



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Vegdirektoratet, Statens vegvesen

Dato: 28.08.20

Høringsuttalelse til forslag til ny revidert vegnormal N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr

Statens vegvesen har revidert Håndbok N101 – blant mye annet for å ivareta sikkerheten til myke trafikanter. Under følger våre innspill.

Vegdirektoratet arrangerte i august et høringsseminar om revidert vegnormal N101. Slik det fremkom på høringsseminaret kan det se ut som om kravene for sikkerhetsavstand som nå stilles, vil vanskeliggjøre planting av trær i gater med 30-50 km/t. Vi vil anta at dette ikke er intensjonen. Likevel ser det ut til at kravet for sikkerhetsavstand gjør at trær må plantes slik at det i praksis blir lite plass igjen til fortau.

Selv om trær eller liknende til en viss grad kan utgjøre en risiko for syklende og andre kjørende, vil trærne også være til beskyttelse for fotgjengere på fortauet i tilfeller der kjørende havner på utsiden av veibanen. Det er avgjørende at risikovurderingen som ligger til grunn for gater i byene, først og fremst medfører gode effekter for myke trafikanter. Det er ikke bilførerers risiko som i første rekke bør vektlegges når det skal vurderes om trær er ønskelig i gater med lav hastighet. I slike vurderinger er det heller hvor vidt det er plass til egne anlegg for syklende og gående som bør veie tyngst. I byene må det «omvendte transporthierarkiet» legges til grunn: Gående først, deretter sykkel, så kollektiv foran næringstransport. Personbiltrafikk er nederst i hierarkiet.

Det bør altså tas bedre hensyn til denne prioriteringen og bygatenes kompleksitet i normalen. Trær har en viktig funksjon i by, både med tanke på overvannshåndtering, luft, estetikk og bymiljø. Det er avgjørende at avstandskravene åpner for at lokale myndigheter kan gjøre helhetlige vurdering. Lokale myndigheter bør kunne vurdere hva som er nødvendig og ønskelig for gatene.

Det er viktig at N101 i større grad legger opp til krav som sikrer syklist mot sideterreng ved velt eller utforkjøring. I tillegg bør det være et skal-krav til at når rekkverk brukes der topografien gir høy hastighet blant de syklende, og konvensjonelt rekkverk for gang- og sykkelanlegg vil kunne utgjøre en risiko for den syklende ved velt, skal det brukes rekkverk som vanligvis benyttes til beskyttelse for MC-trafikanter, eller liknende.

Det er viktig at rekkverk som skal sikre at bilene ikke havner utenfor veibanen (kjøresterkt rekkverk) ikke utformes slik at de er farlige for syklist. Der gang- og sykkelanlegg ligger inntil veibanen bør det være et «skal»-krav med dobbeltsidig skinne, slik at ikke syklist skader seg på baksiden av det kjøresterke rekkverket.

Det er viktig å understreke at rekkverkens ender må være utformet slik at de ikke utgjør en fare for myke trafikanter, ikke bare når det gjelder ikke-kjøresterke rekkverk, men også når det gjelder kjøresterke rekkverk som ligger nær gang- og sykkelanlegg. I tillegg bør det vurderes å legge minstekravet til rekkverkshøyde generelt, og på bruer spesielt, høyere enn foreslått. Rekkverkshøyden må være så høy at den garanterer at syklist ikke stuper over rekkverket ved en velt.

Vi støtter også innspillet som kom på høringsseminaret om at det bør inngå krav til å velge utstyr og løsninger med minst mulig klimagassutslipp og miljøbelastning.

For Syklistenes Landsforening

Morgan Andersson
Generalsekretær