



# SYKLISTENE

Syklistenes Landsforening

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

**Deres ref:** -  
**Dato:** 08.12.2019

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.

## **Merknader til høring av plan 2682 - detaljregulering av Christian Bjellands gate - tilrettelegging for sykkeltrase**

Vi synes det er godt forslag å tilrettelegge for sykkeltrase i Chr Bjellands gate, men detaljreguleringen faller gjennom på flere områder. Først av alt må vi minne om at dette er et sykkeltiltak som er finansiert av sykkelmidler i Bymiljøpakken. Det er naturlig at tilrettelegging for syklende blir førsteprioritet i et slikt prosjekt. I saksfremlegget heter det:

*Christian Bjellands gate er en av de prioriterte sykkelprosjektene som foreslås planlagt, prosjektert og bygget i handlingsprogrammet til Bymiljøpakke Nord-Jæren 2018-2021. Disse prosjektene vil bidra til utbygging av hovednettet for sykkel, i tråd med kommuneplanen, og Statens vegvesen sine håndbøker.*

I planforslaget er derimot andre kjørende og gateparkering gitt prioritet, slik at man ikke engang har klart å oppfylle minstekrav til sykkeltilrettelegging. Sykkelfelt er stedvis planlagt med 115 cm effektiv bredde i et prosjekt som etter sigende prioriterer god tilrettelegging for myke trafikanter.

### **Sykkelfelt - bredde og type**

Sykkelfeltet er planlagt 140-170 cm bredt. Det er en nedjustering fra håndbokens 180 cm sannsynligvis pga. "manglende" areal i en 16,5 meter bred gate. Man skal huske at Statens vegvesen for noen år siden la om til å inkludere 25 cm kantsteinsklaring i sykkelfeltbredde. For kjørefelt kommer kantsteinsklaring alltid i tillegg. Kantsteinsklaring er der for at man skal ha en plass å skuffe unna snø og fordi trafikanter ikke skal tvinges til å kjøre helt inntil kantsteinen, med fare for å dunke borti (med pedaler eller vogn). 140-170 cm er egentlig 115-145 cm når kantsteinsklaringen tas med i betraktning. Bredden på en syklist er 80-100 cm, så det gir 20-50 cm avstand til buss og tunge kjøretøy som kjører forbi.

Ny bomstasjon i Chr. Bjellands gate har etter sigende blitt montert slik at den reduserer den frie bredde i gaten. Til gjengjeld er fortauet så bredt at det ble montert en eget hinder for å hindre at bomsnikende bilister skulle bruke fortauet. Det var lite fremsynt, og i planforslaget som nå er lagt frem blir dette gjort permanent og sykkelfeltbredden reduseres til 140 cm (inkl kantsteinsklaring) fordi det "ikke er plass". Her har man valgt å spare penger ved å redusere trafiksikkerheten i sykkelfeltene for fremtiden. I stedet må man erkjenne at det ble gjort feil, fikse det og spare penger ved å ikke gjøre slike feil igjen.

### **Sykkelfelt ved gateparkering**

Parkering på utsiden av sykkelfelt er negativt og farlig for syklende i sykkelfeltet. Det betyr biltrafikk på tvers av sykkelfeltet langs hele strekningen (ikke bare i kryss) og bilister som bruker sykkelfeltet til rygging og lukeparkering. I planforslaget vises det til at parkeringen er på den siden hvor syklistene holder lavest fart; det betyr at syklistene gis ansvaret for å stoppe slik at sikkerheten kan ivaretas, selv om bilistene har vikeplikt ved kryssing av sykkelfelt.



Parkering på utsiden av sykkelfeltet betyr bilister som smeller opp bildøren sin i sykkelfeltet. Faren er forsøkt redusert ved å etablere en buffersone på 50 cm. Vi tenker at buffersonen fort blir en bilsone som brukes til parkering når bilistene ikke klarer å lukeparkere innenfor de 2 m som er avsatt. Selv om alle bilistene respekterer buffersonen og plasserer bilen helt inntil fortauskanten, er det bare 250 cm fra fortauskant til sykkelfelt. En ordinær bil med åpen dør strekker seg 290 cm ut fra fortauskant, hvis den er parkert helt inntil kanten og 310 cm ved normal kantparkering. Med sikkerhetsavstand til åpen dør betyr dette at bilparkeringen beslaglegger 3,5 m fra kantstein, ikke 2 m, og effektiv sykkelfeltbredde er tilsvarende redusert.

I KBU kom det forslag om å etablere sykkelfeltet på utsiden av parkeringslommene, med buffersone som planlagt mellom sykkelfelt og bilparkering. Dette vil være en forbedring for syklende hvis to tilhørende tiltak gjennomføres.

Det ene er gjerde i buffersonen mellom bilparkering og sykkelfelt, som står i sin helhet innenfor buffersonen. Dette vil sluse gående til parkeringsplassene til angitte gangfelt for kryssing av sykkelfelt og vil hindre døråpning som utgjør fare for syklende i sykkelfelt.

Det andre er at slikt utvendig sykkelfelt bare kan bygges på strekning og må avsluttes i god tid før kryss slik at syklende i sykkelfelt får samhandle med kjørende i kjørefelt for svinging i krysset. Dette gjelder også T-kryss på motsatt side av veien for utvendig sykkelfelt, slik at syklende får mulighet til å svinge til venstre. Dette legger føringer for hvor det kan etableres gateparkering.

### **Kommunalt parkeringstilbud i gaten**

Gateparkeringsanalysen viser 25 boliger med parkeringsbehov som ikke er dekket på egen eiendom. Noen av disse fremstår som merkelige. Premisset for analysen virker å være å finne hvilke eiendommer som allerede har parkering på egen eiendom.

Chr. Bjellands gate 5A, 7 og 7A er blant annet oppført. Nr 7 har garasje mot vei, vist med innkjørsel på plankartet. 5A har en liten høydeforskjell og deretter opparbeidet gårdsplass, og 7A har en liten høydeforskjell og masse plass. For disse eiendommene med til sammen 12 boenheter (av 25 totalt) vil det være uproblematisk å parkere på egen grunn. Det er ikke kommunens ansvar å tilrettelegge for gateparkering fordi grunneierne har prioritert å anlegge plen.

Da står vi igjen med 12A-H, som har veldig begrensede muligheter, samt 26A/B og 28A. 28B har klart å bygge egen garasje under helt like forhold som 26A/B og 28A, så det er ikke umulig, men pga. terreng vil det være mer kostnadskrevende for disse enn for 5/7/7A.

I tillegg er to andre eiendommer inkludert, som allerede har parkering på egen grunn eller i annen gate, men ønsker/trenger mer plass pga. utleie. Disse kan vi utelate fra beregningen. Det er ikke kommunens ansvar å tilrettelegge med gateparkering pga. økt parkeringsbehov ved utleie.

Det vil si at det er 11 boenheter som har begrenset mulighet til å løse bilparkering på egen grunn. 12A-H kan parkere i Esbjerggata, Eskilstunagata, Kaptein Mejlænders gate eller Feisteinveien. Om det skal tilrettelegges for noen plasser til disse i Chr. Bjellands gate, trenger det ikke være full dekning for 12A-H i Chr. Bjellands gate. 26/28 har ingen nærliggende gater å parkere i.

Det reelle behovet virker som det er 5-8 plasser i Chr. Bjellands gate. Disse kan legges der hvor de lettest kan tilpasses et utvendig sykkelfelt mtp kryss, og der hvor det ikke medfører behov for grunnerverv pga. veibredde. På øvrig strekninger anlegges det ikke gateparkering.

### **Forslag til endring**

Gateparkering etableres på innsiden av sykkelfelt. I buffersone plasseres det gjerde som sluser gående til parkeringsplass til egne kryssingssteder og hindrer døråpning inn i sykkelfelt.

Gateparkering reduseres til maksimalt 8 plasser og plasseres der hvor det er mest hensiktsmessig mtp grunnerverv, kryss og plassering av utvendig sykkelfelt.

Bomstasjon bygges om slik at gatens frie bredde ikke blir kunstig begrenset.

Økt veibredde ved redusert gateparkering og flyttet bomstasjon gjennomgås på nytt for å øke sykkelfeltbredde til 2 m. Sykkelfelt etableres hevet (enveisregulert sykkelveg) på hele strekningen. Ved T-kryss må sykkelfelt på motsatt side ha ikke-avvisende kantstein el.l. for sving av/på. Sykkelfelt gjennom kryss etableres hevet og sving av/på løses ved at sykkelfelt i det hevede området ligger i plan med kjørefelt, som også er hevet i kryss.

**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