



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Drammen kommune
Byplan, Engene 1
3008 DRAMMEN
kommunepost@drammen.kommune.no

Syklistenes Landsforening
Østensjøveien 29
0661 OSLO

Høringsuttalelse til Gatennorm for Drammen kommune

Det er positivt at en eldre gatennorm oppdateres og blir mer fremtidsrettet. Vi takker for muligheten til å komme med tilbakemeldinger.

Utfordringen

Regjeringen har i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 bestemt at det er et mål at sykkeltrafikken utgjør 8% av alle reiser på landsbasis i 2023. Drammen kommune er også en del av Buskerudbyen, som har det samme prosentmålet lokalt. Det er en dobling av andelen fra i dag, og når det forventes at det skjer en økning i alle reiser, betyr det at syklingen må mer enn dobles. Det er en stor utfordring, og krever at mange virkemidler settes inn. Et godt, trygt og sammenhengende vegsystem for sykling er det virkemiddelet som de fleste peker på for å nå dette målet.

Økt sykkelandel har også store helsegevinster, både for samfunnet og den enkelte syklist, det er store miljøfordeler, kan gi økt lokalhandel og vil gjøre at de som må bruke motorkjøretøy kommer raskere og mer effektivt frem.

Generelle anbefalinger

- Det er viktig at Gatennorm for Drammen kommune bruker de nasjonalt etablerte begrepene for sykkelanlegg. Å bruke andre begreper vil gi rom for misforståelser.
- Det er viktig at Gatennorm for Drammen kommune holder et høyt ambisjonsnivå. Flere steder ligger normen på lavere standard enn Statens vegvesens «Sykkelhåndboka» anbefaler.
- Vi vil anbefale å hente inspirasjon fra Oslo kommunes «Oslostandarden for sykkeltilrettelegging», som er den faglig sett mest oppdaterte håndboka for sykkeltilrettelegging i by i Norge.

Anbefalinger for GATENORM FOR DRAMMEN - Del 1 - Vei- og gateutforming.

- Gjennomgående i dokumentet er det generelt anbefalt høy fart i standardløsningene og toveis motortrafikk selv i «trange» gater. Skal man prioritere gående og syklende, og gjøre det tryggere for disse trafikantgruppene, må man trekke frem lavere fart, brede fortau og separat sykkelinfrastruktur i flere gater. Det siste gis det løsninger for i trange gater i Sykkelhåndboka med sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater, noe som kanskje er et av den sikreste og rimeligste måten å tilrettelegge for syklende. Vi savner en diskusjon rundt dette og at utformingskravene anbefaler disse mulighetene. Særlig på hovedstrekninger for sykkel, og i nærheten av skoler, barnehager og andre steder der barn og unge samles.
- Vi ønsker også at Drammen kommune kan se til Oslo kommune og deres arbeid med Oslostandarden for sykkeltilrettelegging. Arbeidet med denne standarden er forankret med et ønske om å prioritere syklistene på en bedre måte, og mange av endringene her burde inkluderes i gatennormen for Drammen.
- Gjennom dokumentet er det ofte brukt begrepet «bilveien» eller «bilvei». Dette er et uheldig begrep, som skaper forventninger om at vegen kun er for biler, og må byttes ut med «vegbane».



- Enda bedre løsninger for sykkelparkering, gjerne under tak, burde inkluderes. Økt sikkerhet rundt parkeringsløsningene med videoovervåking og annen sosial kontroll burde være foreslått.
- Under kapittel B.2 VEITYPER/GATETYPEN . . . Adskillelsesprinsippet (side 10), i B.4 DIMENSJONERINGSKLASSER, samt flere andre steder i dokumentet, benevner man en veitype som:
 - «gangvei og sykkelvei»
 - «anlegg for gående og syklende»
 - «Gang- / sykkelvei»
 - «G/S» eller
 - «GS = anlegg for gående og syklende»
 (Siste to ord over er usynlige i hørings PDF, men kan kopieres ut)

Vi tolker dette som Statens vegvesens løsning «gang- og sykkelveg» som blander gående og syklende på samme areal. Denne løsningen er uheldig i byområder og verken Transportøkonomisk institutt eller European Cyclists' Federation anbefaler denne løsningen i by. Statens vegvesen har også gått bort fra denne løsningen i byområder. Vi ønsker at det gjøres klart at Drammen kommune heller ikke anbefaler denne løsningen, men fokuserer på sykkelgater, sykkelveg med fortau, sykkelfelt, opphøyd sykkelfelt (se Oslostandarden) og sykkelspressveger. Dette er også beskrevet i kapittel B.2.4 (side 10), men det kommer ikke klar frem i B.2 at man ønsker å bruke «adskillelsesprinsippet» for gående og syklende.

Dette over får implikasjoner for beskrivelsene av standardklassene GS1, GS2 og GS3 også.

- Løsningene sykkelgate og sykkelspressveg er ikke nevnt som alternativer i «B.2.4 ANLEGG FOR GÅENDE OG SYKLENDE». Dette er løsninger som er beskrevet i Sykkelhåndboka.
- Videre står det i samme kapittel som over: «Fortrinnsvis velges separate anlegg for hhv. syklende, gående og kjørende.» Syklende er per definisjon kjørende, dermed burde siste ordet i setningen byttes ut med «motorkjøretøy».
- Under kapittel B.2.5 FORTAU står det: «Før fortau anlegges skal det være vurdert om etablering av gang/sykkelvei kan være et alternativ på samme strekning.» Vi tolker her at med «gang/sykkelvei» menes det som i Statens vegvesens håndbøker benevnes som «gang- og sykkelveg». Dette er ikke en løsning som skaper trygge forhold for hverken gående eller syklende. Det burde heller refereres til separering av begge trafikantgruppene, som i løsningene nevnt i kapittelet over.
- Under kapittel B.5.1 SAMLEGATE – S1 - TETT BEBYGGELSE (side 16) står det: «Fartsgrensen kan være 30, 40 eller 50 km/t. . . Bredden på adskilt gang-/sykkelbane bør være minst 3 m. Bredden på sykkelbane adskilt ved oppmerking fra kjørebane bør være minst 1,6 m (inkl. 10cm hvit stripe).» Igjen er det her uklart hvilken løsning som menes. Vi vurderer det som:
 - I første setning er ment gang- og sykkelveg. Dette bør som nevnt ikke anbefales i tett bebyggelse da det skaper konflikter med gående, og man får uklare vikepliktsreger i kryss. Løsningen og anbefalingen burde fjernes, eller at man refererer til «adskillelsesprinsippet» basert på våre tilbakemeldinger over.
 - I andre setning er ment sykkelfelt (som også står i tabellen i samme kapittel). En bredde på 1,6 meter (samme tall står i tabellen) avviker fra deres egen Sykkelstrategi der: «Sykkelfeltet bør ha en bredde på minimum 1,8 m.» I tillegg får man inntrykk av i kapittelet at man i tillegg til sykkelfelt kan ha 2 meters kantsteinparkering på innsiden av sykkelfelt. Dette vil skape utrygge løsninger med fare for "døring" av syklister. Løsningen med kantsteinparkering er ikke anbefalt i Sykkelhåndboka, noe som må nevnes her. I tillegg beskrives nødvendige breddeutvidelser i Sykkelhåndboka:

“Kombinasjon sykkelfelt og kantparkering bør unngås. Dersom kombinasjonen likevel benyttes bør følgende forutsettes:

- *fartsgrense 30 eller 40 km/t og ÅDT < 8 000*
- *sykkelfeltet utvides med 0,25 m og*



• *en sikkerhetssone på minimum 0,5 m etableres mellom parkeringsarealet og sykkelfeltet (for å unngå konflikt ved åpning av bildør)*

- Vi anbefaler i tillegg at fartsgrensen settes til 30 km/t, unntaksvis 40 km/t.
- Under kapittel B.5.2 ADKOMSTGATE – A1 - TETT BEBYGGELSE (side 17) står det: «Fartsgrensen kan være 30, 40 eller 50 km/t.» Vi anbefaler at fartsgrensen settes til 30 km/t, unntaksvis 40 km/t.
- Under kapittel B.5.4 ADKOMSTVEI - A2 - MIDDELS TETT BEBYGGELSE (side 21) står det: «Veiene bør utformes som blindveier eller sløyfer.» Her anbefaler vi at man trekker frem løsninger der blindveg for motorkjøretøy har vei videre for gående og syklende. Dette vil skape snarveier og man opplever at man får fordeler ved å gå eller sykle.

Oslo, 01.09.16



Morgan Andersson
Generalsekretær