



SYKLISTFORENINGEN

Rogaland

Til: Klepp kommune, Solavegen 1, 4351 Kleppe
Fra: Rogaland syklistforening

Deres ref:
Dato: 10. mai 2022

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdags sykling. 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 i Rogaland har ca. 600 medlemmer.

Kommuneplan 2022-2033

Viser til offentlig høring på kommuneplan 2022-2033. Rogaland syklistforening ønsker å være høringsinstans for planer som berører sykkelinteresser i Klepp kommune, men er ikke blitt varslet om denne høringen, og ber derfor om å bli satt på høringsliste for fremtiden.

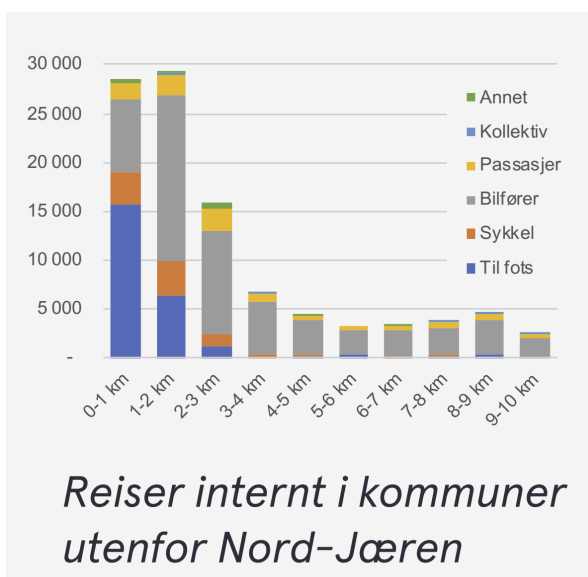
Klepp kommune er en kommune med små avstander, hvor 80% av befolkningen bor i tettsted. Dette er en god politikk for å opprettholde jordvernet og jordbruket som er en viktig del av virksomheten i kommunen, og det gjør også at reiseavstander internt i kommunen er korte. I tillegg er landskapet for det meste flatt.

Selv om det skrives i arbeidsdokumentene for mobilitetsstrategien at det ikke finnes reisevaneundersøkelser for Klepp kommune, viser tall for regionen utenfor Nord-Jæren at det samme reisemønsteret gjelder her som i de større tettstedene. De aller fleste reiser er veldig korte, men gjøres likevel hovedsakelig med bil.

Mye ligger derfor godt til rette for at Klepp kommune skal gjøre det bra på reisemiddelfordeling til gange og sykkel på reiser innenfor tettstedene og innenfor kommunen. Men store deler av sykkelveinettet i Klepp kommune henger - med noen unntak - igjen fra 70- og 80-tallet. Det er lite utvikling å spore i og mellom tettstedene, og flere steder står helt uten sykkeltilbud.

Mobilitetsstrategien innleder med at "me legg til rette for trygge og gode forhold for gåande og syklende, samtidig som me og ivaretek og legg til rette for god, sikker og effektiv trafikk-avvikling for andre trafikantar."

Det er påtagelig at "andre trafikantar" står i mobilitetsstrategien med sterkere krav til tilrettelegging



(“god, sikker og effektiv trafikk-avvikling”) enn gående og syklende (“trygge og gode forhold”). Samtidig nevnes ikke noen plan- eller gjennomføringstiltak rettet mot “andre trafikanter” i strategien i det hele tatt. Det er altså tatt for gitt at “god, sikker og effektiv trafikk-avvikling” for “andre trafikanter” kommer av seg selv, og fra et plan-synspunkt er det veldig uheldig. Det betyr at man ikke kan tilnærme seg helhetlig transportplanlegging med basis i mobilitetsstrategien, fordi den simpelthen ikke nevner noe om det.

“Me prioriterer dei gåande og syklende i planlegginga” er en fin visjon, men den må følges opp i praksis. Dette sier mobilitetsstrategien lite om. Når planen samtidig sier at man skal prioritere “god, sikker og effektiv trafikk-avvikling” for bil, og det ligger til grunn at dette er noe som allerede er så godt innebygget og forankret i organisasjonen at det ikke engang trenger å nevnes mer, er det ikke mye som gir tillit tli at visjonen skal kunne følges opp.

Det er ramset opp noen tiltak for å støtte opp under de to nevnte sitatene om gående og syklende, men disse viser ikke noen prioritering, og er i hovedsak vage og uforpliktende skrivebordstiltak som gir dårlige føringer for areal- og transportplanlegging og er umulige å etterprøve om kommunen faktisk følger opp.

Vi foreslår derfor at kommuneplanen inkluderer et hovedveinett for sykkel, slik mange andre kommuneplaner gjør. Hovednett for sykkel er også nedfelt i Regionalplan for Jæren, kap 8.3, som sier at kommunene skal definere og utvikle et hovednett for sykkel i tråd med retningslinjene i regionalplanen. Hovednettet bør vises på et eget temakart, siden det fullstendige kommuneplankartet ikke enkelt kan vise et hovednett for sykkel.

Kommuneplanens bestemmelser bør inkludere konkrete bestemmelser om utvikling av hovednett for sykkel og om tilrettelegging for gange og sykkel.

Vi foreslår at generelle bestemmelser for alle arealformål inkluderer følgende:

I alle plansaker for nye utbyggingsområder skal det tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelveinettet der dette finnes eller er planlagt.

I alle plansaker skal korte og trafikksikre gangforbindelser til viktige målpunkter, herunder lokale tjenestetilbud, skole, barnehage og kollektivholdeplass, ivaretas.

Det skal legges til rette for sykkelparkering og gode gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser, offentlig tjenestetilbud (skole og barnehage), sentrumsområder og stasjon.

Vi foreslår et eget kapittel med bestemmelser for hovednett for sykkel:

1. Ved all regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som omfatter hovedvegnettet for sykkel, jf. temakart, skal:
 - Hovednettet planlegges opparbeidet separat fra øvrige trafikantgrupper, med gjennomgående standard uten systemskifter
 - Hovednettet skal opparbeides med et fast, jevnt dekke med god friksjon
 - Det reguleres sykkelfelt med bredde 1,8 - 2,5 meter i gater/veier der årsdøgntrafikken er eller forventes å være mer enn 4 000 i 2030
 - Sykkelfremføring gis prioritet i kryss med mer enn 4 000 ÅDT bil
 - Hovednettet gis tydelig markering ved oppmerking og skilting i gater/veier med mindre enn 4 000 ÅDT bil
 - Det ikke tilrettelegges for parkering i veier/gater som medfører konflikt med sikker fremføring av sykkel
2. Ved all regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som berører viktige ferdssårer til hovedsykkelvegnettet skal:
 - Trygg, sikker og attraktiv løsning for syklende velges
 - Bestemmelsene i punkt 1 gjelder ved ÅDT over 4 000
3. Ved utvidelse av hovedsykkelvegnettet gjelder punkt 1 også for dette

Kommunenplanen kan også svært gjerne legge føringer for prioritering av trafikantgruppene og prioritering av areal.

Utenfor og mellom tettsted er veier blant de mest arealkrevende byggeformålene, med store konsekvenser for jordvern og jordbruk. Å redusere bredden på veier kan derfor være et verdifullt

jordverntiltak. Med målsetningen om å flytte mange av de korte bilreisene over til gange og sykkel, kan det være verdt å vurdere smalere vei for bil når man bygger gang- og/eller sykkelvei, slik at det totale arealbeslaget blir mindre og man skalerer veiene etter ønsket reisemåte.

I tettsteder bør gange og sykling være de foretrukne reisemåtene. Det gjør man gjennom å planmessig bygge ut gang- og sykkeltilbudet slik at dette gir den korteste, raskeste og mest direkte reiseruten internt i tettstedet, mens biltilbudet er utformet slik at det medfører omveier og tar lengre tid å bruke bil.

Barnehager, skoler og idrettsanlegg for barn særskilt må ikke tilrettelegges for bilkjøring. Det er vanlig at slike offentlige anlegg i de fleste kommuner har store bilparkeringsplasser rett foran inngangsporten. Ikke bare oppfordrer man da direkte til bilkjøring - man presser også bort de som ville ha gått eller syklet, men som trenger "trygge og gode forhold" å gjøre det i.

Med vennlig hilsen

Jens Glad Balchen

Leder, Rogaland syklistforening

E-post: post@rogalandsyklistforening.no

Telefon: 926 32 579