



SYKLISTENE  
Syklistenes Landsforening

Statens vegvesen

Oslo 17.9.2021

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi rundt 10 000 medlemmer over hele landet samt 17 lokallag.

### **Høring: Envegsregulert Sykkelveg**

SLF er positivt innstilt til at envegsregulert sykkelvei (ERSV) nå ser ut til at bli en standardisert løsning for sykkeltilrettelegging også i Norge. I arbeidet for en økt sykkelandel og en grønn omstilling av samfunnet mener vi at ERSV kan spille en viktig rolle i å styrke sykkelens konkurransekraft.

Envegsregulert sykkelvei er en løsning som er vel etablert i land med høy sykkelandel, som Danmark og Nederland. Den bygger på et prinsipp om at hver trafikantgruppe får et eget dedikert trafikareal, noe som generelt øker attraktivitet, effektivitet og trygghet -ikke bare for syklistene, men også for andre trafikantgrupper.

Dette bildet befestes av TØIs undersøkelse av pilotprosjektet i Åkebergveien i Oslo, som viser at ERSV gjør det bedre for samtlige trafikantgrupper ([TØI, 2020](#)). Undersøkelsen viser også en klar forbedring sammenlignet med en løsning med sykkelfelt som tidligere var etablert på Åkebergveien, særlig for gående og bilister.

Med tanke på potensialet som ERSV har for å skape økt trygghet og fremkommelighet i trafikken, så mener SLF at det er viktig at løsningsens utforming er slik at den kan tas i bruk der både behov og potensial til forbedring er som størst. Det er også viktig at løsningen er utformet på en måte som prioriterer myke trafikanter. Derfor foreslår vi her et antall justeringer som gjør løsningen noe mer fleksibel og samtidig øker tryggheten for syklistene og gående.

### **Detaljerte innspill og kommentarer**

I høringsutkastet står det å lese at ERSV er "best egnet på strekninger med lenger avstand mellom kryss. Dette skyldes at sykkelvegen må rampes ned til sykkelfelt før kryss." Videre problematiseres bruk av ERSV på strekninger med mange kryss med at det vil resultere i korte strekk med sykkelveg, samt mye skilting pga. frekvente systemskifter. Denne bruksprofilen er avhengig av premisen at sykkelvegen må rampes ned til sykkelfelt "15-30 meter" før var kryss.

Vi mener at nedramping ved kryss her blir en for restriktiv premisse som risikerer å utelukke svært mange mulige strekninger i norske byer, der det finnes et stort behov for separasjon av trafikantgrupper, men der det samtidig er mange kryss.

Syklistens Landsforening mener at det ikke bør være et krav om å rampe ned ved kryss, men at ERSV kan fortsette i opphøyd nivå gjennom kryss sammen med opphøyd fortau (i samme nivå). En slik løsning gir tryggere og mer effektive kryss for syklende og gående, ikke minst pga. en den fartsdempende funksjon en slik løsning vil har for kryssende trafikk - samtidig som man unngår problemene med skilting, nedramping og systemskifter. Trafikkreglene §7.3 og 7.4 legger til grunn at det er kjørebane som videreføres, ikke sykkelbane. De som vil krysse har her vikeplikt for gående og syklende på fortauet, så den samme regelen bør kunne utvides til å i klartekst si at man også har vikeplikt for syklende på sykkelbane. Det vil også være i tråd med reglene for vikeplikt for syklende på veiskulder eller sykkelfelt (sykkel felt videreføres i dag gjennom kryss hvor de har forkjørrett). Dette blir også enklere for opphøyd areal om de klassifiseres som sykkel felt og dermed ikke blir gjenstand for underskilt 826 (som også har feil utforming for "envegsregulert sykkelveg").

Å ikke rampe ned før hvert kryss vil også eliminere den store begrensningen i bruk av ERSV som følger av premisset om at tiltaket er best egnet der hvor det er "lengre avstand mellom kryss". Syklistenes Landsforening mener det er viktig for regulerende myndigheter å påse at nye, hensiktsmessige løsninger for syklende og gående ikke begrenses utilbørlig av mangler i eksisterende forskrifter, men at man i stedet bruker anledningen til å justere forskriftene.

SLF anser også at kravet om at "[e]nvegsregulert sykkelveg med fortau skal etableres tosidig" er en unødvendig begrensning, og at man bør vurdere en åpning for ensidig etablering av ERSV i for eksempel i bratte bakker der forskjeller i hastighet mellom syklist og motoriserte kjøretøy ofte er ekstra stor.

Videre mener vi også at det bør åpnes for bruk av andre former av fysisk skille mellom sykkelveg og fortau slik at det også er mulig å bruke eksempelvis en møbleringsone istedenfor ikke-avvisende kantstein. Dette kan være en god løsning på steder med bredt fortau. Man bør også vurdere om man kan tillate andre typer av fysiske skiller mot kjørebane, som eksempelvis beplanting, blomsterkasser eller lave murer. En slik fleksibilitet åpner for at det blir det både enklere og mer kostnadseffektivt å installere ERSV uten å alltid måtte bygge om hele gatetverrsnittet. Syklistenes Landsforening mener at der det er mulig, bør det etterstrebes å etablere større avstand og/eller tydeligere fysisk skille mellom ERSV og veibanen for kjørende enn det som fremkommer i høringsbrevet.

Til sist så mener vi at SVV bør illustrere og presentere løsninger for et større antall systemskifter og mulige bruksscenarioer for ERSV. Vi vil særlig se tydeligere løsninger for å sikre sikker og effektiv fremkommelighet for syklist i ulike former kryss-situasjoner der syklende skal bevege seg fra eller over i ERSV.

I T-kryss der syklende enten skall krysse kjørebane og opp i ERSV eller skal fra ERSV og over veibanen til kryssende vei, så vil vi se tydeligere løsninger for av- og påkjørsel. Hvor lange skal seksjonene med ikke-avvisende kantstein være, og hvor skal de være posisjonert i forhold til kryss. Utformingen bør prioritere både trygg og effektiv ferdsel for syklende.

Her må det også vurderes krav på belysing eller annen form for visuell markør som sikrer at syklist ikke "bommer" av-/påkjørsels-seksjoner og kjører på avvisende kantstein

(eksempelvis ved vinterforhold med mørker og snø). Dette er særlig viktig for å sikre trygg fremkommelighet for alle syklister inkludert barn og eldre.

Vi ser også for oss situasjoner der syklende langs en strekning vil komme seg til et målpunkt som eksempelvis en sykkelparkering eller en skolegård der et ikke er avkjørsel. Løsninger for slik situasjon bør illustreres.

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell  
Faglig Rådgiver

Morgan Andersson  
Generalsekretær