



Felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem. Saksnr. 21/7039. PlanID 2021019

Innspill fra BÆRUMSYKLISTENE

Om oss

Bærumsyklestene er et interessefellesskap for alle typer syklistere i Bærum. Vi har ikke en politisk tilknytning eller uttalte mål, ut over at vi jobber for sykling og en bedre sykkelinfrastruktur. Gruppen organiseres via Facebook og har per dags dato over 500 aktive medlemmer.

Om planforslaget og dokumenter

Dagens situasjon i Sandvika er at ingen av de viktige innfartsrutene har sammenhengende tilrettelegging for syklende, uansett krav til kvalitet. Etter Bærumsyklestenes oppfatning, innebærer dermed planene om en sykkellekspressvei langs sjøfronten en etterlengtet, verdifull og nødvendig utvikling. Trasévalget er i grove trekk godt og ambisjonene om en dedikert sykkelvei er i henhold til et nødvendig nivå for en slik ekspressvei.

Bærumsyklestene ønsker samtidig å rette søkelyset mot et par viktige forhold:

- 1) Vi opplever at selv om det bygges adskilte sykkelveier, blir ofte ulykkespunktene stående igjen – og problemet i enkelte tilfeller forsterket. Med dette mener vi: KRYSSENE! Det hjelper fint lite om man sykler trygt i et nybygget sykkelfelt, dersom man ved første kryss blir feid ned av en lastebil som skal svinge til høyre. Når det nå skal bygges en sykkellekspressvei E18, må det påses at det ikke blir anlagt kryss i plan, hverken av biltrafikk eller gangtrafikk. Vi peker særlig på at det i saksdokumentene fremkommer at: «*Ny lokalvei langs sjøfronten må ikke bli en ny barriere mot sjøen. Den må utformes som en gate med lav fart og mange kryssninger i plan for gående og syklende.*» (MIK, 12.5.22).
- 2) Vi stiller oss helhjertet bak Bærums policy om at sykkelveier skal bygges som dedikerte sykkelveier, eventuelt med fortau ved siden av. I tillegg ønsker vi å understreke at det også finnes store variasjoner blant syklistere. Barn har behov for trygghet og avstand til hurtigere syklende. Samtidig er det fullstendig i tråd med hensikten til en sykkellekspressvei at pendlere og treningssyklistere holder høy hastighet. Vi understreker at dette må håndteres med svært brede felt i hver retning.

2 x 2,5 meter bør være standarddimensjon for å gi tilstrekkelig separasjon ved forbikjøringer og møtende trafikk.

- 3) Sykkelekspressveien ser ut til å passere over det planlagte Fjordtorget. Sykkeltrafikk fungerer elendig i et område preget av myldring. Dette ser vi blant annet ved overgangen fra østgående bussholdeplass på Lysaker til Lysaker stasjon. Vi ser ingen annen løsning enn planfri separasjon.
- 4) I omtrent samme område, på østsiden av rådhuset, er det avmerket en avstikker til Sandvika. Her er det en nivåforskjell som kan bli utfordrende, og som antakelig forsterker behovet for en hevet sykkelveiløsning.
- 5) Sykkelekspressveien fremstår foreløpig som en gjennomfartsåre med få av- og påkoblinger. Dette er antakelig i tråd med å separere sykkeltrafikken fra annen trafikk og fra gående. Vi gjør samtidig oppmerksom på at det må anlegges effektive ruter til jernbanen, i vestgående retning til Industriveien, i østgående retning til Engervannsveien og for øvrig til sentrumsattraksjoner som Storsenteret, Kadettangen og serveringsstedene langs elven.
- 6) I den grad det fremdeles må sykles i det ordinære gatenettet, må det bygges vei- og kryssløsninger som beskytter syklende i alle aldre og på alle erfaringsnivåer. Vi skylder også å gjøre oppmerksom på at en stor del av dagens kryss i Sandvika er rundkjøringer med to eller flere felt. Forskning og empiri viser at i rundkjøringer med mer enn ett felt blir syklister lite synlige og løper en sterkt forhøyet risiko (se blant annet Trafikksikkerhetshåndboken, kapittel 1.1.)
- 7) Sykkelfelt kan fungere greit utenfor sentrum, men i Sandvika er det rett og slett altfor mange «jeg skal bare». Passasjerer skal plukkes opp, varer skal leveres og skjorter skal hentes fra vaskeriet. Der det planlegges med lite parkering, blir sykkelfeltet beste alternativ. Avskjermingen må være fysisk – ikke en linje hvitmaling.

Sykkelparkering

Først og fremst er det viktig å forstå at en sykkel er noe helt annet enn en bil, en buss eller et tog. Bilen og kollektive transportmidler forlater man på et passende sted, for så å spasere den siste distansen frem til det faktiske bestemmelsesstedet. Syklisten ønsker å sykle helt frem til bestemmelsesstedet, fordi det er denne fleksibiliteten og effektiviteten som gjør sykkelen attraktiv i et urbant miljø. Dersom syklisten blir henvist til et noe upresist benevnt «sykkelhotell», er det ikke lenger attraktivt å sykle. Sjøfronten må altså planlegges med rikelig sykkelparkering ved de aktuelle bestemmelsesstedene. Parkeringen må ha gode stativer, tak og anlegges slik at de oppfattes som tyverisikre. Tilgangen må være ukomplisert og fortrinnsvis ikke basert på apper eller månedsabonnementer. Det er alltid mulig å argumentere for at slike ordninger er brukervennlige, men dersom det er enklere å fortøye sykkelen til en lyktestolpe, gjør syklisten det.

For Bærumssyklistene
Ole Christian Hole