



SYKLISTFORENINGEN

Nord-Jæren og Ryfylke

Til: Stavanger kommune, Postboks 8001, 4068 Stavanger
Fra: Syklistenes Landsforening, Nord-Jæren og Ryfylke

Deres ref: Kommuneplan
2023-2040
Dato: 07. september 2022

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkelen som løsningen i hverdagen - som fremkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. SLF har på landsbasis ca. 10 000 medlemmer. Lokallaget på Nord-Jæren og Ryfylke har ca. 500 medlemmer.

Kommuneplanens arealdel 2023–2040

Viser til innspill til planprogram for kommuneplanens arealdel, som omhandlet blant annet Sykkelstrategi for Nord-Jæren, målsetninger om reisemiddelfordeling, hovednett for sykkel, bestemmelser for sykkelanlegg, tydeliggjøring av mobilitetsstrategi som juridisk dokument og utredning av sykkel som varetransport i sentrumsområder, samt innspill til oppstart av planarbeid, hvor punktene under allerede har blitt spilt inn. Siden så få av punktene under er hensyntatt i planarbeidet siden oppstart, gjentar vi punktene nå, med noen justeringer der hvor innspillene faktisk er hensyntatt i planforslaget.

Bestemmelser

Flere paragrafer om sykkeltilrettelegging er tatt ut av bestemmelsene og lagt inn som kulepunkter i transportstrategien. Transportstrategien er ikke gjort juridisk gjeldende, og kulepunktene er formulert som ønsker eller intensjoner, ikke som regler. Noen bestemmelser er også gjort skjønnsmessige der de tidligere var absolutte. Eksempelvis at dagens bestemmelse om at sykkelnettet “skal bli planlagt og opparbeidet separert fra øvrige trafikantgrupper” har blitt til at “syklister skal som hovedregel separeres fra øvrige trafikantgruppe”. Helheten er at bestemmelser om tilrettelegging for sykkeltransport er svekket sammenlignet med gjeldende kommuneplan.

For at bestemmelsene skal kunne la seg håndheve, må de være juridisk bindende. Å gjøre dem valgfrie og skjønnsmessige uttrykker nok at By- og samfunnsplan i lang tid har funnet det vanskelig å gi sykkeltilrettelegging den prioriteten som kommuneplanen har lagt opp til, og Stavanger kommune har i liten grad fulgt egne bestemmelser på dette området.

Å velge svekkede bestemmelser for sykkeltilrettelegging fremfor å følge opp og styrke dem som var, fremstår derfor som at Stavanger kommune gir opp og nedjusterer ambisjonene - selvsagt uten at det fremgår direkte. Ønsker og visjoner er lite verdt i det daglige, hvor tilrettelegging for bilkjøring er den dominerende holdningen i praksis.

Vårt innspill generelt til bestemmelsene er at Stavanger kommune bør skrive bestemmelser som styrker sykkelsetningen, ikke disse som nå er foreslått som svekker den.

Bestemmelser

Under følger forslag til nye eller endrede bestemmelser i kommuneplanen, med en begrunnelse for



hvorfor vi ønsker denne endringen.

- Gang- og/eller sykkelveier skal ha egne navn på lik linje med andre veier.
Hvorfor: I dag er det vanskelig å omtale eller henvise til en gang- og/eller sykkelvei. Det må gjøres gjennom å henvise til parallell kjørevei eller å angi en strekning mellom to målpunkter. Eksempelvis "g/s-veien mellom Ytre Ringvei vest og Christian Skredsvigs vei". For de spesielt innvidde kan vegnummer i NVDB benyttes, men dette er ikke noe for allmennheten. I tillegg er det tenkelig at eiendommer i fremtiden vil ha adresse via gang- og/eller sykkelvei.
- Hovednett for sykkel skal utformes slik at alle eiendommer er mindre enn 250 m reisevei på sykkel fra hovednettet.
Hvorfor: Dette sikrer god tilgjengelighet og kort vei til vinterdriftet sykkelvei, og gjør det attraktivt og enkelt å velge sykkel mellom bolig, barnehage, skole, arbeidssted og handel. Høringsforslaget legger til grunn en visjon om maks 200 m avstand. Ref avsnittet over, er dette kun en visjon, og det gjenstår å se hvordan en visjon vil stå seg mot en bestemmelse.
- Ved all transportplanlegging og -drift skal trafikantene prioriteres i denne rekkefølgen: gående, syklende, kollektiv, næringstransport, personbiltransport. Dersom et prosjekt begrenses av areal, økonomi eller andre forhold, skal tilrettelegging skje i den beskrevne rekkefølgen.
Hvorfor: Regionalplan for Jæren har tatt dette inn som bestemmelse, og en forsterking av dette i kommuneplanen vil tydeliggjøre prioriteringsrekkefølgen og gjøre den lettere å håndheve. Prioriteringsrekkefølgen er forankret i nasjonale klima- og transportmålsetninger. Denne prioriteringsrekkefølgen står nevnt i arealstrategien under temaet Aktiv transport. Det er likevel uklart om dette er juridisk bindende lik det står. Reell vilje til å følge opp vil være helt avgjørende for om dette blir etterlevd i praksis. Faktisk etterlevelse vil ikke bare kreve et strategidokument, men en gjennomgående ny arbeidspraksis i By- og samfunnsplan.
- På hovednett for sykkel skal syklende ha høyest prioritet i utforming og tilrettelegging.
Hvorfor: Dagens kommuneplan har bestemmelser om hvordan hovednett for sykkel skal utformes. Ofte følges ikke disse pga areal- og interesseavveininger mot andre trafikantgrupper. Eksempelvis Kongsgata og Muségata. En sterkere bestemmelse vil gjøre det enklere å lage et godt hovednett for sykkel.
- Oslostandarden for sykkeltilrettelegging skal legges til grunn for utforming av sykkelanlegg. Fravik fra denne kan innvilges i enkeltstående saker av utvalg for by- og samfunnsplan etter søknad. Søknad må leveres separat fra reguleringsplan.
Hvorfor: Oslostandarden for sykkeltilrettelegging gir langt bedre og fremtidsrettede sykkelløsninger enn Statens vegvesens håndbøker og Vegnorm for Sør-Rogaland. Stavanger kommune har nå ny teknisk gatenorm på høring samtidig som kommuneplanens arealdel. Denne har tatt inn noen momenter som er positive for sykkeltilrettelegging, men langt fra det som er i Oslostandarden. Oslostandarden er også førende for planarbeid, ikke bare teknisk gjennomføring. Innspillet står derfor uavhengig av prosessen med ny teknisk gatenorm, men noen konkrete punkter som vi tidligere har spilt inn til kommuneplanens bestemmelser er nå tatt ut siden de er mer naturlige å inkludere i teknisk gatenorm.
- Sykkelfelt skal være fysisk separert fra motortrafikk ved fartsgrenser over 30 km/t. Er dette ikke mulig, skal hastighet på 30 km/t sikres gjennom skilting og fysiske tiltak (innsnevring, sideveksling, osv).
Hvorfor: Store grupper syklister opplever sykling med motorkjøretøy som utrygt. Skadepotensialet ved påkjørsel av myke trafikanter øker kraftig over 30 km/t. I slike hastigheter må sykkelanlegget separeres fysisk fra motortrafikk for å være attraktivt for alle syklister.
- Ved planlegging av hoved- eller bydelsnett i blandet trafikk, skal strekningen være forbudt for tunge kjøretøy.
Hvorfor: Tunge kjøretøy står for 30% av alle sykkelulykker i by, en uforholdsmessig stor andel sammenlignet med mengden tunge kjøretøy. Tunge kjøretøy har langt dårligere sikt og tilrettelegging for samhandling og langt større skadepotensiale enn lette kjøretøy. Tunge kjøretøy skaper mye utrygghet og fare for syklende. For å skape attraktivt hoved- og bydelsnett som er tilgjengelig for alle (8-80), må syklister være separert fra tunge kjøretøy.
- Alle planer som berører sykkelanlegg skal vise med tegning eller diagram planlagt/forventet kjøremønster for syklende gjennom planområdet og til/fra viktige målpunkter i planområdet. Tegningen skal være detaljert nok til at man kan se kjørefeltskifter og svingebevegelser.
Hvorfor: For å kunne ta stilling til en om plan gir god tilrettelegging for syklende, må man i dag ha detaljert kunnskap om veiutforming og kjøremønstre. For å gjøre dette mer tilgjengelig for ikke-fagfolk, er det viktig å tydeliggjøre hvordan planleggerne har tilrettelagt for sykling i

planområdet.

- Maksimal stigning på hoved- eller bydelsnett skal være 3%.
Hvorfor: Maksimal stigning i N100 er et minstekrav og gir ikke god sykkeltilrettelegging eller et attraktivt sykkelveinett. Dette er et uttalt mål på hoved- og bydelsnett. Disse må derfor planlegges med bedre standard enn minstekravet. 5% er bratt nok til at syklister må stå av sykkelen og gå opp, selv uten last. Stigningen blir verre med barnetilhenger, vesker eller lastesykkel. Maksimal stigning settes derfor til 3% slik at sykkelveinettet blir attraktivt for flere og i flere situasjoner.
- Krysninger skal ikke legges slik at at gående og syklende må ta omveier. Alle krysninger skal være oversiktlige for myke trafikanter.
Hvorfor: Hovedregelen i dag er at kjørevei føres rett frem horisontalt og vertikalt gjennom kryss, mens gående og syklende sendes på omveier. Dette skaper lengre reisevei, kunstige bakker, dårligere fremkommelighet og utrygge passasjer. Hvis gang- og sykkelvei blir lagt rett frem, skaper vi god trygghet og fremkommelighet.
- Gjeldende bestemmelse 2.3.3.1.3 "Ved all regulering og opparbeiding av sykkelveinettet skal det tas nødvendig hensyn til barns lek og opphold, fotgjengere og naturmangfold." utgår eller endres til å gjelde alle veier.
Hvorfor: Tilsvarende bestemmelse finnes ikke for andre veier, kun for sykkelveier. Det er ingen grunn til at disse momentene er særskilt nødvendige å ta hensyn til ved planlegging av sykkelvei. Tvert imot utgjør kjøreveier større utfordringer for barns lek, fotgjengere og naturmangfoldet enn sykkelveier.
- Veier dimensjoneres for lastesykkel opp til 3,5 m lengde og 1 m bredde mtp svingradius og veibredde. Dette innebærer også breddeutvidelse i sving.
Hvorfor: Syklister har som andre trafikanter behov for tilstrekkelig klaring til begge sider for å føre kjøretøyet trygt og sikkert. Dette er ikke tatt hensyn til i dagens veinormer.
- Siktlinjer skal planlegges slik at ingen trafikanter må stanse helt eller delvis på gangfelt, fortau eller g/s-vei for å få sikt. Det betyr at siktlinjer ikke ukritisk kan legges X meter fra veikant iht tabell i veinorm; man må også ta hensyn til evt. parallelle fortau og g/s-veier.
Hvorfor: Det er vanlig i dag å legge siktlinjer slik at frisikt kun oppnås dersom man stiller kjøretøy på tvers over gangfelt, fortau eller gang- og sykkelvei. Dette betyr at trafikantene settes i en situasjon hvor de må velge mellom å hindre annen trafikk eller ikke oppnå tilstrekkelig sikt selv. Det skaper konflikter og farlige situasjoner.
- Ved flere kjørefelt, skal siktlinjer planlegges til nærmeste kryssende kjørefelt, inklusive sykkelfelt.
Hvorfor: Normen i dag er å planlegge siktlinjer til nærmeste kryssende felt for bil. Dette betyr at pålagt sikt ikke er oppfylt der hvor det er sykkelfelt, noe som skaper fare for syklende i sykkelfelt. Det burde være selvsagt at man behandler sykkelfelt likt som kjørefelt, men praksis viser noe annet.
- Siktretkant der hvor hovednett krysser annen g/s-vei/sykkelvei skal være minst 20x20 m.
Hvorfor: Veinormalene angir i dag 8x8 m sikt. 8 m stoppsikt gir en maksimal fart på 10-12 km/t for å kunne stoppe for kryssende trafikk. Dette gjør hovednett lite attraktivt og fremkommelig. Ikke alle syklister har trafikkopplæring og sannsynligvis reduseres ikke alltid farten, noe som øker faren for kollisjon.

Målsetninger om reisemiddelfordeling

Stavanger kommune gjør egne reisevaneundersøkelser i tillegg til de nasjonale undersøkelsene i regi av Statens vegvesen. Kommunens egne reisevaneundersøkelser favner flere innbyggere, skjer via telefonintervju og er kortere enn den nasjonale. Dette gir bedre kvalitet i tallene som er samlet inn. Fordi Stavangers undersøkelse er mindre omfattende, gir den mindre detaljer enn den nasjonale undersøkelsen. Samtidig er den nasjonale undersøkelsen av så dårlig kvalitet etter at Epinion overtok arbeidet i 2018 at Statens vegvesen bare har klart å publisere små utdrag.

Forslag til kommuneplan øker sykkelandelsmålet fra 18% på alle reiser til 20% på alle reiser, men øker samtidig tidshorisonten fra 2034 til 2040. Tross gjennomgang av hvordan alt ligger til rette for høy sykkelandel, skyves stadig målet om økt sykkelandel ut i tid. Den nasjonale målsetningen om 20% skal Stavanger altså bruke de neste 18 årene på å oppnå. Det er en urimelig svak ambisjon. Og det er kun en papirambisjon - de siste 15 årene har Stavanger kommune ikke klart å rikke sykkelandelen i det hele tatt. Å skyve målsetningen ut i tid samtidig som man i virkeligheten ikke får til noen endring er i praksis en falliterklæring.

Målsetningen om sykkelandel må være mye høyere på langt kortere tid for at det skal sette fyr under de rette folkene slik at man velger å ta grep. Dagens kommuneplan og forslag til ny kommuneplan er en parademarsj i å forskyve problemene inntil dagens generasjon planleggere og beslutningstagere forlenget har pensjonert seg.

30% sykkelandel innen 2030 er en realistisk målsetning - hvis man vil. Det er bare å se på Paris. Hvis man ikke vil, kan man like gjerne la være å sette ambisjoner, for det viljen det står på, ingenting annet.

For å holde målstyringen på riktig spor, må mobilitetsplaner inkludere tall fra reisevaneundersøkelser for Stavanger og bruke disse til å sette mål for fremtiden. Dersom undersøkelsene viser at målsetningen er oppfylt eller nesten oppfylt, og med tanke på at mobilitetsplaner og reguleringsplaner kan ta år å realisere, må målsetningen oppjusteres for å holde tritt med utviklingen.

Alle planer skal vise hvordan de bidrar til å oppfylle målene om reisemiddelfordeling i kommuneplan og klima- og miljøplan.

Hovednett for sykkel

Hovednett for sykkel er i dag på mange måter kun en papirplan. I praksis viser det seg at andre hensyn enn sykkeltilrettelegging som regel er viktigere, selv om en strekning er merket som hovednett. Eksempler på dette er Muségata/Rogalandsgata, Breivikveien/Trafikksgata, Kongsgata/Klubbgata og Birkelandsgata/Bergelandsgata. Selv om alle disse er hovednett i gjeldende kommuneplan, er tilretteleggingen fokusert på bil og buss.

Slik er det selv om hovednettet for sykkel er en del av de juridisk bindende delene av kommunenplanen. Stavanger kommune ignorerer dette som hovedregel, og tilsynelatende uten særlige problemer eller motstand.

Slik det står nå, er hovednett for sykkel bare en meningsløs papirøvelse som bare kan ha som resultat av By- og samfunnsplan får tilfredsstilt behovet for å ha et kart å vise til, men forøvrig har det absolutt ingen verdens ting å si. For at hovednett for sykkel skal ha noen hensikt i det hele tatt, må det gjennomføres. Det er vårt viktigste innspill på dette punktet.

Strekninger på hovednett

Under kommer vi med konkrete forslag til endringer på hovednett for sykkel. Endringene har til hensikt å redusere reiseveien til nærmeste hovednett og gi bedre forbindelser mellom bolig, barnehage, skole, arbeid og handel.

Eksisterende trasé Stokka - Tasta over Byhaugen utgår. Stavanger kommune har skrinlagt planer om å etablere sykkelnett på denne strekningen.

Hovednett oppdateres med følgende nye strekninger:

1. Sykkelekspressvei Schancheholen - Tasta på Henrik Ibsens gate - Ytre ringvei vei (Grønn transportkorridor)
Kobling til Sykkelstamveien og videre forbindelse på sykkelekspressvei til Tasta. Sikrer god sykkelforbindelse nord-sør forbi Stavanger sentrum og gir sammenhengende sykkelekspressvei fra Randaberg til Sandnes.
2. Stokka - Tasta på Ytre ringvei vest gjennom Byhaugtunnelen (del av Grønn transportkorridor)
3. Stokkaveien til Christian Skredsvigs vei via Edvard Griegs vei og den ikke-navngitte g/s-veien mellom Ytre ringvei vest og Christian Skredsvigs vei.
4. Nedre Stokkavei til Madlaveien (Christian Skredsvigs vei) via Lassa.
5. Strømsbrua - Breivikveien via Østre ring, g/s-veien mellom Østre ring, Søre Ramsvigvei, Ramsvik kolonihager og Sandnesgata.
6. To traséer øst-vest på Nedre og Øvre Tjensvoll mellom Henrik Ibsens gate og Madlamarkveien/Madlaveien, samt trasé nord-sør Ishockeyveien - Ullandhaugveien via Tjensvoll torg
Koblinger til/fra Grønn transportkorridor/Sykkelstamveien til/fra Tjensvoll samt tilgang til barnehager og skoler for hele bydelen
7. Åsen - Marieroalléen via Vannassen: fra kulvert Auglendsdalen til kulvert Marieroveien v/ Timoteiveien, videre til Marieroalléen
Koblingspunkt fra Sykkelstamveien videre til Mariero.

8. Bekkefarete - Sandvikveien: Svend Foyns gate via Vårli/Hillevåg kirke til Hillevågsveien
Kobler sammen Bekkefarete, Hillevåg torg, Hillevåg kirke og Sandvikveien på en naturlig trasé.
Videre forgreiningar til Våland og Mariero, Sykkelstamveien og Gandsfjordruta.
9. Auglend - Vaulen via Auglendsbakken

Bydelsnett oppdateres med følgende strekninger:

1. Åsen - Hillevåg kirke: via Brattåsveien
Gir boligområdet kobling til hovedtraséene i øst og vest.
2. Vannassen - Dalsetveien
Kobler idrett/skole med boligområder. Alternativ trasé for Breidablikkveien for 8-80 som adkomst til Sykkelstamveien.
3. Teknikken - Skjæringen: via Cecilie Tvedts gate, Gartnerveien, Myrvangveien og Vårli, kobles på sykkelveien over kulverten
Alternativ til Hillevågsveien for 8-80.
4. Marieroalléen - Baneveien: via Gandsveien, Gandsbakken, Bergsagelveien
Binder sammen Mariero og Hillevåg, idrett/skole, bolig og arbeidsplasser. Alternativ til Hillevågsveien for 8-80.
5. Gandsfjordruta - Gandsbakken:
Utbedre og fullføre den første forbindelsen til Hillevåg fra Gandsfjorden
6. Mariero stasjon - Marieroveien: via Marieroalléen
Knytter Mariero stasjon på øvrig bydelsnett
7. Auglend skole - Baneveien: via Hillevåg torg
Binder sammen boligområde, lokalsentrum og hovednett i grønn korridor.

Sykelstrategi for Nord-Jæren

Sykelstrategi for Nord-Jæren har siden 2017 vært den eneste overordnede planen for sykkeltilrettelegging i Stavanger kommune. Stavanger kommune har en egen handlingsplan for sykkeltilrettelegging, men ingen overordnede føringer. Vi foreslår derfor at kommuneplanen tar inn Sykelstrategi for Nord-Jæren som førende plan.

Mobilitetsstrategi som juridisk dokument

Mobilitetsstrategi er i dag et påkrevd dokument for enkelte planer, fordi transport og mobilitet er viktige forutsetninger for bærekraftig byutvikling og attraktive bo- og arbeidstader.

Mobilitetsstrategien har likevel ikke samme juridiske betydning slik plankart og bestemmelser har. Det betyr at framlegg i mobilitetsstrategi ikke like enkelt kan håndheves etter plangodkjenning med mindre det er sikret i bestemmelser eller rekkefølgekrav. Mobilitetsstrategi er erfaringsmessig så store dokumenter at dette ikke skjer, med unntak av enkeltpunkter som parkering.

For å sikre at viktige planforutsetninger kan håndheves, foreslår vi at kommunen klargjør hvor mobilitetsstrategien står juridisk og hvordan dette skal håndheves etter godkjenning.

Sykel som varetransport i sentrumsområder

I innspill til planprogrammet ba vi om utredning av sykkel som varetransport i sentrumsområder. Dette står ved lag. Under har vi forslag til konkrete punkter for utredning.

1. Legge til rette for fordelingshub(er) i utkanten av byen der varer kan fordeles til varesykler for videre distribusjon i sentrum (usikker på om dette passer inn i planen)
2. Krav til trygg sykkelparkering der det skal etableres publikumsrettet næring med kriterier for parkeringsplass. Kriterier kan være at det skal være under tak, plass til store og små sykler, en viss prosentandel av forventet kundemasse/omsetning etc.
3. Plan for varetrasé - sykkevei tilrettelagt for effektiv transport av varer fra hub utenfor sentrum og inn til sentrum

Med vennlig hilsen

Jens Glad Balchen

Leder, SLF Nord-Jæren og Ryfylke

e-post: nord-jaren@syklistforeningen.no

Telefon: 926 32 579