Fagnotat
Sykkel
Kommuneplan 2026-2037



Rapportansvarleg	Vegard Thorset Våge
Medansvarleg	Tore Ueland
Med bidrag frå	Ingvild Kjosavik, Jan Oskar Haugen, Bjarte Sætevik, Einar Ødegaard Skadberg, Martin Tengesdal Torstenbø og Yvonne van Bentum
Dato	03.06.2026

Innhald

1. Innleiing 3

2. Føringar 4

a) Nasjonale føringar 4

b) Regionale føringar 4

c) Kommunale føringar 5

3. Bakgrunn, vurdering og anbefaling til kommuneplan 6

a) Hovudnett for sykkel 6

b) Sykkelparkering og bysykkel 10



Figur 1: Sykkeldagen 2021 på Bryne Torg

1.Innleiing

Time kommune har eit mål om å auka persontransport med sykkel i åra framover. I den samanheng vart det i 2024 utarbeidd Sykkelplan for Time kommune. Dette fagnotatet skal visa kva grep som bør gjerast i kommuneplan for å auka sykkelbruken i Time kommune. Time kommune ynskjer å auka bruk av sykkel for å;

- skapa effektiv transport for innbyggjarar,
- fremja folkehelse,
- betra trafikkframkomme av naudsynt vegtrafikk,
- redusera utslepp av klimagass, svevestøv og støy frå privatbilisme og
- skapa arealeffektive og levande lokalsamfunn.



Figur 2: Sykling langs Frøylandsvatnet

2. Føringar

a) Nasjonale føringar

I «*Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet*» står det mellom anna at det skal særskild leggast rette for bruk av sykkel, saman med kollektivt og gonge, ved planlegging. Det står og spesifikt at for byområde skal det utarbeidast planar for «*et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet*» og at «*alle kollektivknutepunkt bør ha trygg, tilgjengelig og tilstrekkelig sykkelparkering*»

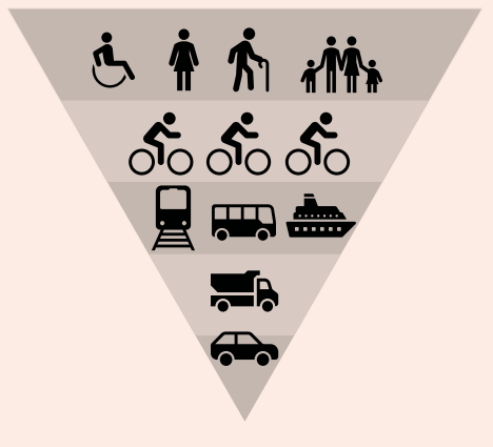
b) Regionale føringar

«Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke» legg opp til ein prioritering av sykkel (figur under). Internt i tettstadene skal auke av trafikkvekst lausast med gåing, sykling og kollektivtransport. Videre står det at det skal planleggast for eit samanhengande sykkelnett innanfor tettstadene og langs hovudrutar. Ifølge handlingsprogrammet har kommunar oppgåva med å definere eit sykkelvegnett i tettstadene. Ved sykkeltilrettelegging skal sentrale delar av tettstader, samt skular, idrettsplassar og anna målpunkt med høg sykkelbruk, prioriterast først.

I retningslinjene for *regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke* står det i pkt. 6.3.1 at «i *kommuneplanen skal det legges til rette for (…) gang- og sykkelforbindelser tilpasset alle aldersgrupper og behov».* Det er og gitt ein parkeringsnorm for sykkel, med fagleg råd om at kommunar kan krevje tilrettelegging for innelukka parkeringsanlegg.

I Kap 5.3. “Rett virksomhet på rett plass” heiter det i pkt. 5.3.2 at det bør settast krav til utforming av mobilitetsplan ved etablering av verksemd med meir enn 50 tilsette eller BRA større enn 1000 m2.

Vidare viser retningslinje 8.2.2. korleis trafikantar i tettstadane skal prioriterast, jf. figur under:



Figur 3. Trafikanthierarkiet som viser kva som skal prioriterast av infrastruktur, kapasitet og ressursar i tettstader (Rogaland fylkeskommune).

c) Kommunale føringar

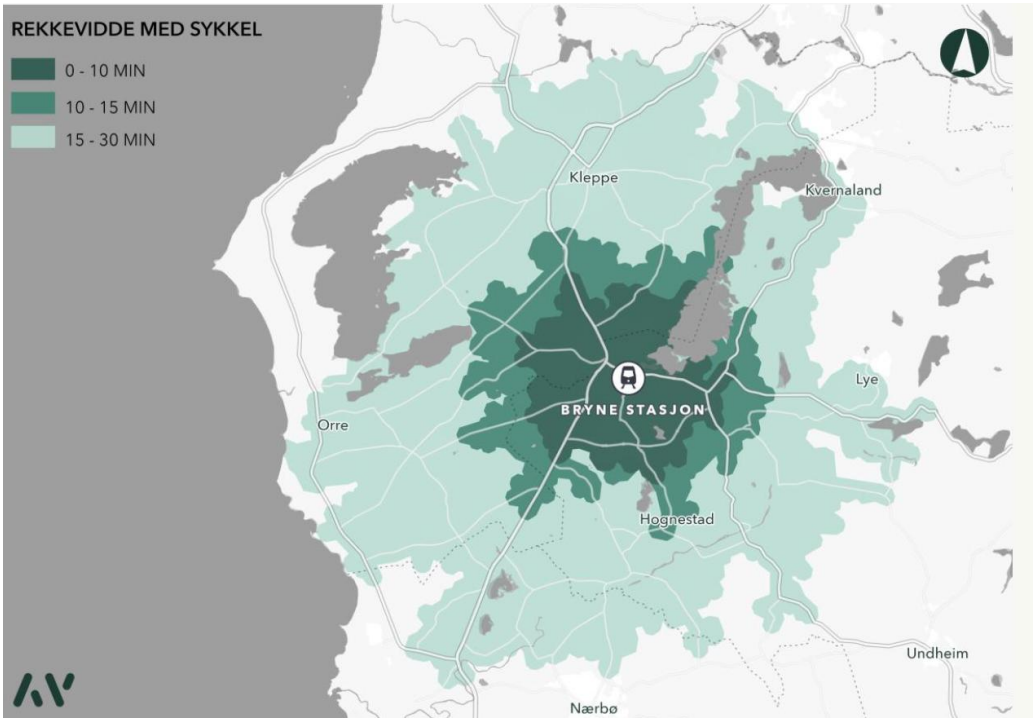
«Time kommune sin samfunnsdel 2022-2034» seier at Time kommune «*skal sikra trygge og effektive transportårer for mjuke trafikantar til og frå sentrum og kollektivknutepunkt»*. Vidare er det opplyst om at klimamålet for Time kommune er eit 55 % kutt av utslepp innan 2030.

«Klima- og miljøplan 2023-20332 viser eit mål om ein 50 % auke av sykkelbruk frå 2023 mot 2030. Time kommune skal ha 100 ladepunkt for bysyklar i 2030.

«Sykkelplan Time kommune» med anbefalingsdokument og forslag til hovudnett for sykkel på Bryne, er utforma av Asplan Viak. Planen er tilgjengeleg på nettstaden Sykkelplan Time kommune (StoryMap). Arbeidet med planen inkluderte ei spørjeundersøking om sykkelbruk blant innbyggjarane i Time kommune. Ein fekk moglegheit til å kartfesta utrygge stader for sykling. I arbeidet vart det konkludert med at Time kommune har gode moglegheiter til å auka bruk av sykkel som transportform. Dei viktigaste forutsetningane er lokale høve som flatt terreng og mildt vinterklima, kompakte tettstader og sykling i naturskjønne omgivnader.

Anbefalingar frå Asplan Viak i Sykkelplan Time kommune inkluderer:

1. Utbetra sykkelvegnett og sykkelinfrastruktur. Gjerne med mindre tiltak, til dømes fartsreduserande tiltak for bilar.
2. Etablera gode vilkår for sykkel i arealplan, og sette hovudnett for sykkel.
3. Ha eit fokus på sykkelparkering. Mellom anna ved å etablere gode kommunale sykkelparkeringar.
4. Bygga lokal sykkelkultur, både blant eigne tilsette, og innbyggjarar.



Figur 4. Rekkeviddekart Bryne frå Sykkelplan Time kommune (Asplan Viak).

3. Bakgrunn, vurdering og anbefaling til kommuneplan

a) Hovudnett for sykkel

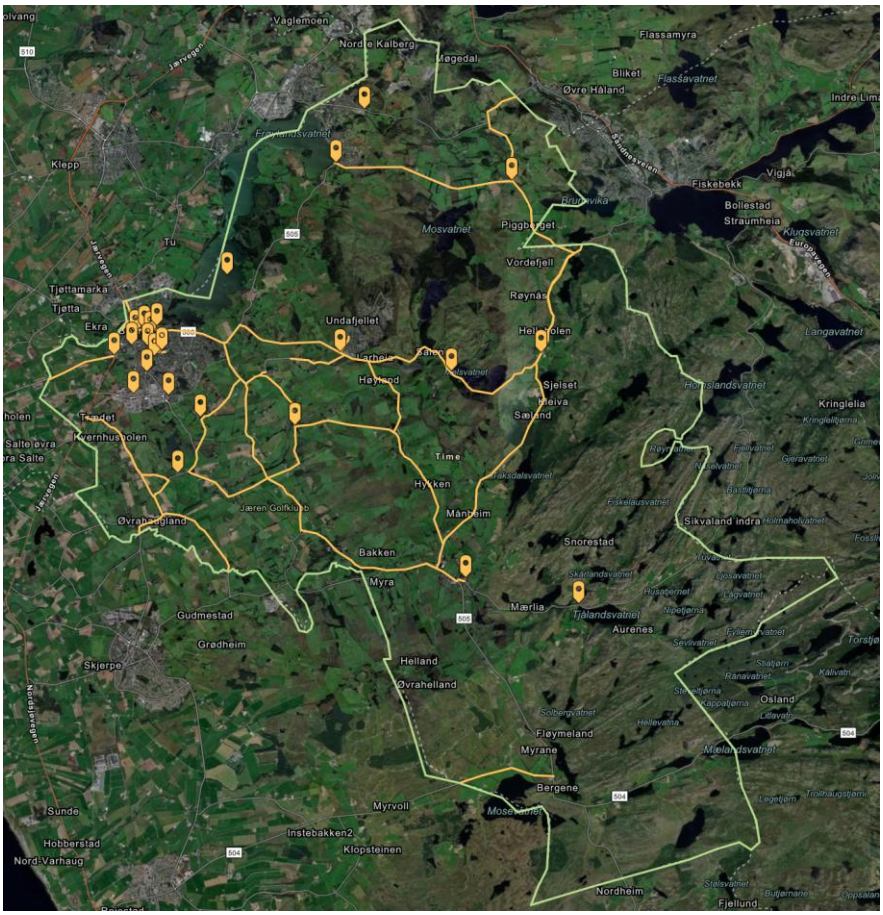
Bakgrunn:
For å auka sykkelbruken er det viktig med eit samanhengande hovudnett for sykkel, som gjev effektiv og trygge sykkelreiser. Med eit hovudnett for sykkel vert sykkeltransport ein del av den overordna og heilskaplege kommunale planlegginga. Statens vegvesen gir enkelte føringar for utforming av hovudnett for sykkel. Arealformål hovudnett for sykkel er forankra i pbl. § 11-7.

Hovudnett for sykkel skal sikra effektiv, attraktiv og sikker transport for syklande.

Resultata frå spørjeundersøking gjev gode data på kor sykkelbrukarar i kommunen meiner forbetringar av sykkelframkome er viktigast. Sjå vedlegg for komplett liste av svarresultat, figur 5 visar ein ordskya frå undersøkinga.



Figur 5. Ordsky frå Sykkelplan Time kommune om utrygge stader å sykle.



Figur 6. Kart over utrygge stader å sykle i følgje innbyggjarane.

Vurdering:
I fastsetting av hovudnett for sykkel har det vorte nytta hovudruter for anna trafikk, både i tettstader og mellom tettstader.

Asplan Viak anbefaler et det bør fokuserast på utbetring av sykkelframkomst i tettstadene, fordi potensiale for å auka sykkelbruken er størst der. I hovudnett for sykkel i tettstadene bør syklande ha eige felt for å unngå konflikt med anna trafikk, inkludert gåande. I dag nyttar syklistar enten bilveg eller delt areal med fotgjengarar (G/S-veg eller fortau). I gatebruksplan er eige sykkelfelt føreslått for Jernbanegata og delar av Hetlandsgata. Utanom eige sykkelfelt kan tiltak som oppretting av einvegskøyring for motorisert trafikk, reduserte hastigheit og innsnevringar i bilveg ha positive effektar for syklande.

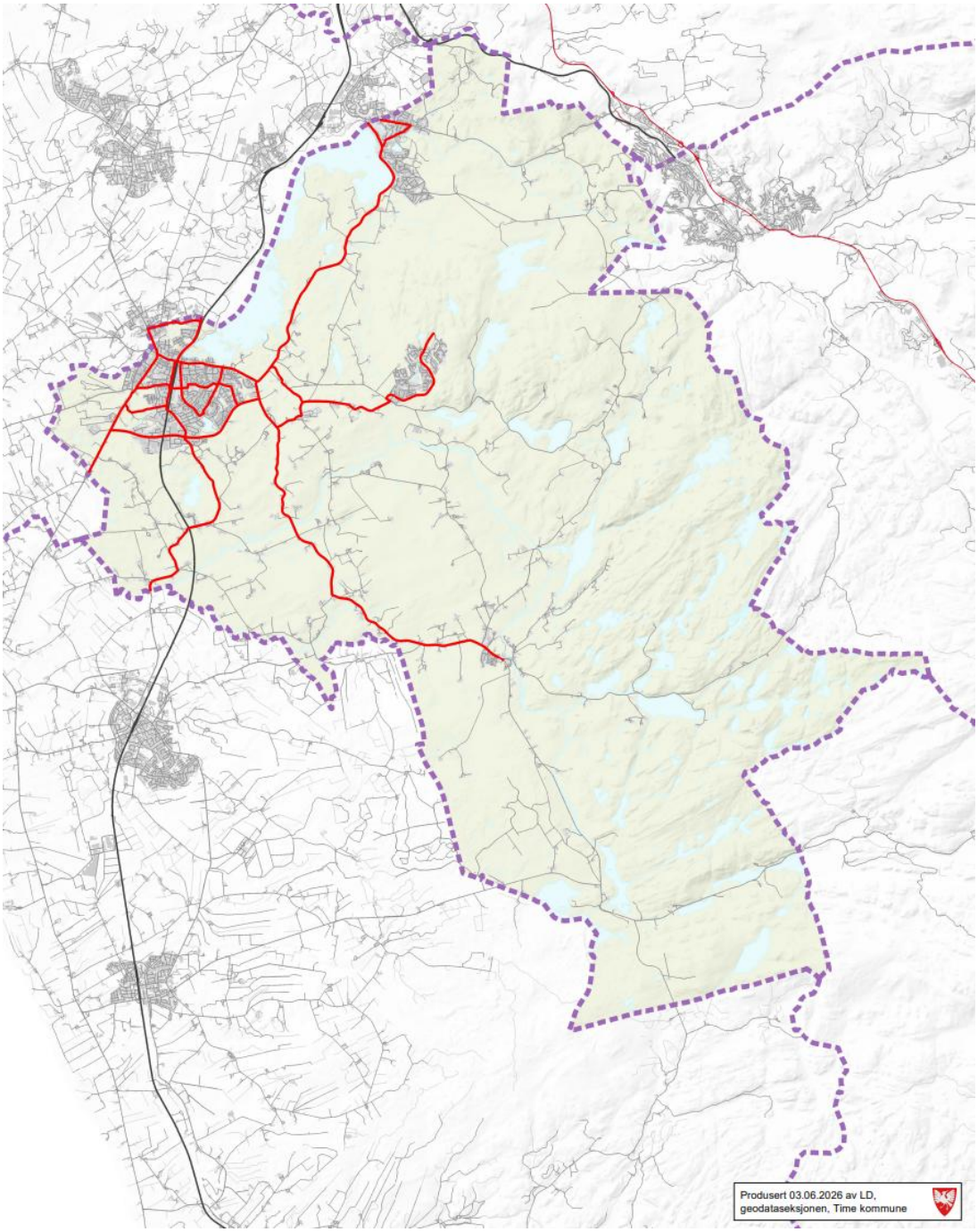
I dag er sykkeltransport mellom tettstadene hovudsakleg på gang- og sykkelveg (G/S) langs fylkesvegane. Ein vurderer at sykling på G/S-veg mellom tettstadene er ei akseptabel løysing. Det bør søkast å etablera G/S-veg der dette manglar mellom tettstadene, til dømes mellom Hognestad og Torland i Hå kommune.

Det bør søkast å utbetra tilkomst for syklistar i hovudnett for sykkel i dei komande åra. Det er difor utarbeida anbefalingar til kommuneplanens handlingsdel av prioriterte

sykkelvegtiltak, etter ein kost-nytte vurdering. Denne bør verta gjennomgått med fullstendige kostnadsestimat.

Anbefaling til kommuneplan: Hovudnett for sykkel

Forslag til hovudnett for sykkel er vist i figur 7.



Figur 7. Forslag til hovudnett for sykkel i Time kommune.

Anbefaling til kommuneplan: Føresegner og retningslinjer hovudnett for sykkel
I tettstadene skal det sikrast tilstrekkeleg areal til sykkelfelt som skil syklande frå gåande og biltrafikk.

I reguleringsplanar som grenser til hovudnett for sykkel vist i plankartet skal naudsynt del av nettet regulerast.

Anbefaling til kommuneplanens handlingsdel: Prioriteringar av tiltak for teknisk forbetring av hovudnett for sykkel

Prioritet 1:

- Sykkelfelt i Jernbanegata i Bryne.
  Jernbanegata er eit sentralt samband. Det er planar om å gjere endringar i gata. Dette er i samsvar med gjeldande gatebruksplan.
- Sykkelfelt i Hetlandsgata i Bryne.
  Delar av Hetlandsgata – sør for Trallfavegen - har i dag parkering i vegen, som i dag er i lite bruk. Med å fjerna desse kan det etablerast eigne felt for sykkel. Dette er i samsvar med gjeldande gatebruksplan.
- G/S-veg mellom Hognestad og Torland.
  Det er ei relativt kort strekke som manglar ein trygg forbinding mellom to av dei største tettstadene på Jæren Bryne-Nærbø. (Hognestadsvegen/Fv.4380).
- G/S-veg frå Time kyrkje til Undheimsvegen (Timevegen/Fv.4430).
- Sykkelfelt langs rv. 44 frå Kåsen mot Arne Garborgs veg.
- Mindre tiltak som vil fremma sykkelbruk i Bryne sentrum og i hovudnett for sykkel i Bryne. Til dømes forbetring av sykkelparkering, fleire bysyklar og fartsreduserande tiltak for motorisert trafikk.

Prioritet 2:

- Sykkelfelt i Arne Garborgs veg i Bryne.
  Sykkelframkomst bør prioriterast ved framtidige planar/tiltak i Arne Garborgs veg. Arne Garborgs veg er den viktigaste forbindelsen i Bryne. Tiltaket settast som prioritet 2 fordi kostnadene vil vera høge, og det er ikkje planar om konkrete tiltak i Arne Garborgs veg i nær framtid.
- Det er fleire viktige samband i Time kommune som er utan sykkeltrasé. Det bør arbeidast for å etablera G/S-veg eller sykkeltrasé på desse strekkene, men kostnadene vil vera høge. Dette gjeld i strekkene;
  - langs Lyevegen (Fv.4436),
  - frå Bryne til Undheim (Undheimsvegen/Fv.505).

b) Sykkelparkering og bysykkel

Bakgrunn:
Alle sykkelturar startar og slutar med ein parkert sykkel, enten i ein bustad, arbeidsplass eller ein offentleg lokasjon.

Redd for at syklene skal bli stjålet. Tar derfor nesten alltid bil.
-Innbyggar Bryne, frå spørjeundersøking i Sykkelplan.

Ein god sykkelparkeringar skal:

- Sikra trygg parkering. Syklar, og spesielt dyre elsyklar, er utsett for tjuveri. Sykkelramen må kunne låsast til sykkelstativ. Utandørs sykkelparkering bør plasserast i det offentlege rommet og lett synleg for forbipasserande.
- Kort avstand til målpunkt/hovudinngong.
- Lett åtkomst til plannivå. Elsyklar veger ofte 30 kg og difor vanskeleg å bere.
- Støtta sykkelen.
- Tilpassa alle størrelse og syklar typar, inkludert lastesyklar.
- Helst gje beskyttelse frå regn.
- Nok kapasitet.

Med desse kvalitetsparametrene er det klart at kvaliteten på sykkelparkeringa er like viktig som kvantitet. «A-stativ» blitt ein nasjonal og internasjonal standard på utandørs sykkelstativ som sikrar ein kvalitet på nye stativ (figur 8). A-stativ held syklar stødige, sikrar moglegheit for låsing til sykkelramen, er tilpassa alle syklar inkludert barne- og lastesykkel, samt bidrar til ein felles standard. I tillegg til sjølve sykkelstativet bør tilkomst og manøvreringsareal planleggast for.



Figur 8. A-stativ etablert ved Bryne Storhall. Tak over sykkelparkeringane er positivt, men sykkelstativet skulle nok vert plassert nærare hovudinngongen.

Det er fleire offentlege areal på Bryne med behov for betre sykkelparkering (figur 9).





Time bibliotek





Bryne stasjon





Storstova





Time rådhus/inngang til Sandtangen

Figur 9. Eksempel på problematiske sykkelparkeringar på Bryne.

Vurdering:
I anbefalingar til føresegner og retningslinjer er tal parkeringsplassar i tråd med dei regionale føringane.

Til forslag til kommuneplan vert det anbefalt å innarbeidda følgande punkt:

Lastesykkel
Lastesyklar kan i stor grad erstatte bruk av bil, fordi den gjer det mogleg å frakte både varar og barn. Viss småbarnsfamiliar skal redusere bilbruk er det naudsynt å leggja til rette for bruk av større syklar.

Kvalitetskrav for sykkelparkering
Det må sikrast gode sykkelparkeringar i framtidige reguleringsplanar. For å sikra kvaliteten må det differensierast på utandørs og innandørs sykkelparkering. Utandørs sykkelparkering er meir kortvarig sykkelparkering, til dømes i nokon timar, til gjestar, kundar og besøk. Eit godt sykkelstativ, som A-stativ, anbefalast. Medan innandørs parkering bør vera lukka og endå meir sikker mot tjuveri.

I figur 9 er det vist at det manglar ein standard for sykkelstativ i Time kommune. Det er viktig at utandørs sykkelstativ fungerer tilstrekkeleg, til dømes med A-stativ (figur 8).

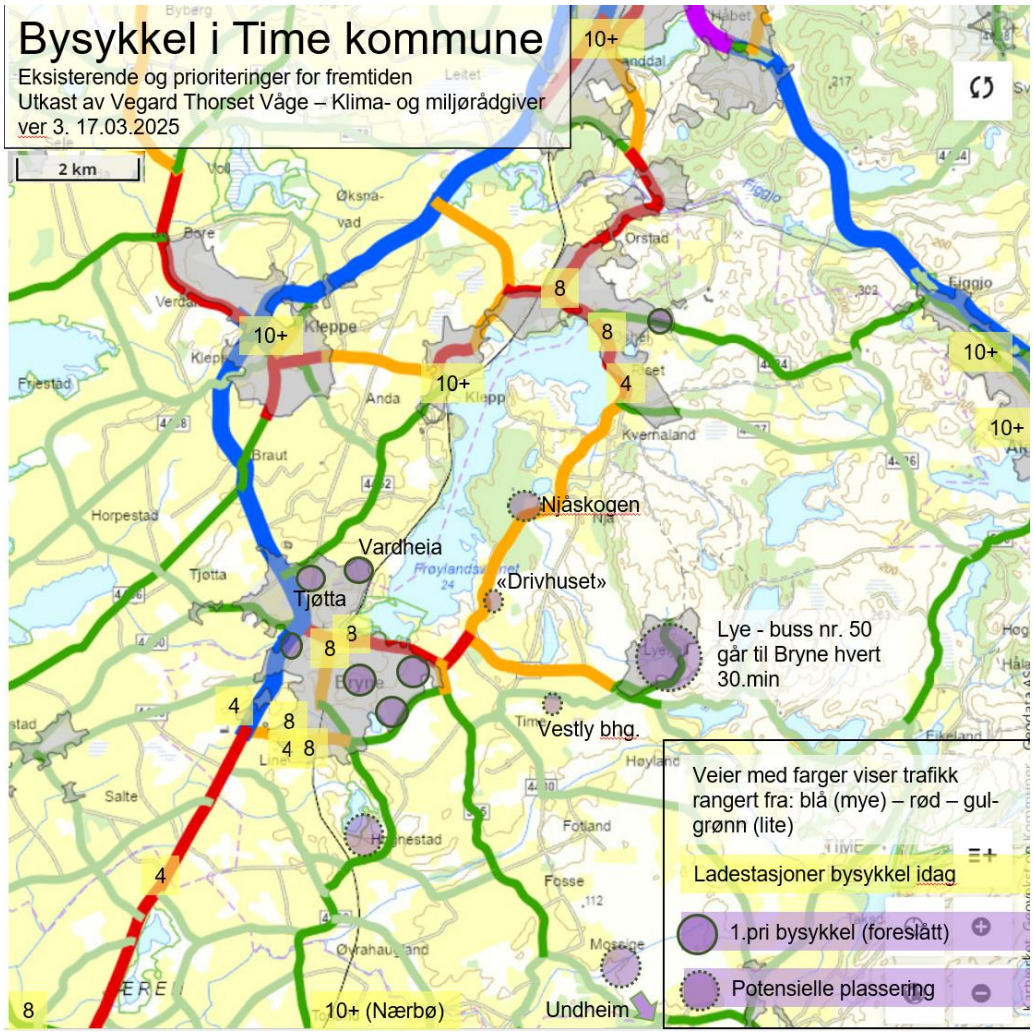
Bysykkel
Bysykkelen er ein utleigesykkel med elkraft som kan leiast gjennom kollektivbilletten til Kolumbus (figur 10). Per 2026 er det 52 ladepunkt i totalt åtte ladestasjonar for bysykkelen i Time kommune (figur 11). Time kommune bør arbeida for å få fleire bysyklar. Lokasjonar som bør prioriterast er;

Prioritet 1
- Fleire stasjonar i Bryne, spesielt på Eivindsholen, Rosseland, Re/Svertingstad og Vardheia.

Prioritet 2
- Fleire stasjonar på Kvernaland
- Lyefjell
- Hognestad



Figur 10. Full bysykkelstasjon på Kvernaland kort tid etter opning.



Figur 11. Eksisterande og framtidige ladestasjonar for bysykkelen.

Anbefaling til kommuneplan: Føresegner og retningslinjer for sykkelparkering
Det skal sikrast sykkelparkering i tråd med tabellen under

Føremål	Sykkelparkering (minimum)
Bustader. Reknast per bueining inkludert gjesteparkering.	3 parkeringsplassar for småhus 2 for leigligheter 20% skal vera for gjester.
Høg arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, daglegvare, forretning, tenesteyting* og liknande. Reknast per 100 m^2 BRA.	2 parkeringsplassar
Plasskrevjande handel: Sal av biler, båtar, landbruksmaskiner, trelast, andre større byggevarer, fabrikkutsal, gardsutsal og liknande. Reknast per 100 m^2 BRA	1 parkeringsplassar
Låg arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager, fabrikk, verkstad, biogassanlegg, datasenter, og liknande. Reknast per 100 m^2 BRA	0,5 parkeringsplassar

* Parkeringskrav for tenesteyting innan helse- og omsorg, brann og redning, lov og orden skal vurderast særskild og fastsettast av kommunen i kvart enkelt tilfelle i samband med regulering. Kategoriane for høg arbeidsplass- og besøksintensitet er rettleiande. Ved regulering av omsorgsbustader, sjukeheimer og liknande bør parkering for mikromobilitet og spesialsyklar vurderast særskild.

Tenkte plan, parkeringsareal og varelevering skal ikkje reknast med i berekning av tal plasser.

Kvalitetskrav

Areal for sykkelparkering skal avsetjast i reguleringsplan. Sykkelparkering skal vera nær inngang, ved tilkomstveg eller målpunkt for syklistar.

Retningslinje

Parkeringsplassar for bebuarar og tilsette bør vera i lukka anlegg og under tak. Gjeste-, kunde- og besøksparkering bør vera under tak, og sykkelstativ som gir støtte til sykkelen og moglegheit for låsing i ramma.

I større reguleringsplanar og i bygg med publikumsfunksjonar bør det vurderast areal for bysyklar.