



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Sykkelsatsingen i Norge siden 1980-tallet

AV ERIK JØRGEN JØLSGARD

Sikring av gående og syklende.



Sikring av gående og syklende var tema for et hefte utgitt av Vegdirektoratet i 1976. Forsidebildet ble tatt i 1968 langs E6 i Hommelvik. (Foto: Bjørn Sandelien)

Sykkelsatsingen i Norge siden 1980-tallet

AV ERIK JØRGEN JØLSGARD

-Vi må dessverre erkjenne at den norske sykkelsatsingen ikke har vært noen suksess. Vi har lenge vært langt unna å nå de nasjonale målene, og det er vi fortsatt, skrev vegdirektør Ingrid Dahl Hovland i en kronikk i Aftenposten i september 2022. -Forklaringen finner vi i historien om sykkelsatsingen i Norge de siste 30 årene, mener Erik Jørgen Jølsgard. Han arbeidet i en årrekke med tilrettelegging for økt bruk av sykkel både lokalt i Trondheim, nasjonalt og internasjonalt, og går i denne artikkelen gjennom sykkelsatsingen slik den har foregått i Norge. -Vi har i alt for liten grad har vært opptatt av å lære av hverandre eller av land som har fått til store endringer. Det har vært mye fokus på fysisk infrastruktur, men liten vilje til å utfordre lover, regler og normaler. Det viktigste nå, er å endre vikepliktsreglene som skaper konflikter mellom syklister, gående og kjørende, mener han.

Norge hadde en forsiktig start rundt 1975, da det ble gitt tilatelse til å benytte statsmidler til bygging av gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveger. Før dette fikk noen lurt inn landets første gang- og sykkelveg i Buskerud ved å kalle det «Bilfri veg». Det som ble bygd på den tiden, var imidlertid stort sett utenfor byområdene der det var lett tilgjengelige arealer. Konkurransen med bilen var fraværende. «Kampen om gatearealet» lå mange år fram i tid.

To år senere kom Norsk Vegplan II, det første dokumentet som tok for seg helhetlige løsninger i byområdene. Sykling var en del av dette. Politikernes vedtak har imidlertid sjelden eller aldri blitt fulgt opp. Det første unntaket – i mange år også det eneste – var i Trondheim i 1987 etter at byen vedtok sin store vegutbyggingspakke, der det også ble stilt krav om utbygging for kollektivtrafikk, sykkel

Erik J. Jølsgard arbeidet i Statens vegvesen fra 1974–2018, 30 år som seksjons-sjef. Han engasjerte seg sterkt i sykkelsatsingen både lokalt, nasjonalt og internasjonalt, og fikk flere utmerkelse for sitt arbeid: Kongens Fortjenestmedalje og Trygg Trafikks Gullnål i 2018 og Sykkelprisen i 2012.



og miljø. Dette resulterte i at Trondheim investerte ca. 230 millioner kroner til sykkel over 15-års perioden 1990–2005.

Studieturer, møter, konferanser o.l. ble prioritert. Trondheim lærte av og tok etter grepene som europeiske byer hadde gjennomført i flere tiår. Mange spennende ideer ble gjennomført.

Problemet var imidlertid at dette også utfordret de norske vegnormalene

og ikke minst måten sentrale fagmiljøer tenkte på. Vi som stod bak sykkel-satsingen i Trondheim, valgte likevel å gjennomføre det vi hadde tro på. Svært mange mente den gangen, som nå, at dette var riktige grep. Trondheim ble en sykkelby, i det minste i norsk sammenheng.

Tidlig på 90-tallet initierte Miljøverndepartementet Sykkelbyprosjektet med Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy. Siden har spesielt Kristiansand, Stavanger og Oslo løftet fram sykkelen. Av naturlige årsaker er imidlertid de fleste eksemplene i denne artikkelen fra Trondheim.

NORSKE SYKKELBYER

På tross av flere års tilrettelegging, har det ikke skjedd store endringer i positiv retning. Mens målet i NTP er 20 prosent sykkelandel i de største byene, er den i dag godt under halvparten. Det er bekymringsfullt at Stavanger, Trondheim og Kristiansand, som har ligget i toppen, har stagnert eller hatt tilbakegang de siste årene. De ligger nå på 8 % (2021). Oslo har hatt en liten framgang til 7 %.

På nasjonalt nivå ligger vi på 4 %, det samme som for 20 år siden. Målet i NTP er 8 %. Våre naboland Sverige og Danmark hadde for 15 år siden henholdsvis 12 og 17 %, mens Nederland hadde 28 %.

SYKLING OM VINTEREN

Verdens 10 beste byer mht. sykling om vinteren er alle svenske og finske, og har sykkelandeler på 10 – 32 %. Det er byer der vintrene kan sammenliknes med Norge. Rundt 60 byer i 12 land med mer enn 50 000 innbyggere ble vurdert.

Midt på treet ligger Ørebro med ca. 115 000 innbyggere (2015), og en sykkelandel på 28 %. Hele 51 % av disse sykler også om vinteren. Det er altså mer enn 50 % flere som sykler i Ørebro om vinteren enn det er på årsbasis i de beste norske byene når sommeren er inkludert.

Ikke mange oppfatter Sverige som et sykkeland, men statistikken sier at svenske byer ligger godt foran norske byer. Norske byer ligger objektivt sett ikke veldig godt an når vi sammenlikner oss med resten av Europa. Europeiske land har bygget en sykkelkultur over lang tid. Det er et spenn av ulike tiltak samtidig som investeringene i infrastrukturen startet for 50–70 år siden. Det ligger ganske forskjellige forutsetninger til grunn med tanke på kultur/tradisjon.

ET HISTORISK TILBAKEBLIKK

Hva er grunnen til at Norge har utviklet seg i en helt annen retning enn resten av Europa?

Utover på 50-tallet var det tilnærmet samme mengde syklistene i norske og danske byer. Syklistene var en naturlig del av trafikkbildet og de dominerte gatene. Da bilsalget ble frigitt på 60-tallet, endret bildet seg dramatisk. Trafikkulykene økte betydelig og nådde et klimaks i 1970 med 560 trafikkdrepte. Dette var en utvikling som skjedde over hele Europa. I Norge ble syklistene i tillegg sett på som et fremmedelement, de var et trafiksikkerhetsproblem. Bilen ble ansett som selve framtiden. Fra å være det dominerende transportmiddelet, gikk sykkelen til nærmest å bli utryddet på 60-tallet.

Noen land tok grep og aksjonerte mot bilen og trafikkulykkene. I Dan-

I 1950-årene var det tilnærmet like stor andel syklistene i norske og danske byer. Etter hvert dominerte biltrafikken bybildet fullstendig. At syklisten kunne sykle midt i Kongens gate i 1978 som på bildet fra Trondheim, skyldes enkelt og greit at biltrafikken stod helt stille. (Foto: Erik J. Jølsgard)



mark valgte de kort og godt å sette bilavgiftene så høyt at det ble svært dyrt å eie bil. I Nederland/Amsterdam startet aksjonen «*Stop de Kindermoord*». Folk okkuperte ulykkespunkter og arrangerte egne dager der gatene ble stengt og barna kunne leke uforstyrret. De ville ikke at bilismens framvekst skulle gå på bekostning av barnas liv. Sykkelen som transportmiddel måtte tas vare på. Den nederlandske regjering tok grep for sikrere byplanlegging. Dette utviklet seg til det vi kjenner som «woonerf» eller gatetun som det kalles det i Norge.

Nederland er likevel i en særstilling da utgangspunktet for å sikre barna i trafikken, var å fortsette syklingen framfor å gå over til bilen som det eneste rette transportmiddelet.

På tross av at over 100 barn døde hvert år i trafikken i Norge på slutten av 60-tallet, med en tragisk topp i 1969 med hele 110 drepte barn, tok ikke Norge de samme grepene.

I norske byer dominerte etter hvert biltrafikken bybildet fullstendig. At syklisten kunne sykle midt i Kongens gate i 1978 som på bildet fra Trondheim,

skyldes enkelt og greit at biltrafikken stod helt stille.

Lista over europeiske byer som har lyktes, er lang: København, Amsterdam, Groningen, Ferrara, Münster, Troisdorf, Assen, Odense, Gent, Utrecht, Gouda, Delft, Freiburg, Winterthur, Bern, Basel, Malmø, Gävle, Oulu, Ørebro, Umeå osv.

Hva har de egentlig gjort? Ikke noe hokuspokus utover løsninger vi allerede kjenner godt til, men det har vært en sterk vilje til å gjøre noe!

København, Danmark:

1,3 millioner i byområdet, ca. 600 000 i selve bykommunen. Sykkelandel 38 %.

København er viden kjent som sykkelby og har blitt kåret til en av verdens beste byer å sykle i. Rundt 50 % sykler til jobb og skole. København har som mål i 2027 å bli verdens første klimanøytrale by.

Groningen, Nederland:

Ca. 205 000 innbyggere. Sykkelandel 59 % (2014) – opp mot 65 % i sentrum.

Syklistene er over alt i bybildet. Skolefritidsordningen på tur eller folk på veg



Groningen i Nederland, Münster i Tyskland og Ferrara i Italia, er eksempler på byer som takket være bevisst satsing har høy sykkelandel i dag. (Foto: Erik J. Jølsgard)

til jobb. Allerede i 1980 var det plass til 5000 sykler i parkeringshuset ved stasjonen, i 2013 var antallet økt til ca. 13 000.

Münster, Tyskland:

Ca. 270 000 innbyggere. Sykkelandel 38 %.

Hovedsykkelvegen rundt det gamle bysentrumet ble anlagt allerede i 1948, selv om motivet var å legge til rette for den økende biltrafikken. Det ble etablert et sykkelparkingshus for 5000 sykler for å rydde opp rundt sentralstasjonen. Ekstrem prioritering av syklistene i lyskryss. Münster har flere ganger blitt kåret til Tysklands beste sykkelby.

Troisdorf, Tyskland

Ca. 75 000 innbyggere. Sykkelandel 22 % i selve byen og 17 % i hele kommunen.

Troisdorf bestemte i 1989 å satse på sykkel i en 6-års periode. Det ble ikke bygd ny infrastruktur, kun foretatt omfordeling av gatearealet ved oppmerking. Det var et signal til trafikantene om at her prioriterer vi sykling.

I Troisdorf satte de av et minimumsareal for syklistene i begge retninger. Det som var til rest, ble gitt til biltrafikken, uavhengig av om bredden var «tilstrekkelig» eller ikke.

Ferrara, Italia

Ca. 135 000 innbyggere. Sykkelandel 38 %.

Dette er en by der sykkelen virkelig er en del av dagliglivet. Sykkelen har bokstavelig talt blitt en kulturbærer gjennom daglige møter på byens torg. Sykkelen er en investering i en sosial kapital.

TRONDHEIM FIKK MYE TIL

Mye av det som disse byene hadde gjennomført, gjennomførte vi i Trondheim. Vi gjorde også mye nytt og spennende, ikke minst sykkelheisen Trampe. Den satte Trondheim virkelig på kartet og skapte interesse over hele verden. Den er fortsatt en av byens mest kjente turistattraksjoner, men funksjonen har blitt erstattet av elsyklene, heldigvis vil jeg si.

Den første nasjonale sykkelstrategien (2003) hadde som hovedmål at «*Det skal være trygt og attraktivt å sykle*».

Flere ulike tiltak ble løftet fram, men har vi hatt for mye søkelys på fysisk utforming? Sikker infrastruktur er selvsagt viktig, men har vi glemt andre faktorer? Å skape en sykkelkultur handler i tillegg om opplæring, informasjon/kommunikasjon, god drift, et godt vedlikeholdt sykkeltilbud og ikke minst skilting og regelverk.

Vi har ikke særlig mange eksempler på at syklistene detekteres i trafikksignalanlegg. Andre land har hatt dette i 30-40 år. I altfor mange kryss i norske byer må syklistene vente på en bil for å få grønt i sin retning. Dette er ikke prioritering av syklistene. (Foto: Erik J. Jølsgard / tegning av Jens Flesjå fra boka «Tråkk»)

Synet på hva som er gode sykkel-løsninger har også endret seg, og derfor er mye av det som var gode løsninger på 90-tallet, lite attraktive i dag. Mange utbedringer har skjedd, så også i Trondheim. Dessverre ser vi at det fortsatt bygges gang- og sykkelveger i mange byområder. Det er mindre søkelys på gode sykkel-løsninger. Vi fortsetter altså å bygge opp om konflikter mellom gående og syklende.

Sykkelkryssing

Det er utfordrende å løse systemskiftene på en tilfredsstillende måte, og utbygging av sykkeltilbudet i Norge har dessverre vært konsentrert om streknings-tiltak. Typisk nok var Statens vegvesens kriterie for måloppnåelse for sykkeltilretteleggingen i mange år «*Bygging av antall meter gang- og sykkelveg*». Kvalitet og helhet – og derigjennom attraktivitet og sikkerhet – var ikke etterspurt.

I den første utgaven av Statens vegvesens håndbok for sykkelplanlegging (2003) ble spørsmålet om kryssingspunkter tatt opp for første gang. Ingenting har skjedd siden. 20 år senere står det at «*Systemskifter mellom ulike løsninger bør fortrinnsvis plasseres i kryss*» og at overgangene «*bør skje ved bruk av gangfelt*». Dette er ikke løsninger som brukes ellers i Europa.



Etter dagens regelverk skal sykkelkryssing kun oppmerkes langs forkjørsveg. Sykkelkryssing bør kunne oppmerkes også andre steder.

I 1993 monterte vi ny sykkelvegskilting på 27 definerte hovedruter i Trondheim. Den gangen var den normerte sykkelvegvisningen i Norge små blå/hvite fløyer. Vi tok etter normen i «sykkel-Europa», nemlig rødbrun farge. Vegdirektoratet ba oss om å slutte med dette, men «skaden» var allerede skjedd. Vi satte også opp ulike kampanjeskilt. Den rødbrune fargen ble ellers nasjonal standard i 1997.

I 1993 la vi 12 km med røde sykkelfelt i Trondheim, en løsning som var brukt i mange land, men som altså ikke var normert i Norge. Løsningen har de siste årene heldigvis blitt vanlig i Norge.

Transportøkonomisk Institutt utga i 2017 en rapport om «*Trafikksikkerhet for syklistene*». Oppdragsgiver var Statens vegvesen Vegdirektoratet. Rapporten viser at det er store forskjeller i sikkerheten knyttet til de forskjellige løsningene.



Gamle Bybro da det fortsatt var tillatt med biltrafikk over brua, men kun i retningen fra Midtbyen (Foto: Erik J. Jølsgard)

Dette på tross av konklusjonene i TØI-rapporten fra 2017.

Det burde heller ikke være nødvendig i 2019 å be danske Rambøll om å vurdere ulike løsninger for danske syklistene og se hvilke erfaringer som kunne overføres til Norge når vi allerede hadde TØI-rapporten.

Sykling mot envegskjøring

Syklistenes Landsforening (SLF) krevde allerede i 1985 at det burde legges til rette for tovegs sykling i envegsregulerte gater, en vanlig regulering i mange land gjennom flere år. Først i 2002, ved brev fra Samferdselsdepartementet, ble det bestemt at det kunne igangsettes prøveprosjekter. Det burde ikke være nødvendig å forske på dette så lenge resten av Europa hadde gjennomført dette i flere år. Wien-konvensjonen som regulerer skiltbruken i Europa, åpnet muligheter for dette flere år tidligere, også i Norge, men Vegdirektoratet ønsket ikke å følge dette. Ordningen er senere gjort permanent og er innført i flere byer.

Fortaussykling og gående

I 1978 ble fortaussyklisten skapt. Det ble bestemt at det skulle være tillatt å sykle på fortauet, en bestemmelse som ble tatt inn i trafikkreglene ved endringene i 1986. Utgangspunktet var at det på den tiden stort sett var barn og ungdom som syklet. Barnas lek på sykkel burde helst foregå på fortauet. Det var altså ikke et reelt transportbehov for voksne syklistene

- Sykkelfelt reduserer risikoen for sykkelulykker sammenliknet med blandet trafikk.
- To-veis sykkelveg har dobbelt så mange sykkelulykker i kryss som ensrettet sykkelveg.
- Risikoen for sykkelulykker er omtrent dobbelt så stor på gang- og sykkelveger både i forhold til sykkelfelt og ensrettet sykkelveg. På fortau er risikoen enda større.

For å bøte på at syklistene i Norge har vikeplikt i mange situasjoner, har det i flere år vært åpnet for å skilte vikeplikt for en sykkelrute (gang- og sykkelveg, sykkelveg m/fortau eller ren sykkelveg), dersom visse forutsetninger var tilfredsstillt. Vegdirektoratet stoppet imidlertid denne praksisen i 2019 fordi man mente at «trafikkreglenes bestemmelser om vikepliktsforholdene på tradisjonelle gang- og sykkelveger ivaretok trafikksikkerheten best».

Rundt 1995 tok Statens vegvesen Sør-Trøndelag initiativ til å etablere en trafikkgård på Eberg i Trondheim for bruk i trafikkundervisningen i grunnskolen. Anlegget drives nå av Trøndelag fylkeskommune. (Foto: Erik J. Jølsgard)



ter som var motivet. Løsningen skapte et sykkeltilbud for en billig penge i byområdene samtidig som det ble «gjennomført» raskt i en periode med lite sykling og relativt få fotgjengere. Konfliktnivået var lavt.

TØI-rapporten om «Trafikksikkerhet for syklistene» sier at fortaussykling er løsningen som forårsaker flest sykkelulykker. Det har nå gått over 40 år siden dette ble gjennomført og det er betimelig å spørre om det fortsatt skal være slik.

Norge er et av få land som tillater voksne syklistene å bruke fortau og gågatearealer. Noen land tillater barn og i visse tilfeller eldre. I Sverige er det bot på 500 kr for sykling på fortau, mens det er tillatt å sykle i gågater på visse betingelser. I flere andre land er begge deler forbudt. I Danmark bøtelegges fortaussykling med 700 kr.

Trafikkopplæring og konferanser

På 90-tallet var «Mønsterplanen av 1987» skolens pedagogiske fundament. Den inneholdt lite om trafikk. Rundt 1995 tok Statens vegvesen Sør-Trøndelag initiativ til å etablere en trafikkgård på Eberg i Trondheim for bruk i trafikkundervisningen i grunnskolen. Bakgrunnen var

prinsipper fra Sveits og Danmark. Vegdirektøren foretok den offisielle åpningen.

I «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013» heter det at: *Statens vegvesen skal være en pådriver for å søke og bidra til at det blir opprettet trafikkgårder for sykkelopplæring i skolen. Det kan være aktuelt å bidra med midler til igangsetting av slike gårder, samt at etaten kan bidra med faglig bistand når gårdene er i drift.*

Statens vegvesen fastslo etter samråd med Samferdselsdepartementet i 2013 at det ikke lenger var hjemmel for å støtte og etablere trafikkgårder da disse lå utenfor riksveg. Eberg drives heldigvis videre etter at Trøndelag fylkeskommune overtok driften. Men når skal staten ta ansvar og trafikkopplæringen i skoleverket bli obligatorisk?

I 2015 startet Trygg Trafikk opp prosjektet «Barn, oppmerksomhet og sykling», et prosjekt i samarbeid med flere andre aktører. Det er å håpe at prosjektet lykkes ut fra mål og hensikt og at det etter hvert blir fundamentet for hvordan trafikkundervisningen i skoleverket blir.

I 1998 ble sykkelkonferansen Velo Borealis arrangert i Trondheim. Det ble en stor suksess faglig sett, med nærmere 300 deltakere fra 18 nasjoner og



Ønsket om å tenke nytt lå i bunn for den internasjonale sykkelkonferansen i Trondheim i 1998.

med foredragsholdere fra hele verden. Utgangspunktet var at vi skulle lære av det som andre land hadde gjort og tenkt gjennom

flere tiår. Erkjennelsen om at vi visste for lite, lå i bunnen. «Kanskje vi skal tenke annerledes på veien mot noe nytt?»

En mengde gode faginnspill kom fra mange land, i tillegg til at samferdselsminister Odd E. Dørum tok opp tanken om en nasjonal sykkelstrategi, noe som SLF hadde foreslått i mange år. Helsedepartementet ville ha syklingen fram på grunn av folkehelsen, men det tok flere år før dette fikk gjennomslag i fagmiljøene. Det virker som vi var mer ivrige etter å lære av andre land den gangen enn det som har vært tilfellet de siste 15-20 årene.

VIKEPLIKTSREGLENE

Historisk sett har sykkelene nærmest alltid vært å anse som et fremmedelement i trafikken. Da de første løpesyklene kom rundt 1820, var det til store protester. Magne Brekke Rabben gjengir flere historier i sin bok «Sykkelenes historie i Norge». -Konfisker, slå i stykker og ødelegg alle slike maskiner dere ser i bevegelse på fortauene, skrev en avis da løpemaskinen kom til USA. Når det kommer en ny aktør, så skaper det gnisninger. På den tiden var problemet skremte hester som ikke var vant til å se syklist, skriver Rabben.

Etter endringen av trafikkreglene i 1986, ga Vegdirektoratet ut Håndbok 060 der bl.a. tolkningene av vikepliktsreglene i § 7 nr. 3 og 4 ble omtalt. I nr. 3 stod bl.a. «pålegger kjørende som vil svinge, vikeplikt overfor gående eller syklende der det skal kjøres inn. Dette gjelder så vel sving til venstre som til høyre». Nr. 4 signaliserer det motsatte, men det presiseres at nr. 3 går foran nr. 4.

I 1991 endret imidlertid Vegdirektoratet forståelsen av § 7 og sa bl.a. at «Syklende som kommer fra sykkelveg eller gang- og sykkelveg, har vikeplikt overfor trafikant på kryssende veg». Uten å endre trafikkreglene, ei heller å sende det på høring, fikk trafikkreglene helt motsatt betydning. Syklistenes Landsforening poengterte dette i mange sammenhenger, ikke minst etter SINTEF-rapporten i 2006.

I desember 1993 ble det invitert til et seminar i Moss. Vikeplikt og eventuelle endringer av trafikkreglene var hovedtema. Flere av landets fremste trafikkjurister og mange planleggere deltok. Nær alle deltakerne mente at syklistene måtte få klarere rettigheter, blant annet begrunnet ut fra hensynet til det objektive ansvaret bilistene hadde. Vegdirektoratets konklusjon tydet imidlertid på at de ikke kom til å følge opp seminarets konklusjoner. I etterkant av seminaret skrev Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund ATL (på vegne av flere av deltakerne) til Vegdirektoratet, at «Vi avventer en gjennomgang og endringer i dagens regelverk som til dels er forvirrende både for lærere og elever innenfor trafikkopplæring».

Trygg Trafikk var enig, Politiet var enig, Oslo kommune var enig, Syklistenes Landsforening var enig. Alle fylkene/

I Münster i Tyskland er det sterk prioritering av syklist i lyskryss. (Foto: Erik J. Jølsgard)



vegkontorene var enige. Innspillene og alle tilbakemeldingene som Vegdirektoratet fikk, endret ikke holdningene, og gjeldende regelverk ble oversendt Samferdselsdepartementet for godkjenning. Departementet returnerte imidlertid saken da de ikke syntes hensynet til syklistene var godt nok ivarett.

I fagmiljøene fortsatte diskusjonene og initiativet til endringer ble tatt opp igjen i 1997. I den forbindelse utførte TØI en undersøkelse om den generelle kunnskapen om gjeldende regelverk. Resultatet var nedslående. Selv om forslaget stort sett hadde samme ordlyd som departementet refuserte i 1995, gjorde de likevel endringene gjeldende fra 1. mai 1998.

I 2006 arbeidet Sintef med anbefalinger om endring av trafikkreglene etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Bakgrunnen var gjentatte ønsker om en uavhengig utredning om at vikepliktsreglene for syklist burde endres.

Argumentene var bl.a. at regelverket var vanskelig å forstå, og det var feil å pålegge syklist mer ansvar i kryssingssituasjoner enn bilister når det ikke var noe krav til trafikantopplæring for å sykle. Rapportens konklusjoner var bl.a.:

- På lang sikt skal fortaussykling forbys.
- Kjørende gis vikeplikt for syklist som kommer fra G/S-veg.

Gjennom alle år, både før og etter denne rapporten, har Vegdirektoratet alltid hevdet at ulykkespotensialet til enhver tid har vært stort. Forskning fra

TØI som det var referert til i rapporten, viste noe annet. Vegdirektoratet valgte å ikke følge forslaget.

Heller ikke i 2010 da Vegdirektoratet sendte ut høringsbrev om endring av vikepliktsreglene i trafikkreglenes § 7, ble noen av forslagene fra 2006 tatt inn, og var dermed ikke del av høringen. De grunnleggende bestemmelsene for syklist som hadde vært gjeldende i alle år, forble uforandret.

I 2012 publiserte TØI rapporten «Krig og fred i trafikken» etter oppdrag fra Statens vegvesen Region sør. Hensikten var å se på samspeillet mellom bilister og syklist. Rapporten konkluderer enkelt sagt med at det er stor forvirring når det gjelder hvem som har vikeplikt i ulike situasjoner og at svært få kan reglene.

Når det er vanskelig for eksperter, og nærmest umulig for «menigmann» med førerkort for bil å finne ut hvem som har vikeplikt, hvordan skal folk uten noen form for trafikkopplæring forstå det? Eller et barn for den saks skyld. De svakeste i trafikken bør og skal tas bedre vare på.

Forannevnte rapport kom samme år som Den nasjonale Sykkelkonferansen 2012 i Trondheim. Før konferansen ble nye sykkelfelt i Kjøpmannsgata åpnet av statsminister Jens Stoltenberg. Sykkel-



I New York har kjørefelt som er markert med Sharrows, skilt om at det er forbudt å passere syklistene. (Foto: Erik J. Jølsgard)

feltene ble gjenstand for en heftig medie-debatt, og planleggerne fikk det glatte lag. «Inkompetanse», «udugelighet», «livsfarlig», «planlagt av folk uten førerkort» ble det hevdet. Ingen kjente tydeligvis til vikepliktsreglene i trafikkløslens § 7. Debatten har dukket opp med jevne mellomrom i avisene.

Spørsmålet om endring av vikepliktsreglene ble også tatt opp i Stortinget flere ganger i årene 2011–2016. Svarene var bl.a. at det ville være farlig å endre disse og at det «ikke har framkommet nye argumenter», etter Sintef-rapporten i 2006. Statsråd Solvik Olsen svarte en gang at «Etter min mening bør syklisters framkommelighet heller bedres ved at Statens vegvesen og kommunene i større grad anvender forkjørsregulering av viktige sykkelanlegg..... iverksettes med bruk av skilt og oppmerking som angir vikeplikt på sideveg». Dette var en løsning som Vegdirektoratet

i 2019 sa at «en skulle avstå fra å bruke». Etter en endring i mars 2020, åpnes det igjen for å vikepliktsregulere kryss, men kun langs forkjørsveg. Et lite skritt i riktig retning, men det vil knapt gjelde noe eksisterende anlegg da det ikke gjelder gang- og sykkelveger.

Et annet av svarene fra statsråden sluttet med «jeg vil derfor be Vegdirektoratet om å vurdere mulighetene for å forenkle regelverket ytterligere samt sørge for bedre samvirkning mellom regelverk og faktisk utforming og regulering». Ingenting skjedde. Vikepliktsreglene har stort sett stått uforandret de siste 30 årene.

Når skal Norge skal få like regler som resten av sykkel-Europa? Å lese den danske Færdselsloven § 26 stk. 6, kan gi en liten pekepinn.

NYE SYKKELLØSNINGER

Flere ulike sykkelløsninger har blitt prøvd de seneste årene:

Delesymbol/sharrows

Symbolet ble tatt inn i skilteforskriften i 2021. Det sies at «Delesymbol kan bidra til bedre framkommelighet, økt trygghet og trafiksikkerhet for syklistene i gater der man ikke har plass til eller mulighet for egen infrastruktur for sykkel (sykkelfelt/sykkelveg eller lignende)».

I USA brukes sharrows for å reservere areal til syklistene i ordinære kjørefelt eller vise et område der bilister må holde tilbake for syklistene som skifter felt. Symbolene er ofte forsterket gjennom skilt som sier at det er forbudt å passere syklistene.



I Tyskland har skiltet «Fahrradstrasse» eksistert i flere tiår og det har juridisk betydning. Bilister må vike og stanse slik at de ikke er til hinder for syklistene. (Foto: Erik J. Jølsgard)

ter i slike felt. I USA har løsningen juridisk betydning.

Hvorfor innføres et slikt symbol i Norge uten noen som helst juridisk betydning? Dette kunne ha vært et virkningsfullt tiltak senere. Inntil lovverket endres, kunne vi heller brukt allerede eksisterende symboler som brukes på separate sykkelveger eller i sykkelfelt.

Sykkelveg/sykkelprioritert gate

I Tyskland har skiltet «Fahrradstrasse» eksistert i flere tiår og det har juridisk betydning. Bilister har ikke lov til å passere syklistene. Dersom gata er trang, må også biler som kommer imot, stoppe for ikke å være til hinder for syklistene.

I Norge ble begrepet Sykkelveg tatt inn i vegnormalen i 2008, ei gate forbeholdt syklistene. Våren 2022 har begrepet Sykkelprioritert gate vært på høring, ei gate med lite biltrafikk. Det sies bl.a. at «det skal være ei gate der det tillates noe biltrafikk, men det stilles krav både til hvilke gater som er aktuelle og til utforming av gaten». Det velges altså å innføre et nytt begrep,

egentlig uten noen som helst slags betydning. Er det med håp om at det kan ha positiv effekt? Det ville vært mye bedre å endre lovverket og vente med å bruke begrepet Sykkelveg sammen med skilt, til det har en regulerende effekt.

Ensrettet sykkelveg

Løsningen som er etter dansk modell, tilsier at i Norge settes skilt nr. 520 Sykkelveg, nr. 526.1 Envegskjøring og 302 Innkjøring forbudt, opp i alle kryss. Kommer du imidlertid inn på sykkelvegen mellom kryssene (i avkjørsler mm.), har du lov til å sykle mot retningen. Løsningen betinger en skog av skilt for å kunne bli envegsregulert.

Løsningen ble tatt inn i vegnormalen nå i november og er dermed tillatt brukt. Det ville vært mye enklere og ikke minst bedre, å endre lovverket og utvidet definisjonen av sykkelfelt.

Vegdirektoratet har ved flere anledninger sagt at endringer av lover, regler og normaler tar for lang tid. Dette er ikke grunn god nok til ikke å gjøre noe.