.

Krav 3.826-1. Bør gis mulighet til forkjørsregulering også av gang- og sykkelveg om kriteriene om avstand på minst 40 meter til andre kryss, som er nevnt i kommentar til krav 3.210-4, er oppfylt.

Krav 3.826-1. Bør gis mulighet for forvarsling av vikeplikt for trafikk på veg før kryss av forkjørsregulert sykkelveg også ved sving. Se kommentar til 3.202-8.

Krav 3.826-1 Underskilt 826. Bør lages en variant med syklende i kun én retning for bruk ved enveisregulert sykkelveg. Eksempler på situasjoner der det er behov for dette er blant annet i rundkjøringer og der bussholdeplass er plassert rett før vegkryss.

Krav 3.206-3. SLF mener de krav som stilles opp under "Anvendelse av forkjørsregulering på sykkelveger" er for restriktive og ikke tilpasset dagens situasjon i norske byer og tettsteder. Utbygging av viktige sykkelruter skjer i dag i stor grad etappevis og gjennom en kombinasjon av ny og eksisterende infrastruktur, som inkluderer ikke bare sykkelveg, men også eksempelvis eksisterende gang- og sykkelveg og veg med sykkelfelt. For at de skal medvirke til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel, er det viktig at nye verktøy som mulighet for

forkjøringsregulering av sykkelmobilitet ved bruk av skilt 206 og 208 er tilpasset denne virkeligheten. Kombinasjonen av krav om at forkjøringsregulering bare kan brukes på sykkelveg, at det skal være "lengre strekning av en viktig sykkelrute", at "parallell veg skal være forskjøringsregulert" og at sykkelvegene skal være "utformet for rask sykling," utelukker bruk på en overveldende majoritet av eksisterende og mulige ruter. Kravene legger med andre ord opp til en løsning som blir (for) dyr, og dessuten vanskelig å få på plass i de norske byregioner der behovet av forkjøringsregulering er størst.

SLF mener at krav om at «Det skal være en lengre strekning av en viktig sykkelrute hvor alle kryss med sideveger skal ha samme regulering.» bør strykes, og at det åpnes opp større rom for bruk av verktøyet forkjøringsregulering på kortere strekninger som inkluderer gang- og sykkelveg.

Krav 3.210-4. Støttes.

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell
Faglig Rådgiver

Morgan Andersson
Generalsekretær