

Syklistenes Landsforening

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Deres ref.:
2008/006840-014

Vår ref.:
Trond Berget, 22 47 30 40

Dato:
15. mai 2009

Høring håndbok 049, vegoppmerking og sykkeltrafikk

Nasjonal sykkelstrategi har som mål at det skal være attraktivt å sykle for alle, og at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser. Selv om 8% sykkelandel ikke er høyt vurdert i forhold til andre land i den nordlige delen av Europa, betyr det nær en dobling av dagens sykkeltrafikk i Norge.

For å nå dette målet er det nødvendig å ta i bruk forskjellige typer virkemidler som prioriterer sykkeltrafikk foran annen trafikk, eller mer presist: Sykkeltrafikk foran biltrafikk.

Men det er liten hjelp å ha regler for oppmerking hvis disse ikke følges, og oppmerking, skilting og fysisk utforming sammen understøtter hverandre. Vi ser i dagens situasjon at dette ikke er tilfelle; i svært mange kryss er det feil i skilting og oppmerking. Det er derfor avgjørende at man er konsekvent i den fysiske utformingen av kryssituasjoner, slik at misforståelser mellom trafikantene kan unngås.

Nedenfor har vi kommentert notatet fra SINTEF og konklusjonene i notatet.

Tema	SLFs merknad
Trygghetsfølelse og komfort	Det er viktige kriterier for om folk velger å sykle. Det fremgår av notatet at sykkelfelt er den type anlegg i tettbygd strøk som gir best sikkerhet og fremkommelighet. Samtidig foretrekker mange å sykle på separat anlegg (gang- og sykkelveg, sykkelveg eller fortau), selv om disse ikke gir den sikkerhetsgevinst man forventer. Det er derfor avgjørende at separate veganlegg for sykkeltrafikk gis kryssutforming som ivaretar sikkerheten. Vegoppmerking og skilting er her en avgjørende faktor.
Skille gående og syklende	Hvis vegoppmerking skal brukes til å skille gående og syklende på samme areal, krever det en endring i regelverket. Dagens regelverk gir ikke noe juridisk grunnlag for å bruke oppmerking som skille mellom gående og syklende. Den beste måten å skille gående

	og syklende på for eksempel gang- og sykkelveg er å anlegge fortau på sykkelvegen. Dette er normert i trafikkreglene; fortau er skilt fra kjørebanelen med kantstein.
Bilførerers oppmerksomhet	Det fremgår at manglende oppmerksomhet fra bilførere er et problem, bl.a. ved høyresving, utkjøringer og lignende. Vi mener det stilles for begrensede krav til bilførerers oppmerksomhet, og at dette er blitt en grunn for ikke å legge til rette for sykkeltrafikk. Dette er i stor grad et spørsmål om holdninger. Slik det er i dag stilles det større krav til syklendes oppmerksomhet mot bilførere, enn til bilførerers oppmerksomhet mot syklende. Dette er et pedagogisk problem som vi mener så vel vegmyndigheter som føreropplæringen viser for liten oppmerksomhet.
Syklendes uforutsigbare atferd	At mange som sykler har en lite forutsigbar atferd beskrives som et problem. Dette er en riktig beskrivelse, men da må man spørre hvorfor mange som sykler har en lite forutsigbar atferd. Vi vil hevde at hovedgrunnen til dette er at vegsystemet ikke gir syklende en klar forståelse av hva som er riktig atferd, og at den naturlige atferd for syklende i mange tilfelle ikke er riktig atferd. Det må tilstrebes at vegsystemet utformes slik at naturlig atferd er riktig atferd. Da blir atferden forutsigbar.
Tydeliggjøring av vikeplikten	Som vi har skrevet innledningsvis, er det et gjennomgående problem at dagens utforming med skilting og oppmerking ikke er konsekvent. Når vikepliktsskiltet nesten som hovedregel er feil plassert i kryss, svekker dette tydeliggjøring av vikeplikten. Det er skiltets plassering som er avgjørende for hvor vikeplikten gjelder, ikke vikelinjen. Vikelinjen har ikke rettsvirkning alene, det har skiltet.
Reduksjon av fartsnivået for motorvogn	Det påpekes at farten på motorvogn har stor betydning, noe vi selvsagt vil understreke. Dette er i noe grad spørsmål om utforming, men også holdninger. Vi ser i andre land hvordan bilførere har langt større oppmerksomhet mot syklende, også ved tilnærmet lik utforming. Dette gjelder også i land med like liten andel sykkeltrafikk som i Norge (eksempelvis Belgia). Det er derfor viktig at utforming, skilting og oppmerking sammen bidrar til redusert fart på motorvogn i kryss.
Merking av sykkelfelt i kryss	Det står i notatet at skillelinjen aldri skal føres gjennom vegkryss. Dette er feil. Ved vikepliktsregulerte vegkryss skal sykkelfeltet merkes gjennom krysset, slik som vist i Sykkelhåndboka.

Sykkelboks	Sykkelboks er ikke nevnt i notatet. Dette mener vi er en betydelig mangel, da sykkelboks er et godt virkemiddel for å fremme sikkerhet og fremkommelighet for syklende. Fremskutt stopplinje er omtalt, men sykkelboks er en oppmerking som i større grad bidrar til å synliggjøre og prioritere syklende. Sykkelbokse må, som fremskutt stopplinje, ha en lengde på minimum 5m.
Sykkelfelt i rundkjøring	Vi er overrasket over at det ikke entydig slås fast at sykkelfelt ikke skal anlegges i rundkjøring. Erfaringer med slike er udelt negative, og internasjonale studier viser dette. En undersøkelse som ble presentert på konferansen Velo-city 2009 i Brussel 14. mai konkluderte med at sykkelfelt i alle former for rundkjøringer hadde negativ innvirkning på trafiksikkerheten. Det er samtidig viktig å påpeke at rundkjøringers utforming for øvrig også har stor betydning (avbøyning, bredde på felt).
Fartsdempende tiltak	Fartsdempende tiltak er mer brukt for å redusere syklendes hastighet enn for å redusere bilers hastighet, selv om det vil ha større betydning for sikkerheten om bilenes hastighet blir redusert. Det er derfor viktig å bruke virkemidler som kan redusere bilers hastighet inn mot krysningpunkter, bla. ved oppmerking.
Rumlestriper	<p>Det er et stort problem at bilførere ikke viser respekt for syklendes vegarealer, eksempelvis sykkelfelt. Mange steder forsvinner skillelinjen fordi biler kjører over den, dette gjelder særlig ved rundkjøringer. Et effektivt tiltak for å bære på dette er å benytte rumlestriper som skillelinje; det vil ha en langt mer avvisende effekt på biler.</p> <p>Det kan hevdes at dette vil medføre mer støy. I denne sammenheng er det viktig å påpeke at rumlestriper er totalt lydløse; støyen oppstår først når biler kjører over dem, og det er bilenes hjul som frembringer støyen. Hvis bilførere viser respekt for syklendes arealer og ikke kjører inn på disse, vil det ikke oppstå støy.</p> <p>Vi vil derfor be om at det brukes rumlestriper på steder hvor biler kjører inn på syklendes arealer, først og fremst som skillelinje for sykkelfelt.</p>

Konklusjon/oppsummering

Tema	SLFs merknad
Synliggjøring av syklist, spesielt inn mot kryss	Sykkelfelt og sykkelboks, alternativt fremskutt stopplinje, er viktige virkemidler. Ved kryss mellom sykkelveg/gang- og sykkelveg og annen veg må kryssingen trekkes minimum 5m inn på den kryssende vegen for å øke oppmerksomheten for syklende. Hvis syklende skal vike, merkes vikelinje på sykkelvegen, om nødvendig supplert med (mini-) vikepliktsskilt. Tilsvarende må bilers eventuelle vikeplikt synliggjøres.
Tydeliggjøring av vikepliktsregler	Utformingen må understøtte vikepliktsreglene.
Oppmuntre syklist til å sykle på riktig side av veg, fortau eller sykkelfelt i forhold til kjøretningen.	Bygge veganlegg som er selvforklarende; naturlig atferd må være riktig atferd.
Lage løsninger som reduserer fartsnivået blant andre kjøretøy.	Særlig viktig inn mot kryss og andre steder hvor det kan oppstå konfliktsituasjoner. I gater med blandet trafikk er det viktig med lav fart, maksimum 30 km/t. Utforming, skilting og oppmerking må ivareta dette.
Sykkelfelt	Sykkelfelt er viktig for trafikksikkerhet og fremkommelighet, og må derfor prioriteres fremfor andre formål. Formuleringen "der forholdene tillater" skremmer oss, da det gir inntrykk av at sykkelfelt er noe som anlegges hvis det kan skje uten at det går på bekostning av andre formål. Med den positive virkningen sykkelfelt har for bruk av sykkel, må sykkelfelt ha førsteprioritet i gater med sykkeltrafikk. "Tovegs sykkelfelt" er omtalt som om dette er en aktuell løsning. Det er forbudt å sykle begge veger i sykkelfelt, ikke bare trafikkfarlig. Dette må presiseres.
"Bike and chevron"	Vi har sett denne type oppmerking i Brussel, og det virket som om det hadde god effekt. Klart signal både til syklende og bilførere.
Rundkjøringer "Bike and chevron"	Vi har påpekt at sykkelfelt i rundkjøring ikke skal brukes. Derimot tror vi bruk av oppmerkingen "bike and chevron" i rundkjøringer vil ha positiv effekt. Det synliggjør både for syklende og bilførere hvor syklende skal ligge i rundkjøringen, midt i kjørefeltet (det ytterste hvis det er flere enn ett).

Markering av skille mellom areal for fotgjengere og syklistere på kombinerte anlegg	Etter dagens regelverk må slikt skille være en kantstein. Oppmerking er ikke normert, og har ikke rettsvirkning. Det kan narre syklende til å tro de har rettigheter de ikke har, og føre til situasjoner hvor syklende får erstatningsansvar.
Lede syklistere ut i kjørebane før vegkryss	Dette må i så fall gjøres på en måte som sikrer syklende egen plass i kjørebane; juridisk sett et sykkelfelt.
Fremskutt stopplinje for syklende i signalregulerte kryss	Et bra virkemiddel, men sykkelboks er en bedre løsning.
Flette sykkelfelt på venstre side av høyre kjørefelt før kryss	Sykkelfelt som ligger mellom andre kjørefelt, for eksempel mellom høyresvingefelt og felt for trafikk rett fram, må ha en utforming som sikrer syklendes plass i kjørebane. Dette er også i stor grad et spørsmål om holdninger fra bilførere; det krever at bilførere respekterer syklendes areal, og viser oppmerksomhet når syklende skal plassere seg i et sykkelfelt som ligger mellom andre kjørefelt.
Fargelegging av sykkelfelt gjennom kryss	Eget belegg/farge med oppmerking føres gjennom kryss hvis krysset er vikepliktsregulert. Hvis høyreregulert kryss, avsluttes sykkelfelt mot gangfelt eller ved fortauskantens krumning.
Sykkelfelt i rundkjøring	Skal ikke brukes. "Bike and chevron" bør vurderes.
Fartsdempende oppmerkingstiltak for bilister – opphøyde rumlestriper på tvers av eller langs kjørebane – freste rumlestriper	Fartsdempende tiltak for biltrafikken er et riktig virkemiddel. Vi er usikre på virkningen på syklende.
Fartsdempende oppmerkingstiltak for bilister – utvidet midtfelt	Må vurderes i forhold til plassering i kjørefeltet, om bilene legger seg nærmere syklende.

Vennlig hilsen
Syklistenes Landsforening

Trond Berget
Seniorrådgiver
trond.berget@syklistene.no