



Fra: Syklistenes landsforening
Til: Statens Vegvesen

Dato: 30.12.2021

Høringssvar – Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi rundt 10 000 medlemmer over hele landet samt 18 lokallag.

BAKGRUNN

Sykling er en inkluderende, helsefremmende og grønn transportform som ifølge en rekke studier både kan og bør spille en sentral rolle i omstilling til et mer bærekraftig samfunn (Nikitas et al., 2021; Raifman et al., 2021; ITDP, 2015). En høyere sykkelandel gir sterke positive ringvirkninger i form av blant annet lavere utslipp, bedre folkehelse og et mer attraktivt bymiljø, og bidrar til utvikling på tvers av bærekraftens sosiale, økonomiske og miljømessige dimensjoner (cf. de Nazelle et al., 2011). Forskning viser samtidig at noe av det viktigste for å få flere til å velge sykkel oftere er en økt opplevd trygghet (Manaugh et al., 2017; Fraser & Lock, 2011). Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet spiller derfor en viktig rolle ikke bare i det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, også i arbeidet for at nå de av stortinget vedtatte nullvekst- og sykkelandelsmålene.

Syklistenes Landsforening er positive til at sykling og syklist er markert som et viktig innsatsområde innenfor tiltaksplanen 2022-2025. At nå sykkelandelsmålene uten at det leder til flere hardt skadde og drepte syklist vil kreve et målrettet og prioritert arbeid for bedre de trafikale forholdne for syklende på norske veier (s.24). Dette særlig ettersom vi i dag ser en statistisk høyere risiko for alvorlige skader blant myke trafikanter sammenlignet med kjørende. Att få på plass bedre fysisk tilrettelegging i form av sammenhengende og i stor grad adskilte sykkelveinettverk i norske byer er det aller viktigste tiltaket for å skape økt trygghet og effektivitet for syklist (s.71-72). SLF vil i tillegg peke mot viktigheten i å prioritere utviklingen av et bedre kunnskapsgrunnlag om ulykker blant myke trafikanter (kap. 18), samt en mer detaljert vurdering av mulige målkonflikter i trafikksikkerhetsarbeidet som også inkluderer de positive helseeffektene ved aktiv mobilitet i for vurderingen underliggende samfunnsøkonomiske analyser (s. 28, s.120).

I tillegg til konkrete kommentarer viser vi i dette høringssvar også til to mer omfattende temaer som vi savner i den aktuelle tiltaksplanen og som vi i SLF mener bør inkluderes i trafikksikkerhetsarbeidet under den kommende perioden 2022-2025.

KOMMENTARER

8.4 – Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss.

Under første avsnitt så bør det nasjonale målet om at 8 av 10 barn skal sykle eller gå til skolen nevnes (se NTP 2022-2033 s. 145).

8.4 Faktaboks – Hjertesoner

For at tydeliggjøre forskjellen mellom det nasjonale hjertesone-nettverket og lokale hjertesone-prosjekter mener vi at faktaboksens tittel bør være «Hjertesoner i Oslo» og at man også i siste rad bør vurdere å legge til at det handler om «Hjertesone i Oslo» (s. 58)

10. Eldre trafikanter.

SLF mener at også syklende eldre bør inkluderes i arbeidet, og at mål og tiltak rettet mot denne gruppen bør være en del av innsatsområdet. Eلسykkelens inntog gjør at flere eldre har både interesse og mulighet til at bruke sykling lenger opp i aldrene, og det er derfor viktig at denne gruppen trafikanter i ikke glemmes bort i trafikksikkerhetsarbeidet. SLF har før pandemien gjennomført elsykkelkurs rettet spesifikt mot eldre trafikanter, et kurstilbud som vi planerer at åter starte opp når det blir mulig å gjennomføre igjen. Kurstilbudet skulle kunne nevnes i/være en del av tiltaksplanen.

11.2 - Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

Vi er enige i at de aller viktigste tiltakene for å øke tryggheten blant myke trafikanter er bedre fysisk tilrettelegging. At det finnes planer for utbygging av sykkelvei i mange norske byer er bra, men planer om sammenhengende sykkelveinett har eksistert siden 70-talet og fortsatt er det ingen norske byer som kan tilby innbyggerne sine et sammenhengende separert sykkelveinettverk. Isteden møter syklistene 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. Sykkelruteinspeksjoner er et tiltak godt evnet til å kartlegge eksisterende tilbud og identifisere steder for prioriterte innsatser. Inspeksjoner kan også gi informasjon om eventuelle brister i drift og vedlikehold. SLF mener at tiltaksplanen derfor burde sette konkrete mål for hvor stor del av eksisterende/planlagt sykkelinfrastruktur i landet som skal inspiseres under planperioden.

11.3 Trafikanttiltak rettet mot gående og syklende

Som en del av Synlig Syklist-kampanjen 2021 har Syklistenes Landsforening i samarbeide med TØI gjennomført en undersøkelse om bruk av sykkellykter. Resultatene av tellingsprosjektet vil bli presentert under 2022. Ellers er tiltakene der SLF er involvert beskrevet på en tilfredsstillende måte.

S. 74. Også Syklistenes Landsforening deler ut reflekser til både gående og syklende som en del av kampanjen Synlig Syklist.

11.4 Mikromobilitet og elektriske sparkesykler

Syklistenes Landsforening vil i samtlige fora der regelverk for bruken av elsparkesykler omhandles vise til den problematiske samklassifiseringen av sykkel og elsparkesykkel. Det er meget viktig at nye tiltak evnet til å minske risikoen ved bruk av elsparkesykler – som eksempelvis forbud for bruk på fortau eller hjelpåbud - ikke overføres til at også gjelde for syklende (s.75). Ellers risikere denne typen av tiltak få stor negativ effekt på sykkelandelsmål og dermed også på folkehelse og miljø.



S. 92 Blindsoner

Ansvar for å kontrollere blindsona ligger hos bilistene. Det sier gjeldende trafikkregler, og ansvaret har også blitt fastslått blant annet gjennom en prøvning i lagmannsretten i 2017. I dommen som omhandlet en alvorlig ulykke på Majorstuen, så slo retten også fast at ansvaret for å kontrollere blindsonen hviler ekstra tungt på førere av store kjøretøy som eksempelvis lastebiler.

En dybdestudie av 30 ulykker med tyngre kjøretøy gjennomført av den danske havarikommisjonen for veitrafikkulykker i 2016 viser til at bristende orientering og oppmerksomhet hos fører var en avgjørende faktor i halvparten av disse ulykkene. Gjennom rekonstruksjoner av ulykkene hvor syklist var involvert, konkluderte kommisjonen samtidig med at syklistene ikke kunne forutsett eller avverget noen av ulykkene.

Studier viser også at førerstøttesystemer for blindsoner varsling er et effektivt verktøy for å minske ulykker mellom tyngre kjøretøy og syklistene - en type system som vi mener bør installeres i samtlige større kjøretøy. Vi vil også se opplæringskampanjer om rutiner for blindesonesjekk rettet mot ansvarlig trafikantgruppe, og da særlig fører av tyngre kjøretøy som lastebiler.

S.119 Areal- og transportplanlegging/Byvekstavtaler

SLF støtter at trafikksikkerhetsarbeidet og nullvisjonen på en tydeligere måte innlemmes som en del av byvekstavtalene, og vi deltar gjerne i det forum som er foreslått som tiltak nr. 139. Vi vil også at fokus i dette arbeidet utvides etter modellen «beyond zero» og dermed får et tydeligere fokus på folkehelse. Se neste del av høringsvaret.

S. 129 – Ulykkesstatistikk.

Det er problematisk for trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot myke trafikanter at eneulykker med syklist er særlig underreportert. I den endelige utgaven av tiltaksplanen vil SLF gjerne se en tydeligere detaljering av hvordan det foreslåtte fyrtårnprosjektet er evnet til å gjøre noe med den spesifikke underreportering av sykkelulykker, hvilken typ av data som skal samles in (ev. detaljer om ulykken) osv.

KONKRETE INNSPILL

Folkehelse (Moving beyond zero)

Nullvisjonen har fungert som et viktig mål for å drive Norge til å bli verdensledende i trafikksikkerhetsarbeidet. Mot bakgrunn av en langsiktig nedgang i tallene for drepte og hardt skadde så mener Syklistenes Landsforening at det er høy tid for en utvidelse av rammene for trafikksikkerhetsarbeidet til at også omfatte et bredere folkehelseperspektiv i samsvar med modellen «Beyond Zero».

Vi mener altså at en visjon om å eliminere alvorlige personskader i trafikken også bør inkludere de langsiktige helseeffektene ved bruk av forskjellige transportmidler. Det handler dels om å virke for en reduksjon av de negative helseeffektene av eksempelvis svevestøv og andre luftforurensinger fra motorisert transport i befolkningstette områder, men også om at prioritere innsatser som virker for å styrke de helsefremmende og livgivende effektene ved aktiv mobilitet. Vi vet for eksempel at norske storbyer fortsatt sliter med å holde seg under EUs grenseverdier for luftkvalitet, og at det hvert år dør over tusen personer i Norge som følge av luftforurensing, ifølge rapporten «The Lancet Commission on Pollution and Health» (2017). Samtidig vokser de offentlige helseutgiftene stadig, og ifølge SSB er mer fysisk aktivitet i befolkningen eneste realistiske måten å stoppe denne for samfunnet alt mer kostbare veksten i helseutgifter på.



I en visjon som i sin kjerne dreier seg om at redusere de alvorlige negative helsekonsekvensene av et transportsystem så mener vi derfor at også folkehelse bør få en viktig del. Menneskeliv og friske leveår er like uerstattelige uansett om de går tapt på grunn av en trafikkulykke, inaktivitet eller dårlig luftkvalitet.

Forslag på konkrete tiltak kan eksempelvis handle om at innføre 30 km/t som en generell hastighetsgrens i byområder der myke trafikanter og motorisert trafikk blandes (se den av Norge signerte Stockholmsdeklarasjonen 2020) samt utviklingen av bilfrie soner/sykeltraseer i sentrale byområder.

Revidering av vikepliktsreglene

For at oppnå en økt opplevd trygghet blant syklister kreves 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). Statens vegvesens temaanalyse fra 2014 viser til at det var brudd på vikepliktsreglene fra en av partene i ca halvparten av 71 dødsulykker blant syklister 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 vise til en generell svakhet ved dagens vikepliktsregler for syklister, som er uklare og vanskelig å forstå, også for de med erfaring. Vikepliktsreglene for syklende er dårlig tilpasset den komplekse virkeligheten som møter syklister. 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 trafikkforståelse og varierende grad av trafikkopplæring.

SLF etterlyser derfor en mer gjennomgripende revidering av vikepliktsreglene. Vi mener at vikepliktsforhold for syklister bør gjøres tydeligere og enklere å forstå. Videre mener vi at hovedansvar bør flyttes til den trafikantergruppe 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 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 foreslår at det under planperioden 2022-2025 etableres 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.

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell
Faglig Rådgiver

