



SYKLISTFORENINGEN

Rogaland

Til: Statens vegvesen, Postboks 1010, Nordre Ål 2605 Lillehammer
Fra: Rogaland syklistforening

Deres ref: 22/9273-1
Dato: 03. mars 2022

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkel som løsningen i hverdagen - som fremkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. SLF har på landsbasis ca. 10 000 medlemmer. Lokallaget i Rogaland har ca. 600 medlemmer.

Høring - Sykkelprioritert gate

Viser til mottatt høring på forslag til endring i N100 for å inkludere sykkelprioritert gate.

Forslaget er om en sykkelprioritert gate, men det er ikke foreslått noen regler eller fysiske tiltak som prioriterer syklende. I motsetning til sykkelgate, har motorkjøretøy ubegrenset tilgang til en sykkelprioritert gate, uten særskilte restriksjoner på fart, kjøremønster eller areal.

Statens vegvesen har i offisiell kommunikasjon understreket hvordan sykklister ikke vil ha prioritet i en sykkelprioritert gate: "Det er en viktig grunnregel i vegtrafikklova at alle plikter å ta hensyn til hverandre i trafikken. Det betyr at syklistene også skal vise hensyn til bilene, og samhandle slik at alle kommer trygt fram. Det er ikke lagt opp til at syklistene skal sykle midt i veien og sperre trafikken." (TA, november 2018, signert Tanja Loftsgarden, sjefsingeniør i Statens vegvesen/Vegdirektoratet).

Dette står i skarp kontrast til gang-prioriterte arealer som gågate og gatetun, hvor både regler og fysisk utforming begrenser motorkjøretøys tilgang og bruk og hvor det er lagt opp til at gående kan ferdes fritt uten hensyn til motorkjøretøys fremkommelighet; mao "sperre trafikken" (som for Loftsgarden/Statens vegvesen åpenbart betyr kun biltrafikk). Uten særskilte regler som prioriterer syklende, og som kan håndheves, er en sykkelprioritert gate bare en ordinær gate.

Stavanger har en gate som i praksis har vært en sykkelprioritert gate, og som ble etablert under forutsetning av å være en pilot på konseptet. Gaten er fysisk stengt for biltrafikk i begge ender og eneste adkomst til gaten er via tverrgater. Gaten er forkjørregulert, slik at kryssende og innsvingende trafikk skal ha lav fart og i praksis må stoppe helt for å få oversikt. Det er satt inn fartsdempende møblering, i form av fire enkeltstående, store plantekasser, over en total lengde på 780 m. Se rapport her for hvilke faktorer som trekkes frem for at denne gaten ble et positivt tiltak:

<https://jottacloud.com/s/2047d5fe56bef2044989b2b322e11d53f8e>



For at en sykkelprioritert gate skal oppleves som trygg for usikre syklister, må motortrafikken ha klare regler om at den skal vike, og den må være begrenset til en type motortrafikk som syklende kan være komfortabel med. De tre største kildene til fare og utrygghet for syklende fra motortrafikk er forbikjøring, tunge kjøretøy og kryssende motortrafikk. Disse må reduseres eller elimineres for at en gate skal være trygg for alle syklende i alle aldre.

Forslag til regler for sykkelprioritert gate som faktisk gjør den sykkelprioritert, som legges inn i skiltforskriften om skilt for sykkelprioritert gate:

- Forbudt for motorvogn, unntatt kjøring til eiendommene
Tilsvarende skilt 306.1 med underskilt "Unntatt kjøring til eiendommene"
- Forbikjøring forbudt for motorvogn
Tilsvarende skilt 334, men gjelder også forbikjøring av syklende.
- Forbudt for lastebil/tunge kjøretøy
Tilsvarende skilt 310/306.5.
- Forkjørsveg
Tilsvarende skilt 206.

Forslag til regler for utforming av sykkelprioritert gate som faktisk gjør den sykkelprioritert:

- Fysiske hindre mot gjennomkjøring for motorkjøretøy, **i form av stolper/pullerter som ikke hindrer fremkommeligheten for syklende**, slik at en sykkelprioritert gate aldri kan være eller bli brukt som gjennomfartsåre for biltrafikk
- Fartsdpendende tiltak rettet mot motorkjøretøy
 - Hyppig innsnevring av kjørebane til ett kjørefelt slik at to motorkjøretøy ikke kan passere hverandre, men slik at syklende har full fremkommelighet i begge retninger, og slik at syklende kan passere møtende motorkjøretøy
- Ingen bilparkering

Øvrige forslag:

Vegdirektoratet og regionale fagmiljøer argumenterer stadig med at det er bedre jo flere "verktøy" vi har i "verktøykassa" for å tilrettelegge for syklende. Likevel foreslår Vegdirektoratet å fjerne Sykkelgate fra verktøykassa, fordi den ikke blir brukt. Da har man effektivt eliminert muligheten for at Sykkelgate noensinne skal tas i bruk og har redusert handlingsrommet for virkelig god sykkeltilrettelegging den dagen regionale veimyndigheter har klart å arbeide seg opp til et nytt nivå i sykkelplanleggingen.

- Sykkelgate beholdes som i dag

Krav om at tosidig sykkelfelt skal etableres i hovednett (4.92) er foreslått endret eller tatt ut i sin helhet hvis sykkelprioritert gate innføres. Det er vanskelig å se grunnen for at ta bort kravet i sin helhet pga. innføring av sykkelgate, for det finnes ikke noe forslag om at sykkelprioritert gate skal være påkrevd som erstatning for slike sykkelfelt. Å endre kravet til å kun gjelde ved ÅDT > 2000 impliserer at sykkelprioritert gate skal dekke behovet for ÅDT < 2000, men noe slikt krav finnes heller ikke.

- Krav 4.92 beholdes, subsidiært endres til at sykkelgate/sykkelprioritert gate kan erstatte sykkelfelt ved ÅDT < 2000

Merk at dette kun gjelder for en faktisk sykkelprioritert gate, som skissert over. Dersom ikke-sykkelprioriterte gate som er foreslått i høringsdokumentene blir vedtatt, er vår innstilling av krav 4.92 beholdes uansett.

Med vennlig hilsen

Jens Glad Balchen

Leder, Rogaland syklistforening

E-post: post@rogalandsyklistforening.no

Telefon: 926 32 579