



Til: Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Fra: Syklistenes Landsforening

Deres ref. 15/245338-22
Dato: 01.11.17

Høring av Veileder for helhetlig knutepunktutvikling

Knutepunktene får en stadig viktigere rolle i byene. Det er derfor bra at det nå blir utviklet en Veileder for helhetlig knutepunktutvikling. Bymiljø- og byvekstavgiftene samt nullvekstmålet for personbiltrafikken er med på å legge føringer for hvordan byene og knutepunktene utvikles.

Samtidig har også ambisjonsnivået for sykkeltrafikk økt markant etter at Stortinget vedtok et mål om 20 prosent sykkelandel i byene. For at veilederen skal kunne bidra til å nå dette målet, må også ambisjonsnivået for tilrettelegging for syklende ved knutepunktene øke.

Adkomst til knutepunktet

Knutepunktene må være tilpasset å kunne ta imot høy sykkeltrafikk. Adkomstene bør kobles til nåværende og planlagt sykkelveinett i aktuell by og sørge for at trafikantgruppene holdes fysisk adskilt helt frem til målpunktet, det gjelder også mellom gående og syklende.

Innendørs og utendørs sykkelparkering

Ved selve knutepunktet er det viktig at det etableres sykkelparkering for ulike behov. Eksempelvis verdsetter enkelte nærhet til målpunkt/holdeplass/perrong høyere enn at sykkelstøtten står innelåst, mens andre verdsetter sikkerhet høyere enn umiddelbar nærhet. Det bør derfor etableres både utendørs og innendørs sykkelparkering. Begge bør ligge så nært som mulig målpunktet og nærmere enn eventuell bilparkering.

Kapasitet

Kapasiteten bør som et minimum være tilpasset mål for sykkelandel i aktuelt område. Det vil si at hvis knutepunktet er i en større by, bør kapasiteten være minimum 20 prosent av de reisende, eller høyere hvis lokale mål eller forhold tilsier det.

Kvalitet

I større byer bør innendørs sykkelparkering være av høyeste kvalitet sykkelhotell. Sykkelhotellene bør være oppvarmet, ha god belysning, mulighet for sikker oppbevaring av personlig utstyr, mulighet for lading av elsykkel, bemannet sykkelverksted mm.. I mindre byer og tettsteder kan låsbare, ubemannede sykkelparkeringshus være mer aktuelt. Her vil noen av de tidligere nevnte kvalitetene ikke være like aktuelle. Det bør imidlertid etableres kvaliteter som sykkelmekkestasjon, overvåking og liknende for å gjøre tilbudet så godt som mulig.

Utendørs sykkelparkering bør også være under tak, være skjermet for vær, ha god belysning, ha fast og tørr bakke og ha sikre og brukervennlige sykkelstativer.

Alle typer sykkelparkering bør ha parkeringsplasser dedikert til spesialsykler som lastesykler, fatbike, longtail-sykler, trehjulsykler for voksne og liknende. Disse bør også ha mulighet til å låse fast rammen.

Tilrettelegge for å ta sykkelstøtten med videre på reisen

Veilederen bør også omtale hvordan knutepunktene kan tilpasses de som ønsker å ta med seg sykkelstøtten videre på kollektive transportmidler. Mange kollektivtransportformer er lite tilrettelagt for å ta med seg sykkelstøtten i dag, men det er sannsynlig at dette vil endre seg over tid, slik vi allerede ser i andre land, samt til dels i Oslo.