



# SYKLISTENE

Syklistenes Landsforening

Til: Stavanger kommune, By - og samfunnsplanlegging  
Fra: Syklistenes Landsforening, Nord-Jæren og Ryfylke

Deres ref: Plan 2606  
Dato: 27. desember 2019

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkel som løsningen i hverdagen - som fremkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. SLF har på landsbasis ca. 10 000 medlemmer. Lokallaget på Nord-Jæren og Ryfylke har ca. 500 medlemmer pr. 1.1.2019.

Vår formålsparagraf er å arbeide for å fremme sykling i Norge og sykkel som transportmiddel. Gjennom økt sykling jobber vi for positive effekter for folkehelse, miljø og trafikkavvikling, og bidrar til utvikling av mer tilgjengelige, attraktive og trygge byrom for alle aldersgrupper.

## Plan 2606 Bussveien Stasjonsveien-Gauselvågen

Det er planlagt opphøyde sykkelfelt langs bussveien med noen få krysningpunkter. Adgang til målpunkter på motsatt side må kunne skje uten å sykle til nærmeste krysningpunkt og deretter sykle tilbake på motsatt side.

Krysset Bussveien - Gamleveien er vist med krysningpunkt for gående og syklende like sør for Gamleveien. Gamleveien over til Rumag vil være hovedveien for syklende mellom Hillevåg/Mariero og Madla/Sola. Syklende må kunne svinge direkte inn i Gamleveien for å få en praktisk forbindelse.

Forbindelse fra Bussveien til Hinna går via Hinnasvingene og ned på dagens fortau. Det er ikke et sykkeltilbud. Det er derfor ekstra viktig at forbindelsen via Gamleveien blir hovedruten for syklende til Hinna.

Naturlig hovedforbindelse for syklende til Sandnes er via Gamleveien og Hinna i stedet for å sykle ned i Jåttåvågen og opp igjen. Når Gamleveien ikke lenger er busstrasé, må den tilrettelegges for sykling med god forbindelse til sykkelveiene i bussveien.

Ved o\_Veg16 og o\_Sykkelveg5 må o\_Sykkelveg5 ha forkjørsrett. Foreslåtte siktlinjer tyder på at lokal vei er gitt forkjørsrett.

Ditto for o\_Sykkelveg5 og o\_Gs4. 8x8 m sikt tyder på likeverdig prioritering mellom lokal g/s-vei og sykkelvei med fortau. Sykkelvei med fortau er hovedrute og må gis prioritet.

I Jåttåvågen er det planlagt stor utbygging. God tilgang for syklende blir viktig for å tilrettelegge for det ønskede reisemønsteret. På sør- og østsiden av hovedsykkelruten er det i planen anlagt torg langs hele strekningen, noe som sperrer for tilgang for syklende til hele dette området. På vest- og nordsiden er det lagt inn noe som ser ut som én sykkelforbindelse til utbyggingsområdet. Dette må forberedes bedre slik at sykkelveien ikke bare blir en gjennomfartsvei.

Like ved scenerommet er det planlagt systemskifte fra tosidig, enveis sykkelvei til ensidig, toveis sykkelvei. I tillegg er det planlagt å legge sykkelvei over myldretorg foran Stadionparken. Her må tosidig løsning videreføres opp til fv44 som vist på illustrasjonen under. Dette kobles på allerede planlagte tosidige løsninger fra Stadionparken til fv44.





Under jernbanen, på nordsiden, er det planlagt gang- og sykkelvei o\_GS16, mens det før og etter er planlagt sykkelvei med fortau. Ved siden av er det planlagt ettfelts kjørevei på 5,5 m bredde. Her må det planlegges gjennomgående sykkelvei med fortau; det er mer enn nok plass. Vi har hørt rykter om at det brede kjørefeltet er planlagt for å gi utrykningskjøretøy en vei ut av Jåttåvågen ved kø, men da er Bussveien et foretrukket alternativ.

Gjennomgående sykkelvei med fortau forkjørsreguleres over Jåttåringen.

Opp fra Jåttåvågen til det nye lokket over fv44 er det ca. 15 m høydeforskjell over en strekning på 150-200 meter. Her ser det ut som at stigningen kan bli opp mot det dårligste tillatte, som gir dårlig fremkommelighet og tilrettelegging. Opp fra Hinna til lokket over fv44 er en tilsvarende bratt stigning. Stigninger på 5%-7% gir dårlig fremkommelighet. For å lage et attraktivt tilbud bør ikke stigninger være over 3%.

o\_Sykkelveg10/11 ser ut til å bli punktert av avkjørsel til skole med snuplass og avstigningsone. Dette er en klar avkjørsel etter trafikkreglene og må utformes slik. o\_Sykkelveg10/11 må lages gjennomgående med forkjørsrett.

Gode sykkelløsninger krever god sikt i kryss. Kryss mellom sykkelvei med fortau (eks. o\_Sykkelveg13 oppå

lokket) er planlagt med 8x8 m sikt. Dette er dårligste tillatte sikt mellom kryssende sykkelveier og krever en maksimal hastighet på 12 km/t for å klare å stoppe på 8 m. Det er ingen grunn til å planlegge for det dårligste. Utenfor siktlinjene vil vegetasjon og bygninger stenge for sikt i fremtiden, selv om det ikke blir slik umiddelbart. Dette gjelder generelt i hele planen, inklusive underganger.

Langs Diagonalen bør sykkelveien legges på innsiden av støyskjermen, ikke på utsiden. Her er det ingen kryssningsmuligheter, men støy og forurensing fra fire kjørefelt vil gjøre sykkeltilbudet mer tiltrekkende på innsiden av støyskjermen.

Syklende på o\_Sykkelveg13 som skal til venstre inn i Gauselvågen må krysse tre kjørefelt som dukker opp plutselig når tunnelen avsluttes. Pga. tunnelen er det svært kort strekning å flette på -- dette blir i praksis umulig. Ved rødt lys kan sykkelboksen benyttes (gitt at den ikke er sperret av bilister), men ved grønt lys -- mesteparten av tiden -- vil det være umulig for syklende å svinge til Gauselvågen. Krysset må utformes slik at syklende får mulighet til å svinge til venstre på en trygg, sikker og effektiv måte.

o\_Sykkelveg15 avsluttes på merkelig vis inn i Gauselvågen. Syklende som skal videre nordover langs Diagonalen, til Hinna eller til Jåttåvågen må kunne sykle videre på en fornuftig måte. Planlagt øy for trafikklys ser ut til å være til hinder for ferdsel rett frem.

o\_Sykkelveg16 har ingen logisk start eller slutt i Gauselvågen. Hvis det er meningen at o\_Sykkelveg15 og o\_Sykkelveg16 skal være forbundet, må dette tilrettelegges. De må ikke bare avsluttes i en kjørevei og la de syklende finne veien selv.

#### **Kommentarer spesifikt til kommunens alternative forslag**

Et bedre forslag enn forslagsstillers som ivaretar tosidig tilbud uten systemskifter. Det gir dårligere linjeføring med unødvendig mange og unødvendig skarpe kurver rundt rundkjøring og parkeringslomme. Linjene må rettes ut for at dette forslaget skal være bra. Siktlinjer fra Gamle Jåttåvågen er tegnet kun mot bussvei og ikke mot sykkelvei, som også må ha forkjøringsrett over Gamle Jåttåvågen. Siktlinjene er tegnet slik at vikende kjøretøy fra Gamle Jåttåvågen skal stoppe slik at de sperrer for sykkelveien. Vikepunktet må være bak sykkelveien. Vi anbefaler subsidiært dette forslaget med justeringene over.

#### **Med vennlig hilsen**

Jens Glad Balchen

Leder, SLF Nord-Jæren og Ryfylke

e-post: [nord-jaren@syklistene.no](mailto:nord-jaren@syklistene.no)

Telefon: 926 32 579