

Hei.

Om to dager skal plan 2619 opp i KBU (fint om du videresender internt, Kari). Park og vei i Stavanger kommune og SLF er enige om at planen slik den nå foreligger har for dårlige sykkelløsninger mtp at man på to forskjellige steder planlegger hovednett for sykkel. SLF foreslår derfor at man vedtar planen med to endringer:

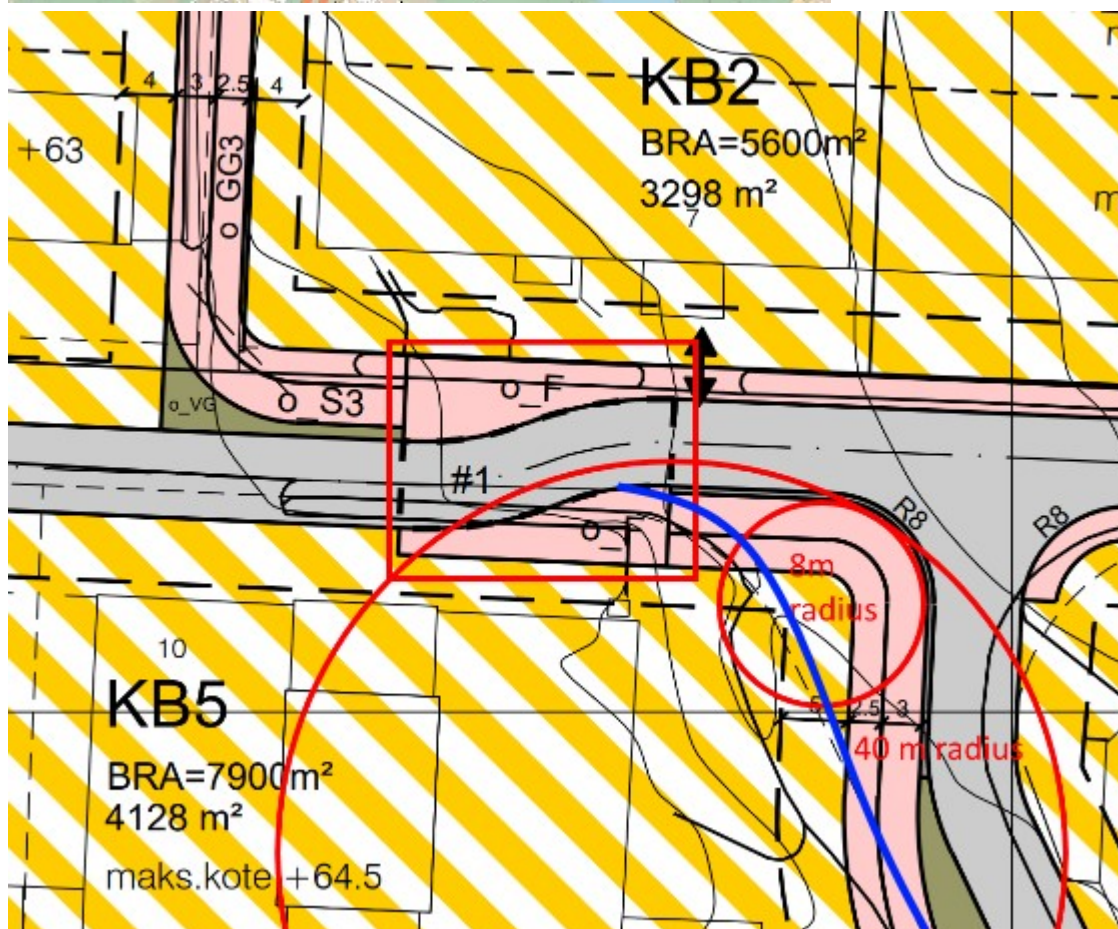
1. Sykkelvei forbi KB5 vedtas ihht forslag fra Park og vei, subsidiært ihht forslag fra SLF
2. Sykkelfelt i Auglendsdalen planlegges i 2,2 m bredde hele veien. Evt. breddereduksjon i kryss tas i kjørefelt.

Mer om punktene i planen:

Gjennom næringsområdet går hovedvei for sykkel (Sørmarksruta), hvor Stavanger kommune for et par år siden gjorde en jobb med å oppgradere til sykkelvei med fortau på deler av strekningen. I tillegg har kommunen gjort tilsvarende oppgradering til sykkelvei med fortau lenger nord mot Auglend skole, og er i ferd med å fullføre opparbeiding av sykkelfelt enda lenger nord i Hjalmar Johansens gate. I sør går hovedveien videre E-39 til Sørmarka.

I tillegg er det sykkelfelt i øst-vest-forbindelsen nord for industriområdet i Auglendsveien/Haugåsveien og sør i Breidablikkveien, men ingen forbindelse mellom disse to i Auglendsdalen.

I reguleringsplanen er det lagt inn sykkelvei med fortau gjennomgående samt sykkelfelt i Auglendsdalen like øst for industriområdet. Veldig bra. Men så har de gjort to grep som ødelegger. Midt på strekningen (svart firkant under) skal sykkelveien ende i et fortau, og fra fortauet skal man krysse en vei til et annet fortau, og deretter gjenoppstår sykkelveien og fortsetter på andre siden. Planforslaget ser dere under til høyre. Haugåsstubben (merket #1), som gir adkomst til to eiendommer, er gitt prioritet gjennom å være regulert til kjørevei. Det betyr at gående og syklende har vikeplikt ved kryssing. Dersom det etableres gangfelt, har syklende fremdeles vikeplikt. I tillegg ender sykkelveien (o\_S3) i fortauet (o\_F) og oppstår på andre siden av Haugåsstubben.

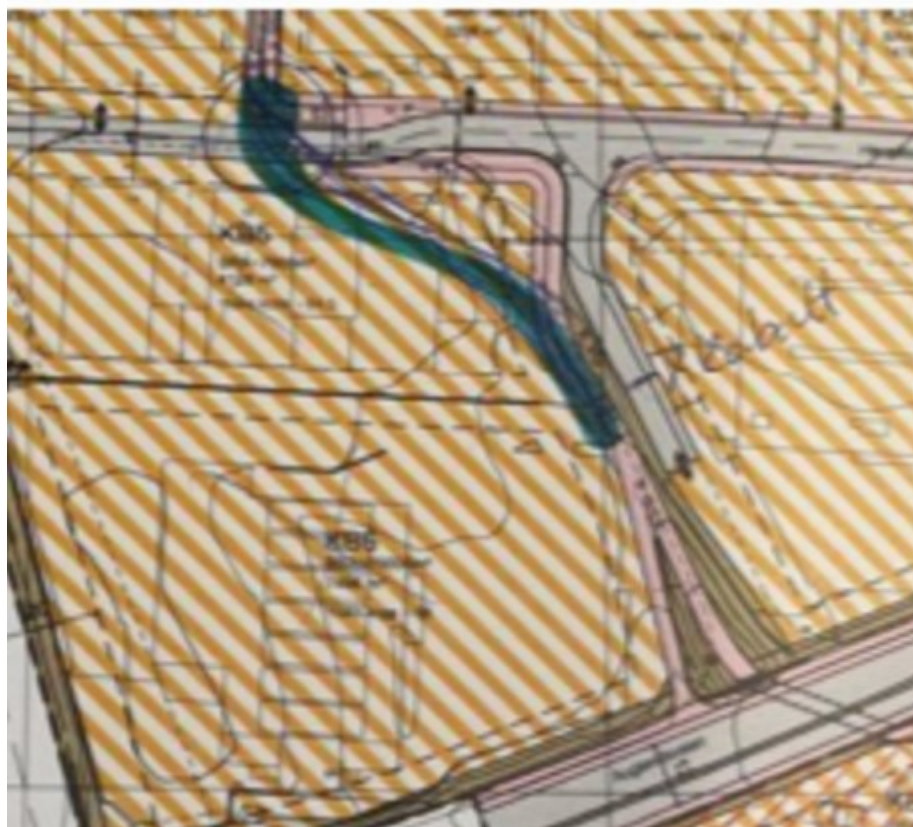


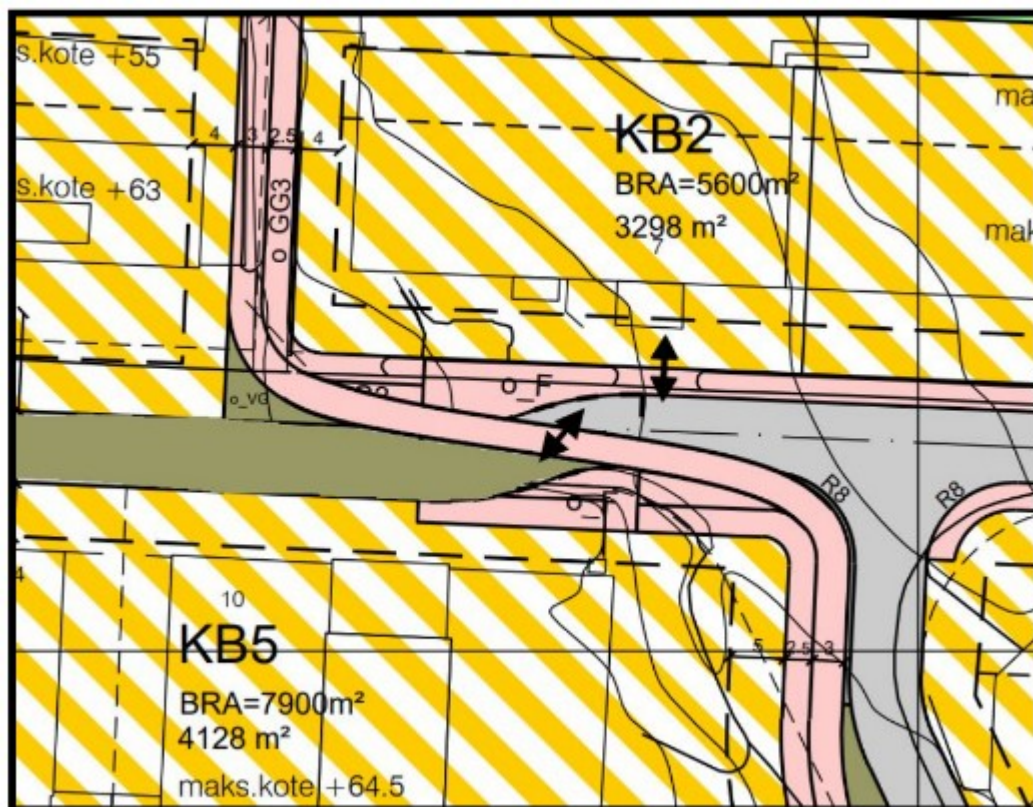
Planavdelingen forsvaret løsningen med at gående og syklende pga. eksisterende veianlegg må bytte side (gående er på østsiden i nord og skal være på vestsiden i sør). Denne løsningen er likevel helt håpløs på en hovedvei.

For det første må syklistene gjøre FIRE 90-graders svinger for å tilbakelegge 50 meter. De to svingene hvor det faktisk er sykkelvei (ved o\_S3 og ved R8) er så krappe at de strider mot Statens vegvesens håndbøker. R8 betyr 8 meter radius på sirkelen som svinger kurver seg rundt. Jeg har tegnet den sirkelen på tegningen. Minstekravet er 40 meter radius. Jeg har tegnet inn den sirkelen også. Hvis dere følger den store sirkelen rundt, så ser dere hva Statens vegvesen sier er dårligste "tillatte" sving. Merk at KB5 sammenlignet med eksisterende regulering har økt i størrelse østover på bekostning av veiareal. Det har gjort svingen for sykkelveien mye krappere enn den er i dag. Den blå streken på kartet viser eksisterende veikant mot KB5.

For det andre ender sykkelveien i et fortau, hvor man blander gående og syklende, samtidig som trafikantene skal krysse en kjørevei som er gitt prioritet. Muligens er det også gangfelt involvert. Alt dette på en hovedvei hvor det skal være separering av gående og syklende og hvor sykkelveien skal ha prioritet over mindre sideveier og avkjørsler. Dette er ikke bare en minimumsløsning, det er langt dårligere enn en minimumsløsning. Og det er på hovednett for sykkel, dvs. det høyest prioriterte regionale sykkelveinettet som finnes. I kommuneplan for Stavanger og i Sykkelstrategi for Nord-Jæren står det helt klart og tydelig at man skal bygge MYE bedre enn dette.

Park og vei i Stavanger kommune og SLF har i to høringsrunder levert merknader på at løsningen for hovedveien er for dårlig, og vi har oppgitt de samme problemene. Park og vei leverte skissen til venstre som sin anbefalte løsning.





Her ser dere at sykkelveien er trukket gjennom byggeområde KB5 for å oppnå riktige svinger. Dette er helt i tråd med håndbokens krav. Planavdelingen innvender at dette tar for mye av KB5. Det er en saklig innvending, men det er den beste løsningen for hovedveien og en prioritering som blir gjort hver dag når det planlegges vei.

Vi foreslo løsningen til høyre, hvor KB5 er intakt, men hvor Haugåsstubben blir avsluttet ved sykkelveien (resten blir avkjørsel/annen vei), sykkelveien er gjort gjennomgående og svingene er rettet så mye som lar seg gjøre innenfor dagens arealbruk. Da oppnår man:

- \* prioritet for sykkelveien
- \* gående kan krysse fra øst til vest slik de kunne i planavdelingens forslag
- \* siktforhold og vinkel ved kryssing i praksis lik som i planavdelingens forslag (og hvis man vil ha bedre sikt og krysningsvinkel, kan man la sykkelveien følge opprinnelig blå veikant)
- \* slakere svinger og bedre fremkommelighet på sykkelveien

Å vedta noe annet enn en av disse to vil være veldig dårlig sykkeltilrettelegging.

Vi vet at enkelte har fremhevet at man ikke trenger å ruste opp Sørmarksruta fordi Sykkelstamveien kommer på andre siden av motorveien, men de to har helt forskjellige bruksområder. Sykkelstamveien er som motorveien og skal bare ha tre av- og påkjørsler mellom Kiellandsmyra og Rumag. Akkurat som motorveien trenger man et mer lokalt, men likevel bra veinett som kan gi adkomst til bolig- og næringsområdene og tilbyr forbindelser direkte mellom bydelene.

I tillegg er det altså foreslått enveisregulert sykkelvei (hevet sykkelfelt) i Auglendsdalen. Det er kjempebra og knytter sammen sykkelfeltene i Auglendsveien/Haugåsveien med sykkelfeltene i Bredablikkveien. Reguleringsplanen inneholder et nytt venstresvingfelt i krysset inn til

næringsområdet, samt kollektivfelt og sykkelfelt gjennomgående. Smedvig vil ha redusert mengden grunn de må avgi til utbygging av dette krysset, selv om det poengteres i planforslaget at reduserte inngrep uansett ikke berører BRA eller byggegrenser.

Det er foreslått 19 meter veibredde og det er foreslått å redusere sykkelveibredden med 40 cm på hver side for å "spare plass". 40 cm er veldig lite for den totale veibredden, men det er 20% reduksjon i bredden på sykkelveien. Sykkelstrategi for Nord-Jæren sier at minimumsbredde er 2,2 meter. Selv om SLF tidligere har gått inn for bygging av enveisregulert sykkelvei på 1,8 m på lang strekning pga. lite plass, har dette vært pga. reelt lite plass fra husvegg til husvegg. Her er det ikke reell plassmangel, bare behov for prioriteringer, og man tar vilkårlig 20% av sykkelbredden for å spare 4% av totalbredden.

Planavdelingen har kommentert at man ikke kan redusere bredde på kjørefelt fordi disse alle er på minimumskravet for bredde. Det er ikke riktig. Krav til bredde på kjørevei og bredde på kantsteinsklaring av denne typen er et "bør"-krav, ikke et "skal"-krav. Merk at SLFs forslag er å redusere på kantsteinsklaringen (bredden på utsiden av den hvite stripen), ikke kjørefeltbredden. For et sykkelfelt/sykkelvei er kantsteinsklaring innbakt i standardbredden, som planavdelingen foreslår å redusere enda mer, mens kjørefeltene har dette i tillegg til ordinær bredde.

Vedlagt er også SLFs opprinnelige høringssvar.

Jens

— Attachments: —

---

Plan_2619,_Åsen_næringsområde.pdf	132 kB
Plan_2619,_Åsen_næringsområde_-_begrenset_høring.pdf	289 kB