



SYKLISTENE  
Syklistenes Landsforening

Statens vegvesen

Oslo 1.10.2021

## HØRINGSSVAR - V125 GATEVEILEDER

Syklistenes Landsforening (SLF) er positivt innstilt til at Statens vegvesen nå presenterer en mer utførlig veileder for helhetlig gateplanlegging i form av V125. SLF har lenge arbeidet for at sykkel skal prioriteres sterkere i både planlegging og politikk, og derigjennom gis en mer sentral rolle i arbeidet for å løse de enorme miljø-, helse- og samfunnsmessige utfordringer som det norske (og globale) samfunnet står overfor - og vi ser i V125 en økende bevissthet for fordelene med å prioritere aktiv mobilitet i transportplanlegging. Det er vi glade for.

Myndighetene er forpliktet til å arbeide for å oppfylle Parisavtalen, nullvekstmål, sykkelandelsmål, folkehelsemål, og FNs bærekraftsmål skal vektlegges i fremtidig politikk og planer på alle tre nivåer i offentlig sektor – og [sykkel leverer på flere av disse, spesielt mål 3, 11 og 13](#). Forskning viser at sykling sammen med gange er den mest bærekraftige formen for persontransport ([Brand et al., 2021](#)). I tillegg er sykling arealeffektivt, inkluderende, helsefremmende og bra for stedsutvikling ([Raifman et al., 2021](#); [Nieuwenhuijsen, 2020](#)). Men til tross for at vi vet at fordelene er mange og ulempene få når flere velger sykkel i stedet for bil, så er vi fortsatt langt unna å nå målene om 20% sykkelandel i norske byer og 8% nasjonalt. For å realisere de store samfunnsgevinstene som kommer av en økt sykkelandel så er det særlig viktig er at syklende får tilgang til et sammenhengende, separat sykkelveinett så at flere opplever sykling som et attraktivt, effektivt og trygt transportalternativ (cf. [Manaugh et al., 2017](#); [Fraser & Lock, 2011](#); [Pucher et al., 2010](#)).

Vi ser at en viktig ambisjon med V125 er å nettopp legge til rette for at planlegging og prosjektering av enkelte gateprosjekter på en tydeligere måte svarer opp mot overgripende mål om nullvekst i biltrafikk, og omstilling mot mer bærekraftige og integrerte transportsystemer i norske byer og tettsteder. SLF støtter denne ambisjonen, og mener at det bør gjøres ekstra tydelig at en prioritering av aktiv og miljøvennlig transport som sykkel først og fremst handler om å skape et helhetlig, tilgjengelig og trygt tilbud for alle som vil sykle, uansett hvem du er eller hvor du skal. I allerede etablerte urbane strøk med høy bygnings- og befolkningstetthet må en slik prioritering involvere en omfordeling av eksisterende veiarealer fra biler og andre motoriserte kjøretøy til aktiv mobilitet, og dette mener vi bør være et tydeligere gjennomgående budskap i gateveilederen.

I tillegg har vi følgende konkrete innspill:

- S. 16 – Vi mener at avsnittet om «Rettferdighet» som omtaler rett til mobilitet må bli tydeligere på barns rett til mobilitet gjennom særlig å legge til rette for trygg sykling og gange i stedet «særlig ved å legge til rette for kollektivtransport...» slik formuleringen er i utkastet.

- S. 24 - På FN og WHO's trafikksikkerhetskonferanse i Stockholm i februar 2021 sluttet representanter fra 140 nasjoner, inkludert Norges samferdselsminister, seg til en deklarasjon (Stockholmsdeklarasjonen) hvor hver nasjon bl.a. forplikter seg til "...strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner...". Dette betyr at Norge har forpliktet seg til å innføre 30 km/t. som maksimal hastighet i byområder, og dette må gjenspeiles/refereres til i veilederen.
- S.26 – Med referanse til tekst om framskriving av trafikk og politiske mål om reisemiddelfordeling, kan det betones sterkere at kapasitetsspørsmål og større samferdselsinvesteringer på vei historisk i betydelig grad har vært rettet mot avvikling av rushtid på formiddag og ettermiddag. Endringer i arbeidslivet; økt bruk av hjemmekontor, fjernarbeid og netthandel vil kunne endre reisevaner mer enn det framskrivninger basert på historiske tall vil antyde.
- S. 26 - Vi mener at den "omvendte transportpyramiden" bør justeres så at all aktiv transport og alle mye trafikanter (både sykkel og gange) prioriteres likt. Disse både transportslagen har i stort samme fordeler og kompletterer hverandre godt.
- S. 26 - Det bemerkes at utgaver av denne transportpyramiden har i en tid vært del av NTP og flere fylkeskommunale/kommunale planverk/strategier, uten at den er blitt brukt som et reelt plangrunnlag i den utstrekning den burde. Det kritiske er altså at denne skal legges til grunn, noe veilederen må være tydelig på.
- S. 26 – Elektrisk varesykel bør plasseres et nivå høyere opp.
- S. 27 - Vi mener at de "tilpassede" pyramidene som illustreres i figur 18 bør tas bort. Dette da de risikerer å undergrave den prioriteringsordning som etableres i den overordnede transportpyramiden (figur 17). Flexibilitet er viktig når det kommer til prioritering av transportformer, men transportpyramidens funksjon er fremfor alt og vise til mer overgripende mål og strategiske prioriteringer, ikke å være et verktøy som tilpasses for vært enkelte gate. Det skal ikke heller være mulig å helt ta bort trafikanter fra transportpyramiden, da er den ikke lenger evnet for planlegging av gatearealer i urbane strøk (se neste punkt).
- S. 30 - *Gående og syklende bør ha tilbud i alle gater.* Selv om vi er enige i at ikke alle gater skal utgå i fra samme prioriteringsordning av trafikanter og at man bør separere hovednett for sykkel og kollektivtrafikk, så er det samtidig viktig at alle gater er åpne for og anpasset også til syklisters behov. Ettersom mulige målpunkter for syklende ofte ligger langs med strekninger for kollektivtrafikk (Storgata i Oslo er et eksempel på en slik strekning), så kommer syklistene uansett å søke seg dit, og da må eksempelvis fortauskanten være anpasset slik at det er mulig for syklistene å komme seg opp og ned.

- S. 33 – Det bemerkes at sykkelekspressveier, høykvalitetsinfrastruktur for sykkel ikke er omtalt spesielt.
- S. 33 – Det vises til pkt. 1 og 6: Det bør være størst mulig grad av separat, dedikert sykkelinfrastruktur også på sykkelveinettet utenfor hovednettet.
- S. 49 – Sykkelfelt oppleves ikke som trygt for en betydelig andel av befolkningen, barn, eldre, voksne. Syklisten er i veibanen, uten fysisk adskillelse fra harde trafikanter som kan passere relativt nært. Veilederen kan gi et feilaktig inntrykk av at sykkelfelt oppleves trygt (subjektivt), selv om den objektive sikkerheten i form av ulykkesforekomst er lav. Den opplevde tryggheten må være til stede for at betydelig flere skal våge og ønske å velge sykkel som transportmiddel i hverdagen.
- S. 49 – I følge veilederen anbefales sykkelfelt foran sykkelveg og gang- og sykkelveg når det er tett med kryss og avkjørsler. Vi mener sykkelveg må prioriteres foran, men at man styrker fremkommelighet og sikkerhet i kryss, gjennom kryssutforming (opphøyd, merking) og forkjørregulering for syklende.
- S. 51 – I følge veilederen er sykkelvei med fortau best egnet der det er lengre avstand mellom kryss. Dette utelukker bruk av bedre, tryggere sykkelinfrastruktur i store deler av norske byer. Igjen bør dette kunne anlegges også der det er tett mellom kryss, ved kryssutforming som ivaretar syklistens sikkerhet og ved at syklende gis prioritet i kryssene.
- S. 68 – Oversikten viser fartsdempende tiltak som kan benyttes for økt sikkerhet for syklende i kryss ved bruk av sykkelvei og sykkelvei med fortau også der det er tett mellom kryss og avkjørsler.
- S. 77-103 - I eksemplene så brukes bare minimumsarealer. Vi ser gjerne at flere av disse illustrasjonene justeres i tråd med den overgripende prioriteringen av aktiv mobilitet som gateveilederen presenterer (mer plass til gående og syklende enn absolutt minimum).

For Syklistenes Landsforening

Aron Sandell  
Faglig rådgiver

Morgan Andersson  
Generalsekretær