



# Innst. 203 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:18 S (2015–2016)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafikksikkerhet for syklende

Til Stortinget

#### Sammendrag

##### Bakgrunn

Stortinget vedtok Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023, som er en del av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Der heter det at økt sykling skal gi bedre framkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Det vises til regjeringens folkehelsemelding, Meld. St. 19 (2014–2015).

Sykelstrategien har målsetting om 8 pst. sykkelandel. Antall sykkeltureturer må mer enn dobles. Stortinget har sluttet seg til at trafikkveksten i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange.

Forslagsstillerne er opptatt av at det må legges opp til en målrettet satsing på trygge sykkelveger, og viser til både Nasjonal transportplan og behandlingen av Dokument 8:115 S (2014–2015) hvor Stortinget ba regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og traseer kan utformes.

Forslagsstillerne er opptatt av å gjøre sykling så sikkert som mulig, særlig når andelen som bruker sykkel til sport og transport øker i takt med Stortingets målsettinger.

For å bedre trafikksikkerheten til syklende mener forslagsstillerne at regjeringen bør gjennomgå regel-

verket for trafikksikkerheten for syklende og fremme en stortingsmelding om dette.

Forslagsstillerne mener det er et kritisk behov for å forenkle vikepliktsreglene, og viser til SINTEFs rapport «Utredning om problemstillinger knyttet til vikepliktsreglene for syklistene» (2006). SINTEF foreslo i rapporten bl.a. at kjørende gis vikeplikt for syklistene som kommer fra gang- og sykkelveg. I høringsrunden etter SINTEFs rapport fulgte Transportøkonomisk institutt (TØI) opp med et forslag om at bilister skal ha vikeplikt for syklistene også når de kommer fra fortau eller sykkelveg ut på et gangfelt.

Forslagsstillerne peker på at det er bred enighet om at vikepliktsreglene for syklistene er uklare. Trafikkregler må være enkle å forstå og tydelig formidlet overfor brukerne, da denne forståelsen kan bety forskjell mellom liv og død.

Forslagsstillerne foreslår et kompromiss av forslagene fra SINTEF og TØI, med referanse til § 9 i forskrift om kjørende og gående trafikk, «Særlige plikter overfor gående» i trafikkreglene.

Forslagsstillerne er opptatt av at sykkelporten skal ha gode rammevilkår for å kunne utvikle seg. Regelverket omkring avviklingen av sykkelritt bør derfor gjennomgås.

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme en stortingsmelding med forslag til tiltak som kan bedre trafikksikkerheten til syklende trafikanter, samt sørge for at statens sykkelhåndbok revideres og oppdateres.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag som definerer en minimumsavstand mellom motoriserte kjøretøy og sykkel ved forbikjøring. Denne avstanden bør ikke være mindre enn 1,5 meter, der vegen tillater det. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøringen utsettes.

3. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående trafikk slik at kjørende som krysser sykkelveg, gang- og sykkelveg eller sykkelfelt, har vikeplikt for syklende. Ved sykkelkryssing hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikkløssignal, har kjørende vikeplikt for syklende som befinner seg i sykkelkryssingen eller på vei ut i den.
4. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående trafikk slik at fører av motorvogn som skal svinge til høyre i kryss eller ved avkjørsel, plikter å være særlig oppmerksom på syklende som ligger til høyre i kjørebane i samme kjørefelt eller i sykkelfelt. Kjøretøy som skal svinge til høyre, plikter å holde tilbake og slippe fram syklende på høyre side før sving kan foretas.
5. Stortinget ber regjeringen utforme regler for illeggelse av straff for overtredelse av regel om minstteavstand mellom motoriserte kjøretøy og syklist i forbindelse med forbikjøring.
6. Stortinget ber regjeringen endre læreplanene for kjøreopplæringen slik at samspillet mellom motoriserte kjøretøy, syklende og gående får høyere prioritet i opplæringen.
7. Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafikksikkerheten for deltakere i ritt, samt de andre trafikkerende i løypen. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at politiet er pålagt å delegere myndighet der det er forsvarlig.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget.

Komiteen er enig med forslagsstillerne i at sykkel bør bli et naturlig transportmiddel for langt flere enn hva tilfelle er i dag. Sykkelandelen må økes, og komiteen viser til at et samlet storting har sluttet seg til at trafikkveksten i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå den nasjonale målsettingen om 8 pst. sykkelandel på

landsbasis er det nødvendig å ta i bruk en rekke ulike virkemidler.

Komiteen viser til at bedre tilrettelegging for syklistene gir store samfunnsgevinster når det gjelder trafikksikkerhet, miljø og trafikkavvikling, i tillegg til helsemessige gevinster.

Komiteen vil peke på at forholdene for syklistene fortsatt er for dårlig mange steder, og ulykkesrisikoen ved å sykle er for stor. Manglende tilrettelegging, forvirring om og manglende respekt for trafikkreglene fører til trafikkfarlige situasjoner for alle trafikantene. Det er ønskelig og mulig at flere av reisene som i dag foregår med bil, kan gjennomføres med sykkel. Komiteen mener derfor at stat, fylkeskommune og kommune må intensivere innsatsen slik at flere velger sykkel som fremkomstmiddel.

Komiteen mener det trengs økt satsing på fysisk tilrettelegging for syklistene, bedre opplysning og opplæring om trafikkreglene for syklistene, holdningspåvirkning både overfor syklistene og andre trafikantgrupper, samt en klargjøring av trafikkregelverket.

Komiteen viser til at det til tross for at det er lagt inn en betydelig innsats fra Stortingets side i å bygge ut nye sykkelveger og utbedre eksisterende, vil det fortsatt være slik at sykling i kjørebane med motorisert trafikk vil være den mest alminnelige tilretteleggingen for sykling fremover. Komiteen er derfor enig med forslagsstillerne i at sykkel som transportmiddel og trening/mosjonsredskap må gjøres så sikkert som mulig, særlig når andelen som bruker sykkel til sport og transport øker i takt med de nasjonale målsettinger.

Komiteen merker seg at debatten om hvordan man legger til rette for sykling ofte handler om de utfordringer og de tiltak som er aktuelle i urbane strøk. Dette er forståelig, siden de store, nasjonale gevinstene ved økt sykling vil være størst her. Komiteen vil likevel minne om at det sykles i hele landet, også utenfor de store byene, og at det er sentralt for de nasjonale målsettingene på feltet at hele Norge trekkes med i arbeidet med å øke sykkelandelen. Komiteen minner om at det er særlig viktig å sikre elever trygg gang- og sykkelvei til skolen.

Komiteen vil minne om at flere kommuner har etterlyst større fleksibilitet og raskere avklaringer fra statens side når man arbeider med å etablere nye gang- og sykkelveier. Komiteen mener det er avgjørende at staten i stor grad evner å hjelpe fram gode, lokale løsninger på dette feltet, slik at nettet av gang- og sykkelveier blir bygget ut så raskt som mulig. Komiteen minner om at lokalt skjønn borger for praktiske, lokale løsninger på hovedproblemet, nemlig å skille myke trafikanter fra motorkjøretøy på en kostnadseffektiv måte og at slike løsninger

kan rydde av veien unødvendige, fordyrende løsnin-  
ger som følge av et for rigid regelverk.

Komiteen vil også be departementet se nær-  
mere på praktiseringen av regelverket knyttet til  
arrangementet av sykkelritt. Spesielt bør det vurderes  
om frivillige kan bistå politiet i større grad enn i dag.

Komiteen merker seg innspillene fra Norges  
Cykleforbund og Norges idrettsforbund som stiller  
seg svært negativ til rundskrivnet av 28. februar 2016  
som er sendt ut av Politidirektoratet, om at Oslo poli-  
tidistrikts vurdering av bruk av mobile vakter i syk-  
kelritt skal legges til grunn også ved de andre politi-  
distriktene. Komiteen viser til at Norsk Cyclefor-  
bund og Idrettsforbundet mener konsekvensene av en  
slik tolkning vil virke direkte ødeleggende for aktivi-  
teten for mer enn 400 sykkelritt årlig.

Komiteen mener at man må finne praktiske  
løsninger på de utfordringene som finnes, uten å måt-  
te omgå norsk lov og forskrift, og uten å legge beslag  
på langt flere enn de motorsykler som politiet rår  
over.

Komiteen mener at alle mobile vakter som  
skal kunne bistå politiet med trafiksikkerhet i for-  
bindelse med gjennomføring av sykkelritt, skal ha  
gjennomgått en tilstrekkelig opplæring.

Komiteen viser til de gode erfaringene fra bl.a.  
Søndre Buskerud politidistrikt, hvor arrangører og  
politiet i samarbeid, og gjennom flere års erfaring,  
har opparbeidet seg kunnskap om hvordan man sikrer  
gode og trafiksikre sykkelritt, både for deltakere,  
publikum og øvrige trafikanter.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå retnings-  
linjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å  
fremme forslag som bedrer trafiksikkerheten for  
deltakere i ritt, publikum og øvrige trafikanter langs  
traseen.»

Komiteen har merket seg at dagens praktis med  
gjennomføring av nødvendige trafiksikkerhetstiltak  
for avvikling av sykkelritt påføre arrangørene til dels  
svært store kostnader noe avhengig av hvilket politi-  
distrikt man befinner seg innenfor. Komiteen er  
derfor av den oppfatning at det er behov for en gjen-  
nomgang av dagens praksis som kan ivareta trafikk-  
sikkerheten for deltakere i ritt, samt de andre trafik-  
kerende i løypa på en tryggende måte, men som  
samtidig kan åpne opp for en delegering av den utø-  
vende myndighet under forutsetning av at de som  
påtar seg denne oppgaven er kvalifisert for oppdra-  
get.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av  
2016, i samarbeid med sykkelorganisasjonene, sørge

for et regelverk som gir arrangører av sykkelritt  
muligheten til å benytte mobile vakter til å bistå i tra-  
fikkreguleringen i gjennomføringen av sykkelritt.  
Beslutningsmyndighet til å tillate bruk av slike vakter  
skal ligge hos den enkelte politimester. Bruk av  
mobile vakter forutsetter at tilstrekkelig opplæring er  
gjennomført.»

Komiteens medlemmer fra Arbeider-  
partiet og Senterpartiet mener det må vurde-  
res om det skal innføres ordning for sertifisering og  
eksaminasjon etter at obligatorisk opplæring er gjen-  
nomført.

Komiteen viser til brev fra Norges idrettsfor-  
bund til samferdselsministeren av 2. mars 2016, hvor  
Norges idrettsforbund mener konsekvensene av  
rundskrivnet fra Politidirektoratet om bruk av mobile  
vakter vil umuliggjøre gjennomføringen av mer enn  
400 sykkelritt årlig.

Komiteen er enig i at dette vil ramme syk-  
kelsporten generelt, og barn og unge utøveres mulig-  
heter til å delta i sykkelritt. Komiteen mener derfor  
regjeringen må sørge for midlertidige bestemmelser  
som sikrer gjennomføringen av sykkelritt, inntil nytt  
regelverk er på plass.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for midlertidige  
bestemmelser som sikrer muligheten til å gjennomføre  
planlagte sykkelritt i 2016 og lik praksis i politi-  
distriktene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra  
Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpar-  
tiet, har merket seg at departementet i sitt svarbrev  
av 3. februar 2016 uttaler:

«Framfor å fremme egne stortingsmeldinger for  
den enkelte trafikantgruppe, vil regjeringen i NTP  
fremme en felles transportpolitikk som vil ivareta  
hensynet til alle trafikantgrupper og transportformer.  
En slik tilnærming mener jeg er bedre enn separate  
planer og strategier for de ulike trafikantgruppene. På  
denne måten kan en ta utgangspunkt i løsninger og  
strategier som bidrar til økt trafiksikkerhet for flere  
trafikantgrupper, og identifisere gode tiltak der det er  
nødvendig med spesiell tilpasning for sykklister. I til-  
legg kan det nevnes at regjeringen for tiden arbeider  
med en egen stortingsmelding om overordnet sam-  
ordning innen trafiksikkerhet.»

Flertallet finner det derfor naturlig å avvente  
fremleggelsen av disse planene og forventer at de  
konkrete problemstillingene blir drøftet der. I denne  
forbindelse kan en revidering av sykkelhåndboka  
være et viktig tiltak.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at bedre tilrettelegging for sykkeltrafikk i Norge krever en differensiert politikk med målrettet innsats på flere områder. Det kan derfor være hensiktsmessig at det utarbeides en stortingsmelding, med forslag til tiltak som gir bedre sikkerhet til syklende trafikanter. Bedre tilrettelegging for syklistene krever tiltak som berører flere departement og sektorer, herunder miljø og helse. Disse medlemmer mener derfor en egen stortingsmelding med påfølgende konkretisering og iverksettelse av tiltak vil være et viktig verktøy for å følge opp en tverrdepartemental innsats.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme en stortingsmelding med forslag til tiltak som kan bedre trafikksikkerheten til syklende trafikanter, samt sørge for at statens sykkelhåndbok revideres og oppdateres.»

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne vil styrke kunnskapen om samspillet mellom motoriserte kjøretøy, syklende og gående ved å gi fellet høyere prioritet i opplæringen.

Disse medlemmer viser til representantforslagets omtale og forslag knyttet til minimumsavstand mellom motoriserte kjøretøy og syklistene ved forbikjøring. Sykling i kjørebane sammen med motorisert trafikk er i dag den mest alminnelige tilrettelegging for sykling. Disse medlemmer viser til at forbikjøring av syklist skal skje med minst 1,5 meters avstand, og at dette er Statens vegvesens tolkning av trafikkregulenes § 12, tredje ledd. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøring utsettes. Likevel erfarer mange syklistene at de blir forbikjørt med mindre avstand enn det Statens vegvesen anbefaler. Disse medlemmer mener det er grunn til å anta at manglende kunnskap blant motoriserte trafikanter kan være hovedgrunnen til dette, i tillegg til manglende håndheving fra politiet. Disse medlemmer mener derfor det kan være behov for å vurdere en tydelig bestemmelse i trafikkreglene for å unngå farlige forbikjøring.

Disse medlemmer ser også at det kan være behov for en gjennomgang av dagens forskrifter med sikte på klargjøring av vikepliktreglene ved kryssing av sykkelfelt og andre trafikksituasjoner som i dag skaper usikkerhet mellom syklistene, motorvognførere og gående om hvilke rettigheter som gjelder for hvem.

Disse medlemmer viser til representantforslagets omtale av behovet for endring av læreplanene for kjøreopplæringen for å gi samspillet mellom motoriserte kjøretøy, syklende og gående høyere prioritet. Disse medlemmer mener dette er et viktig tiltak som kan skape grunnlag for flere trygge trafikanter som på kort og lang sikt kan bidra til å øke sikkerheten i trafikken.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme en stortingsmelding med forslag til tiltak som kan bedre trafikksikkerheten til syklende trafikanter, samt sørge for at statens sykkelhåndbok revideres og oppdateres.

## Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

### I

Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafikksikkerheten for deltakere i ritt, publikum og øvrige trafikanter langs traseen.

### II

Stortinget ber regjeringen innen utgangen av 2016, i samarbeid med sykkelorganisasjonene, sørge for et regelverk som gir arrangører av sykkelritt muligheten til å benytte mobile vakter til å bistå i trafikkreguleringen i gjennomføringen av sykkelritt. Beslutningsmyndighet til å tillate bruk av slike vakter skal ligge hos den enkelte politimester. Bruk av mobile vakter forutsetter at tilstrekkelig opplæring er gjennomført.

### III

Stortinget ber regjeringen sørge for midlertidige bestemmelser som sikrer muligheten til å gjennomføre planlagte sykkelritt i 2016 og lik praksis i politidistriktene.

IV

Dokument 8:18 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja,

Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafiksikkerhet for syklende – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mars 2016

**Nikolai Astrup**

leder

**Hans Fredrik Grøvan**

ordfører

Vedlegg

## Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 3. februar 2016

### Dokument 8:18 S (2015-2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, Pål Farstad og Terje Breivik om bedre trafiksikkerhet for syklende

Jeg viser til brev av 12. januar 2016 fra Transport- og kommunikasjonskomiteén, vedlagt representantforslag 18 S (2015-2016) om bedre trafiksikkerhet for syklende. Der fremmes det syv forslag, som vil bli kommentert i henhold til nummereringen i representantforslaget.

Departementet har innhentet innspill fra Politidirektoratet der dette har vært relevant.

#### **Forslagets punkt 1**

*Stortinget ber regjeringen utrede og fremme en stortingsmelding med forslag til tiltak som kan bedre trafiksikkerheten til syklende trafikanter, samt sørge for at statens sykkelhåndbok revideres og oppdateres.*

Representantene trekker fram et viktig hensyn i transportpolitikken, og peker på at syklisters behov og sikkerhet må ivaretas på en god måte når transportløsninger utformes.

Jeg kan opplyse at utfordringer og satsingsområder når det gjelder forebygging og reduksjon av alvorlige ulykker med syklist er inngått i NTP 2018-2029. Hensynet til syklist er behandlet i et eget kapittel om transportsikkerhet, men også knyttes til transport i by.

Framfor å fremme egne stortingsmeldinger for den enkelte trafikantgruppe, vil regjeringen i NTP fremme en felles transportpolitikk som vil ivareta hensynet til alle trafikantgrupper og transportformer. En slik tilnærming mener jeg er bedre enn separate planer og strategier for de ulike trafikantgruppene. På denne måten kan en ta utgangspunkt i løsninger og strategier som bidrar til økt trafiksikkerhet for flere trafikantgrupper, og identifisere gode tiltak der det er nødvendig med spesiell tilpasning for syklist. I tillegg kan det nevnes at regjeringen for tiden arbeider med en egen stortingsmelding om overordnet samordning innen trafiksikkerhet.

NTP 2018-2029 vil følges opp med utarbeidelse av en Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg. Tiltaksplanen vil utarbeides av hovedaktørene innen trafiksikkerhetsarbeidet, og vil omfatte tiltak aktørene forplikter seg til å gjennomføre. Tiltaksplanen vil også omfatte tiltak rettet mot økt trafiksikkerhet for syklist.

Vegnormaler og tilhørende veiledninger, som angir sykkelløsninger for veger og gater, revideres og oppdateres jevnlig med ny kunnskap. Sykkelhåndboka, som gir anbefalinger om tilrettelegging for sykkeltrafikken, er en av flere veiledninger til vegnormalene inntatt i håndbøkene N100 Veg- og gateutforming, N301 Trafikkskilt og N302 Vegoppmerking. Sykkelhåndboka vil bli revidert parallelt med eller i etterkant av en planlagt revisjon av vegnormalene.

#### **Forslagets punkt 2**

*Stortinget ber regjeringen fremme forslag som definerer en minimumsavstand mellom motoriserte kjøretøy og sykkel ved forbikjøring. Denne avstanden bør ikke være mindre enn 1,5 meter, der vegen tillater det. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøringen utsettes.*

#### **Forslagets punkt 5**

*Stortinget ber regjeringen utforme regler for illeggelse av straff for overtredelse av regel om minsteavstand mellom motoriserte kjøretøy og syklist i forbindelse med forbikjøring.*

Punktene 2 og 5 omhandler samme tema, og det er derfor naturlig å besvare dem under ett.

Etter den alminnelige aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 3 skal enhver ferdes hensynsfullt, samt være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke hindres eller forstyrres unødige. Dette innebærer bl.a. en plikt til å holde trygg avstand i sideretningen til det kjøretøyet som blir forbikjørt. I tillegg inneholder trafikkreglene § 12 nr. 3 følgende bestemmelse:

*Den som har kjørt forbi til venstre, skal svinge til høyre igjen når forbikjøringen er avsluttet uten å volde fare for eller hindre eller unødige forstyrre den forbikjørte.*

Ved forbikjøring av syklende er det derfor viktig at disse får særlig god plass. En syklist er utsatt, bl.a. fordi vind og luftpress fra forbikjørende lett kan bringe syklisten ut av balanse. I nå utgåtte Håndbok 050 Trafikkreglene med kommentarer er det, i kommentaren til trafikkreglene § 12 nr. 3, nevnt at halvannen meter normalt bør være minste avstand. Denne anbefalingen er fortsatt gyldig i dag.

Når det gjelder forbikjøring av annet kjøretøy (inkludert sykkel), har Sverige følgende bestemmelse i trafikförordningen 33§:

*Den förare som kör om skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.*

For Danmarks vedkommende bestemmer færdselsloven § 21 stk. 3 følgende:

*Den overhalende skal holde tilstrækkelig afstand til siden mellem sit køretøj og det køretøj, der overhales. Sker overhaling til venstre, skal den overhalende holde til højre, så snart dette kan ske uden fare eller ulempe. Køretøjet behøver dog ikke at blive ført tilbage i vognbanen til højre, hvis den overhalende efter overhalingen har til hensigt straks at overhale endnu et køretøj, og betingelserne for at foretage overhaling i øvrigt er opfyldt.*

Jeg finner det lite hensiktsmessig å gå fra mer skjønnsmessige bestemmelser, som i dag finnes i Sverige, Danmark og Norge, til en mer eksakt bestemmelse som foreslått.

Etter min mening er bestemmelsene som allerede finnes i vegtrafikkloven § 3 og trafikreglene § 12 nr. 3, forutsatt at de overholdes, tilstrekkelige til å ivareta syklisters sikkerhet i forbikjøringssituasjoner.

Det er videre slik at en trygg avstand mellom kjøretøyene vil måtte kunne være forskjellig avhengig av hastighet ved forbikjøring og/eller hvilket kjøretøy det kjøres forbi med, samt motorvognførers vurdering av om den syklende ser ut til å kunne ha kontroll over sykkelen.

En 1,5 meters-regel vil dessuten være lite praktisk der det er anlagt sykkelfelt ved siden av vanlig kjørefelt, kollektivfelt eller sambruksfelt – de som kjører i slike felt ville måtte over i motgående kjørefølt for å kunne passere syklende med 1,5 meters avstand.

En slik regel vil også være vanskelig å håndheve. I forslaget blir det forutsatt at en bestemmelse om minsteavstand ved forbikjøring vil gjøre det lettere for politiet å slå ned på farlige forbikjøring. Til det må det bemerkes at en avstand i rom vil være vanskelig å bedømme, bl.a. fordi det er få referansepunkter sideveis i et kjørefelt, i motsetning til avstand til forankjørende der man lettere kan bruke vegmerking. Gjeldende bestemmelse om minsteavstand til forankjørende er for øvrig ikke knyttet til fysisk avstand, men til tid – minste lovlig avstand til forankjørende i meter reduseres når hastigheten reduseres, og kan i praksis være svært kort når farten er lav.

Skulle en regel om minsteavstand bli fastsatt, vil brudd på regelen kunne straffes etter vegtrafikkloven

§ 31. Det er derfor verken nødvendig eller hensiktsmessig med egne regler for straff av slike overtredelser. Menes det med forslaget at brudd på avstandsregelen må kunne straffes med forenklet forelegg, bør dette først vurderes etter at man har fått erfaringer om omfanget av eventuelle regelbrudd, og om hvordan slik bevisførsel vil måtte bli. Det må likevel påpekes at bruk av forenklet forelegg har så langt vært forbeholdt lett konstaterbare overtredelser, noe som ikke uten videre kan sies å være tilfellet her.

### **Forslagets punkt 3**

*Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående trafikk slik at kjørende som*

*krysser sykkelveg, gang- og sykkelveg eller sykkelfelt, har vikeplikt for syklende. Ved sykkelkryssing hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for syklende som befinner seg i sykkelkryssingen eller på vei ut i den.*

Jeg er opptatt av at regelverket knyttet til syklist, som er en ytterst mangfoldig trafikantgruppe, bør være så lett forståelig som mulig, og samtidig gi samspillsregler som innebærer en fornuftig avveining av hensynene til trafikksikkerhet og framkommelighet.

Spørsmålet om hvorvidt vikepliktsreglene bør endres har vært vurdert flere ganger de siste årene. Senest i fjor vurderte en arbeidsgruppe i Statens vegvesen spørsmålet på nytt på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og kom til at løsningen ikke var å endre trafikkreglene. I stedet vil Statens vegvesen fortsette sitt arbeid med å sikre korrekt vegutforming, skilting og vegoppmerking slik at regelverket knyttet til vikeplikt og forkjørsregulering kan kommuniseres på en god måte, og dermed fungere som forventet.

Som forslagsstillerne viser til, foretok Sintef en evaluering av vikepliktsreglene for syklende, og utga i 2006 en rapport der det ble foreslått at kjørende gis vikeplikt for syklist som kommer fra gang/sykkelveg. Syklist skulle etter forslaget nærme seg krysset i tilnærmet gangfart, og forsikre seg om at de er observert av kjørende som nærmer seg krysset. Der frittliggende gang/sykkelveg krysser veg på en strekning, skulle det skiltes vikeplikt for syklist.

Rapporten ble sendt på bred høring. De mottatte tilbakemeldingene hadde en relativt jevn spredning med hensyn til om instansene var enig, uenig eller ikke hadde merknader til forslagene. Generelt var det enighet om at reglene var for uklare, men om de foreslåtte endringene ville gjøre dem klarere var det ulike meninger om.

Departementet vurderte deretter på nytt om det var behov for endring av vikepliktsreglene knyttet til syklende, men kom etter en samlet vurdering til at nevnte regler ikke skulle endres.

Departementet var enig i at forskriftsbestemmelsene som regulerer vikeplikforhold mellom syklende på gang- og sykkelveg/fortau og kjørende på annen veg var noe uklare. Dette gjorde det likevel ikke nødvendig å endre vikepliktsreglernes materielle innhold slik at syklende på gang- og sykkelveg fikk forkjøringsrett ved kryssing av annen veg. De aktuelle bestemmelsene kunne gjøres klarere ved små justeringer i ordlyden, og vikepliktsreglene ville da kunne kommuniseres enkelt slik:

- Så lenge den syklende befinner seg på kjørebanelen (inkludert sykkelfelt) skal de alminnelige vikepliktsreglene for kjørende følges.
- Syklende som befinner seg på annen arena enn kjørebanelen (fortau, gang- og sykkelveg) og skal ut i kryssende kjørebane som ikke er avkjørsel, har alltid vikeplikt.

Hvorvidt man står overfor en avkjørsel i motsetning til en vanlig veg er ofte vanskelig for trafikantene å vurdere. Da denne vurderingen er sentral ved fastsettingen av vikepliktsforholdene i det enkelte tilfellet, fant departementet det nødvendig med klargjørende tiltak (oppmerking, skilting mv.) der vegenes fysiske utforming kan skape tvil om deres klassifisering. Departementet har siden fremhevet behovet for slike tiltak overfor relevante organer.

Med virkning fra 24. mai 2013 ble ordlyden i trafikkreglene §§ 7 nr. 3 og 4 endret i tråd med ovennevnte synspunkter.

Etter min mening er argumentene som den gang ledet til at vikepliktsreglernes materielle innhold ikke ble endret, like gyldige i dag. Jeg vil i den forbindelse fremheve at det å snu vikepliktsreglene for syklende ikke vil ha særlig betydning for deres fremkommelighet. Ved kryssing av veg fra gang- og sykkelveg vil syklistene måtte sette ned farten til tilnærmet gangfart slik at kjørende på vegen får en rimelig mulighet til å oppdage dem. Dermed vil en endring av reglene bare føre til en minimal tidsbesparelse sammenlignet med dagens situasjon, og de av syklistene som følger seg sterkest hemmet av gjeldende regelverk vil derfor fortsatt velge å sykle i kjørebanelen for å unngå konflikter og spare tid.

Det er også slik at syklistenes sikkerhet i trafikken ikke bare er avhengig av reglernes innhold, men også av om reglene etterleves. I den forbindelse er det viktig å påpeke at syklistene er en uensartet gruppe som det ikke stilles formelle ferdighetskrav til. Barn utgjør en ikke ubetydelig andel av denne trafikantgruppen, som også omfatter personer med mer eller mindre nedsatte fysiske og/eller mentale funksjonsener. Slike trafikanter vil lett kunne feiltolke eller

misbruke en forkjøringsrett, og kjøre rett ut i en kryssende veg slik at farlige situasjoner oppstår.

Selv om det stilles krav om at syklende senker farten når de nærmer seg en kryssende veg, vil det bero på den enkeltes subjektive vurdering om farten er tilstrekkelig redusert. Det må derfor påregnes tilfeller der syklisten holder en for høy fart ut fra fortau eller gang- og sykkelveg til at kryssende trafikanter på veg, ut fra siktforhold mv. i krysset, får en reel mulighet til å oppdage vedkommende i tide. Dette kan få alvorlige konsekvenser. Det er i den forbindelse betimelig å vise til at det, til tross for at dagens regel om vikeplikt overfor gående i gangfelt er klar og velkjent for de aller fleste trafikantene, skjer mange påkjørsler av gående i gangfelt hvert år. Dette kan ha sammenheng med siktforholdene o.l. på stedet, men kan også skyldes ren uoppmerksomhet/uaktsomhet hos den kjørende på vegen. En kan ikke se bort fra at syklistene som nærmer seg vegen i høyere fart enn gående vil i større grad enn sistnevnte være utsatt for påkjørsler ved kryssing av veg.

Større kjøretøy, særlig lastebiler, har store blindsoner som gjør det vanskelig å oppdage syklistene i umiddelbar nærhet. Særlig ved sving til høyre vil førere av slike kjøretøy kunne få problemer med å oppdage syklistene som kommer fra et gang- og sykkelfelt parallelt med vegen som bilen svinger fra. Selv om bilførere i slike situasjoner plikter å treffe avbøtende tiltak for å redusere risikoen for uhell, kan det ikke ses bort fra at det, dersom vikeplikten snus, oftere vil skje uhell som lett vil kunne få alvorlige følger.

Det er også slik at i de fleste tilfeller der syklist og motorisert kjøretøy støter sammen, vil følgeværet være størst for syklisten – han vil så å si alltid være den ”tapende” part. Dette gjør det i seg selv betenkelig å gi syklistene en forkjøringsrett som lett kan mistolkes eller misbrukes, og kjørende på veg en vikeplikt som i visse situasjoner lett kan bli illusorisk.

Jeg er etter dette av den oppfatning at trafikkreglene ikke bør endres som foreslått. Etter min mening bør syklistenes fremkommelighet heller bedres ved at Statens vegvesen og kommunene i større grad anvender forkjøringsregulering av viktige sykkelanlegg, som f.eks. sykkelveger med høy teknisk standard, forutsatt at anleggene imøtekommer normalkrav til fysisk utforming og har sikre kryss. Dette kan iverksettes med bruk av skilt og oppmerking som angir vikeplikt på sideveg.

Disse tiltakene kan imidlertid ikke forsvares trafiksikkerhetsmessig for sykling på fortau og tradisjonelle gang- og sykkelveger. På slike områder ferdes også andre myke trafikanter, slik som syklende barn og gående, samt andre uten særskilt trafikkopplæring. Det er derfor viktig med fortsatt god trafikkopplæring og oppmuntring til enda bedre



etterlevelse av trafikkreglene for alle trafikanter, med vekt på hensynsfullhet, aktsomhet og varsomhet.

Statens vegvesen ønsker å formidle fortolkninger av trafikkreglene på en strukturert og lettlest måte, og har nylig lagt ut revidert informasjon om trafikkreglene på sine nettsider. Det skal i tillegg utarbeides informasjonsmateriell.

#### **Forslagets punkt 4**

*Stortinget ber regjeringen endre forskrift om kjørende og gående slik at fører av motorvogn som skal svinge til høyre i kryss eller ved avkjørsel, plikter å være særlig oppmerksom på syklende som ligger til høyre i kjørebanelen i samme kjørefelt eller i sykkelfelt. Kjøretøy som skal svinge til høyre, plikter å holde tilbake og slippe fram syklende på høyre side før sving kan foretas.*

Jeg kan ikke se at det, for å oppnå det som synes å være forslaget mål, er behov for endringer i regelverket. Etter min oppfatning er forholdet på tilfredsstillende måte regulert i trafikkreglene § 7 nr. 3 første ledd første punktum, som lyder slik:

*Kjørende som vil svinge har vikeplikt for gående eller syklende som skal rett fram på kjørebanelen eller vegens skulder.*

Bestemmelsen innebærer at kjørende som vil svinge plikter å være særlig oppmerksomme på syklende som befinner seg på deres høyre side. Vikeplikten innebærer samtidig en plikt til å slippe disse fram. Jeg mener derfor at trafikkreglene § 7 nr. 3 allerede har et slikt innhold som det spørres etter.

#### **Forslagets punkt 6**

*Stortinget ber regjeringen endre læreplanene for kjøreopplæringen slik at samspillet mellom motoriserte kjøretøy, syklende og gående får høyere prioritet i opplæringen.*

Jeg finner grunn til å understreke at samspill mellom kjøretøy, syklende og gående alltid har hatt høyt fokus i føreropplæringen. Temaet vil likevel få enda høyere oppmerksomhet under den pågående revisjon av læreplanene.

#### **Forslagets punkt 7**

*Stortinget ber regjeringen gjennomgå retningslinjer for avvikling av sykkelritt, med det formål å fremme forslag som bedrer trafikksikkerheten for deltakere i ritt, samt de andre trafikkerende i løypen. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av vegtrafikkloven slik at politiet er pålagt å delegere myndighet der det er forsvarlig.*

Jeg vil innledningsvis opplyse at Norges Cykleforbund, Vegdirektoratet og Politidirektoratet har hatt flere møter og samtaler om en revisjon av gjeldende regelverk på dette området. Det er enighet om at regelverket bør revideres, og et arbeid for å gjennomføre nødvendige endringer vil igangsettes i nær fremtid.

Etter representantenes forslag skal formålet med gjennomgangen av regelverket for avvikling av sykkelritt være å fremme forslag som bedrer av trafikksikkerheten for deltakere i ritt og andre trafikkerende i løypen. Bakgrunnen for forslaget synes likevel primært å være et ønske om å redusere de økonomiske belastningene som avvikling av sykkelritt innebærer for sykkelporten. Dette fremkommer bl.a. ved at det, i begrunnelsen for forslaget, vises til at politiet med hjemmel i politiloven § 25 belaster arrangørene for nødvendig dirigering av trafikken.

Avvikling av sykkelritt er i dag regulert i forskrift 7. april 2011 nr. 396 om sykkelritt på veg.

Sykelritt, slik dette er definert i forskriftens § 2, foregår på veg som ikke er fullstendig lukket for annen ferdsel. Behovet som sykkelrittdeltakerne har for å fravike trafikkreglene gjør det nødvendig å gripe inn med trafikkregulerende tiltak overfor øvrig trafikk. Vegtrafikkloven § 9 gir politiet slik myndighet. Denne myndigheten er det per i dag ikke adgang til å delegere.

I representantforslagets begrunnelse hevdes det at Oslo-politiet i forbindelse med sykkelritt ikke aksepterer sivile vakter "i det hele tatt", og at de heller ikke samarbeider med andre politidistrikter. Ifølge Politidirektoratet er dette ikke riktig – Oslo politidistrikt samarbeider godt med andre politidistrikter, også i forbindelse med sykkelritt. Det mest kjente eksempelet er turrattet Trondheim-Oslo. Her har Oslo politidistrikt fått i oppdrag av Politidirektoratet å være koordinerende politidistrikt for hele rittet. Distriktet har også bistått andre politidistrikter under samtlige gjennomføringer av Arctic Race. Lokalt samarbeider Oslo politidistrikt med nabolandsdistriktene både i forbindelse med Nordmarka rundt og Enebakk rundt.

Oslo politidistrikt har etter det opplyste ingen innvendinger mot at arrangører benytter stasjonære, sivile vakter i forbindelse med sykkelritt (forutsatt at disse ikke dirigerer trafikk). Derimot finner politidistriktet det ikke riktig å la arrangøren benytte mobile vakter, dvs. sivile vakter som kjører private motorcykler i front av sykkelritt.

Rittarrangører bruker nå i stadig større utstrekning slike sivile kjøretøy for å sikre deltagerne fri veg. Disse forutsettes av arrangøren å utføre vaktoppdrag ved flere kryss underveis i sykkelrittet, og må da forflytte seg raskt for å kunne være i forkant av

rittet og også nødvendigvis måtte passere riddeltakerne gjentatte ganger. Dette innebærer erfaringsvis ofte kjøring i strid med trafikkregler, skilt og fartsgrenser, noe som foruten å være straffbart, også medfører risiko for motorsyklistene selv, for deltakerene i rittet og for publikum og andre trafikanter. Slik kjøring har mange likhetstrekk med politiets eskorte- og utrykningskjøring, som nettopp av trafikksikkerhetsmessige hensyn er både søkt holdt på et nødvendig minimum og krever særskilt kompetanse både formelt og reelt.

Skulle andre enn politiet kunne få og utøve slik myndighet som politiet har etter vegtrafikkloven § 9, må slik kompetansetildeling gjøres særskilt i vegtrafikkloven, og ikke ved at politiet gis hjemmel til/pålegges å delegere en myndighet de selv er gitt. Det vil uansett være betydelige utfordringer knyttet til en slik eventuell kompetansetildeling, både administra-

tivt og især knyttet til å plassere og ivareta det betydelige trafikksikkerhetsansvaret slik myndighet innebærer. Etter politiets syn vil det være mer hensiktsmessig med en løsning der Vegdirektoratet kan gi begrenset trafikkregulerende myndighet til *stasjonære* vakter under sykkelritt, slik det i dag gis til særskilt opplærte trafikkdirigenter ved vegarbeid og lignende.

Med henvisning til ovennevnte ser jeg det som hensiktsmessig nå å avvente revisjonen av forskriften om sykkelritt på veg. De sentrale og relevante aktørene vil bli aktivt involvert i denne prosessen. Jeg har tiltro til at dette vil resultere i et balansert og praktisk rettet regelverk som tar hensyn til både behovet for trygg og effektiv avvikling av sykkelritt, men også det utvilsomt viktigste; trafikksikkerheten for riddeltakerne, øvrige trafikanter og publikum.



