

Høringsvar:

Sykkelprioritert gate

Statens Vegvesen, ref. nr. 22/9273-1

Om Syklistenes Landsforening

Syklistenes Landsforening er en nasjonal interesseorganisasjon for norske hverdags- og tursyklister. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. Foreningen har medlemmer over hele landet, samt 18 lokallag fra Mandal i sør til Alta i nord. Syklistforeningens arbeid skal bidra til å nå nasjonale mål om økt sykkelandel og bedre trafiksikkerhet.

Sammenfatning

Syklistforeningen er positive til at sykkelprioritert gate er forslått som en ny løsning inn i vegnormalen. Lignende løsninger finnes i mange andre land med høyere sykkelandel enn Norge, og sykkelprioritert gate kan bli et positivt bidrag i arbeidet med å bygge ut sammenhengende sykkelinfrastruktur i norske byer.

Hensikten med en sykkelprioritert gate bør være å legge til rette for et trafikkmiljø på de syklendes premisser, på samme måte som en gågate gir prioritet til de gående. For at det skal fungere må antallet motorkjøretøy være få, langsomme og vise hensyn. Syklistforeningen mener at det aktuelle forslaget ikke i tilstrekkelig grad gir de syklende prioritet, og at forslaget til vegnormal derfor må utvikles og kompletteres med lovverk som muliggjør en reell sykkelprioritet. Det viktigste tiltaket vil være at kjørende tilpasser hastigheten til syklende, for eksempel gjennom et forbud mot forbikjøring.

Syklistforeningen mener i tillegg at sykkelgate må bestå i vegnormalen.

Forslag for tydeligere prioritering av syklende i sykkelprioritert gate

Sykkelprioritert gate er en løsning som brukes i ulike former i mange land med høyere sykkelandel enn Norge, som Danmark, Nederland, Sverige og Finland. Løsningen bygger på prinsipp om deling av veibanen, men der regler og tiltak skal sikre at syklende blir prioritert trafikantgruppe. En sykkelprioritert gate kan derfor sies å snu dagens trafikksystem på hodet, ettersom de kjørende i en sykkelprioritert gate er gjest, til stede på de syklendes premisser.

Det følger av navnet at en sykkelprioritert gate skal sikre et trafikkmiljø der syklende prioriteres fremfor motoriserte trafikanter. I høringsforslaget stilles krav på når en sykkelprioritert gate kan etableres, men forslaget mangler regler, tiltak og utformingskrav som sikrer at syklistene faktisk prioriteres. Med henvisning til liknende løsninger i andre land, foreslår SLF følgende:

1. Forbud mot forbikjøring for motorkjøretøy

30 km/t er relativt mye høyere hastighet enn det de fleste syklistene holder i tettsteder og byer. I for eksempel belgisk lovverk gjelder forbud for motorkjøretøy mot forbikjøring av syklende, hvilket gir økt trygghet og sykkelprioritering. Et annet, men noe svakere alternativ vil være innføring av regel som sier at kjørende av motorkjøretøy må tilpasse hastigheten til syklende, slik det er i våre nordiske naboland. Et tredje alternativ er å etablere «sykkelfart» (jfr. det allerede etablerte begrepet «gangfart» i norsk lovverk).

Det vil fortsatt være forbud for alle trafikanter på gaten mot å forstyrre trafikken «unødig» (jfr. Forskrift om kjørende og gående trafikk § 16.2).

2. Forkjøringsregulering

Forkjøringsregulering av sykkelprioriterte gater styrker tryggheten for de syklende ved at kryssende trafikk får vikeplikt. Syklisteforeningen mener at forkjøringsregulering må være et krav i vegnormalen, sammen med hastighetsreducerende tiltak ved kryssende gater. I utsatte kryss med dårlig sikt bør stoppliktregulering for kryssende trafikk anbefales for å redusere antall ulykker ved å gi trafikantene bedre tid til å observere kryssende trafikk.

I Sverige er forkjøringsregulering av sykkelprioriterte gater innlemmet i lovverket, hvilket også anbefales Norge.

3. Parkeringsforbud

I forslaget er det oppstilt krav om at parkering og varelevering i sykkelprioritert gate kun skal skje på eget areal utenfor kjørebane. Men ifølge Forskrift om kjørende og gående trafikk § 17 ville det fortsatt være mulig for førere av motorkjøretøy å parkere midt i gaten, hvilket vil hindre fremkommeligheten. Det

må uttrykkelige bli forbudt for førere å parkere på annen plass enn på anviste parkeringsplasser (jfr. svensk lovverk).

Syklistforeningen støtter i tillegg anbefaling om at antall parkeringsplasser begrenses.

4. Skilt

Det må tas frem et skilt for oppmerking av sykkelprioriterte gater, slik det allerede er etablert i andre lender. Skiltet bør illustrere forholdet at de kjørende av motorkjøretøy i en sykkelprioritert gate er gjest (se figur 1.)



Figur 1. Skilting av sykkelprioritert gate i Nederland.

5. Fysisk utforming

Fysisk utforming som gjør gaten identifiserbar både ovenfor syklende og andre trafikanter som sykkelprioritert gate bør anbefales, for eksempel at veibanen dekkes av rød asfalt. Videre bør også hastighetsreducerende tiltak på gaten som ikke begrenser hastigheten til syklende anbefales. Mer detaljerte føringer for fysisk utforming av sykkelprioritert gate bør utvikles og inkluderes i vegnormal eller kompletterende veileder/håndbok.

6. Begrense biltrafikken

SLF støtter anbefalingen om å rute biltrafikk til parallelle gateløp. Sykkelprioriterte gater bør ikke være åpen for gjennomgangstrafikk, men kun for kjøring til eiendommer eller via eventuelle tverrgater.

7. Ta vekk krav om eksisterende skiltet sykkelrute

Kravet om at strekningen inngår i en «skiltet sykkelrute» bør fjernes eller gjøres om til en anbefaling. Et slik krav er en unødig begrensning og virker mot en mer generell sykkeltilpasning av gateveinettet i norske byer.

Beholde sykkelgate

Syklistforeningen mener at sykkelgate bør finnes kvar som løsning i veinormalen også etter at Sykkelprioritert gate blir innført. Om målene om en økt sykkelandel skal nås så trengs en større verktøykasse med forskjellige løsninger som prioriterer syklister, og sykkelgate er en typ av løsning som troligvis vil være mer attraktiv når sykkelandelen øker.

For Syklistenes Landsforening, Oslo 18.04.2022

Emil Rensvala
Fagsjef

Aron Sandell
Faglig rådgiver

