



Regionvegsjef Sidsel Sandelien
Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.:

Vår ref.:
Rune Gjøs, 22 47 30 33

Dato:
19. mars 2009

Sykelrute E18 forbi Lysaker

Forholdene for sykkeltrafikken som følger rute E18 forbi Lysaker har vært skandaløst dårlige i mange år. Dette er landets mest trafikkerte sykkelrute, den viktigste stamvegen for sykkeltrafikk i Norge.

Forholdene for sykkeltrafikken forbi Lysaker har vært og er slik at de er i strid med målsettingen i Nasjonal sykkelstrategi om at det skal bli tryggere og mer attraktivt å benytte sykkel som transportmiddel.

Det er nå håp om at forholdene kan bedres ved at det skal bygges en bro for sykkeltrafikken fra Lysaker Torg (Lysakerlokket) og ned mot Strandveien med forlengelse over kommunegrensa til Oslo og tilknytning til sykkelvegen langs Gjensidigebygget.

Som når Statens vegvesen bygger stamveger for biltrafikk, må det også ved bygging av denne stamvegen for sykkeltrafikk tas utgangspunkt i behovene for det transportmiddelet som veien skal tjene. Det er av avgjørende betydning for at prosjektet skal bli vellykket og at de midler som investeres blir nyttiggjort så godt som mulig, at veganlegget får en utforming som tar utgangspunkt i sykkeltrafikkens behov.

Det betyr bl.a. at andre formål som kommer i konflikt med sykkeltrafikken må underordne seg denne, og at veganlegget utformes i tråd med gjeldende normaler og forskrifter.

Vi har blitt forelagt planer for hvordan sykkelruta E18 forbi Lysaker er tenkt utformet, og vi må konstatere at dette i stor grad er i strid med de krav som må stilles til dette veganlegget, slik vi har beskrevet ovenfor. Men problemene knytter seg i hovedsak til detaljutforming i anlegget. Ved å endre vesentlige detaljer, kan dette bli et veganlegg for sykkeltrafikk som fremmer hovedformålene i Nasjonal sykkelstrategi.

Den styrende premiss her må være at dette er den viktigste ruta for sykkeltrafikk i Norge, og at hensynet til sykkeltrafikkens fremkommelighet og sikkerhet må være overordnet andre hensyn.

Vi beskriver her noen av problemene og forslag til løsninger:

1. Den store rundkjøringen ved innkjøringen til lokket fra vest

Viktig at kjørearealet reduseres og hele rundkjøringen strammes opp. Hvis sykkeltrafikken fra Snarøya skal ledes inn på sykkelruta i denne rundkjøringen, må denne sykkelvegen utformes som en egen arm inn i rundkjøringen. Det røde belegget i sirkelen (sykkelfeltet) fjernes.

2. Sykkelsystem på lokket.

Etter å ha vurdert den foreslåtte løsning, inklusive tilknytningen til Vollsveien, er det klart at dette vil medføre kaos og mange farlige situasjoner. Først og fremst fordi den planlagte trafikkstrømmen vil være så u hensiktsmessig for de som sykler at den ikke vil bli fulgt.

Dette må være utgangspunktet for planleggingen av trafikken oppå lokket: Toveis sykkelveg på nordsida av lokket, med T-kryss der sykkelvegen fra Vollsveien kommer innpå. All annen trafikk på lokket må underordne seg dette.



Uansett hvordan sykkeltrafikken på lokket planlegges, vil de fleste sykle i begge retninger på nordsida av lokket. Det gir den mest smidige og sikreste trafikkavviklingen, selv om de som kommer fra vest da vil sykle mot kjøreretningen oppå lokket.

Syklende fra Vollsveien mot Oslo vil neppe svinge til høyre 90 grader, så 180 grader til venstre, 90 grader til venstre og til slutt 180 grader til høyre, når alternativet er 90 grader til venstre og 90 grader til høyre, og samtidig spare en omveg på 75 meter.

Andre kjørende som krysser eller kjører inn på sykkelvegen har vikeplikt for kjørende (syklende) på sykkelvegen.

Å planlegge at sykkeltrafikken fra vest skal ta en krapp 180 graders sving på lokkanten vil ikke fungere i praksis.

3. Sykkeltrafikk fra Vollsveien.

Vi viser til kommentar under pkt. 2 ovenfor.

Den alternative ruta nord for jernbanen har en farlig utforming foran stasjonsområdet. Syklende fra vest kommer her ned en slak bakke og ledes rett ut i fotgjengerarealet foran utgangen fra stasjonen, alternativt rett ut i rundkjøringen med drosjer og ventende biler. Farlig for fotgjengere, farlig for syklende. Dette er et veganlegg som er uegnet for sykkeltrafikk.

4. Kopling mellom eksisterende sykkelveg rundt lokket og ny sykkelbru ute ved lokkanten

Sykkelvegen som kommer fra Snarøya og rundt GernerMathisen gården kan knyttes til den nye sykkelbrua øst for lokket, dvs. mellom lokket og busskuret. Etablering av sykkelbrua gjør det umulig å komme inn på brutaséen lenger øst, og det er uakseptabelt å la den store mengden syklende fra Snarøya kryssa Strandveien vest for elva for så å sykle gjennom rundkjøringen vest for elva.

Alternativt kan sykkeltrafikken fra Snarøya ledes inn på sykkelruta i rundkjøringen vest for Lysaker Torg. Da må sykkelvegen fra Snarøya få en linjeføring som gjør dette til et attraktivt alternativ, se merknad under pkt. 1 ovenfor.

Snarvegen inne på lokket kan i denne sammenheng ikke anses som et alternativ. At noen velger å sykle her er OK, men det er som å peke på sykling gjennom P-huset, som mange gjør i dag, som et tilrettelagt alternativ.

5. Kryssing av lokalvei/rampe på Oslosiden

Det er viktig å ta hensyn til ved utformingen at dette er Norges mest trafikkerte sykkelrute, mens kjørevegen som krysses er en underordnet lokalveg. Sykkeltrafikkens fremkommelighet er derfor overordnet biltrafikken på kjørevegen. Fartsgrense 30 km/t på kjørevegen (forlengelsen av Strandveien på Oslo-sida). Vikeplikt for biltrafikken ved oppsetting av vikepliktsskilt kombinert med underskilt 826. Fartshumper på begge sider av kryssingen. Dette tiltaket må etableres samtidig med sykkelvegbrua fra Lysaker Torg.

Vi ber om at planene for sykkelrute E18 forbi endres slik vi skriver ovenfor, slik at anlegget blir i tråd med hovedmålene i Nasjonal sykkelstrategi.

Vennlig hilsen
Syklistenes Landsforening



Rune Gjos
Generalsekretær
rune.gjos@syklistene.no