



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.:
200900802

Vår ref.:
Tineke de Jong, tlf. 2247 3032

Dato:
20. januar 2012

Høringsuttalelse:

Forslag til detaljregulering Sykkelrute E6 – Enebakkveien, Parsell Ryen- Konowgate

Planområdet ligger i bydelene Nordstrand og Gamle Oslo, og planstrekningen inngår som del av hovedsykkelveinetten i Oslo, vedtatt av Bystyret i 1999. Området foreslås regulert til kjøreveg med separat sykkelvei med fortau, sykkelfelt i kjørebanelen, og kjøreveg med sykling i blandet trafikk.

Nasjonal sykkelstrategi og Oslo kommunes sykkelstrategi må legges til grunn

Statens vegvesen har utarbeidet Nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan. Hovedmålet i Nasjonal sykkelstrategi er at det skal være attraktivt å sykle for alle. Et av delmålene er at sykkeltrafikken skal utgjøre 8% av alle reiser i hele Norge. Oslo kommune har en vedtatt sykkelstrategi hvor målet er 12% andel reiser med sykkel innen 2015. Vi forutsetter at målene i Nasjonal sykkelstrategi og Oslo kommunes sykkelstrategi legges til grunn for alle tiltak for sykkeltrafikk i Oslo.

Hensikten med planen er å legge til rette for sykkeltrafikk og økt sykling. Planforslaget er ikke godt nok, og vi bestrider at hensikten vil bli nådd. For å nå målet i Oslo kommunes sykkelstrategi kreves mer gjennomarbeidede tiltak enn det forslaget viser.

Ensartet løsning, systemskifter bør unngås

Forslaget innebærer flere systemskifter på denne relativt korte strekningen, noe som vil føre til farlige situasjoner. Det bør være et gjennomgående system for hele den planlagte strekningen, og vår vurdering er at dette bør være sykkelfelt. Sykkelfelt skal være tosidig, minimum bredde på sykkelfelt er 1,5 m.

Delstrekning 1

Forslag er delt opp i tre delstrekninger. Forslaget for delstrekning 1 er sykkelvei med fortau. Dette er i utgangspunktet en god løsning, men ikke gjennomførbar for hele strekningen som planforslaget omfatter. Derfor bør det anlegges sykkelfelt også på delstrekning 1.

Hvis sykkelvei med fortau velges, bør sykkelveien ha bredde 3 m med fortau bredde 2 m.

Det er av avgjørende betydning at kryssende veier pålegges vikeplikt. Kryssende veier er pålagt vikeplikt for Enebakkveien. Sykkelveien som dette prosjektet gjelder er hovedvei for syklende, og kryssende veier må tilsvarende som for hovedveien pålegges vikeplikt for sykkelveien.

Vikepliktsituasjonen må synliggjøres i kryss, og det er viktig at det gis nok plass i kryss til at vikeplikten kan synliggjøres og ivaretas.

Delstrekning 2

Planforslaget viser sykling i blandet trafikk. Forslaget innebærer en innsnevring av kjørebanelen og en utbedring av eksisterende fortau. Dette er ikke god tilrettelegging for sykkeltrafikk; farlig å blande syklende med motorisert trafikk på en strekning med så høy hastighet og så stor trafikkmengde som her. Den foreslåtte løsningen er ikke bedre enn dagens situasjon; på strekningen er det registrert flere ulykker.

Alternativet er å sykle på fortau. Sykling på fortau er en betydelig ulempe for gående og til stor fare for syklende, og fortau skal iht. Sykkelhåndboka ikke benyttes som en del av en planlagt sykkelrute.

Det bør anlegges sykkelfelt på delstrekningen.

Delstrekning 3

Den foreslåtte prinsipløsning for delstrekning 3 kan vi ikke støtte. Delstrekningen har den høyeste trafikkmengde med 8000 ÅDT, hvorav en betydelig mengde busser. Denne strekningen er del av hovedsykkelveinettet i Oslo, noe som betyr at det skal utformes slik at det er trygt og komfortabelt å sykle i 25-30 km/t. Skiltet hastighet er 40 km/t.

Delstrekningen har betydelig stigning med krappe svinger. Det betyr at hastighetsforskjellen mellom syklende og biler vil være betydelig i retning oppover. Det er derfor ekstra viktig at syklende har egen plass på veien.

Med hastighet og trafikkmengde som her anbefaler Sykkelhåndboka sykkelfelt (kapittel B.1.2). En løsning med blandet trafikk er farlig for syklister.

Oppsummering

- Det bør være en ensartet løsning for hele strekningen som planforslaget omfatter.
- Utifra de gitte forhold vil sykkelfelt være den best mulige løsningen på strekningen.
- Sykkelfelt skal være tosidig, minimum bredde på sykkelfelt er 1,5 m.
- Planlegging av vinterdrift må inngå som en del av prosjektet.

Anbefalinger/ alternativer

I 2007 ble det utarbeidet et forprosjekt som vurderte flere ulike traser for hovedsykkelveinettet på denne strekningen. Konklusjonen var at den aktuelle strekningen er en logisk og direkte linje.

Sykkeltrafikken må prioriteres på strekningen som planforslaget omfatter; biltrafikken har andre alternativer. Motorisert trafikk bruker Svartedalstunnelen, hvor det er forbudt å sykle. Derfor er denne strekningen viktig som hovedsykkelrute, og vi mener at det er mulig fordi Enebakkveien og Ryenbergveien er hovedsakelig for lokaltrafikk.

Gjeldende planforslag er ikke godt nok for å skape en trygg og komfortabel sykkelrute. Hvis det ikke er mulig å legge til rette på en bedre måte enn det forslaget viser, bør det velges en annen rute som hovedsykkelrute, for eksempel Svartdalsveien.

Vennlig hilsen
Syklistenes Landsforening

Tineke de Jong
Rådgiver
tineke@syklistene.no