

Innspelskjema

Oppsummering

Innspel til temaplan

Planprogram for regional plan for areal og mobilitet

Innsendar

Eg sender inn på vegne av Organisasjon

Orgnr 997705319

Namn på verksemd SYKLISTENES LANDSFORENING BERGEN OG OMEGN

Adresse Kronstadveien 19b

Postnummer/-stad 5053 Bergen

Kontaktperson

Namn Reidar Thorstensen

Telefon 48245211

E-post reidart@outlook.com

Enhet i virksomheten Foreningens styre

Innspel

2. Plantema

Våre kommentarer knytter seg til hvordan man bedre kan fremheve fysisk aktiv transport – sykkel og gange – som en viktig del av løsningene på de overordnede satsningsområder og mål (s. 4) nevnt i utviklingsplanene for Vestland.

På korte avstander er gange og sykling reelle alternativ til andre typer transport, og det er reelle muligheter for å erstatte mange lite nødvendige bil og kollektivreiser.

Turgåing og gange har en meget sterk posisjon i norsk kultur, og planleggingen må utnytte dette til å styrke mulighetene for fysisk aktiv livsstil for alle befolkningsgrupper. Noe over halvparten av den norske befolkning

eier en sykkel, og rundt hver fjerde sykler minst en gang i uken. Potensialene for fysisk aktiv transport må utnyttes gjennom en satsning på trygg og sammenhengende infrastruktur.

Sykkel og gange har sentral betydning for forebygging av de største utfordringer innen folkehelse. Fysisk aktiv transport reduserer blant annet muskel- og skjelettplager og ulike kroniske smerteproblemer, overvektrelaterte sykdommer, diabetes, kreft, hjerte-karsykdommer og psykiske plager. En rapport Helsedirektoratet fra 2025 anslår at den helseøkonomiske innsparing ved å gå fra inaktiv til fysisk aktiv transport tilsvarer 33 kroner per syklet kilometer og 49 kroner/km for økt gange.

<https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/dokumentasjonsrapport-helseeffekter-av-fysisk-aktivitet-per-km-gange-og-sykling> ; denne rapport kan legges til kildene for areal- og mobilitetsplanen.

Tilrettelegging for fysisk aktiv transport reduserer arealbehov til parkering og vei, skaper attraktive, inkluderende og trygge bomiljø, og reduserer støy, forurensning og ressursbruk.

2.3 Berekraftig arealforvaltning

2.2.3 Transport, gods og logistikk.

Hensynet til fysisk aktiv transport må nevnes eksplisitt i boksen «Planarbeidet skal:»

2.3.2.1. Bustadutvikling og bomiljø.

Det står ingenting om stedsutvikling, attraktive utearealer og møteplasser. Det må inn formuleringer som viser til hvordan prioritering av fysisk aktiv transport og bilfrie rom er sentrale i utviklingen av gode bomiljø. Dette må både inn i teksten og i boksen med «planarbeidet skal».

2.3.2.2. Fritidsbustader, turisme og besøksforvaltning.

Turgåing er en bærebjelke i norsk turisme, og sykkelturisme kan virke spredende og avlastende på trykket fra masseturisme. Tilrettelegging for fysisk aktivt reiseliv kan øke andelen av mindre miljøbelastende og konfliktskapende reiselivsutvikling. Bør nevnes i teksten.

2.3.2.2. Natur og friluftsliv.

Det står lite om friluftsliv i teksten. Det ville være naturlig å nevne tilrettelegging for fysisk aktiv transport og universell tilrettelegging i retningslinjene.

2.3.4. Energi

Sykkel og gange er en viktig del av det som står om målet for energiomstilling gjennom utbyggingsmønstre. I nåværende tekst nevnes bare energi- og ladestruktur. Sykkel og gange krever ikke ladeinfrastruktur men god tilrettelegging.

2.4 Mobilitet og transport

2.4.2. Fylkesvegnettet.

Fylkesvegene er sentrale for fremkomsten mellom byer, regionale sentre og lokalsamfunn. Hensynet til myke trafikanter gjennom trygge og sammenhengende løsninger er viktig. Ikke minst viktig er det at fylkesvegene også går gjennom sentrum i byene, for eksempel i Bergen. Dermed er Fylkeskommunen er viktig aktør for å skape sammenhengende sykkeltraséer gjennom sentrene.

2.4.3. Mjuke trafikanter.

Dette avsnitt trenger en gjennomgripende redigering. «..og ulike klimamål» bør utvides til å være ..klimautslipp, luftforurensning, støy og andre miljøproblemer».

Setning 2 nevner bare Bergensområdet, ikke det betydelige arbeid som har pågått i regionale sentre og tettsteder (Leirvik, Voss m.v.), og setningen bør avsluttes mer målrettet med fokus på å oppskalere arbeidet i byer, sentre og lokalsamfunn, og utvikle god infrastruktur i og gjennom sentrum og ut over.

Setningen «Vegane er ofte smale..» må følges opp av mål om å utbedre veger så det sikres sammenhengende tilrettelegging, og alternativer for ikke-bilbasert mobilitet der det er broer og tunneler som ikke er egnet for myke trafikanter. Dette er både et spørsmål om inkludering og trafiksikkerhet, men også om beredskap i situasjoner hvor biltrafikken er ramt av ulike hendelser – da kan gange og sykkel være fleksible alternativer til en lammet biltrafikk.

Setningen «ei av de viktigste utfordringane..» kan strykes, da det sannsynligvis ikke kommer flere myke trafikanter før det blir utviklet den infrastruktur som blir beskrevet i setningen «Eit tilbod som vert opplevd som trafiksikkert..» ; denne setning dekker godt. Det kan vurderes om formuleringen om universell tilrettelegging gir inntrykk av en liten gruppe med spesielle behov; det er mange som ikke sykler eller går fordi de opplever at eksisterende forhold er for utrygge og av dårlig kvalitet.

2.4.4. Kollektivtransport.

Et viktig mål må være samordning og integrasjon av ulike mobilitetsformer, herunder enkle løsninger for å ha med sykler i kollektive transportformer. Det er også ønskelig å tilrettelegge for at sykkelen kan brukes som tilbringerfunksjon for reiser til kollektivknutepunkt.

3. Oppfølging av planen

3.2. Prinsipp for prioritering.

3. setning : tilføyelse: «Utbygging, infrastruktur og drift av transporttilbod krev store investeringar, og må bli vurdert opp mot klimagassutslepp, klimarisiko, arealknappheit, naturverdiar og langsiktige samfunnsomsyn, under dette helseøkonomiske verknader og trafikktryggleik». Eventuelt kan helseøkonomien også nevnes i setningen øverst på side 24 om økonomiske vurderinger.