

Widerøeveien med Kilen-krysset

Uttalelse fra BÆRUMSYKLISTENE

Om oss

Bærumsyklistene er et interessefellesskap for alle typer syklist 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 600 aktive medlemmer.

Et problematisk forslag

Widerøeveien er i dag anlagt med toveis sykkelvei på hver side, og med lyse og oversiktlige underganger som sikrer smidig og trafikksikker sykling uten at det er behov for å utfordre biltrafikken. Slike løsninger er etter vår oppfatning gullstandarden for sykkelanlegg og det er vanskelig å lese utlysningsteksten som annet enn en plan om nedgradering av både fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklist. Vi forstår forslaget slik at man ønsker å anlegge et gatekryss med lysregulering og kryssing i plan. Dette er ikke forenlig med å prioritere gående og syklende, som i dag har et utmerket tilbud. Attpåtil på en gang- og sykkelvei som er fullstendig bilfri.



- Et gatekryss med lysregulering vil utvilsomt skape trafikkfarlige situasjoner og trolig ulykker, mot null situasjoner og ulykker med dagens utforming.
- Lysregulering vil nødvendigvis skape tidsforsinkelser, noe som sekund for sekund gjør sykkelen til et mindre attraktivt fremkomstmiddel.
- Kanskje mest bekymringsfullt er det likevel at en utforming som svært trafikkert byggate med lysregulering vil skape en fullstendig meningsløs barriere mot at foreldre kan la sine barn sykle til skole og fritidsaktiviteter uten oppsyn.

Kryss i plan = ulykkespunkt

Trafikksikkerhetshåndboken opplyser at: «Nesten halvparten av alle syklister som blir skadd i ulykker i Norge, blir skadd i kryss ifølge politirapportert ulykkesstatistikk.» Hensynet til trafikksikkerhet tilsier at det beste utformingen av et trafikkert kryss innebærer egen sykkeltrase og underganger som holder sykkeltrafikken og biltrafikken separert.

I det fremtidige trafikksystemet på Fornebu, skal Kilen-krysset motta og distribuere all trafikk til og fra E18s vestlige retning. Vi snakker altså om et betydelig trafikkvolum og et stort innslag av tung trafikk i form av busser, vogntog og andre kjøretøyer for varetransport og anleggsvirksomhet. Til forskjell fra personbiltrafikken, er det ikke etablert noe nullvekstmål for busser og tungtrafikk. Tvert imot er det å vente at denne trafikken vil øke dramatisk i takt med at innbyggertallet på Fornebu stiger. Tungtransport i forbindelse med utbyggingen på Fornebu vil fortsette å være betydelig i mange år og et stort antall arbeidsplasser bidrar med ytterligere trafikkvolum.



Illustrasjon: ViaNova

Sett i dette perspektivet er dagens løsning med biltrafikk og myke trafikanter på adskilte traséer og forskjellige plan, svært velegnet og god. Bilfrie gangveier og sykkelveier er spesielt viktige fordi dette er et område preget av barnefamilier, barnehager, skoler og barns fritidsaktiviteter. Med dagens løsning kan barna trygt sykle til skolen uten å behøve følge. Bygges krysset om til et «urbant» lyskryss med lysregulering og biltrafikk i samme plan, mister man den trafikksikre og bekymringsfrie skoleveien. Faktisk fremstår forslaget som at man ønsker å benytte gående og syklende som et farts- og mengdedempende tiltak overfor biltrafikken. Vi kan ikke med vår beste vilje se at det vil være korrekt å bruke grunnskolebarn i en slik hensikt.



Bilfri løsning skaper parkeringskaos – nå snur kommunen

Siden åpningen i august har skolen hatt parkeringsproblemer. Nå firer kommunen på de grønne idealene.

Publisert: 07.04.2023

Budstikkas omtale av trafikkproblemene ved Oksenøya skole

For mange foreldre vil det bli nødvendig å følge barna til skolen og da vil en andel av dem velge bilen som fremkomstmiddel. Dersom man ønsker å holde bilbruken rundt skolene

nede, er det en forutsetning at man også bygger trafiksikre løsninger som kan brukes av flest mulig voksne og barn. Vi kan ikke med den beste vilje se at en ombygging av dagens bilfrie sykkeltrasé til en lysregulert kryssning av innkjøringen til Fornebu er en god ide.

Dårligere fremkommelighet

En andel av trafikken forbi Kilen-krysset vil etter hvert være jobbsyklister. Det vil si pendlere som velger sykkel som fremkomstmiddel i den utstrekning de anser den som mer attraktiv eller egnet enn andre fremkomstmidler. En viktig faktor i denne vurderingen er at de kommer seg fort og effektivt frem. Slik krysset er bygget i dag, innebærer passeringen liten eller ingen forsinkelse. En ombygging av krysset til lysregulering, vil innføre:

1. Et stopp – som er svært lite attraktivt for syklister fordi det avbryter flyten i syklingen, krever at man trår av sykkel og for mange innebærer at man må trå ut av klippedal eller lignende.
2. Innebærer en ventetid som avhenger av kryssets syklus.
3. Fører til en opphoping av syklister og fotgjengere, som skaper forsinkelser, konflikter og irritasjon.
4. Gjør det nødvendig å bremse opp og på ny akselerere til marsjfarten, noe som er tungt og tidkrevende.

Enhver forsinkelse er negativ fra en syklists ståsted. Dette gjelder i spesielt stor grad for en arbeidsreise, som skal gjennomføres to ganger om dagen og som går rett inn i tidsklemma mellom morgenstell/sende barna til skolen, jobb, middag og fritidsaktiviteter. Forslaget om å endre Kilen-krysset til et lysregulert kryss i plan er derfor ensidig negativt og bommer monumentalt på målsetningen om å «prioritere gående og syklende.»

Utvikling av krysset bør baseres på dagens løsning

Dagens Kilen-kryss er svært godt løst og vil forringes betydelig med de endringene som er skissert i høringsdokumentet. En slik ombygging vil være negativ for barns muligheter til å sykle fritt uten oppsyn, den vil gjøre det mindre attraktivt å pendle til jobb med sykkel og den vil innføre en ulykkesrisiko som i dag ikke finnes – fordi dagens kryss er fritt for berøringspunkter mellom biler og myke trafikanter.

Vi anbefaler på det sterkeste å legge bort forslaget.

For Bærumssyklistene
Ole Christian Hole