



# SYKLISTENE

Syklistenes Landsforening

**Til:** Stavanger kommune  
**Fra:** Syklistenes Landsforening, Nord-Jæren og Ryfylke

**Deres ref:**  
**Dato:** 13.09.2019

## Innspill til trafikksikkerhetsplan 2020-2023

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. 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. 1.1.2019.

Våre innspill til trafikksikkerhetsplan for 2020-2023 er på overordnet nivå. Et blick på forrige trafikksikkerhetsplan 2015-2018/2019 viser at viktige overordnede hensyn allerede er inkludert. Arbeidsvarsling, vikeplikt, friskt og fartsreduksjon (rettet mot bilister) er alle viktige trafikksikkerhetstiltak for syklistene og har vært i handlingsplanen de siste fem årene. På flere av disse områdene er det fremdeles stort potensiale for forbedring, og enda mer innsats må til for å gjøre en forskjell.

I tillegg savner vi en rapport fra perioden 2015-2018 som viser hvilke tiltak som er gjennomført og i hvilken grad man har oppnådd de målsetningene som ble satt.

### Arbeidsvarsling

Vi har tatt tak i noen spesielt dårlige tilfeller av arbeidsvarsling det siste året og prøvd å få til bedre løsninger i samarbeid med Stavanger kommune. Enkelte av planene som har blitt godkjent har vært så dårlige for syklistene at det er tydelig at de er utformet og godkjent uten hensyn til sykklendes fremkommelighet og sikkerhet.

Oftest er sikkerhet planlagt ved at fremkommeligheten reduseres og ansvaret overlates til syklistene. Typiske eksempler er skilting "Sykkelvei stengt, benytt omkjøring" uten at omkjøring er skiltet, eller at det settes opp sykkelsluser for å senke farten til syklistene når det er planlagt med at lastebiler skal kjøres fritt over sykkelvei -- som om det er syklistenes fart som er problemet i møtet med 15 tonn tunge kjøretøy med enorme blindsoner.

De som utarbeider arbeidsvarslingsplaner er vant til og muligens lært opp til å se området fra bilistperspektivet, og å ta hensyn til fremkommelighet for bilister. De må i tillegg lære seg å se området fra syklistperspektivet. Det samme gjelder de som fører tilsyn med eller godkjenner planene.

Oslo kommunes veileder for arbeidsvarsling bør kopieres og gjøres gjeldende for Stavanger kommune.

### Vikeplikt

Sykkelulykker relatert til vikeplikt skjer oftest når bilister skal svinge av eller på vei og krysse sykkelvei eller sykkelfelt. Riktig utforming av veien skal i følge Statens vegvesen vise vikepliktforholdene på stedet, men slik utforming er i praksis forvirrende og inkonsekvent. Her er fire eksempler som illustrasjon på problemet. I kun to av disse tilfellene støtter utformingen av veien en naturlig tolkning av vikeplikt. I de andre to skaper det bare forvirring og usikkerhet. Dette er planer og utforming som kommunen kan og skal påvirke.





## Frisikt

Det er mange farlige kryss med dårlig sikt, og selv om de fleste er gamle, er det dessverre også noen nye. I følge håndbok N100 er sikt 8x8 m det dårligste man skal bygge når to sykkelveier krysser hverandre, og dette minstemålet brukes overraskende ofte. 8x8 m er forferdelig dårlig sikt. Sykler man i 20 km/t, har man syklet 5,5 m i løpet av det sekundet det tar fra hinderet/kollisjonen blir synlig til man reagerer (standard reaksjonstid). Da har man 2,5 m igjen til å stanse. I praksis må farten i slike kryss ned til 12 km/t for at man skal kunne sykle sikkert. Da har man overlatt veldig mye av ansvaret til syklistene. Frisiktsonene bør være 15x15 for å oppnå god sikkerhet.

Ofte (så og si alltid) plantes det vegetasjon i slike kryss som gjør sikten enda dårligere med tiden. Det må være lett å la være med dette slik at man ikke lager kryss som vokser seg farligere og farligere og skaper et økt behov for vedlikehold. Dette gjelder også der hvor vegetasjonen er privat. Kommunens tilnærming til private hekker o.l. i dag er veldig forsiktig. Det kan ta måneder før vegetasjonen blir kuttet og sikten/fremkommeligheten blir gjenopprettet. I stedet kan kommunen sette enkle tidsfrister (2 uker) og deretter klippe selv.

Omlegging av sykkelveiene som leder inn i slike kryss kan være en effektiv måte å unngå problemene. Eksempelvis sykkelveien på nordvestsiden av Våland kolonihage som munner ut i Sørmarksruta i et t-kryss. Her ble det farlige krysset med dårlig sikt fjernet ved at hele krysset ble flyttet til et sted med god sikt.

## **Skilting og merking av ruter**

God skilting og merking av sykkelrutene vil gjøre det lettere for syklister å følge dem. Sykkelrutene vil (forhåpentligvis) ha bedre tilrettelegging, færre konfliktpunkter og høyere sikkerhet. God skilting og merking av rutene blir dermed et trafikksikkerhetstiltak.

### **Med vennlig hilsen**

Jens Glad Balchen

Leder, SLF Nord-Jæren og Ryfylke

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

Telefon: 926 32 579