

Vår ref: HKF 16. juni 2020

Hørings svar ny gatenormal for Oslo, Sak 20/08576

Tekna er Norges største organisasjon for teknologer og utdannede innen teknisk-naturvitenskapelige fag på masternivå og har i dag mer enn 83.000 medlemmer. Tekna er i dag både en moderne fagforening og en aktiv faglig forening innenfor fagområder som er relevante for våre medlemmer.

Vi viser til høringsunderlag som presentert på Oslo kommunes hjemmesider. Tekna har behandlet høringen gjennom et informasjons- og innspillsmøte for medlemmer i fagnettverkene Tekna samfunnsutviklerne og Tekna klima. Saksansvarlig Almudena Diaz Camacho i Oslo kommune innledet på møtet.

Gatenormalen fremstår som et viktig skritt i retning av en mer helhetlig utvikling av gatesystemet i Oslo. Tekna er god tilfreds med at ulike miljømessige formål i tillegg til trafikale er godt ivare tatt. Gatenormalen fremstår som et godt arbeidsverktøy for ulike involverte og for samspill mellom ulike kommunale og andre instanser og fagmiljøer.

Tekna noterer at gatenormalen ikke er sendt på høring til bydelene. Bydelene er viktige enheter i utviklingen av gatenettet, ikke minst gjennom sine detaljkunnskaper om de enkelte bydelene og med nærheten til befolkningen. Vi regner med at bydelene blir involvert i de videre prosessene der dette er naturlig og vil understreke betydningen av dette.

I tillegg til at byens gater ivaretar alle de ulike interesser og formål som er beskrevet i utkastet til gatenormal, vil vi peke på betydningen av at gateutformingen er tilpasset fremtidig drift. Dette har både en økonomisk og en miljømessig side og det er derfor viktig at kunnskap om forutsetninger for miljøvennlig og effektiv drift legges til grunn for utviklingen av gatenettet. Vi finner dette lite fokusert i utkastet og vil derfor understreke betydningen av dette i det videre arbeidet.

Konkrete faglige innspill og synspunkter til høringsutkastet:

1) Repo for buss.

Smalt snitt for å få til repoet. Da legger man kantstein i vis 0 for å få det til og det burde være en mulighet. At man ikke må kan kantstein i vis, men i vis-0 for å få til repoet som et alternativ hvis det er smalt snitt.

2) Sykkelfelt bak holdeplass

Sykkelfelt bak og evt. foran bussholdeplass kan være mindre enn 2,2 m, men hvis det skal være mindre enn 2,1 er vanskelig å drifte. Da må i så fall kantsteinen være i 0. Som regel er det ok å legge sykkelfelt med 1,5 m bak holdeplass med repo, men da må man også ta hensyn drift. Dette innebærer at sykkelfeltet må ligge i samme nivå som naboarealene i 0 vis. Ved å gjøre det på denne måten, må man huske å ivareta de svaksynte, eks ved fiktive heller eller farger.

3) Krysningsavstand

I forslag til ny gatenormal fremgår det at gangfelt ikke burde være med enn 8 meter, da burde man ha en trafikkøy. Krysningsavstanden vil trolig bli over 8 meter når det anlegges sykkelfelt og denne løsningen er derfor trolig ikke gjennomførbar.

4) Statens veivesen sine håndbøker

Det ble reist spørsmål om hvorvidt gatenormalen skal erstatte Oslostandard og Statens veivesen sine håndbøker. Dette bør klargjøres i gatenormalen.

5) Sykkelfelt i motstrømning

Det bør gjøres oppmerksom på at sykkelfelt også kan anlegges i motstrømning.

6) Opphøyde sykkelfelt

Det bør eventuelt tilføyes at slike bør være minimum 2,2 m.

7) Siktkrav fra private adkomster

Beskrivelse av sikt-krav fra private adkomster til sykkelfelt burde inntas i gatenormalen.

8) Samspill mellom drift og utvikling

Samsillet mellom drift og utvikling burde synliggjøres annet i forhold til repo. Drift må involveres i tidligfasen.

9) Sikkerhet for syklister i kryss

Håndbøkene til Statens vegvesen for **vei**planlegging tar ikke, slik **gate**bruksplan for Oslo er foreslått, god nok hensyn til sikkerheten for syklistene. Syklistene får en stadig viktigere rolle i norske byer, og selv for **veier** som i utgangspunktet ikke skal overstige 3 % stigning inn mot kryss så får de fleste syklistene problemer med å krysse over lyskryssene vi har på **veier** innenfor programmerte sikkerhetstider (dvs. hvor lenge inngående trafikkfaser har rødt - før de får grønt og dermed kan komme i konflikt med utgående fase). Denne problemstillingen er mye verre for **gater** som kan være mye brattere enn 3% **før** kryss, og kan i tillegg ha stigning i selve krysset – med andre ord en vesentlig forskjell. Å si at Oslos (eller andre norske byers) gater skal følge bestemmelsene til SVV på dette punktet er derfor uklokt. Dette er et problem som først og fremst berører trafikksikkerheten.

Det er i praksis dimensjonerende hastighet som bestemmes at skal brukes som tilsier sikkerhetstiden, og dermed syklistenes skjebner i lyskryss. SVV's håndbøker bruker kun dimensjonerende hastighet 5 m/s for alle kryss, uavhengig av terreng og andre forhold, for å beregne syklisters sikkerhetstid. Denne hastigheten er basert på en eldre studie som viste at *gjennomsnittlig* syklist hadde denne hastigheten på tilnærmet flat mark. Det er derfor to gode grunner for å avvike SVV's håndbøker på dette som går på dimensjonerende hastighet for syklister 1) 50 % av syklistene har dermed tregere hastighet enn angitt gjennomsnittsfart (til sammenlikning

er eksempelvis dim. hastighet for fotgjengere basert på de tregeste fotgjengerne på 1,2 m/s, altså ikke et gjennomsnitt), og 2) denne farten er ikke basert på stigninger!

Vi viser til en [seminar-presentasjon](#) som viser en del studier for reelle hastigheter for syklister i stigning, basert på et par nyere studier. Videre er det lagt inn et regneeksempel som viser hvor mye sikkerhetstidene med selv kun 3% stigning har å si for sikkerhetstiden i lyskrysset, avhengig av hvilken hastighet man legger til grunn.

Forslag til anbefaling for Oslo sin nye gatebruksplan er å legge til grunn dimensjonerende hastigheter for kryssing i lyskryss med stigninger i ulike klasser.

Eksempelvis:

- a. Tilnærmet flatt – 4,0 m/s,
- b. 2-3% stigning – 3,5 m/s,
- c. 3%-5% stigning - 3 m/s,
- d. >5% stigning – 2m/s.

Konsekvensen av disse dimensjonerende hastighetene vil være at lyskryssene i økt grad tar trafiksikkerheten til syklister på alvor, på lik linje med hvordan det i dag gjøres med hensyn for biler og fotgjengere. Og ja, dette vil kunne føre til noe mer forsinkelse for biltrafikken.

10) Vegetasjon

Det er et godt grep og viktig at vegetasjon og overvannshåndtering tas inn i gatenormalen slik det foreligger i høringsutkastet. Det er gjort et godt stykke arbeid og mye er på plass. Erfaringsmessig er vegetasjon lavt prioritert når infrastruktur og ulike tekniske installasjoner skal plasseres i grunnen. Det er i utkastet oppfordret til å se på løsninger for alternative løsninger rundt dette. Men det bør vurderes om vegetasjonsfelt gjerne med overvannsløsning, kan gis en spesiell hierarkisk plassering for å unngå gjentagende nedprioritering.

Stiller også spørsmål ved følgende:

2.2.2 Bykvalitet: Omgivelser, vegetasjon og miljø

Side 31 Grøntanlegg og trær

Registrering av naturmangfold i området bør være eget punkt og ikke tas i samme punkt som grøntareal som rekreasjonsformål. For at eventuell ny vegetasjon skal få høyest mulig verdi med hensyn til naturmiljø og artsmangfold bør det vurderes hvilken rolle gaten kan ha økologisk i det omkringliggende landskapet. Da må nabolaget vurderes og kanskje kan man tilrettelegge for viktige eller sårbare arter som allerede finnes i nærheten ved å tilrettelegge grøntanlegget etter denne kunnskapen. Tankegangen bygger på §8 i Naturmangfoldloven.

Forslag til nytt punkt:

Hvis vegetasjon er planlagt der hvor det er krav til fri sikt, må arts og sortsvalget tilpasses kravet slik at man unngår fordyrende og unødige skjøtelsrutiner. (ref 4.8.2 Siktkrav)

3.1 Gatens oppdeling

Forslag til ny sone: Det bør vurderes om vegetasjon og overvann kan skilles ut i en egen sone. «*MØBLERINGSSONE (MS) Møbleringssonen kan inneholde benker, trær, busker, plen, regnbed, overvannsløsninger, snøopplag, sykkelstativer, lehus, mm....*»

Vurdering av soneindeling: Det bør vurderes om kantsteinsonen legges inn i samme sone som vegetasjon og overvann.

5.1.2 Stedegne arter

Behov for oppklaring: «Langs gater i Oslo bør det brukes stedegne arter når det er praktisk mulig»

Bør spesifisere praktisk mulig, betyr dette feks når tilgjengelig i handel eller når mulig å kontraktsdyrke?

«(jf. § 23 i forskrift om fremmede organismer) av fagkyndig person.» Bør spesifisere krav til fagkyndig person, kan dette for eksempel være gartner eller må det være en botaniker.

5.1.4 Tabell 5.1

Behov for oppklaring: «Jordvolum 15 kvadratmeter»: menes her kubikk?

Ta gjerne kontakt dersom noe er uklart eller det er behov for utdypning.

Med vennlig hilsen

Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening



Line Henriette Holten

Generalsekretær