



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Vegdirektoratet, Statens vegvesen

Dato: 20.08.20

Høringsuttalelse til forslag til endring i skiltforskriften – nytt vegoppmerkingssymbol for sykkeltrafikk (sharrows)

Det er positivt at Vegdirektoratet videreutvikler «verktøykassen» med nye tiltak for syklende. Sharrows er et oppmerkingstiltak som mange planleggere har etterspurt. Gjennom pilotprosjektet for sykkeltiltak i Vegdirektoratet er det nå blitt innhentet nok erfaring til at det anbefales at løsningen tas inn i skiltforskriften.

Syklistenes Landsforening erfarer at det er ulike synspunkter på innføring og bruk av sharrows som sykkeltiltak. Noe av grunnen til dette kan skyldes at løsningen allerede er tatt i bruk enkelte steder i Norge, uten at det nødvendigvis er et egnet tiltak overalt. Men det kan også være fordi det fryktes at tiltaket skal avløse bruk av kvalitativt bedre infrastruktur for syklende. Det er altså avgjørende at sharrows ikke blir en «sovepute» for lokale myndigheter som ønsker å unngå mer kostbare investeringer i sykkelanlegg.

Innspillene fra våre lokallag gir en påminnelse om at det er viktig at kriteriene for bruken av sharrows både er tydelige og blir etterfulgt i praksis. Under følger noen poenger som vi oppfatter som viktige. Enkelte av disse understreker kriteriene som allerede er nevnt i høringsnotatet:

- Det bør være et krav i forskriften at sharrows er en form for midlertidig tiltak inntil skikkelig fysisk tilrettelegging for syklende realiseres frem i tid. Ellers vil det være en risiko for at symbolet blir av mer varig karakter og over tid vil spre seg til mange gater. Effekten av symbolet vil avta hvis det brukes i større deler av et byområde. Bruk av permanente, fysiske sykkeltiltak skal alltid være førsteprioritet. Det er avgjørende at bruk av sharrows ikke medfører lavere utbyggingstakt av fysisk infrastruktur for syklende. Statens vegvesen har et spesielt ansvar for å følge med på det.
- I gatene der sharrows skal brukes, må ÅTD være lav. ÅDT mindre enn 4000, slik det er foreslått, fremstår som hensiktsmessig som øvre grense. Det er imidlertid viktig at ÅDT følges over tid slik at det kan gjennomføres tiltak for de syklende dersom trafikken skulle øke. Hvis den aktuelle gaten har buss og/eller tungbiltrafikk bør ÅDT være lavere. Og ved betydelig buss-/tungbiltrafikk bør det etableres andre fysiske separerte løsninger.
- Vi erfarer at reell hastighet ofte er høyere enn skiltet hastighet der sykkelruter går i blandet trafikk. Dette er en utfordring i seg selv, men ved bruk av sharrows tydeliggjør myndighetene i enda større grad – og for en større del av trafikantgruppene – at sykling er tilrådelig. Det bør derfor være et «skal»-krav til at *reell* hastighet ikke overstiger 30 km/t der sharrows benyttes. Dette innebærer at lokale myndigheter må benytte fartsreducerende tiltak hvis nødvendig.
- Det bør anbefales at andre trygghetskapende tiltak innføres parallelt med sharrows. Dette kan være belysning, filterfelt ved kryss eller bak bussholdeplass, drift og vedlikehold mm.
- I enkelte tilfeller kan det oppfattes som for strengt at løsningen bare kan benyttes på strekninger på inntil 500 m, slik det er omtalt i høringsnotatet. Det bør åpnes for at det lokalt kan tas beslutning om bruk av symbolet på inntil 1 km hvis det samtidig innføres ytterligere tiltak for fartsreduksjon, opplevd trygghet og trafiksikkerhet. En forutsetning for bruk av sharrows opp mot 1 km er at strekningen samtidig får en synlig økt kvalitet for myke trafikanter. I tillegg må de øvrige kriteriene etterfølges.

- Strekningen tiltaket benyttes på, trenger ikke å være særskilt skiltet som sykkelrute ved etableringen, slik vi har forstått at Vegdirektoratet også er enig i. Mange sykkelruter er i dag ikke gjennomgående skiltet. Så lenge den valgte ruta inngår i det vedtatte sykkelveinettet bør det være tilstrekkelig for at løsningen kan benyttes. Skilting bør imidlertid etableres fortløpende.
- Sharrows-symbolet bør kunne etableres i midten av kjørefeltet, og ikke kun på høyre side. Lokale myndigheter bør ha fleksibilitet til å vurdere dette ut i fra lokale trafikkforhold, eventuell kantparkering, aktivitet på fortau og liknende. I mange gater vil en plassering i midten av kjørefeltet kunne være hensiktsmessig, nettopp for å unngå forbikjøring, høyere hastighet og trafikkfarlige situasjoner.
- Det bør eksplisitt omtales at sharrows kan både brukes ensidig – ved bruk av ensidig sykkelfelt i motgående retning, og benyttes tosidig, slik vi oppfatter at Vegdirektoratet også mener.
- Vegdirektoratet bør være obs på at sharrows potensielt kan få trafikantene til å tro at øvrig sykling i blandet trafikk ikke er lovlig. Et grep som kan tas i formuleringene av kravene er å bruke ordet «Strekning med [...] som mangler særskilt infrastruktur for sykkel». Ut over dette kan det bli behov for god kommunikasjon om symbolet til publikum – slik at tiltaket forstås som et grep for å synliggjøre en rute og syklistenes plassering i det som oppfattes som manglende lenker i sykkelveinettet.
- Utover selve forskriften vil vi også å påpeke at Vegdirektoratet bør minne lokale vegmyndigheter om at oppmerkingen av sharrows må vedlikeholdes over tid. Det vil også være hensiktsmessig å teste ut om nedfresing av symbolet – slik at holdbarheten blir lenger – vil være forenlig med komfortabel og sikker sykling.

Forslag til norsk navn for sharrows

Vegdirektoratet ber om innspill til et norsk navn for sharrows. Det engelske ordet sharrows består av to ord som er satt sammen for å danne et nytt ord som både beskriver symbolets utseende og funksjon. Ordene som brukes er «share», altså «dele» på norsk, og «arrow», som betyr pil.

Vi opplever at et av de viktigste funksjonene til symbolet er å bidra til samspill i trafikken. I tillegg skal symbolets piler vise vei og angi plassering der annen tilrettelegging for sykling mangler. I tråd med det engelske uttrykket kan man også på norsk bryte ordet «samspill» opp og danne et nytt uttrykk:

- **Sams-pil**

«Sams» betyr felles, enig, forlikt. Og begrepet «pil» er i dag mest brukt for å angi retning. Tilsammen gir de to ordene assosiasjoner til det velkjente «samspill» – det viktigste for trygg ferdsel i trafikken.

For å unngå at ordet forveksles med et feilstavet «samspill», foreslår vi bruk av bindestrek. Ordet uttales trykktungt på begge stavelser, slik at det tydelig skiller seg fra «samspill».

For Syklistenes Landsforening



Morgan Andersson
Generalsekretær

