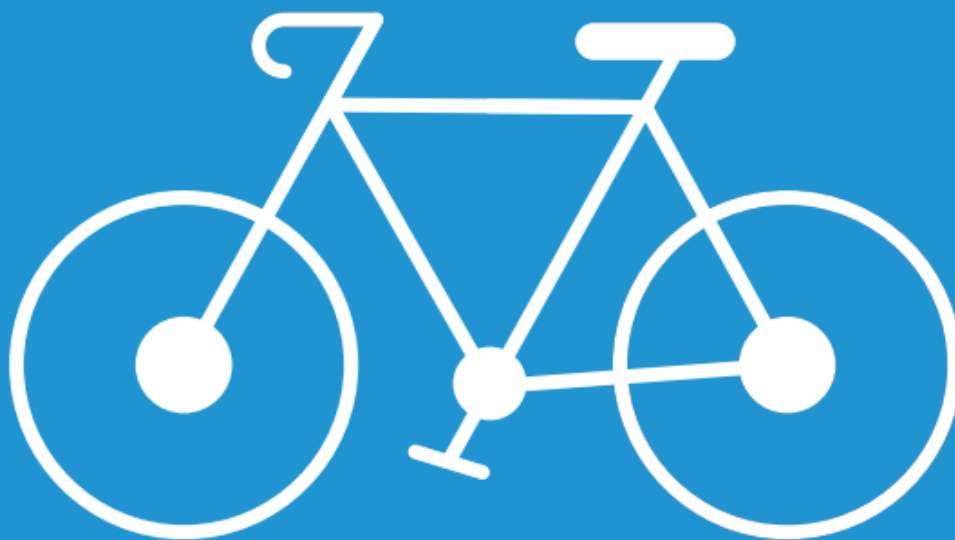


Kommunedelplan for sykling



Forslag til planprogram

*Mulighetene
er akkurat her.*



HORTEN
KOMMUNE

Innhold

1. Innledning.....	3
1.1. Bakgrunn	3
1.2. Formål med planarbeidet.....	4
2. Hvorfor satse på sykkelvegnettet?	4
3. Utfordringsbilde	5
3.1. Eget sykkelanlegg – blandet trafikk.....	5
4. Utredningsbehov	6
5. Medvirkning og forventet fremdriftsplan	7
6. Planstatus og overordnede føringer	7

1. Innledning

Horten kommune skal revidere *Hovedplan - kommunedelplan for sykkeltrafikk* (2011). Planarbeidet er forankret i planstrategi 2016-2020. Revidert plan får navnet *Kommunedelplan for sykkel* (KDP sykkel) og vil erstatte gjeldende plan.

Plan- og bygningsloven § 4-1 krever planprogram for kommuneplaner og kommunedelplaner. Planprogrammet fastsettes av kommunestyret. Et planprogram er ikke juridisk bindende, men en «plan for planen» og skal blant annet gjøre rede for formål, planprosess med frister og deltakere, opplegg for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Revidert kommunedelplan for sykkel vil ikke gi rammer for fremtidig utbygging. Planarbeidet utløser dermed ikke krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2.

Revidert kommunedelplan for sykkel utarbeides etter reglene i plan- og bygningsloven kapittel 11. KDP sykkel vil være en overordnet plan, avgrenset til byggesonen i Horten kommune. Turveier og grøntområder er ikke definert som en del av sykkelvegnettet, selv om flere brukes av og er attraktive for syklister.

Planarbeidet vil ta utgangspunkt i gjeldende plan og se på hvilket arbeid som er gjort, arbeid som gjenstår og vurdere nye behov og prioriteringer.

1.1. Bakgrunn

Horten kommune vedtok *Kommunedelplan hovedplan for sykkeltrafikk* i 2012. Planen ble utarbeidet i samarbeid med Statens Vegvesen. Som oppfølging av mål i Nasjonal transportplan 2010-2019 om dobling av sykkeltrafikk i byer og tettsteder og at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skolen utarbeidet Vegvesenet sykkelplaner for kommuner med mer enn 5000 innbyggere. Planen består av tekstdel og tegningshefte med både temakart og profiltegninger. Hensikten med planen var blant annet å sette av areal til sykkelvegnett. Plantegningene viser derfor konkrete traseer, men prioriterer ikke mellom dem.

I perioden som har gått har Horten kommune gjennomført flere av tiltakene i planen. Kommunen har bygget ut flere strekninger sykkelvegnett, gjennomført små og store tiltak («mekkestasjon, sykkelstativ) og jobbet med holdningsendring gjennom kampanjer («Vintertråkk», Europeisk mobilitetsuke, Sykle til jobben-aksjonen).

Sykkelvegnettet utgjør i dag om lag 21 kilometer og er utvidet med om lag 4,6 kilometer de senere år. I tillegg til gang- og sykkelvegnettet er det etablert om lag 38,6 kilometer med fortau¹Deler av nettet er nytt og godt tilrettelagt for både fotgjengere og syklister, andre deler er slitt med behov for oppgradering og noen steder mangler forbindelsen helt.

I 2016 ble Horten kommune sykkelby. Sykkelbyprosjektet har varighet fra 2016 og ut 2020 (med mulighet for forlengelse) og er et trepartssamarbeid mellom kommunen, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen. Målet for sykkelbyprosjektet er å øke sykkelandelen med 25% innen 2020. Prosjektet har delmål om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skolen, at innbyggerne skal oppleve det som mer attraktivt å sykle, flere daglige reiser skal tas med sykkel og at antall alvorlige sykkelulykker ikke skal øke når sykkelbruken øker. Gjennom sykkelbyprosjektet kan

¹ Tall hentet fra Nasjonal vegdatabank

kommunen søke om et årlig tilskudd til sykkelvremmende tiltak. Som følge av regionreformen er det enda ikke avklart om sykkelbyprosjektet videreføres i 2021.

1.2. Formål med planarbeidet

- En overordnet, robust og fleksibel plan som avklarer prinsipper for Horten kommunes sykkelarbeid.
- Legge til rette for utvikling av et sammenhengende, trygt og effektivt sykkelvegnett.
- Helhetlig og samordnet innsats for å nå mål om økt andel som velger sykkel som transportmiddel på daglige reiser.
- Valg av løsninger skal gjøres innenfor gjennomførbare og realistiske økonomiske rammer.

Utvikling av et sammenhengende, trygt og sikkert sykkelvegnett med tilfredsstillende standard er tids- og ressurskrevende og vil foregå over lengre tid. For at planen skal kunne være fleksibel og ha lang tidshorisont er det lagt opp til at avklaringene i KDP sykkel skal være på prinsipielt nivå. Konkrete traseer, bredder og standarder avklares i reguleringsplan.

Gjennom flere år har Horten kommune ført en arealpolitikk med vekt på «spredt konsentrasjon», der utvikling skal skje i eller i tilknytning til eksisterende byer og tettsteder. Horten kommune har også vedtatte målsettinger om å være en foregangskommunen i det grønne skiftet. Byutviklingen skal være miljøvennlig og at det skal legges til rette for grønn mobilitet.

Planarbeidet vil ta utgangspunkt i dagens utbyggingsmønster, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkt og skolestruktur. Som følge av for eksempel åpning av nye Horten stasjon på Skoppum vest kan tyngdepunktene for utvikling endres. Derfor viktig at revidert KDP sykkel er fleksibel og overordnet og tar høyde for slike endringer. Det er likevel et førende prinsipp for planarbeidet at maskenettet for sykkelveger skal være tettest der bolig-, skole-, handels- og arbeidsplasskonsentrasjonen er høyest.

Vedtatt plan skal gi retning for kommunens arbeid med å utvikle attraktive sykkelanlegg som gir god fremkommelighet og samtidig ivaretar trafikksikkerheten. Planen vil være grunnlag for kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og annet planarbeid som berører sykkelvegnettet.

2. Hvorfor satse på sykkelvegnettet?

At flere velger sykkel som fremkomstmiddel på daglige reiser har gunstige effekter for enkeltmennesket, miljøet og bylivet. Planarbeidet vil ta utgangspunkt i følgende målsettinger:

Tidseffektivt

Sykling er en effektiv og enkel transportform i by- og tettstedsområder der avstanden mellom bolig, arbeidsplass, handel, idretts- og kulturtilbud er relativt kort. For mange daglige reiser vil sykkel gi kortere reisetid enn både bil og kollektivtransport.

Arealeffektivt

Sykkelen krever lite plass både på veien og til parkering. På arealet en gjennomsnittlig personbil krever er det plass til ti sykler.

Mer byliv og økt handel

Studier viser at sentrumsbrukere setter pris på bilfrie byrom og gode gåmiljø. Bedring av slike miljø bidrar til økt bruk og styrket handel. Selv om bilister i gjennomsnitt handler for mer per tur, vil syklister og fotgjengere handle oftere og dermed legge igjen mer penger per måned eller år.

Fremkommelighet og kapasitet

Overføring av reiser fra bil til sykkel gir bedre fremkommelighet på veinettet.

Klima og bymiljø

Overføring av motorisert transport til sykkel gir reduserte CO₂-utslipp og redusert klimabelastning. Sykkeltrafikk er gunstig for bymiljøet gjennom lite støy og ingen luftforurensing.

Folkehelse

For et voksent menneske er 30 minutter med fysisk aktivitet hver dag tilstrekkelig til å oppnå betydelige helsegevinster. Regelmessig fysisk aktivitet reduserer risiko for:

- Hjerte- og karsykdommer
- Diabetes 2
- Høyt blodtrykk
- Ulike kreftformer

Sykling til og fra skolen vil også ha helsegevinst for de yngste og skape gode aktivitetsrutiner inn i ungdoms- og voksenlivet.

God helse i befolkningen reduserer arbeidsfravær og behovet for helsetjenester.

Bedret standard i sykkelvegnettet vil videre redusere ulykkesfrekvensen.

3. Utfordringsbilde

I Horten er det om lag 25,5 kilometer veg som er tilrettelagt for sykkel. Majoriteten av kommunens innbyggere bor i nærheten av fortau og/eller gang- og sykkelveg. Det er imidlertid utfordringer med at deler av sykkelvegnettet er:

- Usammenhengende
- Hyppige systemskifter
- Ikke tilfredsstillende standard
- Siktproblematikk mellom bolig og sykkelanlegg

3.1. Eget sykkelanlegg – blandet trafikk

Hovedregelen er at det skal være egne areal til syklister. Nettet består imidlertid både av egne anlegg for sykkel og tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk.

Fartsgrense og trafikkmengde har vært grunnlag for differensiering mellom eget sykkelanlegg og blandet trafikk på ulike strekninger. Med blandet trafikk menes anlegg hvor syklister deler areal med enten motoriserte kjøretøy eller fotgjengere. Gang- og sykkelveg inngår i denne kategorien sammen med kjøreveier og kollektivfelt.

Dersom mengden gående og syklende er moderat kan en blandet løsning fungere. Ved økt trafikk av gående og syklende kan konfliktnivået øke, og utløser behov for separat løsning, eksempelvis sykkelveg med fortau.

Hvilken løsning som velges må konkretiseres i reguleringsplan på de ulike strekningene.

4. Utredningsbehov

Det finnes i dag lite tilgjengelig forskning og empirisk kunnskap om hva som påvirker sykkelandelen i små og mellomstore byer. Transportøkonomisk institutt (TØI) definerer *sykkelvennlighet*² som hvor god en by, et område eller en strekning er å sykle i eller langs. For å legge til rette for ønsket utvikling vil utredningene blant annet vurdere sykkelvennligheten i Horten. Dette kan også defineres som i hvilken grad det er tilrettelagt for å sykle der, hvor trygt det er å sykle der og hvor attraktivt det er å sykle der. En rekke forhold påvirker om vi sykler eller ikke. Syklister kan deles inn i tre hovedgrupper:

- Erfarne syklister som sykler regelmessig
- Mindre erfarne syklister som sykler i blant
- Uerfarne syklister som barn, eldre eller andre som sykler sjelden eller aldri.

Planarbeidet skal vise løsninger som tar hensyn til og tilfredsstiller behovene til alle grupper av syklister. Elsykkel bidrar til at flere grupper velger å sykle. Dette er positivt, men utviklingen gir også noen utfordringer. Elsykkelen tas i bruk av grupper som kanskje ikke er så erfarne som syklister, samtidig som sykkelen er motorisert og kan relativt høy hastighet. Ulike grupper syklister med ulik grad av erfaring gjør at det også er nødvendig å vurdere blanding av syklende og gående kontra rene sykkelfelter med tanke på transporteffektivitet og trafiksikkerhet.

Samtidig er det slik at enkelte grupper står for større andel av transportarbeidet enn andre (for eksempel 40- og 50-åringer kontra skoleelever). I et utslippsperspektiv vil overgang fra personbil til sykkel ha størst effekt jo større gruppen er. Planarbeidet vil derfor vurdere hva som skal til for å lykkes med å stimulere til overgang for disse gruppene.

Å få flere til å velge sykkel som transportmiddel krever endring av reiseatferd og reisemiddelvalg. Dette innebærer endring i folks personlige kontekst (vaner, holdninger med mer) og eksterne kontekst reisene skjer i (blant annet bygde omgivelser). Her deler TØI ulike egenskaper knyttet til fysisk miljø og sykling inn i fire kategorier:

Naturgitte og stedlige forutsetninger: Hvor attraktivt et område er å sykle i, med utgangspunkt i blant annet stedlig topografi og lokalklima. Hvordan området ligger i og er koblet mot resten av byen og omlandet påvirker mulighetene til å sykle til ulike gjøremål og på ulike reiser. Bratte bakker oppleves som en barriere mot sykling. Klima og vær, vind og årstidsvariasjoner påvirker hvor mange som sykler – andelen faller når temperaturen går mot null.

Bystruktur: Handler om hvor tett og nært et område er utformet. Et konsentrert utbyggingsmønster med relativt korte avstander mellom servicefunksjoner, handel og målpunkt gjør at flere av reisene kan skje til fots og på sykkel. Sammenhengende og kompakt bystruktur uten omveier og barrierer påvirker sykkelvennligheten positivt.

Infrastruktur og trafikk: Tilrettelegging for og konkurranseforholdet mellom ulike transportmidler. Lav trafikkmengde og lave hastigheter bidrar til sykkelvennlighet. Smal kjørebane, lav fartsgrense og lite trafikk muliggjør sykling i blandet trafikk. Egne anlegg for syklister er særlig viktig i områder med høy trafikk og jo bedre tilrettelegging både på strekninger og i kryss, jo mer sykkelvennlig. Fartsnivået påvirker både opplevd trygghet og faktisk trafiksikkerhet og redusert hastighet er viktig særlig der egen tilrettelegging mangler. Kobling mellom sykkel og kollektiv i form av sykkelruter til

² Sykling på mindre steder, Transportøkonomisk institutt (2019)

kollektivknutepunkt og sykkelparkering ved stasjoner og terminaler legger til rette for sykling i forbindelse med pendling.

Omgivelser og opplevelser: Hvor interessant og trygt det oppleves å sykle. Mangfold i målpunkt, aktiviteter og funksjoner gjør at flere gjøremål kan utføres med sykkel. Områder som oppleves som utrygge, for eksempel i form av fravær av mennesker eller sosial kontroll. At det er lett å finne frem og orientere seg, for eksempel i form av logiske forbindelser og skilting. Drift og vedlikehold – snø, is, hull i asfalten.

Slike forutsetninger som nevnt ovenfor sier noe om premissene både for utvikling av sykkelvegnettet og for å øke andelen syklister. Temaene vil ligge til grunn for utredningene i det videre planarbeidet.

Uoversiktlige forhold og manglende vedlikehold kan antas å føre til at det oppleves utrygt å sykle. Planarbeidet vil derfor utrede tema som kan antas å øke motstanden mot sykling, herunder:

- Systemskifter (sykkelveg/blandet trafikk)
- Ansvarsforhold (stat/fylke/kommune)
- Manglende koblinger
- Drift og vedlikehold

Videre vil planarbeidet vurdere hvordan uhensiktsmessige forhold kan ryddes opp i. Et særlig viktig element planen skal belyse er knyttet til hvordan drifts- og vedlikeholdskostnader av sykkelvegnettet øker når lengden øker. Å legge til rette for vintersykling krever ekstra innsats og ressurser. Revidert plan skal derfor være et tydelig beslutnings- og prioriteringsgrunnlag.

5. Medvirkning og forventet fremdriftsplan

Kommunen legger opp til en aktiv og åpen medvirkningsprosess, etter reglene i plan- og bygningsloven kapittel 5. Loven er fleksibel og legger opp til situasjonstilpasset medvirkning gjennom ulike plantyper og planprosesser. Planarbeidet skal sikre åpne prosesser og skal legge til rette for bred deltakelse og involvering gjennom høringer, åpne møter eller andre former for medvirkning.

	2021										2022					
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	
Fastsette planprogram																
Analyser og utredninger																
Medvirkning/åpne møter																
Planarbeid																
1.gangsbehandling																
Høring/offentlig ettersyn																
Bearbeide planforslag																
2.gangsbehandling																

6. Planstatus og overordnede føringer

Lov, forskrift, nasjonale føringer og forventninger

- Plan- og bygningsloven
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2033

Statlige planretningslinjer

- ...for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

- ...for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- ...for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Regionale planer

- Regional plan for verdiskaping og innovasjon (2015)
- Regional plan for klima og energi (2015)
- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (2019)
- Regional transportplan (2019)
- Regional plan for folkehelse (2019)

Kommunale planer:

- Kommuneplanens samfunnsdel (2015 – 2027)
- Klima- og energiplan (2020-2032)
- Kommuneplanens arealdel 2019-2031

Andre relevante planer, vedtak og utredninger

Kommunedelplan for sykkel (2012)

Øke andelen syklende, utvikle et helhetlig sykkelnett i kommunen. Revideres 2019/2020.

Strategisk næringsplan (15.12.2014, KOM-161/14)

Horten kommune skal være en næringsoffensiv kommune. Strategi for å nå målet er å «Arbeide for god tilgang på attraktive næringsområder i samarbeid med lokale grunneiere» (kap. 8, pkt 4 a).

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet (2015-2018)

Visjoner, mål og strategier, samt handlingsprogram for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet.

Grønnstrukturplan for Horten kommune (2016)

Retningsgivende for arbeid med arealplaner og enkeltsaker etter Plan- og bygningsloven.

Hovedutvalg for klima, miljø og kommunalteknikk, vedtak i sak 006/17:

«Grønn mobilitet skal innarbeides som overordnet prinsipp som skal gjennomsyre kommunens planer og tiltak.»

Kommunestyrevedtak 146/18 (11.12.2018)

«Klimatilpasning skal alltid legges til grunn i plan- og byggesaksbehandling. Vi skal ha som mål at det i fremtiden ikke er noen uønskede hendelser eller erstatningskrav mot kommunen fra tiltakshaver for naturskade, som følge av at kommunen har godkjent tiltak på feil grunnlag. Vi skal også ha som mål å bidra til reduserte skader på bygninger og infrastruktur som følge av ekstremvær, store nedbørsmengder osv. Dette implementeres i eksisterende planverk ved revisjon/rullering.»

Pågående planarbeid

Kommunedelplan for Skoppum

Ny plan, forventet vedtak 2020