



## Statens vegvesen

Likelydende brev  
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Kjersti Bakken - 22073499

Vår referanse:  
2015/078473-001

Deres referanse:

Vår dato:  
23.06.2015

### Høring - forslag til endringer i kriteriene for sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i kriteriene for sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater.

Kriterienes krav til fartsgrense/fartsnivå fastholdes, men det foreslås å endre dette fra å være et skal-krav til et bør-krav, noe som innebærer at fraviksmyndigheten legges til regionvegkontoret istedenfor Vegdirektoratet. Når det gjelder trafikkmengde/sammensetning foreslås det å tillate SME ved høyere ÅDT enn det dagens kriterier åpner for, det vil si at det foreslås å kunne tillate SME ved ÅDT  $\leq 4000$  uten eget sykkelfelt. Det foreslås videre å endre dette fra å være et skal-krav til et bør-krav. Det foreslås også å endre kriteriene slik at det ikke lenger settes noe øvre maksgrense for ÅDT der det er sykkelfelt. Det foreslås for øvrig en «opptrydding» i forhold til gjeldende kriterier, herunder en samordning med andre håndbøker (normaler og veiledere).

Høringsdokumentene finnes på våre nettsider:  
[www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Offentlige-hoeringer](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Offentlige-hoeringer)

#### Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle høringsinnspill sendes elektronisk til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) innen **22. september 2015**. Høringssvar kan også sendes per post til Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Veg- og transportavdelingen, postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.

Det kan ikke påregnes at høringsinnspill som kommer inn etter høringsfristen blir tatt i betraktning.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø  
Telefon:  
Telefaks:

Dersom noen av høringsinstansene oppdager at vi har uteglemt noen de mener burde stått på høringslisten, er vi takknemlige for å bli gjort oppmerksom på dette.

Seksjon for trafikkforvaltning

Med hilsen



Ivar Christiansen  
Avdelingsdirektør



Kjersti Bakken

3 vedlegg

**Eksterne mottakere:**

Se vedlagt liste

**Interne mottakere:**

0.Postmottak midt

67200 Trafikant- og kjøretøyavdeling

67301 Stab Veg- og transportavdelingen

0.Postmottak nord

0.Postmottak sør

68000 Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdeling

69040 Juridisk

0.Postmottak vest

0.Postmottak øst

## HØRINGSLISTE – SME

Finansdepartementet, [postmottak@fin.dep.no](mailto:postmottak@fin.dep.no)  
Justis- og beredskapsdepartementet, [postmottak@jd.dep.no](mailto:postmottak@jd.dep.no)  
Kommunal- og regionaldepartementet, [postmottak@krd.dep.no](mailto:postmottak@krd.dep.no)  
Samferdselsdepartementet, [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Alta kommune, [postmottak@alta.kommune.no](mailto:postmottak@alta.kommune.no)  
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, [atl@atl.no](mailto:atl@atl.no)  
Bergen kommune, [postmottak@bergen.kommune.no](mailto:postmottak@bergen.kommune.no)  
Bærum kommune, [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)  
Drammen kommune, [kommunepost@drammen.kommune.no](mailto:kommunepost@drammen.kommune.no)  
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), [info@ffo.no](mailto:info@ffo.no)  
Gjøvik kommune, [postmottak@gjovik.kommune.no](mailto:postmottak@gjovik.kommune.no)  
Kongelig Norsk Automobilklub, [kna@kna.no](mailto:kna@kna.no)  
Kongsberg kommune, [postmottak@kongsberg.kommune.no](mailto:postmottak@kongsberg.kommune.no)  
Kristiansand kommune, [postmottak@kristiansand.kommune.no](mailto:postmottak@kristiansand.kommune.no)  
Lastebileiernes Forening, [lastebileiernes.forening@transportarbeider.no](mailto:lastebileiernes.forening@transportarbeider.no)  
Lillehammer kommune, [postmottak@lillehammer.kommune.no](mailto:postmottak@lillehammer.kommune.no)  
LO, [lo@lo.no](mailto:lo@lo.no)  
Molde kommune, [postmottak@molde.kommune.no](mailto:postmottak@molde.kommune.no)  
Moss kommune, [post@moss.kommune.no](mailto:post@moss.kommune.no)  
Motorførernes Avholdsforbund, [ma@ma-norge.no](mailto:ma@ma-norge.no)  
NHO, [firmapost@nho.no](mailto:firmapost@nho.no)  
Norges Handikapforbund, [nhf@nhf.no](mailto:nhf@nhf.no)  
Norges Automobil-Forbund, [informasjonsavdelingen@naf.no](mailto:informasjonsavdelingen@naf.no)  
Norges Lastebileier-Forbund, [post@lastebil.no](mailto:post@lastebil.no)  
Norges Taxiforbund, [post@nortaxi.no](mailto:post@nortaxi.no)  
Norpark, [post@norpark.no](mailto:post@norpark.no)  
Norsk Motorcykel Union, [nmcu-kontoret@nmcu.org](mailto:nmcu-kontoret@nmcu.org)  
Opplysningsrådet for Veitrafikken, [firmapost@ofv.no](mailto:firmapost@ofv.no)  
Oslo kommune, [postmottak@oslo.kommune.no](mailto:postmottak@oslo.kommune.no); [postmottak@bym.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@bym.oslo.kommune.no)  
Politidirektoratet, [politidirektoratet@politiet.no](mailto:politidirektoratet@politiet.no)  
Porsgrunn kommune, [postmottak@porsgrunn.kommune.no](mailto:postmottak@porsgrunn.kommune.no)  
Skedsmo kommune, [postmottak@skedsmo.kommune.no](mailto:postmottak@skedsmo.kommune.no)  
Stavanger kommune, [postmottak@stavanger.kommune.no](mailto:postmottak@stavanger.kommune.no)  
Steinkjer kommune, [postmottak@steinkjer.kommune.no](mailto:postmottak@steinkjer.kommune.no)  
Syklistenes Landsforening, [post@syklistene.no](mailto:post@syklistene.no)  
Transportbedriftenes Landsforening, [tl@transport.no](mailto:tl@transport.no)  
Tromsø kommune, [postmottak@tromso.kommune.no](mailto:postmottak@tromso.kommune.no)  
Trondheim kommune, [tk.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:tk.postmottak@trondheim.kommune.no)  
Trygg Trafikk, [hovedkontor@tryggtrafikk.no](mailto:hovedkontor@tryggtrafikk.no)

Statens vegvesens regioner



## Høring – forslag til endringer i kriteriene for sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater

Gjeldende kriterier for sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater (heretter kalt SME) er inntatt i håndbok N300 (Trafikkskilt), Del 3 under skilt 526 Envegskjøring. Disse kriteriene finnes på Vegvesenets hjemmesider under fanene Fag, Håndbøker.

### Innledning

En intern arbeidsgruppe i Vegvesenet har gjennomgått og vurdert dagens kriterier for SME. Arbeidsgruppa har bl.a. sett på om man kan trekke lærdom av hvordan dette er gjort i andre land ift. videreutvikling av de norske kriteriene, herunder om det er noen av dagens kriterier man absolutt bør beholde, og andre som eventuelt bør endres eller sløyfes. En sentral føring har vært at eventuelle endringer ikke skal gå på bekostning av trafikksikkerheten. Etter en samlet vurdering har arbeidsgruppen kommet fram til at det kan være grunn til å gjøre visse mindre justeringer i dagens kriterier, og disse endringsforslagene er omtalt under.

For det første foreslås det en viss «opprydding» i forhold til gjeldende kriterier, herunder en samordning med andre håndbøker (normaler og veiledere). Dette innebærer at noen krav beholdes i håndbok N300 (Trafikkskilt), mens andre kriterier kun omhandles i håndbok V122 (Sykkelhåndboka). Noen krav er for øvrig dekket av andre håndbøker og det foreslås derfor ikke å gjengi disse i N300.

### Omtale av de konkrete endringsforslagene

Kravene til *fartsgrense/fartsnivå* fastholdes, da dette anses å være det viktigste for å ivareta hensynet til trafikksikkerheten ved tiltaket. Dette kravet foreslås beholdt i håndbok N300. Det foreslås imidlertid å endre dette fra å være et skal-krav til et bør-krav, noe som innebærer at fraviksmyndigheten legges til regionvegkontoret istedenfor til Vegdirektoratet.

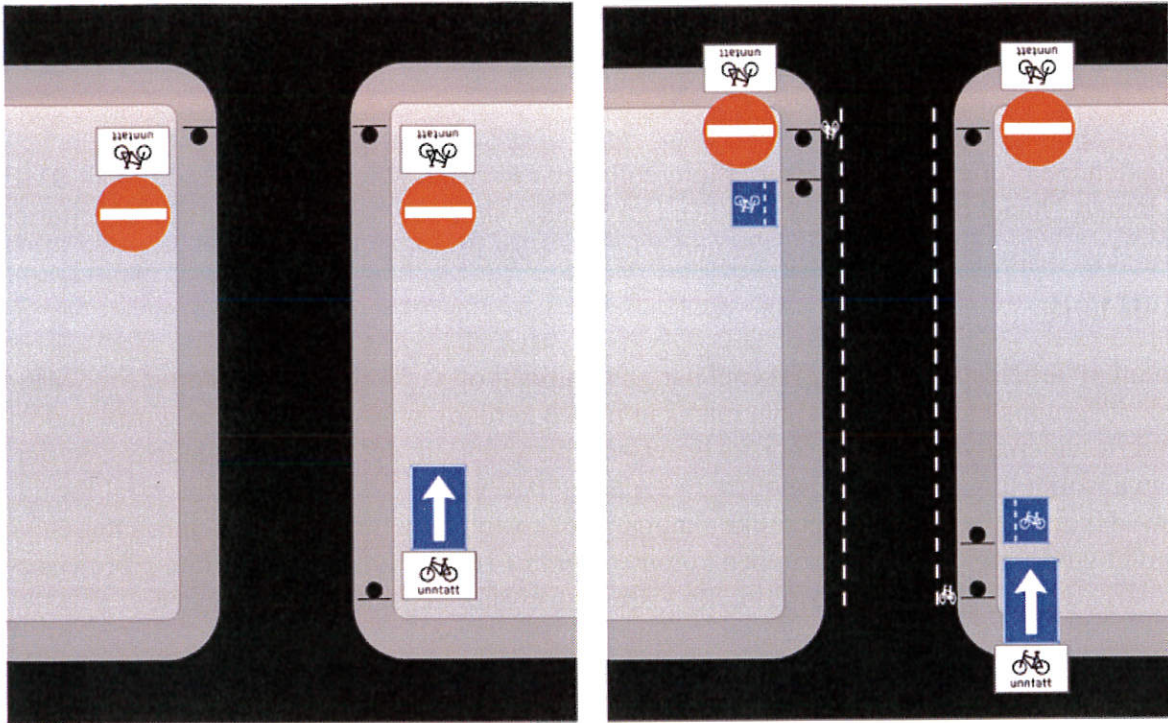
Når det gjelder *trafikkmengde/sammensetning* foreslås det å tillate SME ved høyere ÅDT enn det dagens kriterier åpner for. Det foreslås å kunne tillate SME ved  $\text{ÅDT} \leq 4000$  uten eget sykkelfelt. Det foreslås videre å endre dette fra å være et skal-krav til et bør-krav, noe som innebærer at fraviksmyndigheten legges til regionvegkontoret istedenfor til Vegdirektoratet. Det foreslås videre å endre dette kriteriet så det ikke lenger settes noe øvre maksimum for ÅDT der det er sykkelfelt. Kravet om maksimalt 10% tungtrafikkandel opprettholdes. Disse kriteriene foreslås beholdt i N300.

Når det gjelder *gatebredden*, vil denne variere ut fra hvordan løsningen med SME anlegges. Det vil si at dette vil avhenge av om det lages en løsning med tosidig eller ensidig sykkelfelt, eller om SME anlegges uten sykkelfelt.

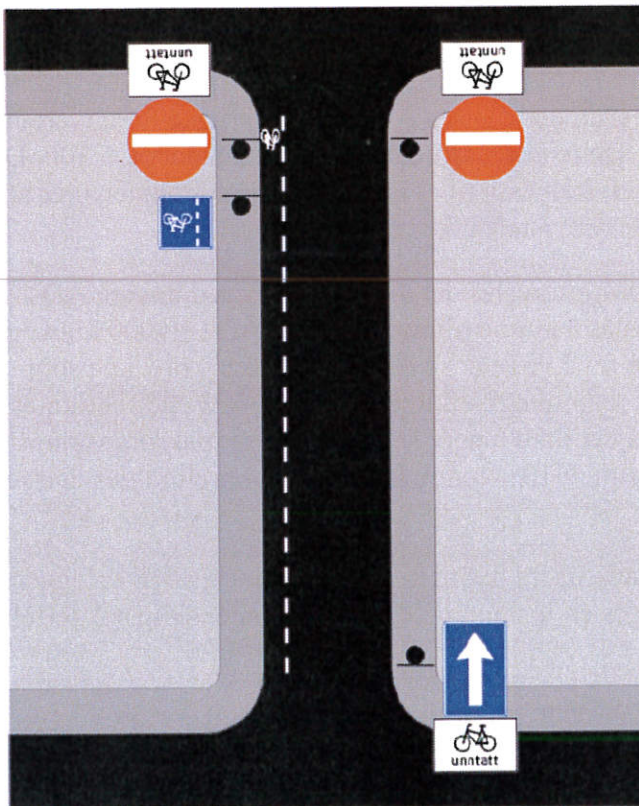
Uten sykkelfelt foreslås det krav om en gatebredde på minimum 4,0 m. Med ensidig sykkelfelt (for motstrøms sykkeltrafikk) minimum 5,0 m gatebredde (3,5 m kjørefelt + 1,5 m sykkelfelt), og med tosidig sykkelfelt minimum 6,5 m (3,5 m kjørefelt + to sykkelfelt på 1,5 m). Det foreslås at disse kravene til gatebredde skal være bør-krav og at disse skal være med i N300.



Under er det inntatt skisser fra V122 som illustrerer de tre løsningene for SME:



Figur 3.15: Skilting og oppmerking i envegsregulerte gater når sykling mot kjøreretningen tillates



Figur 3.16: Skilting og oppmerking i envegsregulerte gater når sykling mot kjøreretningen tillates. Sykkelfelt mot kjøreretningen og blandet trafikk med kjøreretningen.

## Høringsnotat

Forhold vedrørende **parkering/varelevering** dekkes i stor grad av håndbok N100 (Veg- og gateutforming) og disse foreslås ikke gjentatt knyttet til kriteriene for SME i N300. Det foreslås imidlertid inntatt en anbefaling om at parkering ikke bør tillates på venstre side i bilens kjøreretning i gater uten eget sykkelfelt. Dette foreslås omtalt i V122.

**Siktforhold.** Krav til sikt er omtalt i N100 og tas derfor ikke med i N300.

Når det gjelder **ut/innkjøring og kryss** foreslås dette strøket i N300 og inntatt i V122.

Kravene til **skilting** av SME opprettholdes og beskrives i N300.

Krav til **vegoppmerking** står angitt i N302 (Vegoppmerking) og omtales derfor ikke i N300.

### Tabellen under viser endringene i forhold til dagens kriterier:

Dagens kriterier	Forslag til nye kriterier (endret ordlyd), evt. forslag til ny plassering av kriterier i håndbøkene
<b>Fartsgrense/fartsnivå</b>	
Det skal enten være skiltet hastighet 30 km/t eller målinger som viser at 85% av kjøretøyene har hastighet 35 km/t eller lavere.	Det bør enten være skiltet hastighet 30 km/t eller målinger som viser at 85% av kjøretøyene har hastighet 35 km/t eller lavere.
<b>Trafikkmengde/sammensetning</b>	
Trafikkmengden skal ikke overstige disse grenseverdiene:  Med sykkelfelt i begge retninger ÅDT <7000 kjøretøyer Uten sykkelfelt ÅDT <2000  Andelen tungtrafikk på strekningen bør ikke overstige 10%	Trafikkmengden bør ikke overstige disse grenseverdiene:  Uten sykkelfelt ÅDT ≤4000  Andelen tungtrafikk på strekningen bør ikke overstige 10%
<b>Gatebredde</b>	
Sykkelfelt bør utformes som beskrevet i Håndbok V122 Sykkelhåndboka og ha bredde på 1,5 m (minimum 1,3 m). Gjenstående kjørefelt må være minst 3,0 m bredt, og minst 3,5 m bredt dersom andelen buss- eller tungransport overstiger 10 %.  Ved regulering uten sykkelfelt bør kjørebane ha bredde på 4 m. Kjørebanebredder på 3,5 m kan aksepteres der store kjøretøyer bare forekommer sporadisk.	Uten sykkelfelt bør gatebredden være minimum 4,0 m. Med ensidig sykkelfelt (for motstrøms sykkeltrafikk) bør gatebredden være minimum 5,0 m (3,5 m kjørefelt + 1,5 m sykkelfelt). Med tosidig sykkelfelt bør gatebredden være minimum 6,5 m (3,5 m kjørefelt + to sykkelfelt på 1,5 m).



## Høringsnotat

<b><i>Parkering/varelevering</i></b>	
<p>Areal til parkering eller varelevering ved siden av sykkelfelt skal utformes som beskrevet i Håndbok V122 Sykkelhåndboka og krever 2,0 m (minimum 1,8 m) bredde samt buffersone 1,0 m (minimum 0,5 m) utover kjørefelt og sykkelfelt.</p> <p>Hvor det ikke er oppmerket sykkelfelt, krever parkering på en side 2,0 m ekstra kjørebanebredde. Parkering skal unngås dersom det ikke er tilstrekkelig kjørebanebredde. Varelevering må da henvises til tider på døgnet med beskjeden sykkeltrafikk.</p>	<p>Forhold vedrørende parkering/varelevering dekkes i stor grad av håndbok N100 (Veg- og gateutforming) og disse foreslås ikke gjentatt knyttet til kriteriene for SME i N300.</p> <p>Det foreslås inntatt en anbefaling i V122 om at parkering ikke bør tillates på venstre side i bilens kjøreretning i gater uten eget sykkelfelt.</p>
<b><i>Siktforhold</i></b>	
<p>Langs gata stilles det krav til fri sikt lik 1,5 ganger stoppsikt for motorisert trafikk.</p>	<p>Siktkrav i henhold til N100. Dette foreslås ikke omtalt i N300.</p>
<b><i>Kryss - Inn/utkjøring</i></b>	
<p>Sikt, vikepliktsforhold og konfliktpunkter må vurderes nøye i kryss. Det er viktig at de som sykler mot kjøreretningen, ikke kommer i konflikt med bilister som enten ikke er oppmerksomme eller bilister som «kutter svingen» når de svinger inn på den envegsregulerte strekningen. Dette kan tilrettelegges ved bl.a. oppmerking, belegningsstein, trafikkøy eller kantstein.</p>	<p>Dagens ordlyd foreslås inntatt i V122 og strøket i N300.</p>

### **Utfyllende informasjon om SME**

I vedlegg til dette høringsnotatet har vi tatt inn litt historikk og informasjon om erfaringer med SME.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser av endringsforslagene**

Endringsforslagene antas ikke å få økonomiske eller administrative konsekvenser av særlig betydning, utover utgifter til skilting og eventuelt oppmerking der tiltaket tas i bruk.



## **Sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater – litt historikk og informasjon om erfaringer med tiltaket**

### **Innledning**

Envegskjøring gir sikker og effektiv avvikling av trafikken, men kan samtidig føre til økte kjørelengder. Dette kan særlig være et problem for syklister som er følsomme for omveger. Reguleringen gjør det også vanskelig å få til et sammenhengende sykkelvegnett med direkte og naturlige sykkelruter, noe som kan gi dårlig fremkommelighet for syklistene. Ved å tillate sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater kan man minimere disse fremkommelighetsproblemene.

### **Litt historikk og informasjon om erfaringer med tiltaket**

I Norge ble tiltaket sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater (SME) først innført som en prøveordning. Fra 2004 ble det åpnet for tiltaket på permanent basis. Kriteriene for å tillate SME var først inntatt i Vegvesenets NA-rundskriv nr. 4/10, men ble senere innarbeidet i håndbok N300 (Trafikkskilt). Kriteriene er også gjengitt i håndbok V122 (Sykkelhåndboka).

Før det ble åpnet for SME i Norge ble det innhentet informasjon fra flere europeiske land der tiltaket hadde vært i bruk i en del år. Hovedkonklusjonen var at erfaringene generelt sett var positive. Det kom bl.a. fram at få ulykker med syklister kunne knyttes til at det var åpnet for SME, og det var heller ikke særlige endringer i ulykker selv om sykkeltrafikken hadde økt. Ulykker relatert til SME utgjorde en svært liten andel av sykkelulykkene. Det var få konfliktpunkter mellom syklister og andre trafikanter på strekninger, men noen i kryss. Det kom også fram at fartsnivået hadde gått ned i mange gater der SME var innført. De fleste syklistene opplevet det som tryggere å sykle etter innføring av tiltaket. Begrunnelsene for at det var åpnet for SME var bl.a. at det bedrer framkommeligheten for syklister, at det sykles mot kjøreretningen uansett der det ikke er lov, at det er mye sykling på fortau og at man unngår å føre syklistene over på mer trafikkerte hovedveger med høyere ulykkesrisiko.

Vegdirektoratet gjennomførte våren 2008 en spørreundersøkelse om SME. Denne ble sendt til 51 kommuner, Politidirektoratet (som videreformidlet til politidistriktene) og alle Statens vegvesens regioner. Det kom da fram at tiltaket var innført få steder, og at man derfor hadde lite erfaring med dette.

Høsten 2008 ble det, via det danske konsulentfirmaet Thomas Krag Mobility Advice, innhentet ytterligere informasjon om SME fra en del europeiske land. Denne understøttet tidligere innhentet informasjon. Det kom bl.a. fram at SME var innført stadig flere steder, at det ikke skapte særlige trafiksikkerhetsmessige problemer, men snarere ga en del positive effekter ift. sikkerheten. Man var mer konservative i Skandinavia enn i de andre europeiske landene man fikk data fra.

På oppdrag fra Oslo kommune gjennomførte TØI i 2011/2012 før-/etterundersøkelser av en prøveordning med sykling mot kjøreretningen en i Skippergata og Kirkegata (TØI rapport 1237/2012). Kort fortalt viste undersøkelsene at tiltaket medførte mer sykling og mindre sykling på fortau. Syklistene var svært fornøyd med tiltaket og opplevde at det var tryggere å ferdes i disse gatene. Fotgjengerne mente også at tiltaket var fornuftig, mens bilistene var mer skeptiske. Det ble registrert svært få konflikter, så tiltaket så ikke ut til å ha negative virkninger på trafiksikkerheten. Andre effekter av tiltaket i nevnte gater lå ikke innenfor det som ble undersøkt i dette prosjektet, men skulle evalueres særskilt. I den sammenheng kan det

nevnes at tiltaket har medført en del problemer i forhold til varelevering og parkering, noe som bl.a. har medført noen praktiske justeringer.

I 2012 sendte Vegdirektoratet en forespørsel til regionene der det bl.a. ble bedt om en oppdatering på hvor SME var innført og om nye steder der det skulle innføres framover. Ut fra tilbakemeldingene vi mottok var tiltaket da innført i Oslo, Drammen, Kongsberg, Lillestrøm, Stavanger, Sandnes, Trondheim, Steinkjer, Molde og Harstad. Det var ikke foretatt noen evalueringer av tiltaket. Vi mottok imidlertid opplysninger som kunne tyde på at tiltaket ikke har medført særlig problemer der det var innført. Regionene ble den gang også bedt om å foreta evalueringer av framtidige tiltak.

I 2013 innhentet Vegdirektoratet oppdaterte opplysninger fra en del europeiske land om hvilke kriterier de har for å tillate SME. Med utgangspunkt i de norske kriteriene ble det bedt spesielt bedt om tilbakemeldinger om følgende: fartsgrense/fartsnivå, trafikkmengde og sammensetning, parkering og varelevering, gatebredde, siktforhold, eget sykkelfelt, skilting, vegoppmerking, og hvilke typer gater hvor dette er tillatt. Vi ba også om å få høre om deres erfaring med hensyn til trafikksikkerhet og redusert reisetid/fremkommelighet. Kort oppsummert kom følgende fram:

Fartsgrense 30 km/t dominerte, men det var ulikheter med hensyn til hva som godtas av fartsgrenser/fartsnivå. Dette spente fra 30 km/t til 70 km/t (men da med ulike former for tilrettelegging). Noen hadde kriterier knyttet til trafikkvolum og trafikksammensetning, andre ikke. Det var videre ulike bestemmelser for parkering. Noen steder varierte bestemmelsene med gatebredde, og hvis det var begrensninger knyttet til parkering, gjaldt de på høyre side av gata. Det var også ulike bestemmelser om gatebredde, og dette var dels angitt i «runde» vendinger, eventuelt med «slakk» bl.a. avhengig av trafikksammensetning. «Runde» bestemmelser om siktforhold dominerte. Det var også store ulikheter mht. om det skulle være egne arealer (av ulik type) for syklende, og sykkelfelt for motstrøms sykkeltrafikk var vanligst. Det var krav om skilting av SME alle steder. Brorparten brukte en eller annen form for vegoppmerking, men løsningene varierte. Noen brukte linjer av ulikt slag, eventuelt både linjer og symboler, noen brukte kun sykkelsymboler og eventuelt piler. Det var variasjoner knyttet til om det var noen begrensninger mht. type gate. Der det var slike begrensninger, var de primært knyttet til bruk av SME i «sekundære» gater med lav trafikk/lav fart. Flere land anbefalte særlige tiltak i forbindelse med ut/innkjøring til gater med SME, fra ulike typer oppmerking til fysisk tilrettelegging (øyer mv). Det ble antatt at reisetiden ble redusert med tiltaket. Det var store variasjoner mht. om det var satt bindende eller mer veiledende bestemmelser knyttet til SME. Uavhengig av om det var satt opp krav eller kun veiledning, og uavhengig av innholdet i slike bestemmelser, kom det fram at SME ikke innebar særlig trafikksikkerhetsproblemer.

I 2013 gjennomførte dessuten Sintef, på oppdrag fra Vegdirektoratet, videoopptak i to gater i Trondheim. I den ene, Kjøpmannsgata, er det åpnet for SME og dette synes å fungere greit. Det er likevel noen som sykler med envegsreguleringen i feil retning (sykkelfeltet på venstre side). Det er registrert noen konflikter i et kryss, men med større antall syklistene og noe lengre tilvenningsperiode vil dette sannsynlig skje sjeldnere. I den andre gaten, Nedre Møllenberg gate, er det bare regulering med vanlig innkjøring forbudt/envegskjøring. Her viser opptakene imidlertid at syklistene uansett kjører mot envegsreguleringene for å unngå lange omveier.