



Bymiljøpakken

Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032



Vedtatt av styringsgruppa i Bymiljøpakken xx. des. 2022



Forord

Sykelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032 er en revisjon av sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032, som ble vedtatt av styringsgruppen i Bypakke Nord-Jæren i 2016. Samme år ble sykkelstrategien behandlet av kommunene i bypakkesamarbeidet og fylkestinget, som har tatt sykkelstrategien til orientering og legger den til grunn for det videre arbeidet med sykkelsatsingen.

Formålet med å ha en sykkelstrategi for Nord-Jæren er å sette sykling på dagsorden som en viktig transportform. Strategien skal være et grunnlag for samarbeid mellom de fire kommunene på Nord-Jæren for et bedre sykkeltilbud, og grunnlag for prioritering av fysiske tiltak i Bymiljøpakken. Sykkelstrategien skal også bidra til at vi når nullvekstmålet.

Strategien setter mål for fremtiden, og gir nødvendige hovedgrep for å oppnå målene. Strategien inneholder ingen økonomiske forpliktelser for partene i Bymiljøpakken, men gir en rekke anbefalinger til hvordan sykkelvegnettet bør planlegges for å oppnå målene i Bymiljøpakken

Revisjonen er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av:

- Rogaland fylkeskommune (prosjektledelse)
- Randaberg kommune
- Sandnes kommune
- Sola kommune
- Stavanger kommune
- Kolumbus
- Statens vegvesen

Fremsidefoto: Elisabeth Tønnessen, Rogaland fylkeskommune





Innhold

Innledning.....	4
Del 1: Sykkelstrategi.....	5
Visjon	5
Mål	6
Indikatorer for måloppnåelse	8
Hvordan vi når målene	9
Fysisk tilrettelegging – hovedgrep 1	10
God drift og godt vedlikehold – hovedgrep 2	17
Informasjon, kunnskap og kampanjer – hovedgrep 3.....	20
Oppfølging av sykkelstrategien.....	23
Del 2: Kunnskapsgrunnlag og dagens situasjon	24
Variasjon i reisevaner	24
El-sykler gjør at sykkel blir aktuelt for flere.....	29
Dagens sykkeltilbud.....	30
Sykkelnettet	30
Bysykler	33
Delte elsparkesykler	33
Drift og vedlikehold.....	33
Aktuelle veiledere, planer og vedtak	35
Utformingskrav og veiledere for sykkelløsninger.....	35
Nasjonale, regionale og kommunale planer.....	35
Bymiljøpakken og prioriteringer av sykkelprosjekter	37
Viktige dokumenter, strategier og veiledere	38



Innledning

Alle kan sykle. I dag finnes det mange forskjellige typer sykler, slik at uansett alder og ferdigheter så finnes det en egnet sykkel. Sykkelen gir derfor alle en mulighet for å enkelt komme seg dit de skal.

En region som er god å sykle i, er også en god region å leve i. Å legge til rette for sykling gir bedre helse, bedre bomiljø og mer livsglede. Byområder med gode sykkelforhold kjennetegnes også av et yrende og attraktivt byliv.

Elsykler gir helt nye muligheter for sykling på Nord-Jæren. Plutselig er det mulig å sykle i bakker og motvind uten å bli svett. Samtidig blir det enklere å sykle over lengre distanser. Nye sykkeltyper gjør at det også blir enklere å frakte med seg barn eller varer. I tettbygde områder der det er vanskelig å bruke bil, kan lastesykler også være aktuelle for bedrifter, siden de gir mulighet for rask og pålitelig manøvrering gjennom byen.

Etablering av bysykkelen på Nord-Jæren som en del av kollektivsystemet, gir gode mulighet for å låne sykkel for hele eller deler av reisen i kombinasjon med annen kollektivtrafikk. Delte el-sparkesykler kan også spille en lignende rolle. Men samtidig gir el-sparkesykler nye utfordringer for trafiksikkerhet, parkering og konflikter med gående.

Nord-Jæren har forpliktet seg til nullvekstmålet, som legger fast at *klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange*. Kapasiteten på veinettet er begrenset. Bilen krever store arealer, og framtidig befolkningsvekst vil føre til mer kø hvis bilandelen er like høy som i dag. Får vi flere over på sykkel, blir det både mindre kø på veien og et mer effektivt trafikksystem.

Sykling er derfor helt nødvendig for å skape fremtidens transportsystem på Nord-Jæren.





Del 1: Sykkelstrategi

Visjon

Visjonen for Nord-Jæren er:

En attraktiv og trygg sykkelhverdag for alle på Nord-Jæren, slik at flere velger å sykle.

For at flere skal sykle, må det tilrettelegges for at det er forutsigbart, effektivt, fremkommelig, sikkert og trygt å sykle, uavhengig av alder og ferdigheter. Sykkelen må med andre ord oppleves som et attraktivt og sikkert alternativ til andre transportmidler, først og fremst bilen.

God tilrettelegging betyr mye for opplevelsen. Et godt sykkelnett som er lett å forstå med god driftsstandard, gjør det både fremkommelig, trygt og komfortabelt å sykle. Sykkelparkering med høy kvalitet plassert i nærheten til målpunkt, kollektivholdeplass og innganger, gjør det enklere å bruke sykkel til ulike destinasjoner og i kombinasjonsreiser med kollektiv. Tilrettelegging kan også gjøre det enklere for bedrifter å bruke sykkel til vareleveringsformål, oppdrag eller transport av utstyr og personell.

God fysiske tilrettelegging er imidlertid ikke nok. Innbyggere må også synes at det er attraktivt å sykle. Informasjon og kommunikasjon om sykkeltilbudet, sykkelnett og hvordan enkelt å bruke sykkel i hverdagen er viktig. Det samme gjelder for informasjon om hvilke individuelle og samfunnsmessige fordeler det å sykle har for helse, miljø og økonomi.





Mål

Mål 1: Den totale sykkelandelen på Nord-Jæren skal øke fra 7% til minst 15 % innen 2032

Delmål

- Sykkelandelen på arbeidsreiser skal økes fra 15 % til 24 %
- Andelen barn og unge som sykler eller går til skolen skal være 90 %
- Sykkelandelen på handle/service-reiser skal øke fra 4 % til 8 %
- Sykkelandelen på fritidsreiser skal øke fra 6 % til 12 %

Nasjonal transportplan 2022-2033 har et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være 20 prosent innenfor byområder, og 8 prosent på landsbasis. Å øke sykkelandelen fra dagens nivå på 7% til minst 15% innen 2032, er derfor en viktig milepæl for å oppfylle denne målsetningen.

Den viktigste hverdagsreisen er til jobb og skole. Reisen til og fra jobb og skole skjer ofte innenfor et begrenset tidsrom om morgenen og ettermiddagen. Derfor er det viktig å tilrettelegge for at flest mulig av disse reisene kan foretas med sykkel. God tilrettelegging for sykling til jobb og skole vil skape ringvirkninger, og gjøre det enklere å bruke sykkel til andre gjøremål i hverdag og fritid.





Mål 2: Sykkelnettet på Nord-Jæren skal være sammenhengende, attraktivt og trygt

Delmål

- Hovednettet skal være separert fra gående og biltrafikk
- 80 prosent av befolkningen skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelnettet
- Risikoen for alvorlige sykkelulykker skal reduseres
- Det skal være trygt, sikkert og enkelt å parkere sykkelen
- Sykkelnettet skal ha god fremkommelighet og komfort hele året

Sykkelnettet skal være sammenhengende og gi god fremkommelighet. Det skal legges til rette for et tettere nett med god sykkelparkering der mange bor, jobber og ferdes. Slik blir det enklere å velge å sykle.

At syklende skal være separert fra gående og biltrafikk betyr at syklende har eget areal å sykle på. Dette kan gjøres gjennom markering i veibanen som for eksempel sykkelfelt med hvitstiplet linje og rød asfalt, eller fysisk skille med kantstein, som for eksempel sykkelveg med fortau.

I noen tilfeller er full separasjon ikke mulig, siden det ikke er plass til sykkelfelt eller sykkelveg. I slike tilfeller er et godt alternativ å etablere sykkelprioriterte gater, som prioriterer syklister i kjørebane. Det er en forutsetning at det er lav trafikkmengde og lavt fartsnivå.

Mål 3: Sykkel skal være et naturlig og attraktivt transportmiddel for innbyggerne på Nord-Jæren

Delmål

- Innbyggere på Nord-Jæren skal ha kjennskap til fordelene ved hverdagssykling
- Sykkelen skal inngå som en integrert del av byliv og gaterom, og bidra til god sykkelkultur.
- Det skal være enkelt å finne gode sykkelforbindelser

For å kunne oppnå strategiens mål om øking i sykkelandelen må vi også markedsføres og fortelle om tilbudet, forbedringer som gjøres, og gi forslag til rutevalg. Det er viktig at effekten av de enkelte tiltakene kommuniseres ut til befolkningen.



Indikatorer for måloppnåelse

For å følge opp sykkelstrategien er det viktig å måle fremgang på målsetningene. Ikke alle målene kan enkelt evalueres. For å si noe om utvikling er det likevel viktig å følge opp de målsetningene som kan måles.

Følgende indikatorer for hoved- og delmålene skal brukes for å kontrollere måloppnåelse.

	Indikator	Målemetode	2022	2032
Hovedmål				
Mål 1: Sykkelandelen på Nord-Jæren skal økes til minst 15 % innen 2032	Sykkelandel på Nord-Jæren	Sykkelandel fra nasjonale reisevaneundersøkelser	7 %	Minst 15 %
Delmål				
Sykkelandelen på arbeidsreiser skal økes til 25 %	Sykkelandel på arbeidsreiser på Nord-Jæren	Sykkelandel på arbeidsreiser fra nasjonale reisevaneundersøkelser	15 %	25 %
Hovednettet skal være separert fra gående og motorisert trafikk	Antall km separert fra gående og biltrafikk		50 km separert fra både gående og biltrafikk	85 km separert fra både gående og biltrafikk
80 % av befolkningen skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelnettet	Andel innbyggere med nærhet til sykkelnett av god kvalitet	GIS-analyse, mindre enn 200 meter avstand	Avklare kriterier	80 %
Risikoen for sykkelulykker skal reduseres	Alvorlige sykkelulykker	Antall drepte, hardt- og lettere skadde i sykkelulykker i siste tiårsperiode	351 (perioden 2011-2020)	50% reduksjon sammenlignet med forrige tiårsperiode
Det skal være trygt og sikkert å parkere sykkelen på hele Nord-Jæren	Andel som oppgir at det er trygt å parkere på jobb/skole eller i det offentlige rom	Sykkelundersøkelsen Nord-Jæren	83 % (jobb/skole) 34 % (offentlige rom/ butikker/ sentrum)	90 % (jobb/skole) 45 % (offentlige rom/ butikker/ sentrum)



Foto: Silje Drevdal

Hvordan vi når målene

For å nå visjonene og målene om en attraktiv og trygg sykkelhverdag for befolkningen på Nord-Jæren må sykkelplanen bli en naturlig del av all planlegging og utbygging på Nord-Jæren.

Både klima, bystruktur og terrengforhold gjør at Nord-Jæren har svært gode forutsetninger for en høy sykkelandel. Hvis sykkelstrategiens målsetting om en dobling av sykkelandelen skal oppnås, er det avgjørende at sykkelplanen blir et mer konkurransedyktig og attraktivt transportmiddel.

Derfor er det nødvendig å arbeide med flere virkemidler samtidig

Tre hovedgrep for å nå målene

1. Fysisk tilrettelegging

For å gjøre sykkelnettet mer attraktivt er det nødvendig med gode fysiske løsninger.

2. God drift og godt vedlikehold

God drift og godt vedlikehold vil gjøre sykkeltilbudet bedre for alle på eksisterende og nye anlegg

3. Informasjon, kunnskap og kampanjer

Informasjon og kunnskap må spres hele tiden, for å gjøre tilbudet kjent og for å motivere til økt sykkelbruk

Tiltak for å begrense bilkjøring vil ytterligere forsterke effektene av virkemidlene i denne sykkelstrategien.

For hvert hovedgrep er det utarbeidet ulike virkemidler: 1 A-F, 2 A-D og 3 A-D

Fysisk tilrettelegging – hovedgrep 1

Sykkel er både enkelt og fleksibelt, og gir mulighet til å komme seg fram nesten overalt siden det er lovlig å sykle de fleste steder. Det er imidlertid en utfordring at sykkelnettet ikke er godt nok fysisk tilrettelagt, manglende sammenheng og med mange systemskifter. Dette gjør det uoversiktlig og vanskelig å finne gode, trygge og direkte ruter.

En av hovedgrunnene til at innbyggere lar sykkelen stå, er nettopp at det oppleves utrygt å sykle. Å legge til rette for sammenhengende, trygg og sikker infrastruktur er derfor avgjørende for at flere skal oppleve sykling som et reelt alternativ¹.

Utbygging av et sammenhengende sykkelnett av høy kvalitet, er et sentralt kriterium for suksess. Det er flere syklistar der det er infrastruktur som sikrer:

- Opplevelse og trygghet
- God fremkommelighet og få stopp
- Lav risiko for ulykker og konflikter
- Opplevelse av komfort



Foto: Rogaland fylkeskommune, Elisabeth Tønnessen

¹ Loftsgarden, T., Ellis, I. T. & Øvrum, A. (2015). *Målrettede sykkeltiltak i fire byområder* (UA-rapport 55/2015). Urbanet Analyse



Sammenheng i sykkelnettet betyr ikke én fast utforming på alle rutene i nettet. Men det må være lett for syklister og andre trafikanter å forstå hvor det er tilrettelagt for sykling, og hvordan sykkeltilbudet skal brukes. Dette gjelder også i kryss og i overgangen fra en løsning til en annen.

På ulike steder vil ulike løsninger være aktuelle. Kombinasjonen av hastighet, biltrafikkmengde og antall fotgjengere og syklister vil danne grunnlag for hvilken løsning som er passende. Samtidig er det også viktig å planlegge for at sykkel ikke bare kan brukes til persontransport, men også til næringsformål som en del av et velfungerende og miljøvennlig bylogistikk.

Det er flere ulike vei- og gateutforminger som er aktuelle å bruke i sykkelnettet. Statens vegvesen gir veiledninger for ulike løsninger i Håndbok V122 Sykkelhåndboka, mens krav til utforming er gitt av Vegnormal N100 Veg- og gateutforming. Erfaringer fra Nord-Jæren, som etablering av sykkelprioritert gate, viser at det også er mulig å utvikle sykkeløsninger som ikke er beskrevet av Statens vegvesen. Fylkeskommunen og kommuner på Nord-Jæren skal også i tilfeller der håndbøkene ikke gir tilfredsstillende løsninger, se på muligheter for å finne alternative løsninger.

Små elektriske kjøretøy som el-sparkesykkel kan bruke anlegg tilrettelagt for sykkel. Denne strategien legger derfor ikke opp til en spesifikk fysisk tilrettelegging for denne gruppen.

Tabellen på neste side beskriver løsninger som er aktuelle å bruke på hovednettet på Nord-Jæren.

På lokalnett kan løsninger som gang- og sykkelvei være aktuelt der antall gående er lavt. Sykling i blandet trafikk kan også være aktuelt på lokalnett der trafikkmengden er lav.

Samtidig er fotgjengere den svakeste part i trafikken, og derfor må det tas spesielt hensyn til fotgjengere. Økt bruk av elsparkesykler og delte elsparkesykler har skapt konflikter når de brukes i områder med mange fotgjengere. Hovedsakelig skal det velges løsninger som skiller syklende fra gående.





Aktuelle løsninger på hovednettet	Beskrivelse	Kommentar
Enveisregulert sykkelvei med fortau	Sykkelfelt i eget nivå, adskilt med kantstein fra øvrige kjørefelt og fortau	Syklister skal følge trafikken (sykle på høyre side) Lik vikeplikt som bilister
Sykkelfelt på nivå med veibanen	Stiplet linje mellom kjørebane og sykkelfelt Egnet der fartsgrensen er 50 km/t eller lavere, og relativ høy trafikkmengde	Syklister skal følge trafikken (sykle på høyre side) Lik vikeplikt som bilister
Sykkelprioritert gate	Er gate for syklister, der det tillates noe biltrafikk som kjøring til eiendommer og varelevering Fotgjengere har fortau (eget areal) Syklister sykler i blandet trafikk. Gata gis optisk innsnevring gjennom utforming og opphøyde kryss for å begrense fartsnivå Kjørebane skal ha rødt dekke Egnet der fartsgrensen er 30 km/t og biltrafikken er lav, under 2000 i gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT)	Syklister skal sykle i kjørebane Motoriserte kjøretøy skal ta spesielt hensyn til syklende Syklister gis prioritet på strekningen. Sidegatene skal fortrinnsvis ha vikeplikt
Sykkelvei (sykkelekspressvei)	Toveis sykkeltrafikk, uten tilrettelegging for gående	Etableres der det ikke er behov for tilbud for gående
Sykkelvei med fortau	Sykkelvei skilt fra fortau med ikke-avvisende kantstein	En oppgradert gang- og sykkelvei
Sykkelvei med turvei	Toveis sykkelvei med eget tilrettelagt areal for gående ved siden av eller i nærhet med grusdekke.	Sykkelinfrastruktur gjennom turområder. Sykkelveien skal ha fast jevnt dekke.



Virkemiddel 1A: Utvikle et sykkelvennlig hovednett

Offentlige utbyggingsetater og planmyndigheter må sikre at sykkelnettet får en sykkelvennlig utforming. Sykkelanlegg på Nord-Jæren skal utformes etter følgende prinsipper.

Prinsipp	Beskrivelse
Sykling adskilt fra gående og motorisert transport	For å skape en trygg, framkommelig og sikker tilrettelegging, må syklist og gående håndteres som selvstendige transportgrupper i planleggingen, i likhet med kjørende. For å unngå konflikter mellom syklende, gående og biltrafikk skal videreutvikling av sykkeltilbudet på Nord-Jæren ta utgangspunkt i dette, og skille syklende fra gående og biltrafikk.
Sykling med kjøreretningen	Ensrettede løsninger gir syklist god framkommelighet, trygghet og sikkerhet både på strekninger og i kryss. Dobbelrettede sykkelveger er mindre trafiksikre enn ensrettede (tosidig) løsninger der det er mange sideveger eller private avkjørsler. I byområder skal det derfor hovedsakelig tilrettelegges for et tosidig system med sykling i kjøreretningen. For å fange bredden av syklist må systemet også oppleves som trygt. Dobbelrettede sykkelveger kan være en tilstrekkelig løsning for å binde nettet sammen utfor tettbebygde strøk eller langs veger med få sideveger eller private avkjørsler.
Nok plass på sykkelsystemet	Utformingen av sykkelanlegg må ta utgangspunkt i fremtidig trafikkmengde og sykkelens mål og krav til bevegelsesrom. En rekke nye typer sykler og tilbehør får stadig større fotfeste i Norge, f.eks. ulike typer transportsykler og sykkelhengere. Dette stiller større krav til bredde og utforming av sykkeltilbudet. På strekninger med høy trafikk og i sentrale områder skal derfor sykkelløsninger være dimensjonert for sykkelvogner og forbikjøringer.
Lesbart sykkelsystem	Det er viktig å tenke helhet i sykkelplanleggingen. Samme type løsning bør brukes i samme område og over lengre strekninger. En hovedutfordring er kryss og overgang mellom ulike sykkelløsninger. Skifte mellom ulike type sykkelløsning vil oftest være naturlig i forbindelse med kryss, skifte i områdetype eller i skiftet mellom gate og veg. Det er viktig at en oppnår en lett lesbar, trafiksikker og trygg løsning.



På strekninger med lav sykkeltrafikk, lite potensial for trafikkøkning og lavt konfliktpotensial med gående, kan fellesløsninger som gang- og sykkelvei vurderes. For de yngste barna er fortaussykling en akseptabel løsning der det ikke er egen sykkelinfrastruktur.

Virkemiddel 1B: Prinsipper for å utbedre kryss og trafikkfarlige og utrygge punkter

Det er ofte i kryss og punkter med systemskifte at ulykkene skjer, og hvor konsekvensene er størst. Selv enkle punkter kan redusere fremkommeligheten, skape utrygghet og trafikkfarlige situasjoner, som gjør det mindre attraktivt å velge sykkel som transportmiddel.

Følgende mindre tiltak kan raskt bidra til å bedre framkommelighet, trygghet, sikkerhet og komfort på sykkelnettet og gjøre det mer lesbart.

Prinsipp	Beskrivelse
Trafikk- og hastighetsdempende tiltak	I boligområder der mange fotgjengere og syklist ferdes, for eksempel rundt skoler, kan det vurderes å stenge gater for gjennomkjøring. Dette bidrar til å gi syklende og gående prioritet, uten store kostnader. Hastighetsdempende tiltak gjennom fysisk fartsregulering kan også føre til bedre forhold for syklende. Eksempler på løsninger finnes i Håndbok V128 Fartsdempende tiltak fra Statens vegvesen
Sykling mot enveiskjøring	Enveisregulering av gater kan redusere trafikkmengden, og gi bedre plass til syklist og fotgjengere. Å tillate sykling mot enveiskjøring bidrar til at det blir enklere og mer fleksibelt å sykle. Spesielt i byområder med mange målpunkt er det viktig å kunne sykle i begge retninger i samtlige gater. Dette vil sikre syklistenes framkommelighet og gi dem en fordel i forhold til biltrafikken.
Sikkerhet i kryss	Krysningspunkt mellom syklist og bilist skal utformes slik at alle trafikantene lett ser hverandre og forstår hvem som har vikeplikt. Både bilist og syklist skal tilpasse fart inn i krysset. I kryss kan tiltak som blant annet: grønt for syklist før annen trafikk, tilbaketrukket stopplinje og sykkelboks være svært viktige for å øke syklistenes trygghet, trafiksikkerhet og framkommelighet.



En særlig utfordring er underganger. Mange av dagens underganger er smale med dårlige siktlinjer. Dette øker faren for trafikkulykker. Derfor skal det også utvikles prinsipper for å utbedre underganger for å øke sikkerheten til både syklende og gående.

Virkemiddel 1C: Brukervennlig, trygg og sikker sykkelparkering

Alle sykkelreiser starter og slutter med en parkert sykkel. Frykt for at sykkel skal bli stjålet er et stort hinder for å velge å sykle. Økt bruk av dyrere el-sykler stiller større krav til sikkerhet og utforming av sykkelparkering.

Sykkelparkering skal plasseres nærme innganger. Samtidig er det viktig med god skilting og veivisning slik at det er enkelt å finne sykkelparkering.

Ved all ny utbygging skal det etableres god og trygg sykkelparkering tilpasset syklistenes behov. Ved arbeidsplasser inkluderer dette tilrettelegging av garderober. Parkeringsbehovet må vurderes og sikres i bestemmelser på alle plannivå og følges opp i byggesaker. Kommunene skal også oppfordre grunneiere ved eksisterende målpunkt å etablere trygg og god sykkelparkering.

Det skal være offentlig tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel i de største sentrumsområder. Tilbudet må være enkelt å ta i bruk, og gi trygg og sikker sykkelparkering.

Det offentlige må ta ansvar for utbygging av sykkelparkering ved viktige målpunkt, som for eksempel lokalsentra, knutepunkt, utvalgte bussholdeplasser, idrettsområder og viktige friluftsområder.

Det er utarbeidet en Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering, som er et godt hjelpemiddel og verktøy for å etablere sykkelparkering.

Virkemiddel 1D: God skilting og god oppmerking av ruter

For at sykkeltilbudet skal være attraktivt, må det være enkelt å finne de gode sykkelrutene. Hovednettet på Nord-Jæren skal derfor være skiltet med retnings- og avstandsskilt. For å sikre sammenhengende og god veivisning skal det utarbeides en felles oversikt over sykkelruter og skilting på Nord-Jæren.

Det skal også undersøkes muligheter for å gjøre det lettere å finne gode sykkelruter gjennom digitale løsninger.

For syklist er det ofte mer naturlig å orientere seg mot veibanen og underlaget. Derfor skal det avklares løsninger for å markere veivisning for syklist i veibanen.



Virkemiddel 1E: Reduser fartsgrensen langs strekninger med høyt potensial for sykling

Utrygghet på grunn av biltrafikk er den viktigste årsaken som hindrer folk fra å sykle. Ved å redusere fartsgrensen langs strekninger med høyt potensial for sykling, kan forhold for syklende drastisk forbedres. Med reduksjon til 30 km/t reduseres faren for alvorlige ulykker, og man øker muligheten for positiv samhandling mellom trafikanter gjennom visuell kommunikasjon.

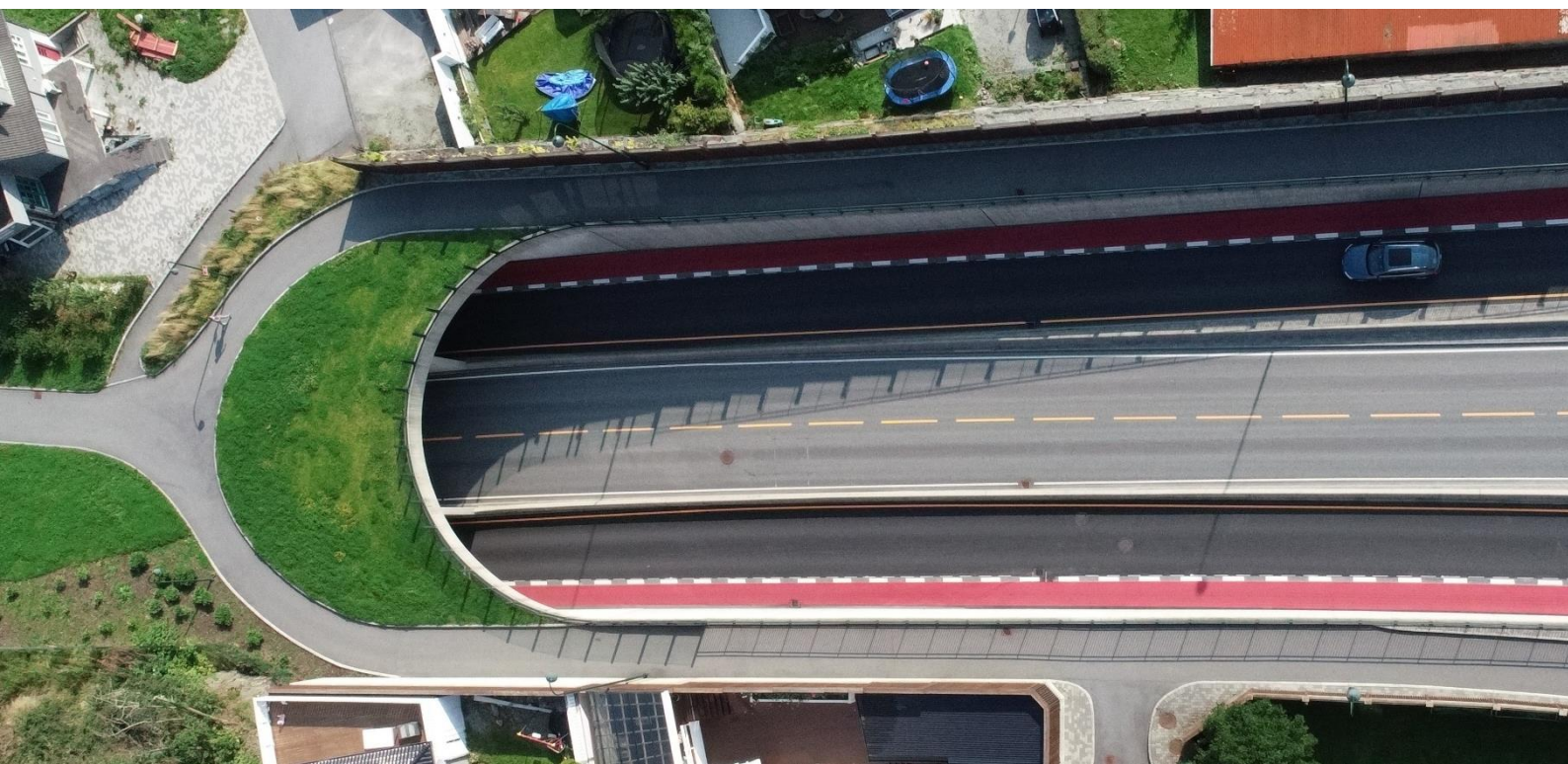
Reduksjon av fartsgrense er også viktig i områder rundt skoler og lignende for å bidra til økt trafikksikkerhet og stimulere til økt sykling og gåing.

Skilting av fartsgrenser som enkeltstående tiltak, har imidlertid ikke alltid den ønskede fartsdempende virkningen. Fysiske fartsreguleringer er derfor ofte nødvendig. Eksempler på slike tiltak finnes i Håndbok V128 Fartsdempende tiltak fra Statens vegvesen.

Virkemiddel 1F: Utnytte potensial i Sykkelstamvegen og Bussveien og sikre god tilkobling til hovednettet

Sykkelstamvegen og Bussveien er de største infrastrukturtiltakene for sykkel på Nord-Jæren. Sykkelstamvegen blir en sammenhengende sykkelekspressveg adskilt fra motorisert trafikk, mens Bussveien bygges med sammenhengende sykkelfelt.

For å utnytte potensialet disse tiltakene gir for å overføre reiser fra personbil til sykkel, er det viktig at hovednettet bygger opp under Bussveien og påkoblingspunktene til Sykkelstamvegen.





God drift og godt vedlikehold – hovedgrep 2

Det skal være enkelt, trygt og forutsigbart å sykle. Om det er en vinterdag eller sommerdag, så skal det være like innbydende å sykle.

Løs grus og sand, løv og hull i veidekket kan føre til fallulykker. De fleste sykkelulykker er eneulykker, som kun involverer syklisten selv. God drift og vedlikehold er viktig for å forebygge slike ulykker. Jevnlig kosting og oppgradering av dekke er derfor skadereduserende tiltak. Siktforhold kan bedres med vedlikehold av kantvegetasjon.

Nord-Jæren har en kort vintersesong. Likevel kan glatt veibane og snøfall gjøre det utfordrende å sykle. For å lykkes med sykkelsatsingen, må sykkel også oppleves som et reelt alternativ på vinteren. Dette krever at innbyggerne kan stole på drifts- og vedlikeholdsrutinene.



Foto: Rogaland fylkeskommune, Elisabeth Tønnessen



Virkemiddel 2A: Hovedsykkelnettet skal ha sammenheng i driftsstandard, uavhengig av veieier

Det skal arbeides for å realisere felles drifts- og vedlikeholdsstandard på hovedsykkelnettet på Nord-Jæren hele året, og se på muligheten for å etablere felles drift og vedlikehold.

Hovedsykkelnettet på Nord-Jæren går på tvers av fire kommuner med veieieransvar, og ligger også langs veinett der fylkeskommunen og Statens vegvesen er eier og har forvaltningsansvar. For syklistene er det viktig at hele strekningen har samme standard og forutsigbare driftsforhold med tanke på brøyting, salting og kosting. Derfor er det viktig å samkjøre drifts- og vedlikeholdsrutiner mellom aktører for å oppnå forutsigbarhet.

Virkemiddel 2B: Inspeksjon av sykkelhovednettet skal sikre kvalitet

For å sikre en god sykkelopplevelse, så skal det gjennomføres egne inspeksjoner av hovednettet med jevne mellomrom.

Det er etatenes driftspersonell som har ansvar for å gjennomføre inspeksjonene. Eventuelle mindre feil og mangler skal utbedres underveis. Eventuelle større problemer skal meldes inn, slik at disse kan prioriteres for utbedring.

Virkemiddel 2C: Videreutvikle og styrke elektronisk system der innbyggere kan varsle om feil og mangler

For å sikre syklistene et godt tilbud, må det være gode muligheter for å melde inn feil og mangler på sykkelnettet. Vi kan ikke forvente at brukere skal skille mellom kommunegrenser og ansvarsområder.

Derfor skal elektroniske løsninger for innrapportering av feil og mangler, samt varsling mellom kommuner og etater styrkes og samordnes.

Virkemiddel 2D: Sikre forhold for sykkeltrafikk gjennom anleggsområder

Anleggsområder kan føre til brudd på sykkelnettet. Derfor skal det tilrettelegges for sykling gjennom eller rundt anleggsområder. Standarden skal være god nok slik at det oppleves enkelt og attraktivt å sykle omkjøringen. Denne traseen skal skiltes og merkes godt, slik at syklistens fremkommelighet og



sikkerhet ivaretas. Derfor er det viktig å ha gode rutiner ved godkjenning av arbeidsvarsler for å sikre at forhold til syklistene ivaretas.

I tilfeller hvor anleggsperioden er lengre enn 3 dager, skal alternativ trasé ha fast dekke og vegbelysning.

Det viktig å være tidlig ute med informasjon, og varsle om alternative omkjøringsruter før anleggsarbeidet starter. Derfor skal det testes ut nye metoder for å informere innbyggere om anleggsarbeid og omkjøringsruter. I denne sammenhengen skal det også undersøkes metoder for å koordinere informasjon og omkjøringsruter for flere anleggsprosjekter langs samme strekning eller område.





Informasjon, kunnskap og kampanjer – hovedgrep 3

Det er viktig å kombinere tiltak for høy standard og drift på infrastrukturen, med tiltak rettet mot vaner og holdninger. Informasjon om både nye og eksisterende sykkelruter, sykkelparkering og bysykler er viktige for å bidra til holdningsendringer og nye reisevaner.

Informasjon og kunnskap om tilbudet for syklistene på Nord-Jæren er derfor viktig. Kunnskapen må både rette seg mot planleggere og beslutningstakere, samt mot innbyggere. Dette vil styrke gjennomføringen av sykkelstrategien, og være med på å bygge en god sykkelkultur i regionen.



Foto: Kolumbus



Virkemiddel 3A: Spre kunnskap blant innbyggere, planleggere og beslutningstakere

For å sikre en helhetlig sykkelplanlegging på Nord-Jæren, må de riktige virkemidlene tas i bruk, og det er nødvendig med høy kompetanse på tilrettelegging for sykkel i alle ledd - fra byggearbeidere til planleggere og politikere.

Krav om mobilitetsplaner i forbindelse med etablering og bruksendringer er et nyttig verktøy for å kvalitetssikre sykkeltilbud og bevisstgjør virksomheter og forslagsstillere.

Samtidig må det arbeides aktivt med å spre informasjon og kunnskap blant innbyggere, planleggere og beslutningstakere. Fylkeskommunen er i gang med å starte et sykkelfagnettverk rettet mot kommunene i Rogaland, for å binde sammen og styrke sykkelfaglig kompetanse. Kolumbus spiller også en viktig rolle med å spre kunnskap og informasjon som fylkets mobilitetsaktør

Fylkeskommunen skal utarbeide et sykkelregnskap for Nord-Jæren, som dokumenterer utviklingen i tilrettelegging for sykkel og sykkelbruk. Sykkelregnskapet kommuniseres til politikere og innbyggere på Nord-Jæren hvert andre år.

Virkemiddel 3B: Kampanjer og informasjon for å motivere til å bruke sykkel

Det er ingen selvfølge at folk sykler. I en region som vår med høy tilgang til bil og høy bilbruk, må innbyggerne våre motiveres til å bruke sykkel framfor bil i hverdagen. Mobilitetsplanlegging gjennom HjemJobbHjem skal derfor videreføres.

Kampanjetiltak kan også brukes for å motivere til å sykle til ulike gjøremål i hverdagen. Kampanjer kan brukes som informasjonstiltak for å fortelle om nye tiltak, som for eksempel sykkelparkering, kartvisninger, nye traseer bysykkelsystemet og om konkret bruk av infrastruktur for sykkel og trafikkregler. Kampanjer som Mobilitetsuka og faktakampanjer fra Kolumbus er eksempler på aktuelle kampanjer.

Kolumbus er regionens mobilitetsselskap og gjennom samarbeid med kommunene, fylket og Statens vegvesen avdekkes informasjonsbehov og tiltak.

Troverdighet er viktig i forbindelse med gjennomføring av sykkelkampanjer. Derfor kan en med fordel koordinere lokale sykkelkampanjer med forbedringer av de fysiske forhold for syklister i regionen, restriksjoner mot bilister, trafiksikkerhetstiltak og politikontroll.



HjemJobbHjem

HjemJobbHjem er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren. Målsettingen er å redusere personbiltrafikk i byområdene gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reiser med kollektivtransport til og fra jobb.

HjemJobbHjem-bedrifter får hjelp og verktøy som skal bidra til at ansatte endrer reisevaner i forbindelse med jobbreisen. Basert på en reisevaneundersøkelse blant de ansatte, lager mobilitetsrådgiverne i HjemJobbHjem en tilpasset aktivitetsplan for bedriften.

HjemJobbHjem teamet sørger for god informasjon og aktiviteter i bedrifter for å endre reisevaner. Ansatte får tilbud om å kjøpe HjemJobbHjem-billetten, som er en personlig 30-dagers billett for all kollektivtrafikk på Nord-Jæren. I tillegg har ansatte mulighet til å prøve en el-sykel, eller inngå en leasingavtale for en el-sykel. Ansatte i HjemJobbHjem har også 60 minutters fri tilgang til bysykler.

Virkemiddel 3C: Mer kunnskap om sykkelulykker

Det skal sees på muligheten for å samarbeide med helsevesenet for å samle inn skadedata i forbindelse med sykkelulykker.

De fleste sykkelulykker er eneulykker. Sykkelulykker blir sjeldent rapportert til politiet, og kommer dermed ikke med i den offisielle ulykkesstatistikken. Skadetall fra helsevesenet vil gi bedre informasjon om trafikkskader og risiko blant syklister.





Oppfølging av sykkelstrategien

For å oppnå sykkelstrategiens visjon og mål må sykling prioriteres, og de konkrete tiltak forankret i strategien må gjennomføres. Dette krever at sykkelstrategiens målsetninger kommuniseres tydelig.

Sykelstrategien bør følges opp ved:

- At kommuner og fylkeskommunen tar hensyn til strategien i planer på alle nivå.
- At virkemidlene i strategien tas til følge

For å sikre best mulig måloppnåelse bør Sykkelstrategien for Nord-Jæren oppdateres hvert 4. år. Arbeidet med rulleringer av sykkelstrategien skal gjøres på bakgrunn av ny kunnskap. Det kan dreie seg om nye normerte løsninger, utvikling i reisevaner eller endringer i lover og regelverk.



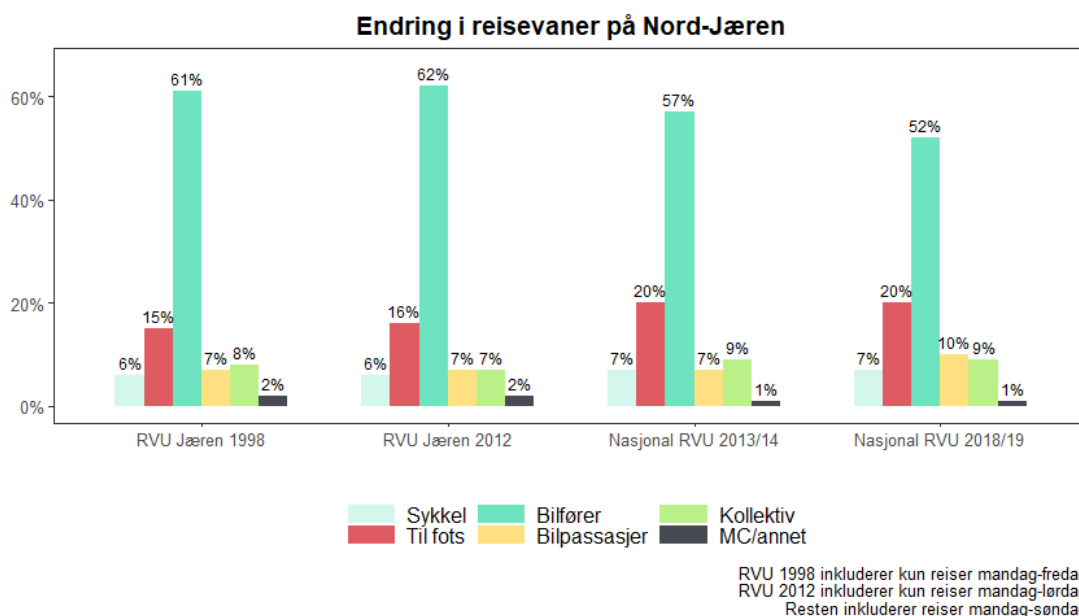


Del 2: Kunnskapsgrunnlag og dagens situasjon

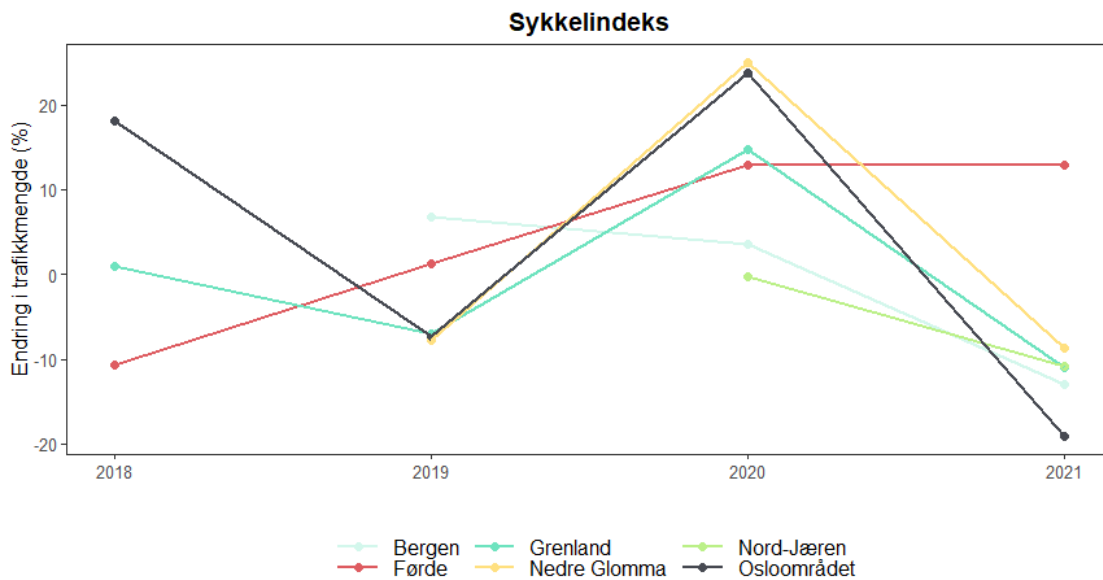
Variasjon i reisevaner

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 viser at 73 prosent av alle personer over 13 år på Nord-Jæren, eier eller disponerer en sykkel selv. Dette er en liten nedgang sammenlignet med 2012, da rett under 78 prosent hadde tilgang til sykkel. Rundt 14 prosent av de som disponerer sykkel i 2019, oppgir at de har tilgang til en el-sykkel, som er den høyeste andelen for et byområde i Norge.

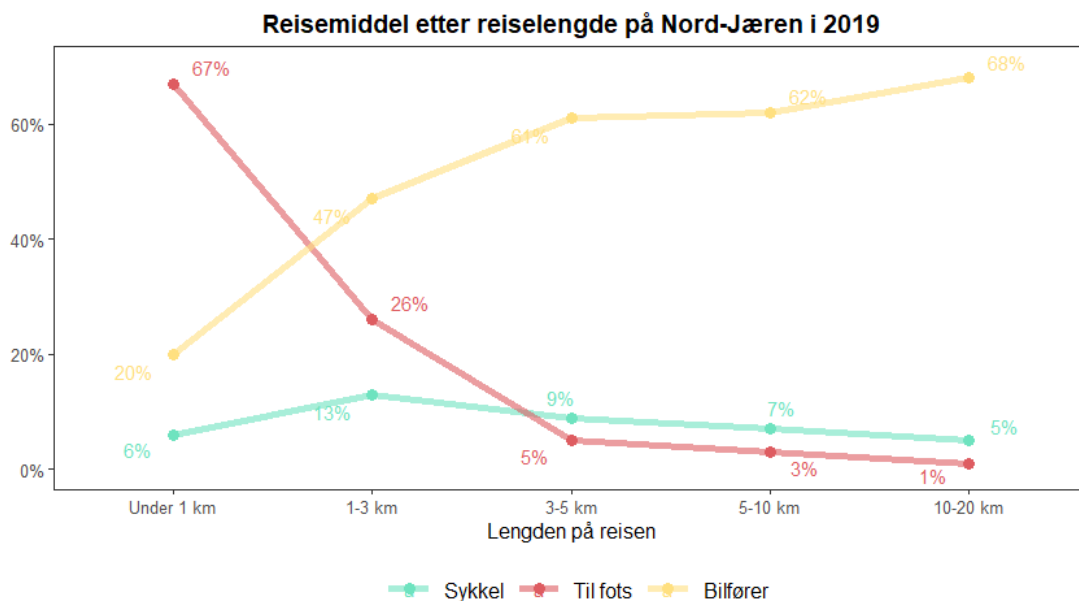
Utvikling i sykkelbruk viser stabilitet over tid. Både i 1998 og 2012 var sykkelandelen for alle reiser på Nord-Jæren 6 prosent, mens i 2013/14 og 2018/19 var sykkelandelen på 7 prosent.



Statens vegvesen utarbeider årlig en sykkelindeks, som estimerer endring i antall syklende i prosent fra år til år. For Nord-Jæren har det blitt utarbeidet en sykkelindeks siden 2020, og indeksen viser at det har vært 11 prosent nedgang i sykkeltrafikken i 2021. En slik nedgang i sykkeltrafikk mellom 2020 og 2021 er felles for alle byområder unntatt Førde.



Pålegg, restriksjoner og utstrakt bruk av hjemmekontor under covid-19-pandemien førte til en reduksjon i antall daglige reiser. Reiser til og fra jobb har en særlig høy sykkelandel. Siden dette er reiser som blir mindre gjennomført under pandemien, så kan dette forklare reduksjonen i trafikkmengde i sykkelindeksen for de ulike byområdene.

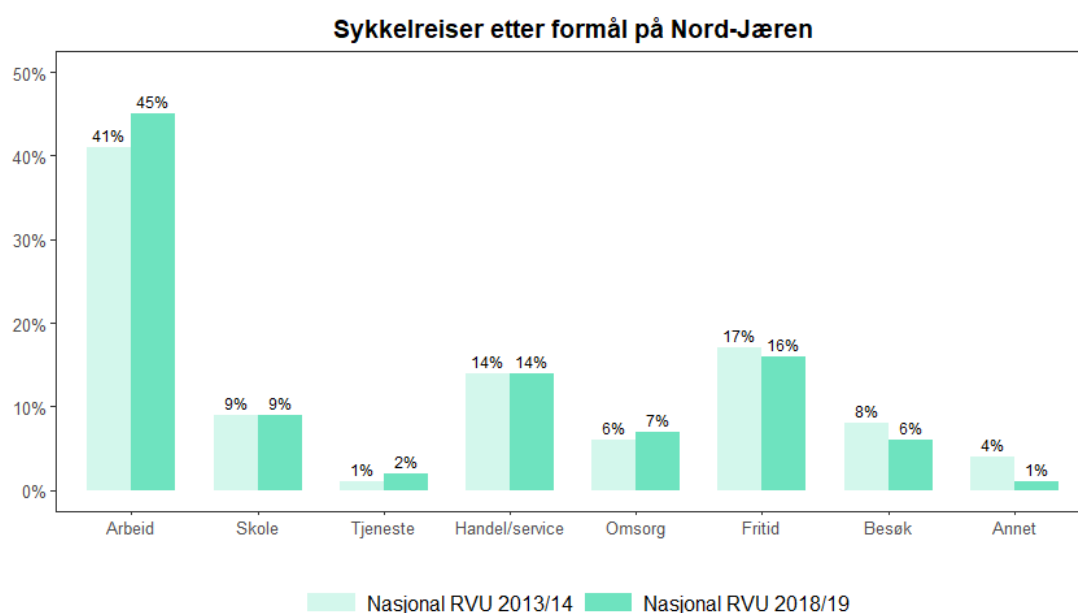


I dag reiser flere med bil enn med sykkel på strekninger under én kilometer på Nord-Jæren. Rundt 67 prosent av alle bilreiser er 3 kilometer eller kortere. Sykkel er mest konkurransedyktig på turer mellom



1,5 og 2,5 kilometer². På de korteste reisene konkurrerer sykkel først og fremst med gange. På reiser over 2,5 km og inntil 7,5 km, så konkurrerer sykkel først og fremst med bil.

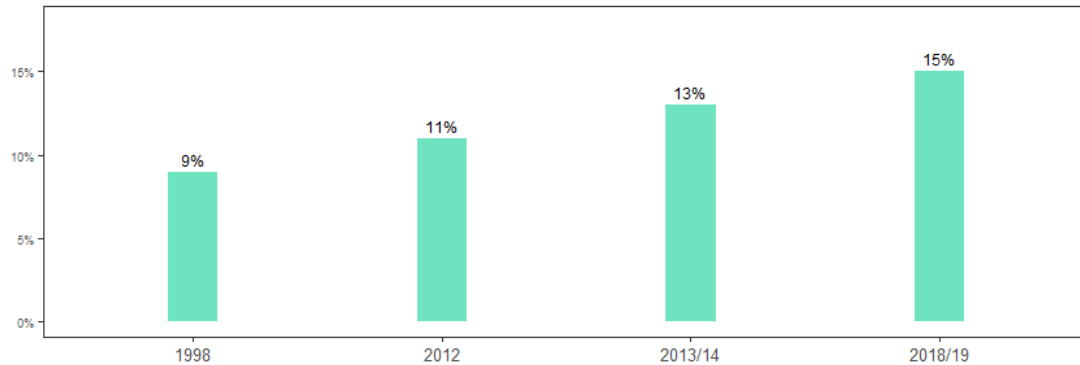
Over halvparten av alle sykkelreiser på Nord-Jæren gjennomføres i forbindelse med å komme seg til og fra arbeid eller skole, der de fleste utføres i forbindelse med å komme seg til og fra jobb.



Fordelingen i formål for sykkelreiser har stort sett holdt seg stabil på Nord-Jæren mellom 2013/14 og 2018/19. Imidlertid er det en tendens at arbeidsreiser tar opp en større andel av sykkelreiser, på bekostning av besøksreiser og andre formål.

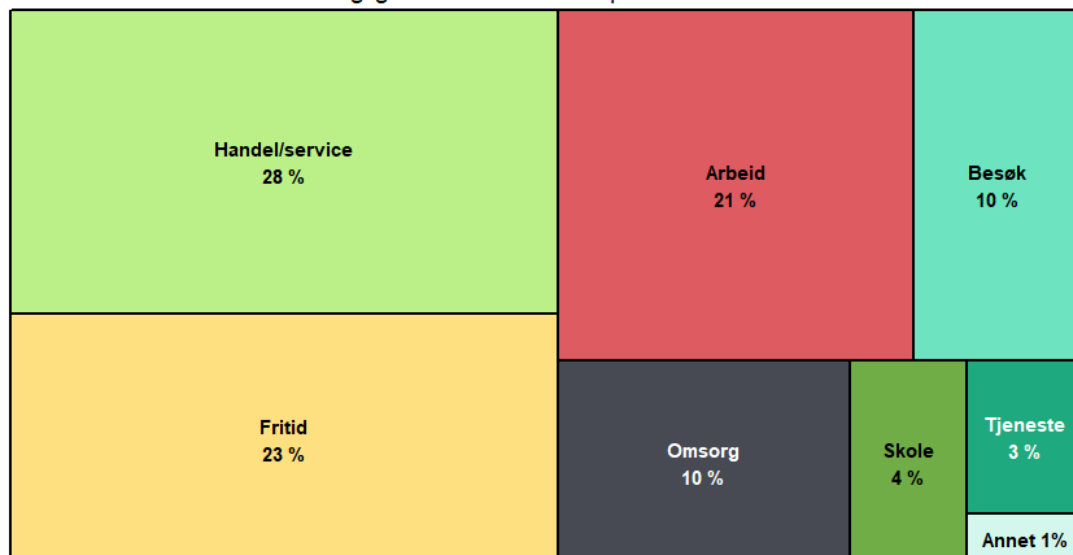
Sykkelandelen på reiser for å komme seg til og fra arbeid har økt fra 9 prosent i 1998 til 15 prosent i 2018/19.

² Norheim, B., Solli, H. & Haugsbø, M. S. (2015). *Ringvirkninger av arealplanlegging – for en mer bærekraftig bytransport* (UA-rapport 51a/2014). Urbanet Analyse

**Sykkelandel på arbeidsreiser på Nord-Jæren**

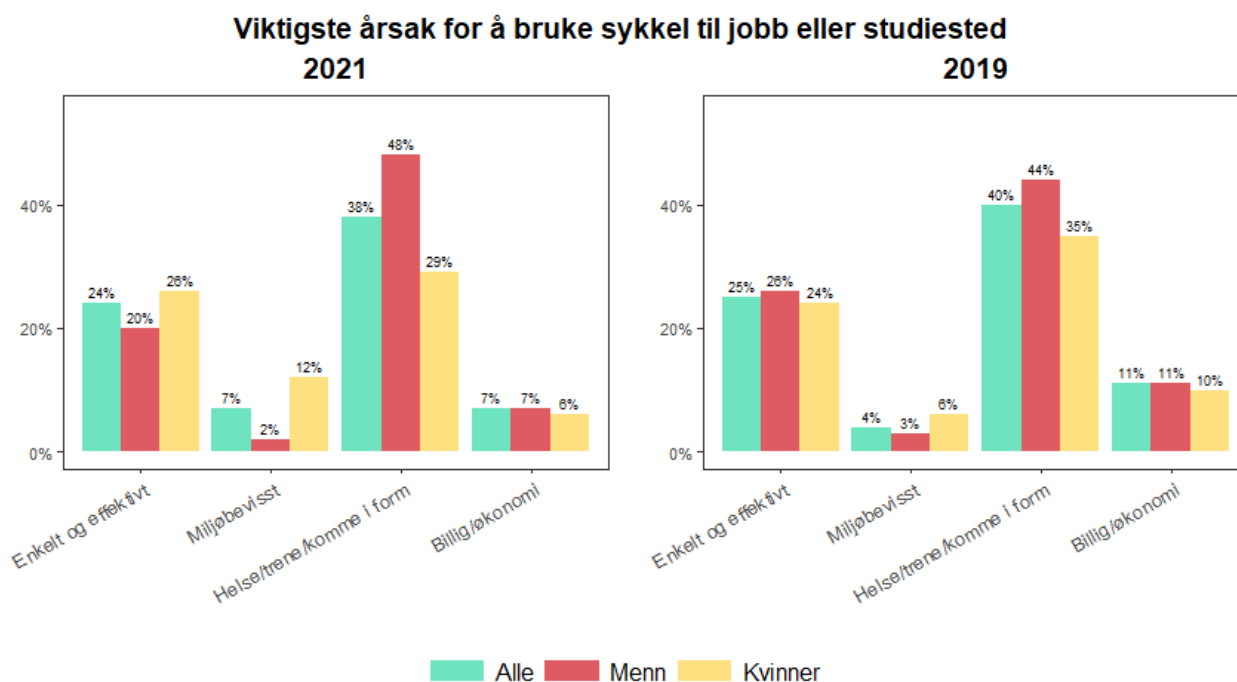
Samtidig har andelen som bruker sykkel for å komme seg til skole holdt seg stabil. I 1998 ble rundt 17 prosent av alle skolereiser gjennomført med sykkel, mens i 2018/19 er andelen 16 prosent.

Rundt 21 prosent av alle reiser i hverdagen handler om å komme seg til og fra jobb. Innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp og diverse ærend (bank, post, medisinske tjenester etc.) utgjør 28 prosent av alle reiser. Fritidsreiser (fornøyelse, rekreasjon, organiserte fritidsaktiviteter, etc.) utgjør 23 prosent av alle reiser. Dette er de tre hovedområder som de daglige reisene er knyttet til, som til sammen utgjør 73 prosent av våre daglige reiseformål.

Daglige reiser etter formål på Nord-Jæren



Sykkelundersøkelsen for Nord-Jæren 2021 og 2019 undersøker reisemiddelbruk på arbeidsreisen og holdninger knyttet til sykkel blant personer over 18 år. I undersøkelsen hadde respondentene muligheten til å fritt oppgi de viktigste årsakene for eller mot å sykle til jobb eller studiested. Svarene ble så klassifisert i kategorier av intervjueren.



Kilde: Sykkelundersøkelsen Nord-Jæren, Innsikt AS

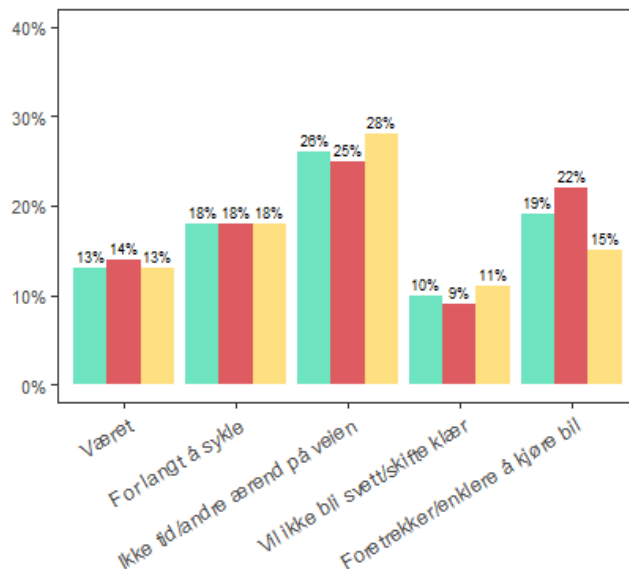
Undersøkelsen viser at den viktigste årsaken for at folk velger å sykle er på grunn av helse, trening og ønske om å komme i form. Samtidig oppgir rundt 26 prosent at de velger å sykle til jobb fordi det er enkelt og effektivt.

Sykkelundersøkelsen viser også at det er noen kjønnsforskjeller i motivasjonen for å sykle. Menn legger større vekt på treningsgevinst, mens kvinner legger større vekt på miljøbevissthet.

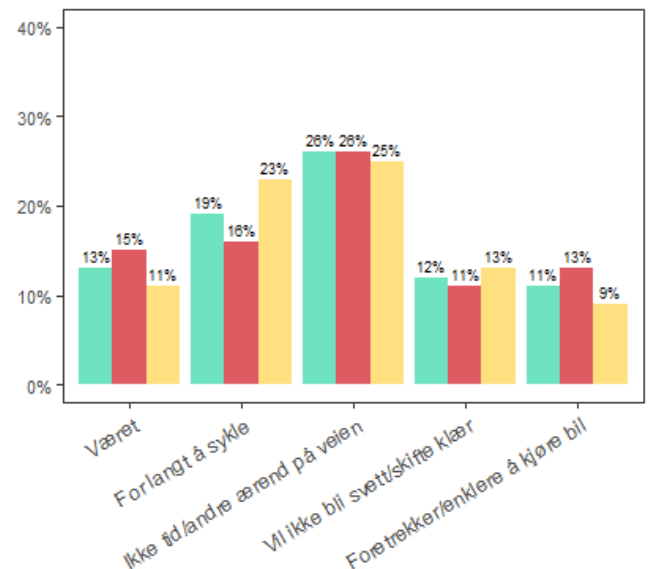
Den vanligste årsaken for ikke å sykle til jobb er at man ikke har tid eller har andre ærender på veien, at det er for langt å sykle, været eller at en foretrekker å kjøre bil. Det er liten forskjell mellom menn og kvinner i årsaker for ikke å sykle, utenom at det er en større andel menn som oppgir at de foretrekker å kjøre bil enn kvinner.



Viktigste grunner for ikke å sykle til jobb eller studiested 2021



2019



Alle Menn Kvinner

Kilde: Sykkelundersøkelsen Nord-Jæren, Innsikt AS

El-sykler gjør at sykkel blir aktuelt for flere

El-sykler gjør at sykling kan bli aktuelt for flere, over større avstander og på flere reiseformål.

Spørreundersøkelsen *Elsyklisten* som Norsk elbilforening utførte i 2021 viser at 88 % sykler mer etter at de har kjøpt en el-sykkel. Mange av de som kjøper el-sykkel bruker den på turer der de ellers ville ha kjørt bil. Rundt 80% oppgir at elsykkelen gjør at de kjører mindre bil.

El-sykkel gjør det også mer aktuelt å bruke sykkel om vinteren, og rundt 50% oppgir at de bruker elsykkel hele året. Undersøkelsen *Elsyklisten* viser at trygg sykkelparkering er et av de viktigste tiltakene for el-syklister. Rundt 39% av respondentene svarte at manglende eller utrygg parkering ved destinasjon har vært en årsak for ikke å bruke elsykkel når de egentlig tenkte at de skulle det.

En el-sykkel koster mer enn en vanlig sykkel, og stiller derfor større krav til kvalitet og sikkerhet på sykkelparkering.



Dagens sykkeltilbud

Et godt sykkeltilbud gjør det enkelt å bruke sykkelen for å komme seg til ulike aktiviteter og destinasjoner. Dette innebærer ikke bare å bygge attraktive strekninger med god sykkeltilrettelegging. Alle sykkelreiser starter og slutter med en parkert sykkel, og derfor er det også viktig å bygge ut et godt tilbud for sykkelparkering. Utvikling av bysykler gjør det også mulig i større grad å inkludere sykkel som en del av det offentlige kollektivtilbudet.

Sykkelnettet

Sykkelnettet ble første gang definert på 1990-tallet. Først i Sandnes og Stavanger, og noe senere i Sola og Randaberg. Under kommunereformen har kommunegrensene til Stavanger og Sandnes endret seg, noe som påvirker planleggingen av sykkelnettet. Sykkeltilbudet på Nord-Jæren består av tre nivåer: Sykkelstamvegen, hovednett for sykkel og bydelsnett for sykkel.

Sykkeltilbud på Nord-Jæren

Sykkelstamvegen: Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å bidra til overføring av arbeidsreiser fra bil til sykkel. Sykkelstamvegen er under utbygging og blir en direkte, effektiv og trafikksikker sykkelforbindelse mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes.

Hovednett for sykkel: Regionale forbindelser som binder sentrum og bydeler sammen med hverandre. I tillegg binder hovednettets sammen andre viktige målområder som kollektivterminaler, arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler, rekreasjonsområder, osv.

Lokalnett for sykkel: Et finmasket sykkelnett som gir forbindelser til hovednettets. De er bydelsinterne, og binder sammen boligområder med arbeidsplasser, skoler, idrettsanlegg og nærbutikker.

I 2017 var det tilrettelagt for totalt 265,5 km langs hovednettets. I 2020 har dette økt til 292 km. Særlig har det blitt bygget flere km gang- og sykkelveger, samt egne sykkelveger. Der det er tilrettelagt for sykkel på hovednettets på Nord-Jæren, består tilbudet i dag i stor grad av gang- og sykkelveger og sykling i blandet trafikk. Noen strekninger er tilrettelagt med sykkelfelt, det vil si at det er etablert et eget felt for syklende i kjørebane. Det er også tilrettelagt gjennom sykkelprioriterte gater der syklistene og bilister deler veibanen, men syklistene blir prioritert.



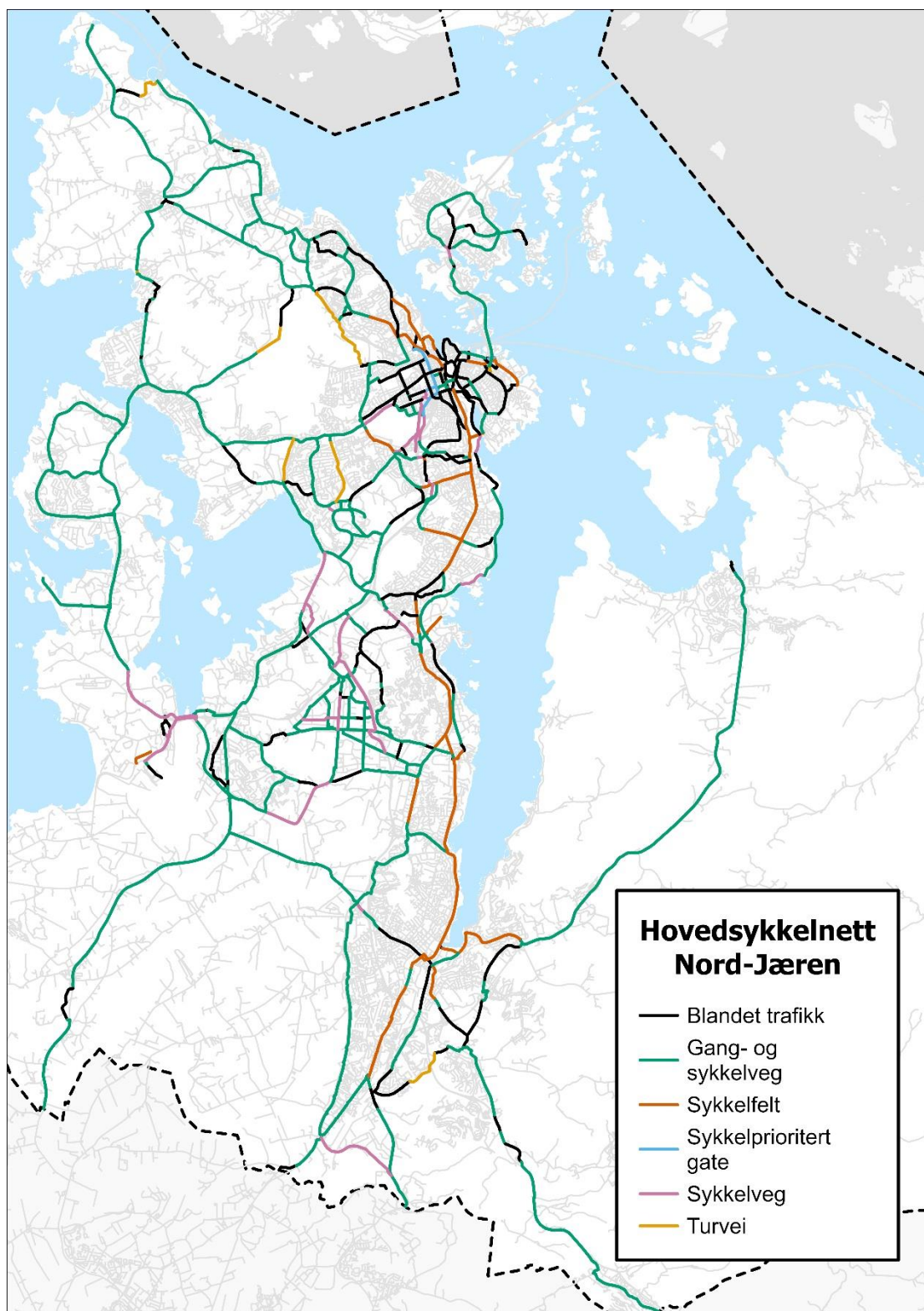
En stor del av hovednettet består av løsninger som bare er på den ene siden av veien. Dette gir utfordringer i kryss og avkjørsler. Et ensidig sykkeltilbud kan være billigere å anlegge og i spredtbygde områder, og utenfor byområdet kan dette være et tilfredsstillende tilbud. Et ensidig sykkeltilbud kan imidlertid redusere syklistenes fremkommelighet og trafiksikkerhet. Dette skyldes at bilister ikke forventer syklist fra begge retninger.

Tabellen gir oversikt over tilrettelegging for sykkel på hovednettet

Anleggstype	Antall km ensidig	Antall km tosidig	Antall km total
Sykkelfelt	4	26	30
Sykkelveg	13	7	20
Gang- og sykkelveg	145	27	172
Turvei	6	0	6
Blandet trafikk	4	58	62
Sykkelprioritert gate	0	2	2
Totalt	172	120	292

Trygghet, sikkerhet og fremkommelighet er blant de viktigste kriteriene for å øke andelen syklist. Dette oppnås gjennom å skape et finmasket og sammenhengende sykkelnett. Et tilfredsstillende sykkelnett gjør at det oppleves like enkelt for foreldre å sykle sammen med barna, som det er å ta dem med seg i bilen.

Selv om mye har blitt gjort, så er standarden på tilbudet enda ikke god nok til å sikre tilstrekkelig fremkommelighet og trygghet, for å være et attraktivt alternativ for bredden i befolkningen. Et eksempel på dette er at det i dag er mange dårlige kryssløsninger for syklist. Siden syklist har vikeplikt i kryssløsninger mellom gang- og sykkelveger og bilveger, må syklist stoppe i kryss. Dette oppleves som en ulempe og reduserer fremkommeligheten. Samtidig skjer de fleste alvorlige sykkelulykkene i kryss.





Bysykler

I februar 2020 ble nye bysykler lansert. Tilbudet er tilgjengelige i alle fire kommuner på Nord-Jæren, samt åtte andre kommuner i Rogaland. Bruken av syklene er økende, og antall turer steg med 80% i 2021. På Nord-Jæren er 500 bysykler tilgjengelige med mål om å utvide til 1000 bysykler innen 2025. Bysyklene er elektriske, og fullt integrerte med Kolumbus sitt billettsystem. Sykler lokaliseres i kartet og låses opp gjennom Kolumbus Billett-appen, enten gjennom å ha gyldig billett eller betale 10 kroner for å låse opp sykkelen. Har du billett er 15 minutt sykling inkludert, etter det belastes 1 krone pr minutt. Ansatte i bedrifter som har HjemJobbHjem-avtale, har 60 minutter fri bruk av bysykkel. På Nord-Jæren er det ca. 100 ladestasjoner, og videre vekst i antall bysykler vil føre til en økning på antall stasjoner.

Gjennom å innlemme bysykkelen med det øvrige tilbudet til Kolumbus, blir bysyklene lett tilgjengelige. Strategisk plassering av ladestasjoner, i boligstrøk, ved kollektivknutepunkt, sentra, arbeidsplasser og andre målpunkt muliggjør den sømløse reisen, ved å bruke bysykkel på deler av strekningen i kombinasjon med annet kollektivtilbud fra Kolumbus. Bysyklene gir også et godt tilbud for å bruke sykkelen for hele reisen, i de tilfellene en ikke har tilgang til egen sykkel.

Delte elsparkesykler

Elsparkesykler er arealeffektive og har et visst potensial for å erstatte bil på korte turer. De har også potensial for å øke tilgjengeligheten til kollektiv, ved å korte ned reiser til og fra holdeplasser, og dermed øke kollektivtransportens dekningsområde. Samtidig har de potensial til å avlaste kollektivtransporten i høytrafikkperioder.

Samtidig gir delte elsparkesykler problemer og utfordringer. Først og fremst knyttet til høy ulykkesrisiko, trafikkfarlig adferd, feilparkering og henslengte elsparkesykler. Gjennom en lovendring i 2021 har kommuner nå mulighet til å lage en forskrift for å regulere utleie av elsparkesykler. Dermed kan kommuner selv bestemme om det skal tillates elsparkesykkelutleie, antallsbegrensinger, tidsperiode for utleie, og soner for utplassering eller parkering.

I 2022 har det kommet nye innstramminger i regelverket rundt elsparkesykler. Små elektriske kjøretøy som elsparkesykler er omklassifisert fra «sykkel» til «motorvogn» og det innføres aldersgrense på minst 12 år, påbud om hjelm for barn under 15 år og promillegrense. I tillegg omfattes nå små elektriske kjøretøy av bilansvarsloven, og må ha ansvarsforsikring.

Drift og vedlikehold

Sykkelhovednettene på Nord-Jæren løper gjennom alle fire kommuner på Nord-Jæren, på og langs europa- riks-, fylkes- og kommunale veger. Dermed driftes og vedlikeholdes sykkelnettet av seks forskjellige etater: Statens vegvesen langs europa- og riksveger, fylkeskommunen langs fylkesveger og fire kommuner langs kommunale veger.



På grunn av ulike ansvarsforhold og standarder mellom veieiere på Nord-Jæren, kan syklistene oppleve stort sprang i standard for drift og vedlikehold.

På vinterdrift har særlig Stavanger og Sandnes kommune høy standard for drift og vedlikehold på hovedrutene. Også Statens vegvesen og fylkeskommunen har høy driftsklasse for hovedrutene med preventiv strøing før snøfall og krav om at gang- og sykkelvei skal være bar innen 2 timer etter avsluttet snøfall.

Stavanger og Sandnes kommunes mål for vinterdrift

- Hovedrutene for sykkel skal være brøytet innen klokka 06:00
- Starter brøyting på hovedrutene når snødybden er én centimeter (Stavanger)/når snø legger seg på asfalt (Sandnes). Vegbanen skal være tilnærmet bar innen to timer etter avsluttet snøfall
- Strø hovedrutene innen klokka 06:00 eller etter maksimalt to timer når veibanen er glatt

Men også i sommerhalvåret er det ulike standarder mellom de forskjellige veiere på Nord-Jæren for drift og vedlikehold. Da er det særlig behov for at hovedruter feies eksempelvis etter dager med sterk vind. Både Stavanger og Sandnes kommune har som mål å feie hovedrutene to ganger i måneden i løpet av sommermånedene.

For å sikre syklistene en positiv opplevelse er det viktig med kontinuerlig registrering og utbedring av feil og mangler i sykkeltraseene. I dag er det ulike meldingsrutiner hvor brukerne kan rapportere, avhengig om det er på kommunal-, fylkes- eller riksvei. Hver kommune og Statens vegvesen har egne nettsider hvor feil kan varsles, mens feil på fylkesvei meldes til Vegtrafikksentralen over telefon. At man må forholde seg til ulike meldingsrutiner avhengig av hvilken kommune eller etat som er ansvarlig, gjør det uoversiktlig for brukerne.



Tjenester innen sykkelservice

Økt sykling gir økt behov for tjenester innen service og vedlikehold. Sykler blir mer og mer avanserte, samtidig som el-sykler stiller større krav til fagkunnskap om elmotorer generelt og feilsøking av elmotorer. I dag finnes det ingen fagutdanning som sykkelmekaniker i Norge, og det er heller ikke en beskyttet yrkestittel.

Skal flere sykle, må det også være lett å sikre at sykler holder god stand. Feil på sykkel kan i verste fall føre til alvorlige ulykker i trafikken. Derfor er det en utfordring at det mangler fagfolk med sykkelmekanisk kompetanse. For å utbedre dette og dekke det faglige behovet for sykkelmekanikere, bør partene arbeide aktivt for å få opprettet en yrkesfaglig utdanning som sykkelmekaniker.

Aktuelle veiledere, planer og vedtak

Sykelstrategi for Nord-Jæren bygger opp under nasjonale, regionale og kommunale mål, og supplerer med konkrete mål og tiltak for å oppnå vekst i sykkeltrafikken. Sykling er arealeffektivt, klima- og miljøvennlig og bra for folkehelsen. Derfor skal sykkel være et naturlig valg for alle, på samme måte som i en rekke europeiske byer, for å komme seg til ulike aktiviteter og destinasjoner i hverdagen.

Utformingskrav og veiledere for sykkelløsninger

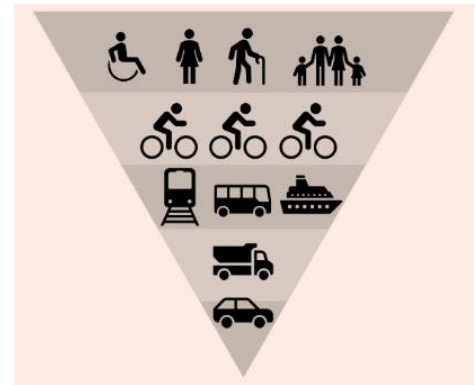
Krav til utforming av infrastruktur for sykkel finnes i *Håndbok N100 Veg- og gateutforming* fra Statens vegvesen. Veiledning til utforming av anlegg for syklende på strekninger og kryss finnes i *Håndbok V122 Sykkelhåndboka. Rapport Nr. 408 Sykkelparkering* fra Statens vegvesen utdypet sykkelhåndboka og beskriver hvor og hvordan nye sykkelparkeringsanlegg etableres. På oppdrag for Kolumbus AS har Norconsult AS også utarbeidet veilederen *Prinsipper og veiledning for planlegging av god sykkelparkering*.

Stort sett skal alle sykkelløsninger bygges i tråd med løsninger og krav vedtatt av Statens vegvesen. Oslo kommune har vedtatt høyere krav til sykkelinfrastrukturen enn Statens vegvesen gjennom Oslostandarden for sykkeltilrettelegging, som kan utfordre gjeldende normaler og regelverk på noen punkter.

Nasjonale, regionale og kommunale planer

Gjennom byvekstavtalen er Nord-Jæren forpliktet til nullvekstmålet: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange». I Nasjonal transportplan 2022-2033 setter regjeringen et langsiktig mål om sykkelandel på 20 prosent i byområdene.

Gjennom *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023* skisserer Vegdirektoratet hvilke virkemidler som skal til for å få flere til å sykle, og indikatorer for å måle innsatsen. Rogaland fylkeskommune følger opp de nasjonale føringene for å øke sykkelandelen i *Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke* og *Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2023*. Regionalplanen inneholder planretningslinjer om at det skal planlegges for et sammenhengende sykkelnett innenfor tettstedene og langs hovedruter – med forbindelser som er direkte, attraktive, trygge og sikre.



Regionalplanen inneholder også planretningslinje om at i tettsteder skal gående og syklende prioriteres i henhold til trafikanthierarkiet i figuren til høyre. Gående og syklende prioriteres framfor alle andre trafikanter, deretter kollektivtransport, næringstransport og personbiltransport. Samferdselsstrategien setter også som mål at det skal være enkelt og attraktivt å sykle i byer og tettsteder, samt at bruk av privat bil skal reduseres i tettbygde strøk.

De nasjonale og regionale føringene speiler seg i den kommunale planleggingen på Nord-Jæren. Kommuneplanen for Stavanger har som målsetning å gjøre det lettere å sykle og legge til rette for et kortreist hverdagsliv. Randabergs kommuneplan har som strategi å prioritere myke trafikanter, som innebærer en overordnet strategi om å forme omgivelser for å få flere til å gå og sykle, og prioritere tiltak som øker andelen myke trafikanter. Kommuneplanen for Sandnes har en strategi for å inspirere og tilrettelegge for sunn mobilitet, som innebærer å videreutvikle kommunen som sykkelby og motivere til aktive og helsefremmende reisemønstre. Sola kommune har vedtatt *Sykelstrategi for Sola kommune med handlingsplan 2018-2022*, som har visjonen at det skal være «Trygt og kjekt å sykle i Sola.»

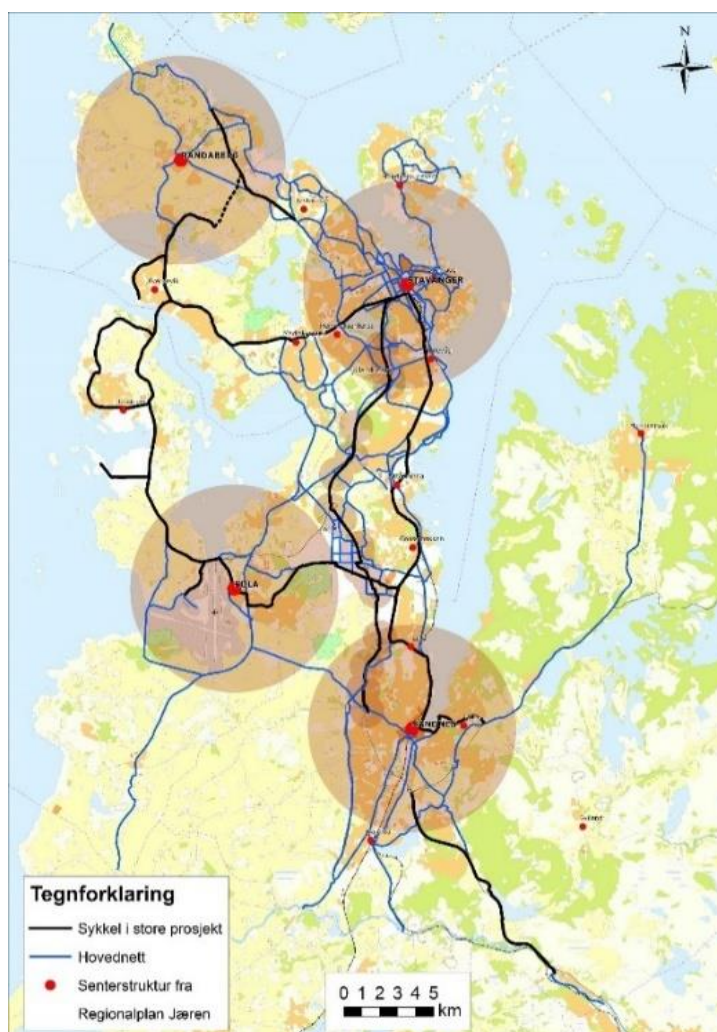
Bymiljøpakken og prioriteringer av sykkelprosjekter

Gjennom byvekstavtalen er de fire kommunene på Nord-Jæren forpliktet til nullvekstmålet, som krever at veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Byvekstavtalen styres gjennom Bymiljøpakken Nord-Jæren, som har satt av midler til å prioritere prosjekter for sykkel.

Sykkelfaggruppa i Bymiljøpakken har utarbeidet kriterier som er vedtatt i styringsgruppen, og som brukes for å prioritere prosjektene:

- 3 km radius fra kommunesentrene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg
- Hovedsykkelnettet rundt påkoblingspunktene til Sykkelstamvegen
- Dagens situasjon i forhold til sykkelstrategiens anbefaling
- Strekninger som passerer mange målpunkt prioriteres framfor strekninger med få målpunkt
- Sammenhengende hovednett for sykkel - maskevidde og sammenheng
- Kostnad
- Planstatus

Dette innebærer at sykkelprosjekter finansiert av Bymiljøpakken hovedsakelig skal gå til prosjekter som ligger innenfor 3 kilometers omkrets rundt kommunesentraene eller langs hovedsykkelnettet rundt påkoblingspunktene til Sykkelstamvegen.





Viktige dokumenter, strategier og veiledere

Lokale dokumenter, veiledere og strategier		
Dokument	Utarbeidet av	Tilgjengelig fra
Bymiljøpakken		
Felles driftsstandard for hovedsykkelnettet på Nord-Jæren	Vedlegg 5 til styringsgruppemøte 8. mars 2018 i Bypakke Nord-Jæren	https://bymiljopakken.no/moter/styringsgruppen-8-3/
Strategier		
Sykelstrategi for Sola kommune 2019-2023	Sola kommune	https://www.sola.kommune.no/
Veiledere		
Sykkelparkeringsveileder – Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering	Norconsult på vegne av Kolumbus	https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-sykel/sykkelparkeringsveileder/#9151
Mobilitetsplanlegging – Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter	VISTA Utredning	http://hdl.handle.net/11250/191289

Nasjonale dokumenter, veiledere og strategier		
Dokument	Utarbeidet av	Tilgjengelig fra
Håndbøker og vegnormaler		
Vegnormal N100 Veg- og gateutforming	Statens vegvesen	https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-fullstendig-liste/
Håndbok V122 Sykkelhåndboka	Statens vegvesen	https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-fullstendig-liste/
Håndbok V128 Fartsdempende tiltak	Statens vegvesen	https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-fullstendig-liste/
Strategier		
Nasjonal sykkelstrategi	Statens vegvesen	http://hdl.handle.net/11250/2577105
Veiledere		
Sykkelparkering	Statens vegvesen	https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2688248