



# SYKLISTENE

Syklistenes Landsforening

Til: Statens Vegvesen, Askedalen 4, 6863 Leikanger  
Fra: Syklistenes Landsforening, Nord-Jæren og Ryfylke

Deres ref: 16/136682  
Dato: 05. juli 2018

## Detaljreguleringsplan fv. 923 Salhusvegen

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdags sykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkelen 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 på Nord-Jæren og Ryfylke har ca. 500 medlemmer pr. 1.1.2018.

SLF Nord-Jæren og Ryfylke leverer vanligvis ikke høringssvar på planer på Haugalandet, men valgte i dette tilfellet å gjøre det likevel fordi planen bærer preg av betydelig kompetansegap på sykkeltilrettelegging, flere tilfeller av direkte selvmotsigelse og resonnementer som vitner om totalt fravær av forståelse for problemstillingen.

Under "Virkninger av planforslaget", "Framkommelighet" angis det at "Regulert løsning vil gi betydelig bedre fremkommelighet for syklister enn i dag." Dette er feil. *Fremkommeligheten* til syklende på strekningen er i dag god - det er ingen vesentlige hindringer for *fremkommeligheten* ved sykling i blandet trafikk. *Sikkerheten* og spesielt *tryggheten* er derimot lav med dagens løsning, og *vil forbli lav* med foreslått løsning.

### "Stedstilpasset profil"

COWI legger i planforslag for Salhusvegen opp til å etablere åtte systemskifter for syklende i en plan hvor det overordnede målet er å "Forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten til syklistene langs Salhusvegen og gjøre strekningen til en attraktiv sykkelrute".

Etablering av sykkelfelt som oppstår og forsvinner med ujevne mellomrom ("stedstilpasset profil") vil ha en negativ effekt på syklandes trygghet og sikkerhet, og skape kontinuerlige og varige konflikter med andre trafikantgrupper. Det holder å sitere planbeskrivelsens egen omtale av dette (s 38):

*"Det er for øvrig en tendens til større utrygghet ved sykling i blandet trafikk og det kan medføre at syklistene i større grad legger seg ut på høyre side slik at det er lettere å kjøre forbi, evt. kan man velge å sykle stedvis på fortauene utenfor denne konfliktene."*

Denne omtalen står i sterk kontrast til beskrivelsene av "stedstilpasset profil" i planforslaget for øvrig hvor det beskrives at løsningen vil gi syklende prioritet, øke tryggheten og gi mer oversiktlig trafikkbilde. Nok en gang presenteres en plan som på overflaten skal prioritere syklende, men som i praksis gir syklende lavest prioritet av alle trafikantgrupper.

COWI anbefaler sykling på fortau. Sykling på fortau er forbudt, så fremt det ikke er til sjenanse for gående. Norge er ett av få land i verden hvor det unntaksvis er lov å sykle på fortau. Sykling på fortau er derfor ikke noe som skal inngå i en planlagt sykkeltrasé.

På strekninger som er for smale til å kunne etablere to sykkelfelt + to kjørefelt i full bredde, kan man i stedet som eksempel vurdere gjennomgående sykkelfelt og kortere strekninger med kun ett kjørefelt og møtelommer, et tiltak som vil både fungere fartsdempende og flytte trafikk til fv 47, i tråd med målsetningene for planen. Flere av strekningene med "stedstilpasset profil" har stedvis tilgjengelig areal for slike løsninger.

Andre løsninger, som 2-1, er også mulig å vurdere dersom tiltaket inkluderer tilstrekkelig veiledning,



oppmerksomhet og informasjon rettet mot buss- og personbilsjåførere, og personbil-ÅDT reduseres ytterligere utover det som legges til grunn i trafikkanalysen, gjennom gjennomtenkte og effektive fartsreducerende tiltak.

## Fartsreducerende tiltak

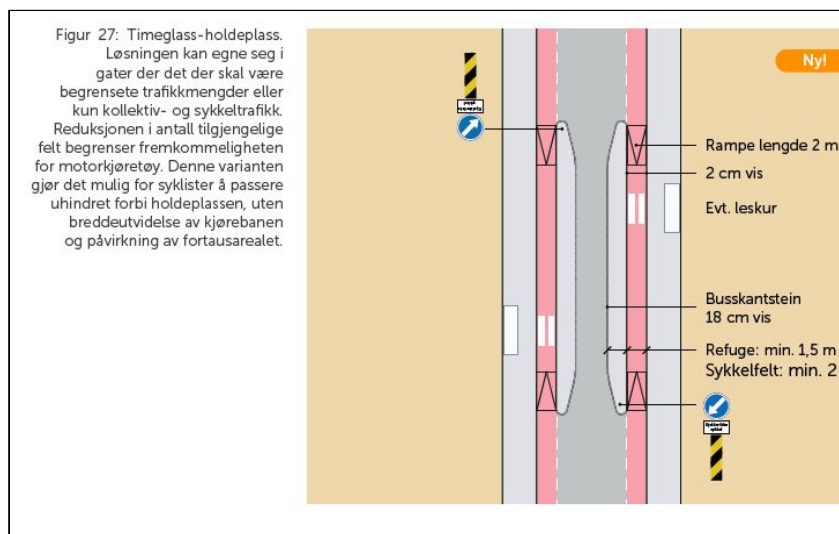
I planen er det beskrevet behov for fartsreducerende tiltak, og at fartshumper er uønsket pga. kollektivtrafikk. Som alternativ nevnes blant annet:

*“I tiknytning til områder der det er vanskelig å få plass til normalprofil på 14,5 meter er det i planen foreslått annen sambruk av arealene. [...] Tiltakene i disse områdene vil fungere som fartsreducerende tiltak.”*

Den fartsreducerende virkningen av “stedstilpasset profil” er allerede vurdert av planleggerne som ikke betydelig fordi utryggheten ved sykling i blandet trafikk vil tvinge syklistene til å velge andre løsninger enn å være midt i kjørefeltet.

Som alternativt fartsreducerende tiltak vil SLF foreslå at det velges holdeplass med timeglassutforming og gjennomgående sykkelfelt i stedet for kantholdeplass. Dette vil ha en fartsreducerende virkning, også når det ikke er busstrafikk, uten at syklende i praksis skal brukes som bevegelige fartsreducerende tiltak for bilførere.

Kantholdeplass for buss, hvor sykkelfeltet opphører, er i Oslostandard for sykkeltilrettelegging klassifisert som en unntaksløsning, da løsningen gir svært redusert fremkommelighet for syklende, i tillegg til at løsningen oppleves som svært utrygg.



## Buffersone

Vi er positive til pilotprosjektet som foreslås, med buffersone mellom sykkelfelt og kjørefelt. Buffersonen bør inkludere sinusriller for å gjøre bilførere oppmerksomme på sonen og hindre overkjøring av buffersone og sykkelfelt i sving.

## Utforming av sykkelfelt

Sykkelfelt som skal være rødt bør anlegges med rød asfalt, ikke rød maling, da rød maling slites fort bort. Rød asfalt er mer varig og bevarer det forsterkende visuelle elementet som rødfargen skal utgjøre for trafikantene.

Med vennlig hilsen

Jens Glad Balchen

Leder, SLF Nord-Jæren og Ryfylke

e-post: [nord-jaren@syklistene.no](mailto:nord-jaren@syklistene.no)

Telefon: 926 32 579