

Kriterier for prioritering av sykkelprosjekter i Bypakke Nord-Jæren

Innhold

Innledning.....	1
Overordnet mål	2
Overføring av personbilturer til sykkel.....	2
Eksisterende situasjon.....	4
Antall målpunkt.....	4
Maskevidde og sammenheng i nettverket.....	5
Fremtidig situasjon	5
Kostnader	5
Planstatus	5
Tilrettelegging for sykkel i andre prosjekter	6
Mindre utbedringstiltak	6
Vurdering av prosjekter ut fra potensial for økt sykkeltrafikk	6

Innledning

I dette notatet redegjør sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren for hvilke kriterier som er satt for å prioritere mellom ulike sykkelprosjekt som kan finansieres av sekkeposten for sykkeltiltak i Bypakken. Det skal utarbeides 4-årige handlingsplaner som rulleres årlig ut fra porteføljestyingsprinsippet. Sykkelfaggruppens rolle er å anbefale prioriterte lister med utbyggingstiltak på sykkelvegnettet som behandles og vedtas politisk gjennom styringsgruppen. Kriteriene som følger i dette notatet skal sørge for at prosjektene som i størst grad bidrar til måloppnåelse blir prioritert. De skal ligge til grunn for innspillet til første rulling av det 4-årige handlingsprogrammet (2018-2021). Kriteriene skal evalueres i forkant av hver nye 4-årsperiode.

Overordnet mål

Målet for Bypakke Nord-Jæren er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing – nullvekstmålet. Det vil si at tiltakene som iverksettes skal bidra til at flere bruker sykkel som transportmiddel. Prioriteringskriteriene er bygget på denne målsetningen.

Som et verktøy for å oppnå målsetningen i Bypakken er det laget en Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032. Visjonen i strategien er **å oppnå en attraktiv og trygg sykkelhverdag for hele befolkningen på Nord-Jæren slik at flere velger å sykle**. Sykkelstrategien inneholder tre hovedmål:

1. Økt sykkelbruk, fra en sykkelandel på 7 % til 14 % av alle reiser og fra 12 % til 24% på hverdagsreiser (jobb/skole) innen 2032.
2. Det skal være enkelt og trygt å sykle.
3. Økt kunnskap om sykling på Nord-Jæren.

Tiltakene i Bypakken skal legge til rette for bedre fysisk infrastruktur, jfr. den andre målformuleringen; **at det skal være enkelt og trygt å sykle**. Dette skal så danne grunnlaget for at flere velger å sykle, slik at også det første hovedmålet oppnås.

Sykkelstrategien har følgende føringer for utviklingen av sykkeltilbudet:

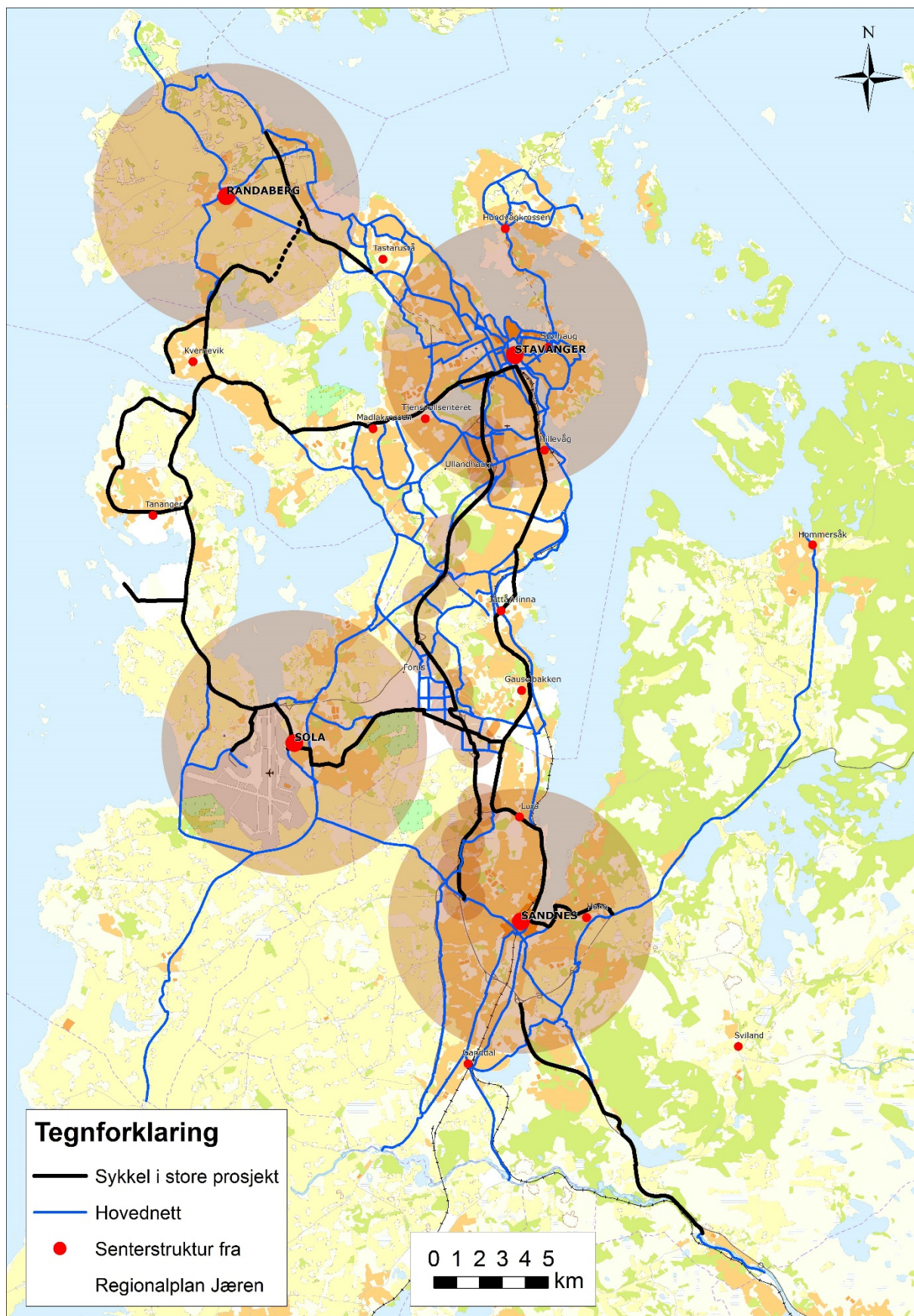
- Hovednett for sykkel skal være separert fra gående og motorisert trafikk.
- 80 % av befolkningen skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelnett.
- Sykkelnett skal ha god fremkommelighet og komfort hele året.
- 80 % befolkningen skal oppleve det som trygt å sykle på Nord-Jæren.
- Risikoen for alvorlige ulykker skal reduseres.
- Sykkelen skal inngå som en integrert del av bylivet og gaterommet.

For å oppnå disse målsetningene er det nødvendig å overføre personbilturer til sykkel.

Overføring av personbilturer til sykkel

Sykkelfaggruppen mener at det må prioriteres å heve standarden på hovedsykkelnett innenfor 3 km radius fra de fire største sentraene, som er beskrevet i senterstrukturen fra regionalplan Jæren 2013 – 2040 (se figur 1). I første rekke prioriteres dermed hovedsykkelnett i 3 km radius fra sentraene Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg. I tillegg prioriteres hovedsykkelnett rundt påkoblingspunktene til Sykkelstamvegen, for å bidra til at det tilbudet fremstår attraktivt.

Dette har bakgrunn i en faglig vurdering av hvor potensialet for å overføre personbilturer til sykkel er størst og er i tråd med målsetningen om nullvekst i personbiltransporten. Når det ikke finnes vedtatte reguleringsplaner som er i tråd med anbefalingene i Sykkelstrategien for Nord-Jæren 2017 – 2032 innenfor disse prioriterte områdene, kan vedtatte reguleringsplaner bygges andre steder på Nord-Jæren dersom de følger anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032.



Figur 1: Hovedsykkelnettet på Nord-Jæren, med 3 km radius fra de 4 sentraene. De mindre sirkelene langs E39 er 500 meter radius fra Sykkelstamvegens påkoblingspunkter. Linjene i kartet viser dagens hovednett for sykkel og hvor mye oppgradert hovednett for sykkel som bygges gjennom andre store prosjekt i Bypakken.

Kartet i figur 1 viser at andre viktige målpunkt i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes ikke er prioritert øverst. Kartet viser, i tillegg til prioriterte områder, hvor det kommer andre store prosjekt i Bypakken som tilrettelegger for sykkel. Utbygging av Bussveien og Sykkelstamvegen i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes gjør at forholdene legges til rette for å få flere til å reise med sykkel også her. De to nevnte prosjektene bidrar også til å bedre forholdene på Forus, som genererer et stort antall arbeidsreiser. Det pågår også en interkommunal kommunedelplan for Forus som bør avklares slik at større investeringer får langsiktig effekt for hele området.

Sykkelfaggruppen mener at følgende kriterier er de viktigste for å prioritere mellom sykkelprosjekt, for å oppnå størst mulig vekst i antall syklist og målsetningen for Bypakken om nullvekst i personbiltransporten:

1. Eksisterende situasjon
2. Antall målpunkt
3. Maskevidde og sammenheng med øvrig sykkelvegnett
4. Fremtidig situasjon
5. Kostnader
6. Planstatus

Eksisterende situasjon

Hovedruter hvor tilretteleggingen har størst avvik fra sykkelstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging prioriteres fremfor strekninger hvor dagens løsning er akseptabel mht. fremkommelighet, sikkerhet, trygghet og komfort.

Analysen som skal gjennomføres for å beskrive eksisterende situasjon

- Beskrivelse av biltrafikkens skiltede hastighet, evt. også registrert fart (km/t)
- Registrering av dagens biltrafikkmengde (ÅDT)
- Registrering av tungtrafikkandel (tungtrafikk antall/ÅDT)
- Registrering av vegbredde (kjørebanebredde, antall kjørebaner, fortau, samt evt. rabattbredde)
- Registrering av krysningspunkter og avstand mellom krysningspunkter
- Registrering av parkeringsplasser nært knyttet til traséen
- Registrerte ulykker med syklist involvert
- Registrering av dagens tilrettelegging for syklist (type og dimensjon)

Antall målpunkt

Strekninger på hovednettet som passerer flere målpunkt, som f.eks. skoler, arbeidsplasser eller idrettsanlegg, prioriteres fremfor strekninger som har få målpunkt.

Analysen som skal gjennomføres

- Målpunkt-analyse: Kollektivknutepunkter, arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler og barnehager innenfor influensområdet (200 meter radius fra sykkeltraséen).
- Vurdering av antall bosatte innenfor influensområdet (200 meter radius fra sykkeltraséen).

Maskevidde og sammenheng i nettverket

Sykelstrategien for Nord-Jæren 2017-2032 anbefaler en maskeviddetetthet på 400 meter. I sentrumsområder kan denne være noe tettere. Hvorvidt sykkelnettet er definert riktig må vurderes utfra dagens og fremtidig arealutvikling. I tilfeller hvor maskevidden er tettere enn 400 meter kan det prioriteres mellom parallelle hovedruter. Den hovedruten med størst befolkningsgrunnlag og antall målpunkt prioriteres over den andre. Videre prioriteres strekninger på hovednettet som skaper sammenheng med det øvrige sykkelvegnettet.

Analysert som skal gjennomføres

- Kartregistrering av maskevidden (hovednett).
- Kartregistrering av strekningens plassering i eksisterende nettverk (hoved- og lokalnett).

Fremtidig situasjon

Sykelstrategien for Nord-Jæren har som målsetting å doble sykkelandelen. Hvis dette skal oppnås er det avgjørende at sykkelen blir et mer konkurransedyktig og attraktivt transportmiddel. Utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett av høy kvalitet er et sentralt suksesskriterium. Standarden på hovednettet skal planlegges utfra følgende prinsipper:

- Enveisregulert sykkelveg med fortau (opphevd sykkelfelt)
- Sykkelfelt
- Sykkelgate
- Sykkelveg med fortau

Det henvises videre til Sykelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 og dens prinsipper for utforming av sykkelanlegg.

Analysert som skal gjennomføres

- Beskrivelse av fremtidig løsning – vurdere hvilken løsning som skal anlegges på den enkelte strekning.

Kostnader

Det vil koste å heve standarden til det nivået som sykkelstrategien anbefaler. Derfor er det viktig å bruke midlene på en måte som gir måloppnåelse. Prosjekter med høy kostnad og antatt lav måloppnåelse, pga. lite befolkningsgrunnlag, antall målpunkt etc., vil prioriteres ned i konkurranse med prosjekter som har lav kostnad i forhold til forventet måloppnåelsen.

Analysert som skal gjennomføres

- Kostnad (overslag)
- Løpeterpris (overslag/meter)
- Vurdering av sammenheng mellom kostnad og måloppnåelse

Planstatus

Hvis det, i korte perioder, mangler høyt prioriterte prosjekter med vedtatt reguleringsplan og det finnes vedtatte reguleringsplaner som er i tråd med Sykelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 sine

anbefalinger, kan disse prioriteres fremfor prosjekter i høyt prioriterte områder og/eller med større befolkningsgrunnlag.

Tilrettelegging for sykkel i andre prosjekter

Flere andre store prosjekter i Bypakke Nord-Jæren tilrettelegges også for syklende. Disse prosjektene er ikke finansiert gjennom sekkeposten for sykkel, men vil være viktige i arbeidet med å heve standarden på sykkeltilbudet og komplettere hovednettet mellom sentrale målpunkt. Dette illustreres godt ved de tykke svarte strekene i figur 1. Disse prosjektene bygges uavhengig av sykkelfaggruppens prioriteringer. Når sykkeldelen av store prosjekt planlegges, bør sykkelstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging følges.

Det dreier seg om følgende store prosjekt som er finansiert gjennom Bypakke Nord-Jæren:

- Sykkelstamvegen
- Bussveien
- Transportkorridor vest
- E39 Smiene – Harestad
- E39 Hove – Ålgård
- Tverrforbindelsen Foss Eikeland – E39 Bråstein

Mindre utbedringstiltak

Det vil være en rekke strekninger på hovednettet der det enten ikke vil komme standardheving i Bypakke-perioden frem til 2032 eller det vil ta flere år før standardhevingen kan gjennomføres. På disse strekninger vil det være aktuelt å gjennomføre mindre utbedringstiltak på dagens sykkelvegnett som øker syklisters trygghet, sikkerhet, fremkommelighet og komfort.

Sykkelfaggruppen definerer mindre utbedringstiltak som tiltak hvor:

- Hvert enkelt tiltak ikke koster mer enn 1 million kr
- Tiltaket kan gjennomføres uten ny reguleringsplan
- Det ikke kreves erverv av privat eiendom

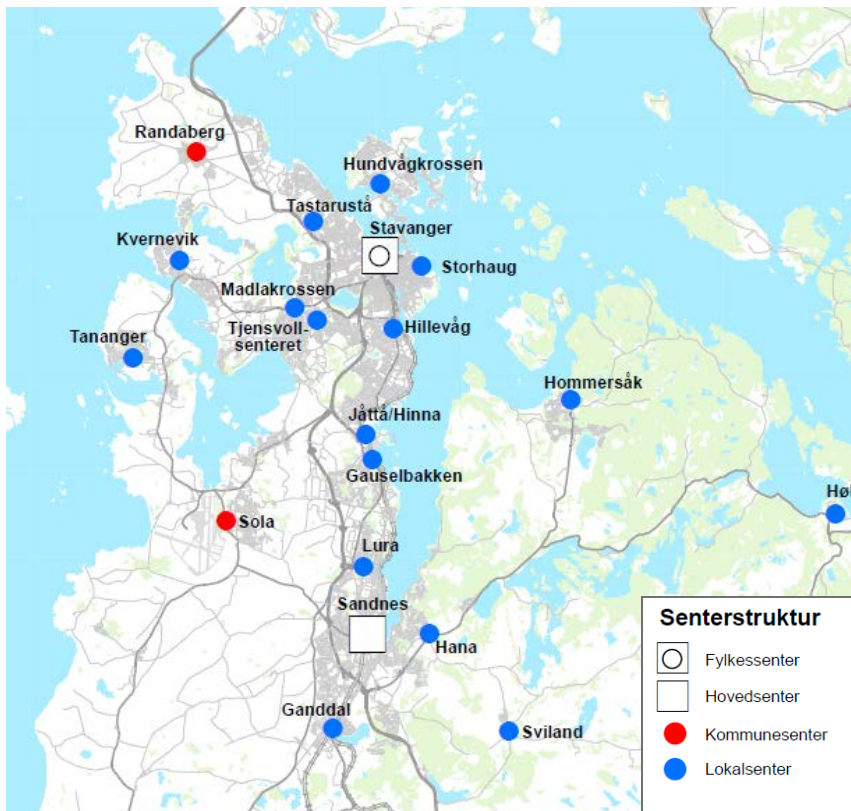
Sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren vil spille inn behov om et fast beløp til mindre utbedringstiltak ved rullering av 4-årig handlingsprogram, slik at det sikres en kontinuerlig utbedring av sykkeltilbudet på hele Nord-Jæren. Dette betyr videre at det ikke prioriteres mellom mindre utbedringstiltak og standardheving av hovednettet.

Vurdering av prosjekter ut fra potensial for økt sykkeltrafikk

En direkte konsekvens av nullvekstmålet i personbiltransporten er økt sykkeltrafikk. For å nå dette målet må prosjektene legge til rette for potensielt mange syklistere, altså ha god kapasitet. For å kunne vise til resultater i satsningen er det viktig at sykkelprosjekt blir bygget tidlig i bypakke-perioden.

Regionalplan for Jæren 2013- 2040 inneholder et kart over senterstruktur, med Stavanger sentrum som regionalt senter, Sandnes sentrum som hovedsenter, Sola sentrum og Randaberg sentrum som

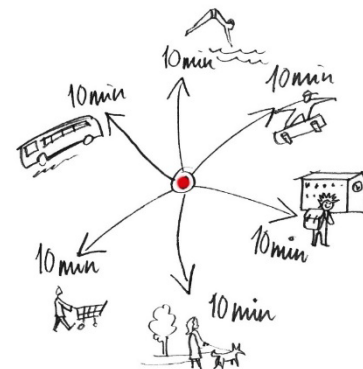
kommunesentra og resterende steder på kartet i figur 2 som lokalsentra. Til sammen utgjør dette en senterstruktur med 20 sentra.



Figur 2: Utsnitt av kart over senterstruktur (Regionalplan Jæren 2013-2040:36)

Regionalplanen har følgende mål: *Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.* Planen legger derfor vekt på *god tilgjengelighet inn og ut av sentra.*

Prinsippet om 10-minuttersbyen er også relevant. Med utgangspunkt i 10 minutters gangavstand er målet å legge til rette for steder der transportbehovet er minst mulig. Et robust og fleksibelt transportsystem gjør at fotgjengere og syklister kommer seg til mål i byen og til kollektivtransport for å nå andre deler av regionen.



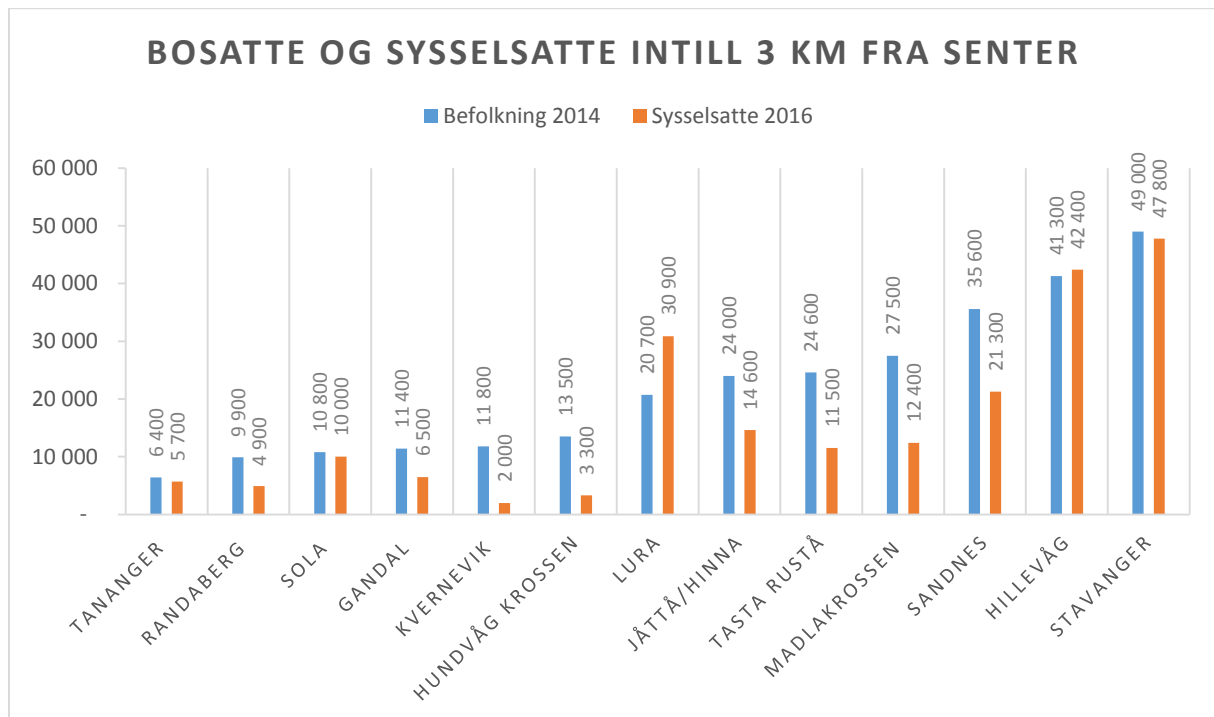
Figur 3: Illustrasjon av konseptet med 10-minutters by

Sykkelfaggruppen mener at det er nyttig å ta utgangspunkt i senterstrukturen slik den er definert i regionalplanen.

Erfaringer fra Nederland viser at sykkelen er et viktig transportmiddel for reiser under 7,5 km, men de største andeler oppnås på kortere reiser mellom henholdsvis 0 - 2,5 km og 2,5 – 5,0 km (Crow, 2007). Det også hovedsakelig på de kortere turene, opptil 3 km, at sykkelen spiller en rolle i transportarbeidet på Nord-Jæren i dag (RVU 2013/2014). Dette er reiser som i stor grad kan foretas med sykkel fremfor bil.

Innenfor en radius på 3 km fra sentraene som en gitt person sogner til, finner vi derfor en stor del av personens gjøremål i hverdagen. God sykkelinfrastruktur til og i sentraene er derfor viktig for å utnytte potensialet i disse reisene. Sykkelstrategien vektlegger den viktigste hverdagsreisen: reisen til jobb/skole. Det er derfor også relevant å inkludere denne informasjonen i oversikten, jfr.

målpunktsanalyse. En beregning av antall bosatte og sysselsatte innenfor 3 km fra ulike sentra på Nord-Jæren viser følgende resultater:



Figur 4. Bosatte og sysselsatte inntil 3 km fra senter.

Reisestrømmer kan også gi viktig informasjon om hvor potensialet er stort for å overføre reiser fra bil til sykkel. Data som viser reisestrømmer for alle transportmidler skal veie inn når prosjekt skal prioriteres. Tunge reisestrømmer med høy bilandel, hvor avstand og stigningsforhold viser et potensial for økt sykkelbruk, må gis prioritet.