



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 20/77694-3

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 20.8.2020

Høringssvar – forslag til endring i skiltforskriften – nytt vegoppmerkingssymbol for sykkeltrafikk (Sharrows)

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev datert 19.5.2020.

Vegdirektoratet foreslår å innføre et nytt vegoppmerkingssymbol for sykkeltrafikk. Såkalte «Sharrows er oppmerking for sykling i vegbanen der det ikke er fysisk tilrettelagt infrastruktur. Oppmerkingen skal få syklister til å plassere seg mer strategisk i vegbanen og dermed gjøre dem mer synlige for bilistene.»

NLF går imot forslaget. Bakgrunnen er erfaringene fra våre medlemmer i prøvekommunen Lillehammer. Der ble testen gjennomført i smale gater med enveiskjøring og fartsgrense på 30 km/t.

Evalueringen og tilbakemeldingen fra medlemmene våre etter utprøvingen i Lillehammer er:

- Det blir veldig trangt når syklister kommer i hver sin retning. Lastebilene kommer ikke langt nok unna syklister. Avstanden skal være 1,5 meter for å unngå påkjørsel ved en eventuell velt, og det er det ikke mulig å overholde. Reglene brytes hver gang en møter eller må kjøre forbi en syklist. Det er alt for trangt til å lage dette i vegen.
- Når det kommer en syklist imot, kan en ikke kjøre forbi.
- Det vil være bedre med litt bredere felt på den ene siden, og kutte ut den andre siden. Man må også vurdere å ta litt av fortauet for å få nok plass.
- Gatene (på Lillehammer og i mange andre byer) er dekket av snø og is i store deler av året, og da blir oppmerkingen borte.

Vi mener at dette tiltaket ikke legger til rette for en trafiksikker utøvelse av yrkestransport og

nødvendig varelevering på det aktuelle vei-/gatenettet. Det er godt kjent at problematikken med blindsoner til store kjøretøy er en betydelig trafiksikkerhetsmessig risiko. Sharrowsoppmerkingen er tydeligvis tenkt også brukt på deler av vei-/gatenettet som er trangt, og da er det stor sannsynlighet for at risikoen for blindsonelykker øker. Vi mener en slik oppmerking vil kunne legge alt ansvaret ved en eventuell påkjøringsulykke, i og utenfor blindsonen, på føreren av lastebilen, blant annet fordi sykklistene vil kunne oppfatte oppmerkingen som å vise en sykkelvei.

TØI har evaluert Sharrow i Lillehammer og Horten. I innledningen skriver TØI:
«Formålet med undersøkelsene er å dokumentere hvilke konsekvenser prosjektene har på trafikantatferd (alle typer trafikanter), sikkerhet, fremkommelighet og opplevd trygghet. TØI har fått i oppdrag å evaluere tiltakene. Tema for disse evalueringene er trafikantenes opplevelser av tiltakene, herunder grad av trygghet, konflikter, tilfredshet, rutevalg, samt faktisk atferd og fartsvalg (for syklister – bilisters fart måles av Statens Vegvesen).»

I rapportene fra de to byene er konsekvensene for lastebil- og varebilsjåførene ikke beskrevet i det hele tatt. Etter vår erfaring har de heller ikke blitt spurt om hvordan de opplevde forsøkene. Sykklistene er stilt et ledende spørsmål om det er for mye tungtrafikk.

NLF mener at formålet med undersøkelsene ikke er oppfylt på grunn av manglende dokumentasjon av konsekvensene for lastebil- og varebiltrafikken. NLF mener det er betydelig risiko for flere alvorlige ulykker.

NLF mener derfor at forslaget må avvises. NLF ber eventuelt Vegdirektoratet om å utarbeide et nytt forslag der samspillet mellom små og store trafikanter dokumenteres og hensyntas i langt større grad enn foreliggende forslaget gjør.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk