

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer  
Att: Myndighet og regelverk

Referanse:  
Rts

29.05.2026

## Trygg Trafikks innspill til høring om *Forslag til endringer i skiltforskriften for å kunne gjennomføre ulike piloter*

Vi viser til høring av 07.04.2026 om forslag til endringer i skiltforskriften for å kunne gjennomføre ulike piloter, deres referanse 25-323007. Under vil vi gi vår vurdering av de ulike pilotene som foreslås, og utdype våre begrunnelser.

### Nye underskilt for å kunne tillate sykling til høyre og rett frem på rødt trafikksignal

I denne høringen bes det tilbakemelding på utformingen av underskiltet og piloten for å evaluere tiltaket. Likevel ønsker vi samtidig å uttrykke våre generelle bekymringer knyttet til tiltaket. Vi reagerer på at det ønskes å teste ut et tiltak som kun er et fremkommelighetstiltak, der man er klar over og innrømmer at vil kunne føre til økte konflikter og redusert trafiksikkerhet.

Trygg Trafikk har i en tidligere høring om å tillate sykling på rødt lys vært kritisk til å åpne for dette tiltaket<sup>1</sup>. Vi er særlig bekymret for økt konflikt med kryssende fotgjengere og økte misforståelser og forvirring om vikepliktsreglene. Allerede i barndommen lærer man at rødt lys i trafikken betyr at man må stoppe. Å åpne for at dette kan fravikes med underskilt i noen steder og bare for enkelte trafikanter, mener vi er svært uheldig.

Vi er sterkt bekymret for at forslaget vil skape unødvendig konflikter med gående og flere ulykker. Selv om skadepotensialet ved å bli påkjørt av en sykkel og elsparkesykkel ikke er like stort som ved påkjørsel av bil, kan en slik påkjørsel føre til alvorlige skader hos fotgjengere. En nylig rapport fra Statens vegvesen med tall fra Oslo skadelegevakt viser at det i 2023 ble behandlet 57 pasienter som følge av å ha blitt påkjørt av sykkel eller elsparkesykkel<sup>2</sup>. Rapporten viser videre at andelen pasienter

<sup>1</sup> <https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2025/11/SVV-Horing-endringer-i-N303.pdf>

<sup>2</sup> Statens vegvesen (2026). Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt. Statens vegvesens rapporter nr. 1106. Hentet fra: [Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo - Nasjonalt vitenarkiv](#)

som ble henholdsvis moderat eller alvorlig skadet etter å bli påkjørt av en sykkel eller elsparkesykkel, ligger på 19 og 9 prosent. Hodeskader er den vanligste skaden ved å bli påkjørt av sykkel eller elsparkesykkel (47 prosent av skadene), og kan gi vesentlige og langvarige konsekvenser. Trygg Trafikk oppfordrer at trafikksikkerheten for de mest sårbare trafikantene veier tyngst når man vurderer tiltak for å fremme fremkommelighet til syklistene.

En annen moment er at tiltaket ikke vil kunne gjennomføres i alle kryss, slik det også påpekes i høringsnotatet. Det vil kunne føre til enda lavere respekt for rødt lys andre steder der det ikke kan innføres. Vi ønsker at dette tillegges vesentlig vekt i evalueringen. Vi foreslår at det også undersøkes om andre kjøretøy som ikke er omfattet av unntaket, kan komme til å benytte anledning til å kjøre mot rødt lys (for eksempel moped og motorsykkel).

Det bør også vurderes om andre trafikanter må varsles på noen vis om at det kan komme syklende som kjører på rødt lys slik at de ikke kommer overaskende på. Videre mener vi at utformingen av de foreslåtte underskiltene vil være svært vanskelig å forstå og lese fordi det er mye informasjon på de enkelte skiltene (med både symbol, pil og tekst). Forskning viser at trafikanter ikke klarer å ta inn over seg mye informasjon, særlig inn mot kryss. Vi er dermed skeptiske til å innføre nye skilt som kan skape forvirring.

Vi ser det som en utfordring å etablere ulike regler i ulike kryss for enkelte trafikanter. Derfor mener vi man heller bør se på alternativene som er nevnt i høringsforslaget. Særlig tenker vi at man kan teste ut dette med å føre sykkeltrafikken bak signalanlegget i noen aktuelle kryss.

I høringsnotatet vises det til at piloten om å tillate sykling til høyre og rett frem på rødt trafikklyssignal, er et fremkommelighetstiltak for å prioritere syklende gjennom kryss. Argumentet om at det er energikrevende å sette i gang igjen for en syklist som ikke har hjelpemotor etter å ha stoppet ved rødt lys er svakt og mangler grunnlag.

I komplekse trafikksituasjoner i byområder er det nødvendig at alle trafikanter må vike, stoppe og ta hensyn til hverandre. Vi mener at fremkommeligheten for syklistene må løses på andre måter enn ved å gi dem et unntak fra trafikkreglene. Dersom tiltaket viser seg å ha en positiv effekt på fremkommeligheten for syklistene, men på bekostning av trafikksikkerheten for enten syklistene eller fotgjengere, mener Trygg Trafikk at det ikke bør videreføres.

## Nye vegoppmerkingssymboler for å veilede motorsyklister til et sikrere linjevalg i svinger

I forslaget ønsker man å teste veioppmerkingssymboler som skal veilede motorsyklister til et sikrere linjevalg i svinger. Oppmerkingen skal prøves ut i kurver med høy ulykkesrisiko for motorsyklister, med mål om å redusere risikoen for utforkjøringer og møteulykker. Den kan også bidra til bedre fartstilpasning inn mot svingen og tryggere kjøring gjennom kurven.

Vi er positive å teste ut denne oppmerkingen, og mener det bør utarbeides tydelige kriterier for valg av steder der eventuelle pilotprosjekter skal gjennomføres. I Tyrol brukes slik oppmerking i form av

ellipsemarkeringer, basert på kunnskap om ulykker med felles årsaker, særlig utforkjøringer og frontkollisjoner i venstresvinger.

I Norge er denne typen ulykker statistisk sett sjeldne i én og samme kurve eller kurvekombinasjon. Dette skyldes blant annet at motorsykeltrafikken er langt lavere i Norge enn i Tyrol. Det vil derfor trolig være nødvendig å gjennomføre denne typen oppmerking i områder med relativt høy motorsykeltrafikk og svinger med utforming som kan gi tilsvarende utfordringer. Både kriterier og prosess for evaluering vil være viktig for dette tiltaket.

### **Ny vegoppmerking for å gjøre trafikantene bevisste på ikke å stanse i sporvogntrasé i kryssområder**

Trygg Trafikk støtter forslaget om å teste en ny type veioppmerking for å gjøre trafikantene mer bevisste på at de ikke må stanse i sporvogntrasé i kryssområder.

Vi er enige i vurderingen om at oppmerkingen ikke bør ha en selvstendig regulerende betydning, og at den kun er ment for å understøtte hvordan de ulike trafikantgruppene skal ferdes i krysset, særlig med tanke på at den er utsatt for rask slitasje.

Vi er også enig i at oppmerkingen gis benevnelsen «kryssmarkering», slik at den kan åpne for fremtidig bruk i andre kryssområder dersom det viser seg at den gir en god effekt på trafikkflyten i kryss.

### **Endringer knyttet til bruk av vegoppmerking for å separere gående og syklende på gang- og sykkelveg**

Trygg Trafikk er kritiske til forslaget om å benytte kun veioppmerking som skille for å separere gående og syklende på gang- og sykkelvei, da vi mener dette vil kunne føre til økte konflikter mellom gående og syklende.

Vi får stadig meldinger fra mange gående at de allerede i dag opplever utrygghet og hyppige farlige situasjoner på gang- og sykkelanlegg, der syklende i liten grad tar tilstrekkelig hensyn til de gående. En løsning som kun baserer seg på oppmerking, uten fysisk separasjon, vil etter vår vurdering ikke være nok for å redusere disse konfliktene, og vil snarere legge grunnlag for økt konfliktnivå og flere ulykker.

Ved å ta i bruk en slik enkel løsning for å skille de gående og syklende på fellesanlegg, vil dette trolig føre til økt hastighet blant syklende, samtidig som arealene ikke er fysisk adskilt. Dette kan gi en uheldig kombinasjon av høy fart og uklare grenser mellom trafikantgruppene. På gang- og sykkelanlegg vil det være mange sårbare trafikanter, herunder barn, eldre og personer med nedsatt

funksjonsevne, som ofte beveger seg uforutsigbart. Økt hastighet blant syklende i slike miljøer vil kunne gå på bekostning av både opplevd trygghet og faktisk trafiksikkerhet.

Vi stiller også spørsmål ved de juridiske og ansvarsmessige sidene ved forslaget. I dag er fysisk avgrensning, som kantstein eller tilsvarende, et viktig element for å tydeliggjøre skillet mellom fortau og øvrig areal. Når det foreslås å benytte oppmerking som eneste skille, samtidig som det presiseres at oppmerkingen ikke er juridisk bindende, oppstår det uklarthet knyttet til hvordan regelverket skal forstås og praktiseres. Vi lurer også på hvordan de gående og syklende skal vite hvilke arealer som er tilrettelagt for dem? Skal man ha piktogrammer på hele strekninger? Og hva med utfordringer vintertid, der oppmerking ikke blir synlig?

Dette reiser særlig spørsmål knyttet til ansvar og skyldfordeling i tilfeller der det oppstår konflikter eller ulykker mellom gående og syklende. Dersom oppmerkingen kun er en «henstilling» uten rettslig regulerende virkning, er det uklart hvordan dette vil bli vurdert i en konkret ulykkesituasjon. Vi mener dette er et sentralt forhold som må avklares før en eventuell gjennomføring av pilot.

Vi viser også til at det allerede er erfaringer med slike løsninger på blant annet Blomster/Verftsbrua i Trondheim. På denne strekningen er det satt av 150 cm til de gående, og 300 cm for syklende i begge retninger. Løsningen har bidratt til mange nestenulykker og konflikter mellom gående og syklende, og har vært diskutert i regi av Miljøpakken, samt i media<sup>3</sup>. Når tidligere erfaringer viser at dette tiltaket fører til flere konflikter, synes vi det er underlig at Vegdirektoratet likevel skal teste dette ut på nytt.

På bakgrunn av dette anbefaler vi at det i større grad legges til rette for høykvalitetsløsninger med fysisk separasjon der dette er nødvendig for å ivareta trafiksikkerheten. Etter vår vurdering vil enklere og rimeligere løsninger, som kun baserer seg på veioppmerking, kunne innebære en høyere risiko og redusert trafiksikkerhet. Vi er bekymret for at kostnadsbesparelser i slike tilfeller kan gå på bekostning av trygge løsninger, og at den samlede effekten dermed blir negativ.

Vi opplever, i likhet med flere av de øvrige forslagene knyttet til sykkel i dette høringsnotatet, at dette tiltaket i stor grad er rettet mot å bedre fremkommeligheten for syklister. Etter vårt syn vies hensynet til øvrige trafikantgrupper, særlig gående, for liten oppmerksomhet. Vi mener også at hensynet til trafiksikkerheten bør vektlegges i større grad når man driver med pilotering.

Vi er generelt bekymret for utviklingen i regelverket. Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å legge til rette for løsninger som ivaretar trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper, ikke bare

---

<sup>3</sup> <https://www.adressa.no/nyheter/trondheim/i/za0KQO/fotgjengere-maa-sprette-til-siden-for-ikke-aa-bli-paakjoert>



fremkommeligheten for én gruppe. Dette innebærer at tiltak må vurderes i et helhetlig perspektiv, hvor hensynet til de mest sårbare trafikantene tillegges særlig vekt.

Vennlig hilsen  
Trygg Trafikk

Tanja Loftsgarden  
**Fagdirektør**

Renata Torquato Steinbakk  
**Spesialrådgiver**