

SYKKELSTRATEGI

Haugesund og fastlands-Karmøy



INNHold

PÅ SYKKEL I HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY	3
Hvorfor satse på sykkel i Haugesund og fastlands-Karmøy?	3
Hvem sykler i Haugesund og fastlands-Karmøy?	4
MÅL OG VIRKEMIDLER FOR SYKKELSTRATEGIEN	6
Mål 1: Flere skal sykle	7
Mål 2: Det skal være enkelt og attraktivt å sykle i Haugesund og fastlands-Karmøy.	8
Mål 3: Det skal være trygt å sykle	8
Virkemiddel 1: Sykkelnett	10
Virkemiddel 2: Annen fysisk tilrettelegging	12
Virkemiddel 3: Drift og vedlikehold	14
Virkemiddel 4: Informasjon og kampanjer	15
Virkemiddel 5: Sykkelvenlige arealbruk	16
OPPFØLGING AV SYKKELSTRATEGIEN	18
Sykkeregnskap	18
HANDLINGSPLAN TIL SYKKELSTRATEGI	19

Sykelstrategien er utarbeidet på initiativ fra sykkelbyens prosjektgruppe og er ment som et styringsverktøy som viser mål og virkemidler for sykkelbyen Haugesund -Karmøy.

Sykelbyens prosjektgruppe består av følgende representanter:

Torgeir Hellesén – Haugesund kommune
Johnny Pedersen - Statens Vegvesen
Rasmus Davidsen – Rogaland Fylkeskommune
Hilde Pettersen – Karmøy kommune
Bente Pettersen – Haugesund kommune
Hege Martinsen – Haugesund kommune

Strategien er forfattet ved Enhet for byutvikling i Haugesund kommune v/ Hege Martinsen og Torgeir Hellesén. Fra Enhet for byutvikling har Camilla Hovland, Kristian Endresen og Johanna Guldager bidratt med faglige innspill, bilder og layout. Teknisk driftsenhet v/ Bjørn Skogøy har bidratt med faglige råd.

Arbeidet har vært utført i tett samarbeid med prosjektgruppens medlemmer og deres kolleger. Bilder er trykket med tillatelse fra Vestfoto, Haugesunds avis, Kristoffer Tungland, Bjørn Egil Johansen, Frode Fjeld. Det er også benyttet private bilder (Johanna Guldager og Hege Martinsen).

For mer informasjon om sykkelbyen Haugesund – Karmøy: <http://sykkelbyenhaugesundkarmoy.no/>

PÅ SYKKEL I HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY

Innbyggerne i Haugesund og Fastlands-Karmøy skal oppleve at det er trygt, effektivt og attraktivt å sykle. Sykkel skal være et så konkurransedyktig transportmiddel til bil på korte reiser at andelen syklende har doblet seg i 2016, og innen utgangen av 2020 skal 20 % av alle reiser foretas med sykkel.

Dette er essensen av målsettingen i Sykkelbyavtalen som 13.12.2012 ble inngått mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Karmøy kommune og Haugesund kommune. Avtalen, som strekker seg ut 2016, danner grunnlag for et samarbeid mellom de fire aktørene om sammen å gjøre Haugesund og fastlands-Karmøy til en attraktiv sykkelby. Sykkelsatsingen bør imidlertid fortsette ut over denne perioden og sykkelstrategien har derfor en tidshorisont frem til 2020.

Denne sykkelstrategien er et viktig styringsdokument i arbeidet med å gjøre Haugesund og fastlands-Karmøy til en attraktiv sykkelby. Her vil vi definere hva vi ønsker å oppnå i, hvilke virkemidler som skal bidra til at målene nås og videre hvordan vi skal følge opp strategien og måle effekten av innsatsen som er gjort. Mer konkret har vi definert tre mål og fem virkemidler.

Som et vedlegg til sykkelstrategien er det utarbeidet en handlingsplan. Den vil legge konkrete føringer for hvilke tiltak som skal gjennomføres de neste årene, hvem som er ansvarlig for gjennomføringen og hvordan tiltakene skal finansieres. Handlingsplanen skal rulleres hvert andre år, mens sykkelstrategien skal rulleres hvert fjerde år.

HVORFOR SATSE PÅ SYKKEL I HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY?

Det er gode forutsetninger til å øke sykkelandelen i Haugesund og fastlands-Karmøy. Byområdet er relativt kompakt, med korte avstander. I tillegg er det små nivåforskjeller og snøfattige vintre.

Det er mange gode grunner for å satse på sykkel. Økt andel sykkelreiser vil redusere andelen bilreiser, og vi tilrettelegger for en bærekraftig by som det er godt å bo i. Hensynet til miljøet er én viktig begrunnelse for at flere skal sykle mer. Dersom flere sykler fremfor å kjøre bil får vi et grønnere byområde med mindre CO₂-utslipp og lokal luftforurensing. Sykling bidrar også til bedre folkehelse. Dette kan den enkelte syklist nyte godt av i form av bedre helse (fysisk og psykisk) og færre livsstilsrelaterte sykdommer, og det kommer samfunnet til gode i form av en friskere og mer arbeidsfør befolkning. Byliv og gode bo- og oppvekstmiljø er en tredje grunn til å satse på sykkel. En by der myke trafikanter dominerer bybildet er hyggeligere å oppholde seg i, enn en by der personbiler opptar mye av arealet og setter premissene for menneskelig aktivitet. Flere myke trafikanter i bybildet gir mer folkeliv og mindre støy. For barn og unge spesielt er en reduksjon i bilbruk viktig med tanke på å skape mer trafiksikre og hyggelige utemiljø. For enkeltmenneskene gir ikke sykkel bare bedre helse og økonomi. Det gir også fleksibilitet, opplevelser og uavhengighet.

Samlet sett er der mange fordeler ved å tilrettelegge for sykkel. Og selv om prislappen på en helhetlig sykkelsatsing kan virke høy ved første øyekast, er det langt billigere enn å tilrettelegge for flere biler. Det vises til at sykkelanlegg er mindre arealkrevende, samt billigere å bygge og vedlikeholde enn anlegg for biler. Transportøkonomisk institutt har i en rapport fra 2002 anslått at den samfunnsøkonomiske nytten av gang- og sykkelvegnettene trolig er minst fire-fem ganger større enn kostnadene ved utbygging.

Økt sykling kan også gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst i form av reduserte helseutgifter. Det vises til Transportøkonomisk institutts verdsettingsstudie fra 2010 som slår fast at den samfunnsøkonomiske gevinsten av helseeffektene av sykling som fysisk aktivitet er kr. 12,90 pr. kilometer (2009-kroner). Beregningene forutsetter imidlertid at aktiviteten skal foregå over en lenger tidsperiode.

HVEM SYKLER I HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY?

Sykkelpolyens målsetning om en sykkelandel på 20 % innen 2020 er en veldig ambisiøs målsetning som krever målrettet innsats over lang tid fra alle involverte parter. For å øke andelen syklende i området er det interessant å vite litt om hvem som i dag sykler og hva som skal til for å få flere over fra bil til sykkel. I 2011 gjennomførte SINTEF, på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune, en reisevaneundersøkelse for Haugalandet. Under følger noen relevante funn fra reisevaneundersøkelsen.

I dag gjennomføres ca. 8,5 % av alle daglige reiser i Haugesund og 4,5 av alle reiser på Karmøy på sykkel. 13 % av befolkningen i Haugesund og 6 % av befolkningen på fastlands-Karmøy gjennomfører en hel tur på sykkel hver dag. Innad i byområdet er det imidlertid store lokale variasjoner, og miljøvennlige reisevaner (sykkel, gange og kollektiv) er mest utbredt i sentrumsnære områder. Mens 16 % av befolkningen på Solvang – Gard sykler daglig, gjør bare 8 % av befolkningen på Norheim – Vormedal det samme.

Når det gjelder arbeidsreiser sykler 12 % av de yrkesaktive i Haugesund og 6 % av yrkesaktive på Norheim- Vormedal daglig til jobb. Til sammenligning kjører nesten halvparten (49 %) av den yrkesaktive befolkningen daglig bil til og fra arbeid.

De som sykler mest er gjerne unge og er under utdanning. Mens 23 % av elever og studenter sykler en gjennomsnittsdag, gjør bare 6 % av den øvrige befolkningen det samme. Videre ser vi at de som sykler mest, sjelden eller aldri har tilgang til bil. Andelen daglige sykkelreiser avtar med økende antall biler i husholdningen. Dette viser at en stor utfordring for sykkelsetningen i Haugesund vil være å få voksne med tilgang til bil over til å bruke sykkel.

Videre tar reisevaneundersøkelsen for seg begrunnelser for valg av transportmiddel på arbeidsreiser for den yrkesaktive delen av befolkningen. De som kjører bil daglig begrunner sitt valg av reisemiddel primært med at det er raskere å kjøre bil, samt at de opplever å ikke ha et konkurransedyktig kollektivtilbud. Gratis parkering spiller også en rolle. De som derimot bruker sykkel på arbeidsreisen begrunner oftest valget av transportmiddel med mosjon og miljøhensyn, men økonomi og reisetid er også av betydning. Bedre forhold for syklister med tanke på trygghet, kontinuitet på sykkelveier og godt vedlikehold av sykkelveier blir fremhevet som viktigste faktor for å få flere til å velge sykkel som transportmiddel.

Sentio Research har på vegne av Statens vegvesen gjennomført en sykkelundersøkelse i seks byer sommeren 2014, deriblant Haugesund og fastlands-Karmøy. Denne undersøkelsen viser at 68 % av de spurte har syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året. Dette er over snittet for de andre byene (58%) og viser at potensialet er stort for å øke sykkelandelen på daglige reiser. Undersøkelsen viser også at en relativt stor andel syklister i Haugesund og fastlands-Karmøy er relativt godt tilfreds med forholdene og føler seg trygge. Når de likevel blir spurt om forslag til forbedringer svarer hele 77 % at de ønsker mer sammenhengende sykkelnett / sykkelvei og 49 % svarer at sykkelveien bør være adskilt fra biltrafikken. Haugesund og fastlands-Karmøy har også en noe høyere andel ulykker enn gjennomsnittet, og de fleste ulykkene har funnet sted på veg (fremfor gang- og sykkelveg eller fortau). Undersøkelsen viser videre at menn i gjennomsnitt har en noe høyere sykkelandel enn kvinner, og spesielt om vinteren sykler kvinner mindre enn menn. Dette viser noen av de områdene hvor det er et klart forbedringspotensiale.

FORANKRING I ANDRE PLANER

Sykkelpolyens målsetning er i tråd med statlige og regionale føringer. Det vises til Klimaforliket fra juni 2012 hvor det fremkommer at veksten i persontransport i de store byene må komme innenfor kollektivtransport, gåing og sykling. Det samme premisset videreføres i forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023.

Sykkelstrategiens målsetning er også forenelig med flere kommunale planer. For Haugesunds del vises det til forslag til kommuneplanens samfunnsdel, Kommunedelplan for klima- og energi 2012-2020, Gåstrategi for Haugesund kommune, og innspill om bypakke fra juni 2012. Også for Karmøys del er sykkelstrategiens mål forenelig med andre kommunale mål; kommuneplanens samfunnsdel og arealdel (under revisjon), kommunedelplan for klima og energi (vedtatt februar 2010), kommunedelplan for trafikksikkerhet 2012 - 2016, kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet med handlingsprogram 2014-2017, samt folkehelseplan (2013).

Sykkelvennlig arealbruk, god infrastruktur for syklister og øvrige fasiliteter som kan øke sykkelvenligheten må innarbeides i pågående og fremtidige planer. Eksempler på planer som kan være relevante er Salhusveien, Karmsundgata, Vormedalsvegen, Ny Eikjeveg og planen for gang- og sykkelbro ved Skeisvannet. I forbindelse med arbeid på skoler og barnehager bør det legges opp til god parkering for sykler og sykkelvogner.



Foto: Kristoffer Tungland

MÅL OG VIRKEMIDLER FOR SYKKELSTRATEGIEN

MÅL:

1. FLERE SKAL SYKLE
2. DET SKAL VÆRE ENKELT OG ATTRAKTIVT Å SYKLE I HAUGESUND
3. DET SKAL VÆRE TRYGT Å SYKLE

VIRKEMIDLER:

1. SYKKELNETT
2. ANNEN FYSISK TILRETTELEGGING
3. DRIFT OG VEDLIKEHOLD
4. INFORMASJON OG KAMPANJER
5. SYKKELVENNLIG AREALBRUK



MÅL 1: FLERE SKAL SYKLE

En bærekraftig reisemiddelfordeling innebærer at flere må velge sykkel fremfor bil på daglige reiser. Terskelen for å bruke sykkel må senkes, og flere må bruke sykkel i forbindelse med jobb, skole og fritid. Sykling som transportform må få en høyere status og det må bli mer normalt å sykle for begge kjønn og alle aldersgrupper.

Syklister er ingen ensartet gruppe, men består av forskjellige mennesker med ulike behov. For noen syklister er det viktig å komme raskt frem til målpunktet, mens andre verdsetter naturkvaliteter og frisk luft høyere. Både sykkelnett og sykkelanlegg på målpunkt må derfor være robust og tilpasset ulike brukergrupper.

Det er likevel to grupper som peker seg ut som en viktig målgruppe for sykkelstrategien:

1. JOBBSYKLISTEN / HVERDAGSSYKLISTEN

Dette er en gruppe som gjennomfører mange reiser (gjør gjerne hver ukedag) og de gjennomfører ofte reisen på et tidspunkt da det er stor belastningen på veinettet og parkeringsplasser. Videre er det i Haugesund og fastlands-Karmøy et stort potensiale for å få flere til å sykle til jobb, og det vises til at ca. 75 % av yrkesaktive har mindre enn 4 km til sin arbeidsplass.

Mange forbinder den typiske jobbsyklisten med menn i treningstøy som sykler hurtig og effektivt. Vi ønsker å avmystifisere dette inntrykket og vise at både kvinner og menn i alle aldersgrupper kan sykle til jobben. Sykkeltilretteleggingen i Haugesund og fastlands-Karmøy skal være av en slik karakter at det appellerer til en bred gruppe, og det er et mål at andelen som sykler til jobb skal være like høy blant kvinner som blant menn.

En stor andel av potensielle jobbsyklister skal ikke bare reise mellom hjem og arbeid, men skal også følge barn til skole eller barnehage og gjør innkjøp på hjemturen. Mange opplever at dette blir for vanskelig å få til på sykkel og kjører derfor bil. Gjennom litt ekstra tilrettelegging bør det imidlertid være mulig å kombinere en travel hverdag bestående av bringing / henting og andre ærønde med å sykle til jobben.

2. BARN OG UNGE

Dette er en viktig målgruppe fordi gode vaner legges tidlig. Barn som er vant til å sykle vil lettere benytte sykkel som transportmiddel senere i livet. En kartlegging Norges Idrettshøgskole har gjort for Helsedirektoratet viser at om lag 40 % av seksåringene og 65 % av niåringene og femtenåringene går eller sykler til skolen. Den resterende andelen blir kjørt eller reiser med buss. Vi har ingen konkrete tall som viser andelen barn som går til skolen i Haugesund eller fastlands-Karmøy, men trolig avviker ikke andelen vesentlig fra landsgjennomsnittet. Vi ønsker å øke denne andelen betraktelig og har satt som mål at minst 90 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen og til fritidsaktiviteter.

MÅL 2: DET SKAL VÆRE ENKELT OG ATTRAKTIVT Å SYKLE I HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY.

For at sykkel skal kunne være et konkurransedyktig alternativ til bil må det fremstå som attraktivt å sykle. Det vil si at det må oppleves som minst like attraktivt å sykle som å kjøre bil, og de eventuelle ulempene ved å sykle må være så små at de oppveies av fordelene (som frisk luft og mosjon). Man skal kunne sette seg på sykkelen hjemme og sykle på sykkelveier som er trygge og av god kvalitet helt frem til reisemålet. Reisetiden bør ikke overstige reisetiden med bil i særlig grad, og traseen må oppleves som direkte og uten omveier. Parkering av sykkel bør være enklere og nærmere målpunkt enn med bil. Spesielt for arbeidsreiser er det også en fordel med garderobefasiliteter på arbeidsplassen for å øke komfortopplevelsen til syklistene. En attraktiv sykkelby må med andre ord ha både gode sykkelveier og god tilrettelegging ved vanlige destinasjoner.

Det skal bygges flere attraktive og trygge sykkelveier i Haugesund og fastlands-Karmøy. Som utgangspunkt er det et ønske om egne sykkelveier adskilt fra biler og fotgjengere, men andre løsninger kan også fungere godt på enkelte strekninger. Det skal legges vekt på en viss variasjon i sykkelnettet for å appellere til ulike brukergrupper, både de som verdsetter effektive sykkeltraséer uten systemskifter og de som i større grad verdsetter estetiske og opplevelsesmessige kvaliteter. Som nevnt må det også tilrettelegges bedre for syklistene ved målpunkt. Flere og bedre sykkelparkeringsanlegg på strategiske steder i sykkelbyområdet er et viktig tiltak. Sykkelparkering bør være nær hyppig besøkte destinasjoner, være godt synlige og se innbydende ut. De må kunne brukes på ulike typer sykler, kunne låses til både forhjul og bakhjul og være enkle å drifte og vedlikeholde. God belysning ved sykkelparkeringene er også nødvendig for å øke trygghetsopplevelsen. Ved enkelte sykkelparkeringer kan det også være mulighet for enkel service av sykler.

MÅL 3: DET SKAL VÆRE TRYGT Å SYKLE

En økning i andelen syklende skal skje uten at andelen drepte eller alvorlig skadde syklistene øker. At det oppleves trygt å være syklist er videre en forutsetning for å øke sykkelandelen i Haugesund og fastlands-Karmøy. Det er derfor viktig at den opplevde og reelle tryggheten for syklistene øker, noe som kan gjøres både gjennom fysisk tilrettelegging og bedre kunnskap.

Syklistene er sårbare i trafikken, og særlig kan det være vanskelig å være syklist når plassen er liten og syklistene må dele arealet med biler og fotgjengere. Av hensyn til syklistenes (og fotgjengernes) trygghet er det derfor viktig å etablere flere sykkelveier som er adskilt fra biler og fotgjengere.

rekninger, og spesielt i sentrumsnære områder kan det være vanskelig. Da må andre virkemidler som øker tryggheten for syklistene tas i bruk, som for eksempel fartsreducerende tiltak. Syklistene er også sårbare i kryss, og det er viktig at kryss utarbeides på en slik måte at syklistene blir synlige.

Godt vedlikehold hele året er viktig for å redusere ulykker. Spesielt eneulykker (som innebærer 70 % av alle sykehusregistrerte sykkelulykker) kan i mange tilfeller unngås gjennom gode rutiner for drift og vedlikehold. God belysning er også viktig for å redusere ulykker.

Økt kunnskap og holdningsskapende arbeid er et annet virkemiddel for å redusere sykkelulykker. For eksempel kan kunnskap om trafikkregler for syklistene og holdninger knyttet til bruk av hjelm og sykkellykt bidra til færre ulykker. En annen forutsetning for å øke tryggheten er at syklistene selv bruker vett i trafikken og følger trafikkreglene. Holdningsskapende arbeid i kombinasjon med bedre tilrettelegging kan føre til mer fornuftig sykling.



VIRKEMIDDEL 1: SYKKELNETT

Flere gode sykkelveier er en viktig forutsetning for å øke sykkelandelen i Haugesund og fastlands-Karmøy, og det må være en prioritert oppgave å planlegge og videre bygge attraktive og trygge sykkelanlegg i årene som kommer.

Sykkelnettet i Haugesund-Karmøy skal ha langstrakte forbindelser med færrest mulig systemskifter. Nettet skal gi gode forbindelser til sentrum fra hele byområdet, men også binde sammen bydeler og ha gode forbindelser til kollektivknutepunkter, utdanningsinstitusjoner, arbeidsplasser, handelsområder, offentlige institusjoner og rekreasjonsområder. Idrettsparken er også et viktig målpunkt, spesielt for barn og unge.

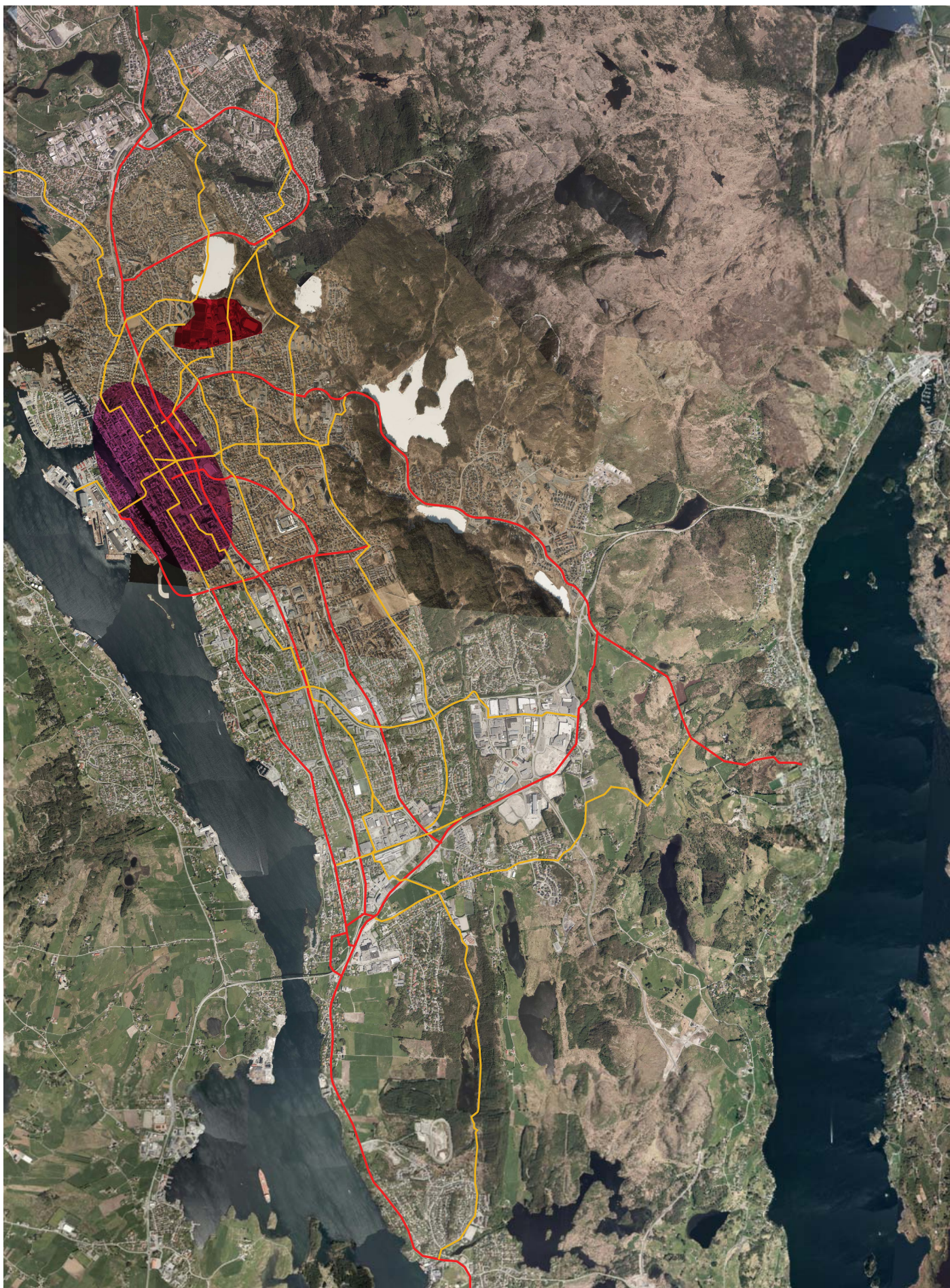
Videre skal sykkelnettet være tilpasset ulike brukergrupper. Det skal derfor inneha en balanse mellom direkte og effektive sykkelveier, og «mer attraktive» sykkelveier i betydningen at de eksempelvis følger grøntområder og er skjermet fra støy og eksos.

På oppdrag fra sykkelbyen Haugesund-Karmøy har Norconsult utarbeidet et forslag til hovednett (rapporten ligger som vedlegg). Dette nettet er gjennomgått av aktørene. Karmøy kommune har vedtatt den delen av nettet som ligger i Karmøy kommune.

Haugesund kommune ønsket å gjøre noen endringer i forslaget og har derfor utarbeidet et eget forslag til sykkelnett. Forslaget legges frem til politisk behandling sammen med sykkelstrategien. Samlet sett vil disse to sykkelnettene danne grunnlag for planlegging og opparbeiding av sykkelnett i årene som kommer.

Haugesund har ønsket å utarbeide et justert forslag for å appellere til bredere gruppe av syklister. Den typiske «transportsyklisten» har vært særlig vektlagt i Norconsult sitt forslag. I Haugesund er det stor opplevd forskjell på sykkelruter gjennom den bebygde sonen og sykkelruter langs hovedveinettet. Barn og eldre kan ha et annet behov for tilrettelegging enn den typiske transportsyklisten. Det reviderte forslaget har derfor noen flere ruter og mer fokus på variert tilrettelegging. Dette er viktig for å opparbeide gode vaner tidlig, og fordi mangel på variasjon i nettet kan øke konfliktnivået mellom syklister.

De ulike traséene, samt opparbeidelse og standard på disse vil presenteres nærmere i vedlagt rapport. Dette gjelder for traséene innenfor Haugesund kommune. Traséene innenfor Karmøy kommune er omtalt i Norconsults rapport.



Røde traséer vil i hovedsak ha separate anlegg for syklist, gule traséer kan ha mer varierende opparbeidelse. Rødt felt i sentrum markerer område for prøveordning med sykkelst. Traséer i Karmøy kommune samsvarer med Norconsults forslag til hovednett. Innenfor Haugesund kommune er det gjort noen justeringer og lagt inn noen flere ruter. For mer informasjon se Norconsults forslag til hovednett og Haugesunds kommune forslag til hovednett.

VIRKEMIDDEL 2: ANNEN FYSISK TILRETTELEGGING

SKILTING OG MERKING AV SYKKELRUTER

Alle sykkelruter må være tydelig skiltet og gi nødvendig informasjon til syklende. God merking fungerer som markedsføring og sender signaler til potensielle syklister om at det finnes gode sykkeltraséer i Haugesund og fastlands-Karmøy.

På sykkelbyens nettsider skal det ligge oppdaterte kart over sykkelruter i Haugesund og på fastlands-Karmøy. Ved store sykkelparkeringsanlegg bør det være en oversikt over sykkelruter, samt en oversikt over hvor sykkelparkeringsanlegg finnes og hvor sykkel kan kombineres med kollektivtransport. Det skal vurderes om kart også bør trykkes opp.

Det bør utarbeides en «designmal» med premisser for hvilken type skilt, dekke, sykkelstativer m.m. som skal finnes innenfor sykkelbyområdet. Helhetlig design og uttrykk bidrar til god markedsføring og virker opplysende for potensielle syklister.

SYKKELPARKERING

Flere syklister gir behov for flere sykkelparkeringsplasser, og i tiden som kommer skal det bli både flere og bedre sykkelparkeringsanlegg på strategiske steder i sykkelbyområdet. Sykkelparkering bør være så nær hyppig besøkte destinasjoner som mulig, samt ligge nær syklistens rute slik at det ikke innebærer noen omvei å sette fra seg sykkel. Hva som anses som tilstrekkelig nært varierer litt ut ifra typen målpunkt. Nærbutikker og mindre butikker bør ideelt sett ha sykkelparkering plassert 5-10 m fra inngangen, mens i andre tilfeller kan 30-50 m være akseptabelt.

I forbindelse med Kommunedelplan for Haugesund sentrum ble det satt av noen arealer som egner seg for midlertidig sykkelparkering. Mer permanente anlegg vil bli vurdert nærmere og i samsvar med gatebruksplan for Haugesund sentrum. Det er ønskelig med en helhetlig profil og design. Sykkelstativene må være lett synlige og se innbydende ut. De må kunne brukes på ulike typer sykler, kunne låses til både forhjul og bakhjul og være enkle å drifte og vedlikeholde. God belysning ved sykkelparkeringene er også nødvendig for å øke trygghetsopplevelsen. Enkelte steder kan det være aktuelt med overbygde sykkelparkeringsanlegg. Nærmere spesifikasjoner kan bli fastsatt i designmal, og vil også bli vurdert i forbindelse med kommunedelplan for sentrum.

For at flere skal kunne sykle i forbindelse med henting og levering av barn bør det være trygge og overbygde sykkelparkeringsanlegg og låsbare garasjer for sykkelhengere og barnevogner ved alle byens barnehager. Ved skolene bør det være sykkelparkeringsanlegg slik at flere barn kan sykle til skolen. Ved store matvarebutikker bør det være stativer hvor det er mulig å låse fast en sykkelhenger. I tillegg bør viktige kollektivholdeplasser være utstyrt med større parkeringsanlegg slik at det blir enklere å kombinere sykkel og kollektivtrafikk.

BELYSNING

Riktig belysning av sykkelveier er viktig slik at de som sykler der kan se dekket og oppdage eventuelle mangler, samt at syklistene blir mer synlige når sykkelveien er opplyst. I tillegg øker det trygghetsopplevelsen med tanke på kriminalitet og vold for de som sykler (og går) ute etter mørkets frembrudd. God belysning er også viktig ved sykkelparkering, både fordi det føles tryggere å hente en sykkel dersom området er opplyst og fordi det reduserer risikoen for sykkeltyveri.

SYKKELSERVICE

Ved noen store sykkelparkeringer bør det være utstyr for å gjennomføre enkel service av sykkel. I tillegg vil sykkelbyen vurdere egne servicedager der publikum kan få en kontroll og enkel service av sin sykkel.



Foto: Tore Fjeld

TRAFIKKREGULERENDE TILTAK

En del mer eller mindre enkle tiltak kan stimulere til økt sykling og til å gjøre sykkelopplevelsen tryggere. Følgende forhold må vurderes i forbindelse med at hovednettets fastsettes og i nye reguleringsplaner:

SYKLING I ENVEISKJØRTE GATER

I andre norske byer har det blitt prøvd ut å tillate sykling mot enveiskjørt gater med gode erfaringer. Det kan også innføres som en prøveordning i Haugesund da det kan gjøre det enklere og mer fleksibelt å sykle i byen.

STENGE BOLIGGATER FOR GJENNOMGANGSTRAFIKK

I boligområder der mange fotgjengere og syklister ferdes, eksempelvis rundt skoler, kan det vurderes å stenge gater for gjennomfartstrafikk for motoriserte kjøretøy. Dette bidrar til å gi syklende og gående prioritet, men uten at det trengs å bygge nye kostbare anlegg.

REDUSERT HASTIGHET

I områder der det ikke er mulig å bygge egne sykkelanlegg som er fysisk adskilt fra biltrafikken kan et virkemiddel være å redusere hastigheten for biler. Det vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle på disse områdene.

SIKKERHET I KRYSS

Krysningspunkt mellom syklister og bilister bør utformes slik at trafikantene lett ser hverandre og vikeplikten er lett å forstå. Både bilister og syklister bør ha lav fart inn i krysset. Sykkelbyen må vurdere løsning nærmere og eventuelt fastsette standard.



Foto: Tove V. Bråthen - Vestfoto.no

VIRKEMIDDEL 3: DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Godt vedlikehold av sykkelveier er viktig gjennom hele året. Hovedregelen her er at syklistene skal ha minst like god fremkommelighet som biler. Vedlikehold av sykkelnett forutsetter et godt samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen slik at alle tar ansvar for strekninger som faller under deres ansvarsområde. Det bør settes av øremerkede midler til asfaltering og vedlikehold av sykkelveger. Hvert femte år bør sykkelnettet inspiseres grundig med påfølgende utbedring. I tillegg skal mindre skader og mangler utbedres fortløpende.

Om sommeren må sykkelveier feies regelmessig for løssgrus. Hull og skader i asfalten skal repareres fortløpende. Merking av sykkelveier må skje regelmessig og før den forrige merkingen er slitt bort. Vegetasjonsrydding, grøfterens, søppelrydding, overvann / slukrens, friskt i kryss og oppgradering av gatelys til LED må videre prioriteres på gangveger og sykkelveger.

Også om vinteren må sykkelveiene holde god standard. Statens vegvesen har utarbeidet en ny vinterdriftsstandard som setter krav til hvordan nettet skal vedlikeholdes sommer og vinter. Klasse A gjelder for traséer i bymessige strøk som har en høy andel syklende. Her skal vegen være fri for snø og is mellom kl. 06.00 og 23.00. Salt skal brukes for å holde bar veg. Klasse B gjelder for gang- og sykkelveganlegg som ikke inngår i hovedsykkelnettet eller ligger i bymessige strøk. Mellom kl. 06.00 og 23.00 tillates en hard og jevn snø- eller issåle med maks 1 cm løssnø. Det må utarbeides en standard for vedlikehold av sykkelveger i Haugesund og fastlands-Karmøy med en prioritering av traséer.

For at sykkelveger skal vedlikeholdes godt gjennom hele året er driftsavdelingene avhengig av tilbakemeldinger fra brukerne om feil og mangler. Sykkelbyen har et system for dette i dag, men det må gjøres mer kjent og implementeres bedre hos kommunene og Statens vegvesen. Systemet må fremstå som brukervennlig både for syklister og for de som skal ta imot beskjedene. Det må vurderes om dette kan kobles opp til sykkelbyens hjemmeside og eventuelt med en tilhørende app.



Foto:

VIRKEMIDDEL 4: INFORMASJON OG KAMPANJER

Gode fysiske anlegg for syklister vil ikke automatisk føre til at en stor andel parkerer bilen til fordel for sykkelen. Folk må ta et valg om å velge sykkel fremfor bil på de korte reisene, og for å påvirke folk litt i ønsket retning kan man bruke kampanjer og informasjon som virkemiddel. Målet med kampanjene er å:

- 1. Informere** om hvilket tilbud som finnes for syklister, hva som skjer av utvikling i Haugesund og fastlands-Karmøy, om syklistenes rettigheter, trafikkregler for syklister med mer. God informasjon er viktig både for de som allerede sykler og for potensielle syklister.
- 2. Styrke syklistenes image** gjennom å fremheve positive verdier som sunnhet, miljø og fleksibilitet. De positive sidene ved å sykle må fremheves, og folk må gjøres oppmerksomme på at å sykle i Haugesund og fastlands-Karmøy er både enkelt, miljøvennlig, trygt, helsefremmende og økonomisk. Videre bør syklistene «avmystifiseres» ved å vise at alle kan sykle og at syklister er en mangfoldig gruppe.

Kampanjer bør gjennomføres med jevne mellomrom for at effekten opprettholdes, og bør være rettet mot konkrete målgrupper som for eksempel barn eller jobbsyklister.

VALG AV MEDIUM

Hvordan sykkelbyen skal gå frem for å markedsføre seg selv og nå ut til flest mulig potensielle syklister avhenger av budskap og målgruppe. Noe kan sykkelbyen gjøre selv, mens andre ting kan profesjonelle markedsføringsbyrå gjøre bedre. I tillegg finnes en del ferdige konsepter, for eksempel «Beintøft» og «Jeg kjører grønt». Alt dette må avveies før kampanjer iverksettes.

Sykelbyen Haugesund – Karmøy har opprettet en egen nettside som er en viktig arena for informasjon og kampanjer. Her publiseres nyheter av interesse for syklister i Haugesund, samt at

ulike konkurranser og kampanjer kan legges ut på nettsiden. Denne skal det jobbes videre med og siden skal suppleres med egen app. I tillegg kan kommunens nettsider (og sosiale medier?) brukes til informasjonsspredning. Det er imidlertid nærliggende å tro at de som oppsøker denne nettsiden allerede er aktive syklister. Andre informasjonskanaler må derfor benyttes i tillegg.

Dersom man ønsker å nå ut til et bredt publikum kan det være nyttig å samarbeide med lokal media. Positiv presseomtale gir mye gratis reklame og er ikke minst en effektiv måte å spre informasjon til en bred målgruppe. Det er derfor viktig å gi media informasjon dersom det skjer noe av interesse for sykkelbysatsingen og forsøke å få oppmerksomhet rundt viktige saker.

SAMARBEID MED NÆRINGSLIVET

Et godt samarbeid med lokalt næringsliv kan være et effektivt virkemiddel for å rekruttere flere jobbsyklister. Eksempelvis kan bedrifter motivere egne medarbeidere til å sykle til jobben ved å legge til rette for det med gode og trygge sykkelstativer og garderobefasiliteter. Videre kan arbeidsgivere samarbeide med kommunen / sykkelbyen i gjennomføringen av kampanjer og «belønne» medarbeidere som sykler eller går til jobben.

INFORMASJON OG KAMPANJER FOR BARN OG UNGE.

Barn- og unge er en viktig målgruppe for opplæringstiltak og holdningsskapende arbeid. Det er viktig at de får interesse for sykling og lærer seg gode vaner tidlig. Når det gjelder å motivere flere barn og unge til å sykle eller gå til skolen forutsettes det at man jobber ut mot både barna, skolen og de foresatte. Det må informeres om de positive sidene ved å sykle og barna kan motiveres gjennom egne kampanjer som spiller på at sykling er gøy og gir stor grad av uavhengighet m.m. For at barn skal kunne sykle til skolen forutsettes det selvsagt at skoleveien er trygg å sykle på, samt at barna har kunnskap om hvordan de skal opptre i trafikken. Trafikkopplæring bør derfor vektlegges i skolen (og i barnehagen).

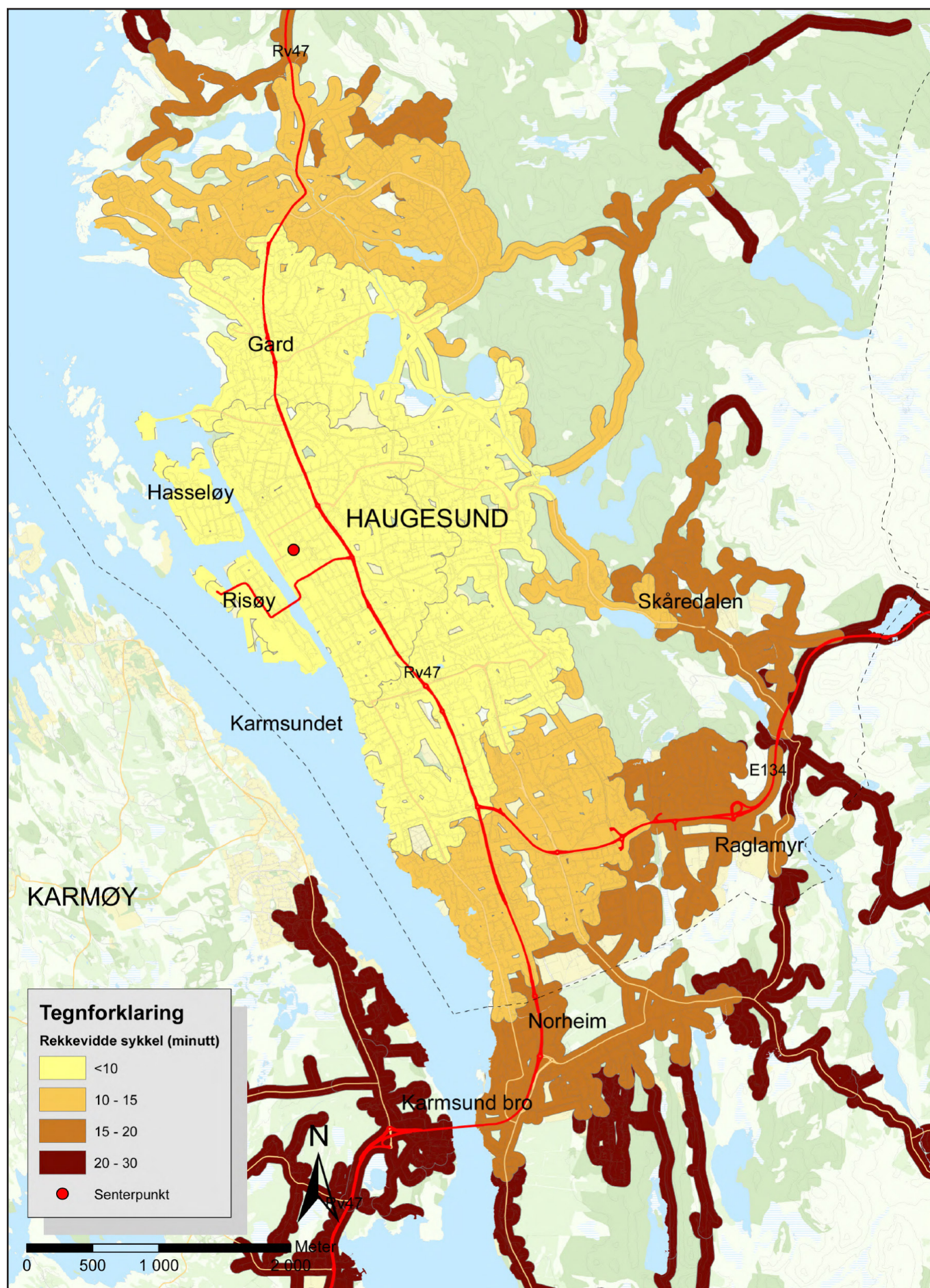
VIRKEMIDDEL 5: SYKKELVENNLIG AREALBRUK

Arealbruk og transportbruk henger tett sammen. Lokalisering av boliger, arbeidsplasser, handel og servicefunksjoner er avgjørende for reiseavstander og valg av reisemiddel. En konsentrert arealbruk gir korte reiseavstander, noe som gir grunnlag for at flere kan gå eller sykle til daglige funksjoner. Det gir også et bedre grunnlag for kollektivtransport. En mer spredt arealbruk gir imidlertid lengre avstander og desto færre gående og syklende. Grunnlaget for et godt kollektivtilbud blir også tynt.

Det kanskje viktigste langsiktige virkemiddelet for å få flere til å sykle er å legge til rette for at boliger og arbeidsplasser er lokalisert slik at flest mulig kan ta arbeidsreisen til fots eller på sykkel. Andre funksjoner som er viktige i folks hverdag, som for eksempel skole, barnehage, eldresenter, nærbutikk og idretts- eller kulturarenaer, bør også ha en lokalisering som gjør at flest mulig kan nå dem til fots eller på sykkel. Dette er et virkemiddel som ikke sykkelsatsingen alene kan løse, men det krever langsiktig innsats fra kommunen og må gjenspeiles i kommuneplanens arealdel.

I forbindelse med utarbeidelse av nye reguleringsplaner bør det vurderes hvorvidt planforslaget tilrettelegger for bruk av sykkel på en tilfredsstillende måte. Eksempelvis bør det vurderes om planforslaget ligger i sykkelavstand til sentrum, om det er tilfredsstillende sykkelveger til området og om det er tilstrekkelig mange og gode sykkelparkeringsplasser.

I forbindelse med oppgradering av eksisterende veier eller planlegging av nye må sykkelveier prioriteres høyt. I bynære gater kan det være vanskelig å forene både god fremkommelighet for bil og gode forhold for gående, syklende og kollektivreisende. Gjennom å gi myke trafikanter og kollektivreisende prioritet ved eventuelle interessekonflikter kan kommunen gi et tydelig signal om at de ønsker en bærekraftig reisemiddelfordeling. Det skal selvsagt fremdeles være rom for biler i byen, men sykkel skal være et minst like enkelt og attraktivt transportmiddel.



Kartet illustrerer hvor langt man kan komme på sykkel på under 10 min, 10-15 min, 15-20 min og 20-30 min. Utgangspunktet er Haugesund sentrum.

OPPFØLGING AV SYKKELSTRATEGIEN

SYKKELREGNSKAP

Det skal utarbeides et sykkelregnskap hvert andre år (første gang i 2016). Et sykkelregnskap skal gjenspeile resultatene av sykkelsatsingen, og vil gi svar på om virkemidlene og tiltakene fungerer etter hensikten. Et sykkelregnskap kan danne grunnlag for en rullering av sykkelstrategien og tiltaksplanen.

Statens vegvesen har utarbeidet en mal for sykkelregnskap som blant annet inneholder en rekke indikatorer for å vurdere måloppnåelse. Det vil bli tatt utgangspunkt i denne malen når sykkelregnskap skal utarbeides for sykkelbyen Haugesund- Karmøy.

Sykkelstrategien skal rulleres hvert andre år i forbindelse med sykkelregnskapet. Tiltaksplanen skal rulleres hvert år.



HANDLINGSPLAN TIL SYKKELSTRATEGI

VIRKEMIDDEL 1: SYKKELNETT

Tiltak	Tidsperiode	Ansvar
Detaljregulere sykkeltraséer etter satt rekkefølge	4 traséer i 2015 og 4 traséer i 2016	Prosjektgruppen foreslår traséer og styringsgruppen vedtar (tidlig vår 2015). SVV regulerer fylkesveger, kommunen regulerer kommunale veger.
Starte fysisk opparbeidelse av nye traséer	Fra våren 2016	SVV og kommunene
Planlegge og opparbeide midlertid sykkelfelt i sentrum	Vår og sommer 2015	Haugesund kommune v/ EBY og TED.

VIRKEMIDDEL 2: ANNEN FYSISK TILRETTELEGGING

Tiltak	Tidsperiode	Ansvar
Etablere flere sykkelparkeringsanlegg i Haugesund sentrum	Vår 2015	Haugesund kommune v/ EBY og TED.
Gi tilskudd til skoler som vil etablere sykkelparkeringsanlegg	Kontinuerlig	Sykkelbyprosjektet
Stille krav til og etablere parkeringsanlegg for sykler og sykkelvogner ved nybygging og rehabilitering av barnehager	Fra vår 2015	Kommunene v/ plan- og driftsavdeling
Etablere sykkelparkeringsanlegg ved kollektivholdeplasser	Vår 2015	Rogaland fylkeskommune
Fartsreducerende tiltak på traséer med blandet trafikk og sykkelfelt	Vår 2015	SVV og kommunene
Montere sykkelteillere	Vår 2015	SVV og kommunene
Utarbeide skiltplan for eksisterende sykkelruter	Vår og høst 2015	SVV og kommunene
Skilte sykkelruter	Vår 2016	SVV

VIRKEMIDDEL 3: DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Tiltak	Tidsperiode	Ansvar
Legge ny asfalt på eksisterende gang- og sykkelveier	2015	SVV og kommunene
Fastsette standard for sommer- og vintervedlikehold	Vår 2015	SVV og kommunene v/ drifts- vdelingene
Innarbeide bruk av varslingsystem og spre informasjon om dette	Høst 2015	Sykelbyprosjektet
Foreta sykkelveginspeksjon	Minst én gang hvert femte år fra 2015	SVV og kommunene
Oppgradere og lyssette eksisterende gang- og sykkelvegnett	Fra vår 2015	SVV og kommunene

VIRKEMIDDEL 4: INFORMASJON OG KAMPANJER

Tiltak	Tidsperiode	Ansvar
Sykelkampanje	Hvert år fra april til november	Sykelbyprosjektet
Beitøft	Vår og høst hvert år	Kommunene
Kampanjer med fokus på lys og / eller refleks	Hver høst	Sykelbyprosjektet
Teknisk kontroll av sykler	Hver vår	Sykelbyprosjektet
Sykkeldag i sentrum	Hver vår	Sykelbyprosjektet
Sykle til kamp	Vår / sommer 2015	Sykelbyprosjektet
Utarbeide app til sykkelkampanje		Sykelbyprosjektet
Markedsføre sykkelbyen og sykkel som transportform gjennom ulike medier	Vår 2015	Sykelbyprosjektet
Samarbeid med lokalt næringsliv og frivillige organisasjoner	Kontinuerlig	Sykelbyprosjektet

VIRKEMIDDEL 5: SYKKELVENNLIG AREALBRUK

Tiltak	Tidsperiode	Ansvar
Innarbeide hovednett for sykkel i kommuneplan for Haugesund og Karmøy	Vår 2015	Kommunene
Tilrettelegging for sykkel skal omtales i alle planforslag	Fra vår 2015	Kommunene



