



Til: Statens vegvesen Region øst  
Fra: Syklistenes Landsforening

### Høringsuttalelse til planprogram for Lysaker kollektivknutepunkt

Sykelruta langs E18 fra Sandvika og inn mot Oslo er antakelig Norges mest trafikkerte sykkelrute. En funksjonell sykkelekspressvei på denne strekningen vil være et positivt og viktig ledd i å øke antallet syklistene på denne viktige pendlestrekningen.

Det er avgjørende at syklistene langs denne ruta sikres svært god fremkommelighet, trafikkikkerhet og opplevd trygghet. Det er derfor behov for å anlegge en sykkelekspressvei av høyest mulig standard med minimalt med krysningspunkter i plan, både for å ivareta de syklistene som sykler der i dag og for de menneskene som vi ønsker at skal begynne å sykle. Mange av disse tør ikke sykle i dag på grunn av for dårlig tilrettelegging og systemskifter, fordi det er mye sykkeltrafikk på et lite areal og fordi det er store hastighetsforskjeller mellom syklistene.

For å bidra til å nå nullvekstmålet for biltrafikken i byområdene og ikke minst målet i Nasjonal transportplan om 20 prosent sykkelandel i byene, som betyr at sykkeltrafikken må bli mangedoblet, må sykkelekspressveien langs E18 ha kapasitet til å håndtere to syklistene i bredden i begge retninger.

Det er behov for 5 meter brede sykkelekspressveier langs denne ruta, fordi:

- Bredder har betydning for trygghet og attraktivitet, og det igjen gjør at flere sykler.
- For å planlegge for *fremtidens* syklistene og økt trygghetsfølelse, trenger vi brede sykkelanlegg som kan håndtere elsykler, elvaresykler, varesykler, sykkelvogner, transportsyklistene, barn mm.
- Sykkelkulturen i Norge, med mange nye utrygge og uøvede syklistene, tilsier brede sykkelanlegg
- I motsetning til «bilvei» gir det ingen trafikal ulempe at sykkelanlegg er brede, tvert imot tilrettelegger det for en ønsket vekst i sykkeltrafikken
- Få vil sykle en sykkelekspressveg fra ende til annen. En sykkelekspressveg vil også ha en lokal funksjon med sykling i begge retninger (til skole, jobb, fritid, mm.).
- En syklist er opptil én meter bred, men trenger også et bevegelsesrom for å ivareta trygghet og sikkerhet. Behov for bevegelsesrom øker med sykkelekspressveiens hastigheter på opp mot 40 km/t.

**Regneeksempel: (1 m syklist x 4) + (0,3 m bevegelsesrom i samme retning\* x 2) + 0,4 m bevegelsesrom for syklende i motsatte retninger\* = 5 meter bredde**

\* Standard fra Sykkelhåndboka

- Vi må dimensjonere etter de episodene/periodene som gjør folk utrygge. Det er ikke den tiden hvor det *ikke* sykler 4 i bredden som vil gi bredden betydning for trygghetsfølelsen. Det er de episodene/periodene hvor det er 4 i bredden som vil gi bredden betydning for om folk føler seg trygge eller ikke.

### Trasevalg

Vi anbefaler en trase fra vest som ligger på sørsiden av E18 langs Fornebuveien, med en sykkelbru over Lysakerelva som lander på sørsiden av Drammensveien 288 før den svinger nordover og kobler seg på ruten som går på sørsiden langs E18 videre østover. Denne traseen vil gi god fremkommelighet samtidig som den ikke ligger helt inntil E18. En ulempe er stigningen på østsiden av Drammensveien 288, men traseen er likevel mer attraktiv for syklistene enn hvis den går helt inntil E18 – der det både er støy og luftforurensning.

Traseen må etableres slik at den sikrer god fremkommelighet, trafikkikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet. Trafikantgruppene må holdes fysisk adskilt, dette gjelder også syklistene og fotgjengere. God tilrettelegging for fotgjengere er et suksesskriterium. Ruten bør ikke gå gjennom gatetun, torg eller andre typer «shared space».