



Trondheim, 2. mai 2011

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til *Forslag til kommunal fartsdempingspolicy i kollektivtrase*, ref 10/43044. SLF Trondheim kommer i den anledning med følgende høringsuttalelse.

Demping av hastigheten på motoriserte kjøretøy er avgjørende for å øke trivselen i byen og redusere samfunnskostnadene ifm ulykker¹. **Redusert hastighet på biltrafikken kan samtidig bidra til at flere velger å sykle og gå.** Samfunnet har mye å tjene på at flere benytter helsebringende transportformer². De som velger kollektivtransport i det daglige beveger seg gjerne mer enn de som velger bilen, men oftest ikke i den grad at det de oppnår helsegevinst³. Derfor er det mest lønnsomt å få flest mulig til å gå og sykle.

Miljøpakken har også som mål at flere skal velge kollektivtransport fremfor bil. I konkurranseflaten mellom bil og buss er det derfor ønskelig at reisetid med kollektivtransport ikke blir for lang⁴. Følgelig bør fartsdempingspolicyen utarbeides slik at man oppnår bedret trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende, men uten at hastighetsreduserende tiltak fører til unødig økt kjøretid for buss kontra bil.

I høringsutkastet går Trondheim kommune inn for modifiserte sirkelhumper, hovedsaklig konsentrert i kryssingspunkter for myke trafikanter. **SLF er enig i at de fartsdempende tiltakene bør konsentreres om kryssingspunkter for myke trafikanter** unntatt der det er lav grad av separering mellom motorisert trafikk og myke trafikanter.

SLF mener trapeshumper i.f.m. opphøyde gangfelt og prioriterte sykkeloverganger er en bedre løsning enn modifiserte sirkelhumper. Opphøyde overganger er et tiltak som oppnår flere mål samtidig:

- universell utforming – man unngår høydeforskjell mellom fortau og overgang
- trafiksikkerhet – biltrafikk er tvunget til å dempe hastigheten ved overgangen
- fremkommelighet – gående kan krysse trygt uten trafikklys, og man kan anlegge overganger der sykkeltrafikk har prioritet over kryssende biltrafikk⁵

Disse fordelene oppnås for gående og syklende, på bekostning av bekvemmelighet for motoriserte kjøretøy. Ved å anlegge opphøyde overganger oppnås hastighetsreduksjonen der den betyr mest, nemlig der det legges opp til at myke trafikanter krysser bilvegen.

¹ I følge Statens vegvesen kostet trafikkulykkene i midtbyen alene samfunnet over 540 millioner kroner i perioden 2000-2009. Fotgjenger- og sykkelulykker utgjør over halvparten av ulykkene.

² For hver som går over til å være inaktiv til å ha moderat fysisk aktivitet, for eksempel ved å gå eller sykle en halvtime daglig, tjener samfunnet minst 30.000 kr årlig, i følge TØI-rapport 567/2002. Nyere forskning fra Helsedirektoratet viser at helsegevinsten kan være opp til 10 ganger større enn det TØI regnet ut (Kilde: Positive helseeffekter av fysisk aktivitet, Rapport IS 1562, Helsedirektoratet, juni 2008)

³ Helsedirektoratet anbefaler minst 30 minutter fysisk aktivitet tilsvarende hurtig gange. Kilde: IS-1219

⁴ Transportforskere opererer med en smertegrense ved 70 % lengre tid med kollektivtransport enn bil.

⁵ 3 slike overganger er etablert på Skovgård / Ranheim i Trondheim

I den vedlagte analysen av utforming av bussrute 8 mellom Ila og Stavset, der det for tiden er 31 modifiserte sirkelhumper, viser vi at erstatning av disse med **opphevd overganger vil spare bussen for et sted mellom 4 til 22 fartshumper⁶, og samtidig oppnå reell forbedring av universell tilrettelegging, trafiksikkerhet og fremkommelig for myke trafikanter.**

Opphevede overganger er beskrevet i håndbok 072 fra Statens vegvesen. Relativt gode eksempler på utforming av opphevede overganger har vi fra Carl Berners plass i Oslo, der opphevd overgang er anlagt i en veg med mye busstrafikk, slik at trafikklens for kryssende fotgjengere er erstattet med vanlig vikeplikt ifm fotgjengerovergang. For at slike overganger skal tåle bruk, må de utformes med gatedsted støpt i betong.

Utforming av trapeshumper ifm opphevede overganger kan imidlertid gjøres bedre. Befaring i Lund og Malmø i Sverige⁷ har vist utforming av opphevede overganger som oppnår økt trafiksikkerhet sammenlignet med løsningene i håndbok 072⁸. I tillegg er det mulig å utforme slike overganger slik at busstrafikken kun får hastighetsreduksjon ved inngangen til overgangen⁹, og dermed reduserer ubehag for både sjåfør og passasjerer.

SLF mener at ulempen ved trapeshump mht busstrafikk som påpekes i håndbok 072 imøtekommes av denne løsning, og at fordelene samlet sett langt overgår ulempene.

SLF anbefaler at Trondheim kommune i samarbeid med Vegdirektoratet utformer og anlegger trapeshumper tilsvarende beste praksis fra Sverige på alle viktige overganger, og anlegger prioritering av sykkeltrafikk der hvor dette er mulig¹⁰.

Ved etablering av opphevede overganger i stor stil, også i busstraseer, vil Trondheim vise veg nasjonalt og internasjonalt, og bidra til en trivelig by der syklende og gående får de aller beste forhold, og kollektivreisende gode kår. Dette vil samfunnet tjene stort på, og bidra til at Miljøpakken når sine ambisiøse mål om overgang fra bil til miljøvennlig transport.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim

v/ Richard Torbjørn Sanders, trondheim@syklistene.no, 930 58 954

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

⁶ Avhengig av ambisjonsnivå, jamfør vedlegget.

⁷ Studietur i regi av Sykkelbynettverket mai 2010, der flere fra Trondheim deltok, bl.a. Ivar Arne Devik fra Trondheim kommune.

⁸ Trafiksikkerheten økes ved etablering av toppflater hvor det mellom hump og sykkel/fotgjengerovergang er et "ingenmannsland" på noen meter. Dette gir føreren tid til å få oversikt over kryssende gang/sykkeltrafikk etter å ha foretatt hastighetsreduksjonen. I Sverige legger man til grunn at kryssende sykkeltrafikk har prioritet i opphevede overganger; i Norge kan man skilte eksplisitt for slik prioritet.

⁹ Der det er plass til midtdeler, benyttes en 7 % helning på fartshumpen for overgangen, og etter toppflaten en gradvis (ca 3 %) helning tilbake til vegbanens plan. Med 7 % helning oppnås en reell hastighet på mindre kjøretøy på under 40 km/t, og for større kjøretøy antakelig noe over 30 km/t.

¹⁰ Alle steder hvor hovednettet for sykkeltrafikk krysser veg bør opphevede overganger med prioritet for sykkeltrafikk etableres. Dette vil gi stor sikkerhets- og fremkommelighetsgevinst for sykkeltrafikk, og gjøre det mer attraktivt å sykle fremfor å kjøre bil.