



Alstahaug kommune



Foto: Ruth Rørvik

PLAN FOR SAMMENHENGENDE HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK I SANDNESSJØEN OG OMEGN

Revidert etter offentlig ettersyn

Vedtak om planoppstart i planutvalget med behandling av prosessplan: 30.08.12, sak 41/12

1.gangs behandling av planforslag i Planutvalget: 31.01.13, sak 3/13

Offentlig ettersyn: 05.02.13-11.03.13

2.gangs behandling av planforslag i Planutvalget: 16.05.13, sak 20/13

Kommunestyrets behandling: 29.05.13, sak 23/13

Innhold

1 Innledning.....	4
1.1 Prosjektets målsetting.....	5
1.2 Organisering	6
1.3 Prosess.....	7
1.3.1 Kartlegging og befaring.....	7
1.3.2 Innspill fra skoler.....	7
1.3.3 Politisk behandling	7
1.3.4 Ansvarsfordeling	8
1.4 Prosjektets fremdrift	8
1.5 Planavgrensning	9
1.6 Hva er potensialet for økt sykkelbruk i Sandnessjøen?.....	9
1.7 Forholdet til nasjonal gå-strategi	11
2. Generelle utfordringer – eksempler på tiltak.....	11
2.1 Skilting og vegoppmerking	12
2.2 Drift og vedlikehold	13
2.2.1 Siktrydding	14
2.3 Hindringer.....	14
2.4 Sykkelparkering	14
2.5 Belysning.....	15
2.6 Brudd i det sammenhengende sykkelveinettet	16
2.7 Vaner og holdninger.....	16
3. Forholdet til annen planlegging.....	17
3.1 Kommuneplanens arealdel.....	17
3.2 Andre planer og tiltak.....	17

4. Presentasjon av sykkelrutene.....	17
4.1 Hovedruter	18
4.1.1 Utbedringspunkter langs hovedrutene	18
4.2 Lokale ruter	19
4.2.1 Utbedringspunkter langs de lokale rutene	20
4.3 Snarveier og turveier	20
4.4 Prinsipp for valg av løsning.....	20
5. Prioritering og finansiering av tiltak	21
6. Oppfølging av planen.....	22
6.1 Politisk forankring.....	22
6.2 Samarbeid i fremtiden.....	22

|

1 Innledning

Statens vegvesen har et ansvar for å følge opp den Nasjonale sykkelstrategien. Hovedmålet i strategien er at det skal være attraktivt å sykle for alle.

I tillegg er det skissert tre delmål:

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser (mot 4 % i dag)
- Sykkeltrafikken skal dobles i byer og tettsteder
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen*

** Andelen av barn og unge mellom 13 og 17 år som går eller sykler til skolen har gått ned fra 2005 til 2009, fra 47 % til 45 %.*

Videre sier strategien at økt sykling med dagens utforming av vegnettet kan medføre flere ulykker. 0-visjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for arbeidet med å øke sykkeltrafikken, og tiltak for å bedre sikkerhet for syklister inkluderes i vegvesenets generelle trafikksikkerhetsarbeid¹.

Vegvesenet har i den sammenheng fått et utvidet ansvar for sykkeltrafikken og skal være pådriver for økt sykkelbruk samt spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak. I handlingsprogrammet som Statens vegvesen har utarbeidet for å følge opp Nasjonal transportplan er sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder høyt på prioriteringslisten. Retningslinjene gjelder byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere.

Statens vegvesen, avdeling Nordland har et mål om å få utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkel i alle byer og tettsteder på Helgeland. Sandnessjøen med sine 6000 innbyggere er derfor viktig i denne satsingen. Ansvaret for hovednett for sykkel vil bli delt mellom vegholderne. Kommunen som planmyndighet og Statens vegvesen som riksvegansvarlig og som fagmiljø har i fellesskap utarbeidet forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn. Planen inneholder også strategi for gående.

Folkehelseperspektivet:

Undersøkelser viser at det samlede fysiske aktivitetsnivået i befolkningen er redusert. En av hovedårsakene til redusert daglig fysisk aktivitet er at bilen har overtatt som transportmiddel over korte avstander der det tidligere var vanlig å sykle eller gå. Vi har et fysisk miljø som i mindre grad stimulerer til og legger til rette for fysisk aktivitet i dagliglivet, og både arbeidslivet og fritidsaktivitetene blir stadig mer stillesittende. Utviklingen av overvekt og fedme er en indikator på mindre fysisk aktivitet i hverdagen, og i tillegg er aktivitetsnivået i befolkningen sosialt skjevfordelt. Potensialet for at flere kan bruke aktiv transport framfor å velge bilen som transportmiddel er stort. Derfor vil tilrettelegging for økt fysisk aktivitet være et viktig virkemiddel i folkehelsearbeidet. Økt fysisk aktivitet gir generelt bedre helse, økt velvære og overskudd, og vil forebygge utviklingen av livsstilssykdommer i befolkningen. Vi har et særlig ansvar for tilrettelegging og normalisere aktiv transport inn i barnas hverdag. Trafikksikre gang- og sykkelveger skal stimulere til daglig fysisk aktivitet ved at det er trygt å gå og sykle til skole, jobb, butikk og fritidsaktiviteter. I et folkehelseperspektiv er aktiv transport et tiltak som kan nå de fleste.

¹ i Nasjonal transportplan 2010 – 2019, Nasjonal sykkelstrategi. UTB-rapport 10/07, 2007. Side 6

Klima og miljø:

Aktiv transport og kollektivtransport er viktige bidrag for å nå klimamålene om reduserte utslipp lokalt. Bilbruken utgjør 30 % av klimagassutslippene og er den største årsak til trafikkskader og at barn, unge og voksne vegrer seg for å gå eller sykle. 46 % av daglige reiser med privatbil er kortere enn 5 km og 25% er under 2 km. Bussholdeplasser og jernbanestasjonen, samt store arbeidsplasser, må få gode sykkelparkeringer slik at det blir lett å kombinere kollektivreiser med sykkel, og at folk på lengre reiser velger å la bilen stå.

Tilrettelegging for aktiv transport vil redusere bilbruken og klimagassutslippene. Mindre bilbruk vil også redusere utslipp av farlig svevestøv. Luftkvaliteten blir bedre og vi får en trygg og trivelig by.

1.1 Prosjektets målsetting

Prosjektets hovedmålsettinger er:

- Identifisere et hovedvegnett for sykkel i Sandnessjøen og omegn.
- Utarbeide strategisk plan for hvordan sykkelvegnettet kan gjøres mer attraktivt, effektivt og sikkert.
- Planen skal danne grunnlag for tiltak for å bedre tilbud til de som sykler og går til skole, jobb, butikk og fritidsaktiviteter.
- Sykkelvegnettet skal være sammenhengende, og syklistene skal ikke stoppes av fysiske hindringer i sykkelbanen. Det etterstrebes færrest mulig systemskifter og det legges vekt på universell utforming.
- Planen skal danne grunnlag for videre satsing på aktiv transport gjennom innarbeiding i planer og budsjett.

Viktige målgrupper er transportsyklisten og barn og unge.

På lengre sikt vil dette ha positiv effekt for befolkningens helse, samt bidra til å bevare miljøet. I Statens vegvesens arbeid med å følge opp Nasjonal sykkelstrategi beskrives etableringen av sammenhengende hovednett for sykkel som et sentralt virkemiddel for å få flere til å benytte sykkel som transportmiddel. Planarbeidet må også knyttes opp mot kommunens Miljø- og energiplan og innarbeides i kommunedelplan for trafikksikkerhet.

Generelle prinsipper for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er:

- Sykkelvegnettet skal omfatte de viktigste traseer mellom boligområder, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Ved valg av traseer skal det også tas hensyn til lokalisering av skoler, idrettsanlegg og lignende.
- Traseene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. Det skal være mulig å sykle i 30 km/t.
- Rutene skal være sammenhengende og ikke brattere enn bilveien. Snarveger skal etterstrebes.
- Kryssinger med annen trafikk skal utformes så enkelt og trafikksikkert som mulig.
- Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere kan regnes som fullverdige sykkeltraseer.

- Turvegene vil være et supplement til hovednettet.

Prinsippene i Statens vegvesens håndbok 233; Sykkelhåndboka skal i hovedsak legges til grunn for utforming av sykkelvegnettet. Det skal det gjøres vurderinger ut fra skiltet hastighet, kunnskap om trafikkmengder og andre stedlige forhold.

I tillegg skal følgende forhold prioriteres:

- Synliggjøring av sykkelruter
- Sykkelparkering
- Økt fokus på vedlikehold, inkludert vintervedlikehold
- Strategier for å fremme sykling og gange

1.2 Organisering

Planen er resultat av samarbeid mellom Statens vegvesen og Alstahaug kommune. Alstahaug kommune er prosjekteier, og Hedvig Pedersen Holm fra Statens vegvesen er prosjektleder.

Prosjekteier har det overordnede ansvaret for fremdrift og kvalitet i prosjektet. Prosjektleder har ansvaret for å lede prosjektgruppa, innkalle til møter, skrive referat og holde den daglige fremdriften i arbeidet. Prosjektleder har også ansvaret for at kart og planbeskrivelse blir utarbeidet i henhold til målsettinger for prosjektet. Alstahaug kommune er planmyndighet.

Prosjektgruppa består av følgende representanter fra Statens vegvesen og Alstahaug kommune:

- Hedvig Pedersen Holm, Statens vegvesen, ressursavdelingen
- Lene Øksendal, Statens vegvesen, Plan og forvaltning Helgeland
- Trond Bargel, Alstahaug kommune - kommunalteknisk sektor
- Ellen-Karin Kolle, Alstahaug kommune - plansektor
- Kari Christensen, Alstahaug kommune - folkehelsekoordinator

Prosjektgruppa skal bidra til at prosjektet kommer i mål innenfor de frister som settes og at kvaliteten på planen er god og i tråd med prosjektets målsettinger.

Prosjektgruppa skal også sørge for at flest mulig aktører og samarbeidspartnere får anledning til å delta i prosessen og bidra med synspunkter og kunnskap.

Det er opprettet en referansegruppe bestående av følgende personer:

- Kari Mentzoni, Frisklivsentralen
- Kai Simonsen, Sandnessjøen Turistforening
- Florian Kindl, Syklistenes landsforening
- Kristin Larssen, Helgeland Reiseliv

1.3 Prosess

1.3.1 Kartlegging og befaring

Kommunen har i dag et veinett som i noen grad er tilrettelagt også for gående og syklende; delvis gang- og sykkelveger og delvis med fortau, og rolige bolig-gater kan benyttes som sykkelruter. Det er imidlertid mangel på sammenheng. Der fartsgrensen i sentrum er 40 km/t eller lavere, kan veiene regnes som fullverdige sykkeltraseer.

Det er særlig området rundt skolene og kryss som vurderes som vanskelig og uoversiktlig. Fv. 17 er en barriere mellom de ulike boligfeltene/bydelene i Sandnessjøen.

Der systemskifte ikke er til å unngå, er det viktig at overganger mellom systemskifte og kryss utformes så oversiktlig som mulig. For å få et sammenhengende nett kreves det både fysiske tiltak, oppmerking og skilting.

Det har vært avholdt et kveldsmøte for å få innspill fra lag og foreninger. I tillegg er det gjennomført en prosess mot skolene for å få innspill om de viktigste rutene elevene går og sykler til skolen, samt hvilke områder som oppleves som utrygge.

Prosjektgruppa har vært på befaring for å se på tilstand og for å vurdere nye behov og tiltak.

Eksisterende situasjon og innspill om viktige traseer og vanskelige punkt er registrert og tegnet inn på kart. Prosjektet har som målsetting at det nye nettet skal være sammenhengende og at syklistene ikke skal stoppes av fysiske hindringer i sykkelbanen. Det ble også diskutert tiltak på eksisterende veinett der en kan akseptere blandet trafikk (fartsgrense under 40 km/t).

1.3.2 Innspill fra skoler

Skolene i Sandnessjøen og Søvik er involvert i planarbeidet ved oppfordring til rektorene om å igangsette registreringsarbeid blant elevene. Det er bedt om at det inntegnes hvor elevene ferdes på sykkel og til fots samt en kartlegging av områder som anses som skumle eller har uønsket biltrafikk. Det har kommet innspill fra Søvik, Bjarnetjønnå og Sandnes skole. Disse registreringene er med i grunnlaget for planforslaget. Registreringskart og beskrivelse følger som vedlegg til saken.

1.3.3 Politisk behandling

Oppstart av arbeidet med Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er vedtatt av Alstahaug planutvalg i møte den 30.08.12, sak 41/12. . Planen utarbeides som en temaplan. Etter høring skal planen sluttbehandles i kommunestyret.. Planen vil gi føringer for utarbeiding av handlingsplan og prioriteringer i årene fremover.

Et velfungerende sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk vil bety at:

- Syklende og gående skal ha prioritering med tanke på fremkommelighet, trafiksikkerhet og vegholder (kommune, fylke og stat) må vise vilje til gjennomføring av tiltak.

- Drift og vedlikehold på dette vegnettet skal ha god og gjennomgående standard uavhengig av om det eies av kommunen, fylkeskommunen eller staten.

Det anbefales at hovednettet for sykkeltrafikk tas inn i kommuneplanens arealdel ved neste revisjon.

1.3.4 Ansvarsfordeling

Ansvar for bygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger i Alstahaug kommune

Europaveg, riksveg	Statens vegvesen
Fylkesveg	Nordland fylkeskommune
Kommunal veg	Alstahaug kommune

Staten har ansvaret for bygging og vedlikehold av sin del av hovednettet, som strekker seg langs stamveger og riksveger. Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger og kommunale veger, vedlikeholdes disse av fylket og kommunen. Tempoet i utbyggingen må tilpasses budsjettsituasjonen.

Hvis sykkelnettutbyggingen er i samsvar med en vedtatt overordnet plan som vegholdere er enig om og har forpliktet seg til, kan staten og fylkeskommunen gi tilskudd til kommunale eller fylkeskommunale anlegg når realisering av disse er viktig for å få hovednettet til å fungere som planlagt.

1.4 Prosjektets fremdrift

Tabellen nedenfor viser de viktigste milepælene i prosjektet.

Aktivitet	April	Mai - august	September	oktober	November- desember	Januar-mars 2013
Oppstartsmøte med kommunen	23.04.2012					
Kartlegging						
Møte i prosjektgruppa og befarings			Uke 37			
Oppstartseminar				Uke 40		
Utarbeide forslag til kart og planbeskrivelse					uke 48	

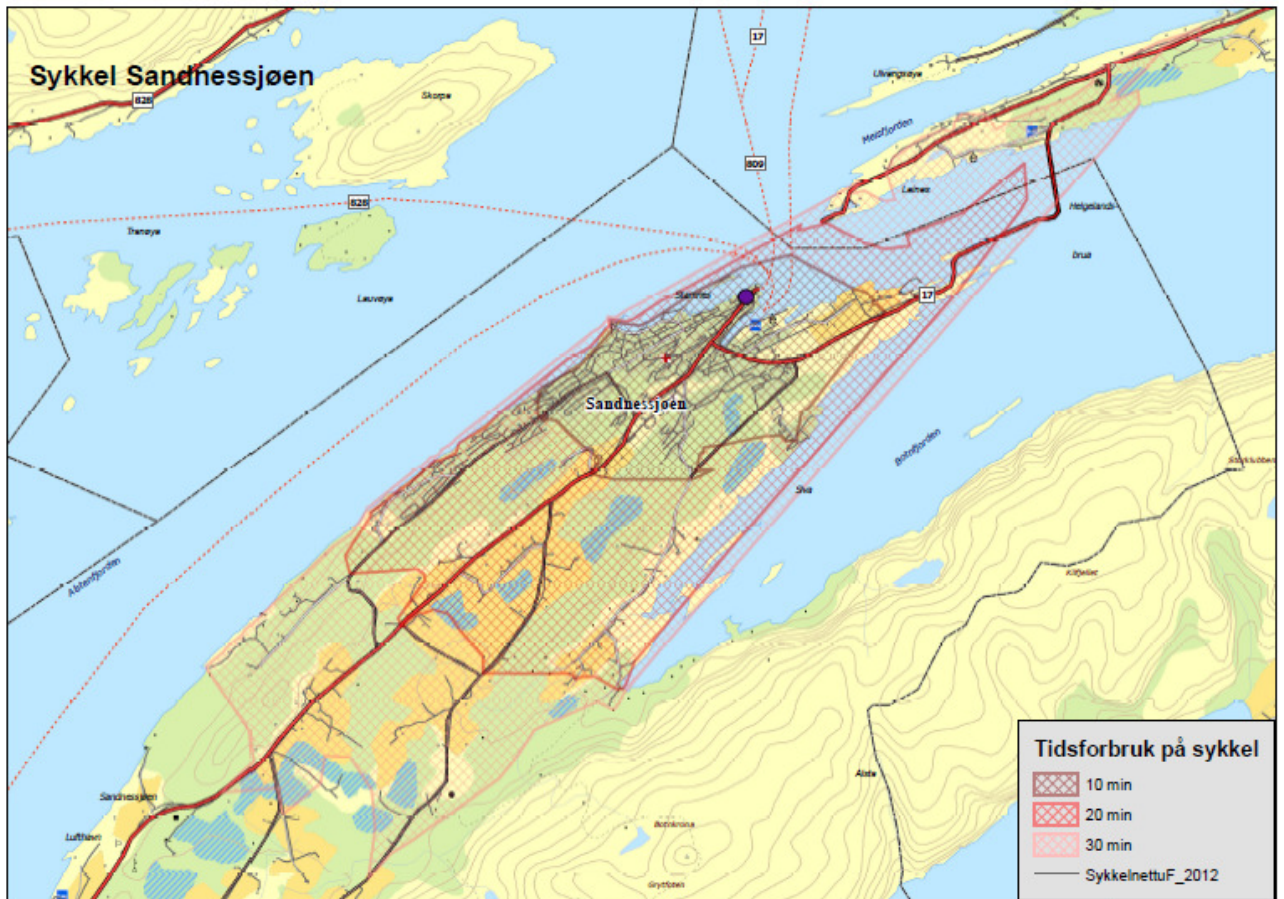
Møte i prosjektgruppa					Uke 48	
Møte i referansegruppa						Januar 2013
Ferdigstille planforslag						januar 2013
Politisk behandling av planforslag						Januar/ februar 2013
Offentlig ettersyn av planforslag						Februar/mars 2013
2. gangs behandling av planforslag i planutvalget						Mars/ april 2013
Endelig vedtak av planforslag i kommunestyret						April 2013

1.5 Planavgrensning

Planen omfatter Sandnessjøen og omegn med strekningen fra Alstahaug i sør til Helgelandsbrua i Nord.

1.6 Hva er potensialet for økt sykkelbruk i Sandnessjøen?

Kartet nedenfor viser sykkelavstand i estimert tidsbruk i en sone ut fra Sandnessjøen sentrum. Dette viser at de fleste innbyggere innenfor planområdet kan nå inn til sentrum på sykkel innenfor en tidsramme på 30 min. Det er ikke kompensert for stigning, tiden kan derfor være noe lengre. Det viser likevel at potensialet for økt sykkelbruk i Sandnessjøen er stort når en ser på hva som vurderes som akseptabelt å bruke av tid til og fra jobb.



Sykkeltid til Sandnessjøen sentrum

Det har vært gjennomført en spørreundersøkelse om reisevaner/sykelbruk i Alstahaug kommune (og kommunene Rana, Brønnøy, Sortland og Narvik). Hensikten er å kartlegge folks forhold til sykkel, hvorfor de sykler/ikke sykler og evt. hva som skal til for å sykle mer.

Antall svar er 1150, 70 svar kommer fra Alstahaug kommune. Utvalget er noe lavt, men det er ikke store sprik mellom kommunene.

Oppsummering:

- Flesteparten av respondentene bor inntil 10 km fra arbeidsplassen
- Tre av fem bruker bil til og fra jobb
- Halvparten oppgir at de aldri sykler, mens en av ti sykler hver dag
- Tre av fem går aldri til jobben, mens en av ti oppgir at de går hver dag
- Bedre helse er hovedmotivasjonen for å sykle eller gå, mens miljøet kommer på andreplass
- Fire av fem bruker eksisterende gang- og sykkelveg på hele eller deler av strekningen
- De som ikke bruker gang- og sykkelveg oppgir at det ikke finnes langs deres strekning
- Halvparten av de som ikke sykler eller går oppgir at avstanden er for lang
- Sykling gir økonomiske forskjeller, er en vanesak og flere ville ha syklet hvis det hadde vært bedre veier

Konklusjon

- Flere ville ha syklet hvis det hadde vært bedre veier. Over halvparten oppgir at de ikke sykler eller går til jobben, og respondentene oppgir at veiene ikke er sikre nok. Hvis det hadde vært bedre veier kunne denne andelen ha sunket.
- Mange av respondentene er avhengige av bil i jobben. Det vil derfor alltid være en andel som er nødt til å kjøre.
- Helse og miljø er hovedmotivasjon for å sykle eller gå. Ved å fokusere på disse faktorene i utarbeiding av motivasjonskampanjer kan man engasjere flere.

Spesielt for Alstahaug:

En større andel av respondentene bor innenfor en sone på 1-5 km fra jobb enn i de andre kommunene, og en mindre andel har reisevei mellom 5-10 km. En større andel svarer at de bruker sykkel til jobb (27% mot 16%) og noe færre bruker bil (56% mot 64%). En noe mindre andel svarer imidlertid at de benytter eksisterende gang- og sykkelveg, da det ikke finnes gang- og sykkelveg der de sykler.

1.7 Forholdet til nasjonal gå-strategi

I forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 er det også laget en egen gå-strategi. Denne har som formål å tilrettelegge for gåing til daglige gjøremål og som rekreasjon i nærmiljøet. Videre skal barn og unge sikres trygge og attraktive gangforbindelser til skolen og i sitt nærmiljø. Det er derfor naturlig å se tilrettelegging for gående i sammenheng med hovednett for sykkel.

Det er og viktig å merke seg at gang- og sykkelvegene allerede brukes mye i fritida til turgåing. Turvegsystemet og snarveger er vist med egen farge på plankartet.

2. Generelle utfordringer – eksempler på tiltak

I dette kapittelet skisseres noen generelle utfordringer som gjelder alle sykkelrutene.

Fartsgrensen på samlevegene er 40 og 50 km/t og i bolig gatene 30 km/t. Boliggater med 30 km/t kan regnes som fullverdige sykkeltraseer, og mange steder er det allerede både fint og trygt å sykle i vegbanen. Også samleveier med 40 km/t kan vurderes som sykkelruter med blandet trafikk, men her må en sannsynligvis se på tiltak for å sikre god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

I håndbok 233, sykkelhåndboka, er det anbefalt å i størst mulig grad skille gående fra syklende. Et prinsipp er derfor å anse syklende som kjørende, og legge så godt til rette for syklende i vegbanen, at de gående får ha fortuet for seg selv. Tiltak for å gjøre det tryggere å sykle i vegbanen kan være å sette ned fartsgrense, rydde vegetasjon i uoversiktlige kryss, parkeringsrestriksjoner i enkelte gater etc. Det kan også gjøres ved å etablere egne sykkelfelt. Vi vil komme tilbake med forslag til tiltak i del 2 av planen som er handlingsplan.

Tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende veger kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å sykle og dermed raskt øke andelen syklist i Sandnessjøen. Dette forutsetter et økt fokus på drift og vedlikehold, spesielt vintervedlikehold. Med riktig vinterutstyr kan sykling være mer trygt og behagelig enn å gå.

I Sandnessjøen er det registrert følgende utfordringer:

- Manglende sammenheng i gang- og sykkelvegnettet.
- For mange brudd og systemskifter.
- Fysiske hindringer i sykkelvegnettet, kantstein/fortauskanter, dårlig asfalt/grus.
- Utforming av kryss og underganger. Det er registrert flere snarveger over vegen, selv om det er etablert undergang.
- Et særlig problemområde er Vågen rundkjøring. Her er en uoversiktlig og vanskelig situasjon. Det er i kryss de fleste sykkelulykker skjer.

Regelmessige sykkelveginspeksjoner vil avdekke mangler og forhold som må rettes opp.

Men også syklende og bilførere må bli trygge på egne og andres rettigheter i trafikken når de skal dele vegbanen. Syklist på fortau er å regne som fotgjenger og må opptre hensynsfullt overfor gående og framfor alt ikke skape farlige situasjoner. Derfor må vi vurdere egne sykkelveger til skolene dersom vegbanen ikke kan gjøres trygg nok for de som sykler.

2.1 Skilting og vegoppmerking

For å synliggjøre hovednettet anbefales gjennomgående visningsskilting på disse sykkelrutene. På ruter med blandet trafikk vil dette gi signaler til syklistene om at her er det gjort tiltak for at de skal ferdes trygt, og til bilistene om at her må det tas spesielle hensyn da ruten er en del av det overordnede sykkelvegnettet.

Det er skilt nr. 751-757 som anvendes ved vegvisning for sykkeltrafikk. Vegvisningen kan følge gate/veg, separat sykkelveg eller sykkelfelt (fotnote: Håndbok 233, utarbeidet av Statens vegvesen, 2002). Også avstandsskilt (og hvor vegen ender) er aktuelt å vurdere.

Det er viktig at vikepliktskiltene i krysningspunkter mellom veger og gang- og sykkelveger er plassert riktig. Under dette punktet kommer også vegoppmerking. Det er svært viktig med god vegoppmerking langs vegene, særlig i kryssområder hvor det er konflikter mellom bilister og syklistene. Eksempel: Justering av stopplinjen vil forhindre at syklistene må stoppe helt opp når de skal krysse gangfelt fordi en bil står oppå gangfeltet. Det er ønskelig at bilen plasserer seg i forkant eller bakkant av gangfeltet.



Eksempel på visningsskilt for sykkelruter



Eksempel på visningsskilt til viktige målpunkt for gående og syklende

2.2 Drift og vedlikehold

Det er store utfordringen knyttet til drift og vedlikehold av sykkelvegnettet, særlig vinterstid. Om vinteren er det viktig at gang- og sykkelvegene blir brøytet slik at det er fremkommelig med sykkel. Det er et problem at snøen fra bilvegen kastes opp på gang- og sykkelveg og fortau og sperrer for syklister og gående. Tilstrekkelig strøing av gang- og sykkelvegene er også viktig for å gjøre sykkelrutene attraktive for syklister om vinteren.

Om sommeren er det viktig at gang- og sykkelvegen holdes fri for grus, glasskår og ujevnt dekke. Statens vegvesen og kommunen opererer med ulike kriterier for drift og vedlikehold, og som en følge av dette vil det være varierende standard mellom det kommunale, fylkeskommunale og statlige sykkelvegnettet. Dette gjelder også vegsystemet for øvrig. De lokale rutene med blandet trafikk som er en del av hovednettet for sykkeltrafikk må prioriteres med tanke på drift og vedlikehold på samme måte som gang- og sykkelvegene.

Ny (revidert) standard for drift og vedlikehold er under utarbeidelse i Statens vegvesen. Målet er bedre kjøreforhold om vinteren og bedre jevnhet på veidekket. De samme krav skal gjelde for gang- og sykkelveger. For gang- og sykkelveger foreslås egne kapitler som omhandler veidekke, renhold og vinterdrift.

Alstahaug kommune vil innføre samme standard for drift/vedlikehold på kommunale som veger Statens vegvesen har for riks- og fylkesveger.

2.2.1 Siktrydding

Det er behov for siktrydding, særlig i krysningpunkt mellom sykkelveg og veg og ved fotgjengeroverganger. Dette er trafikkikkerhetstiltak som vil forhindre potensielle konflikter mellom syklister og bilister. I forbindelse med handlingsplan vil kryss som har behov for siktrydding kartlegges.

2.3 Hindringer

Sykkelvegnett skal være effektivt for syklister slik at sykkelven kan konkurrere med bilen som transportmiddel. For å oppnå dette er det viktig å velge korteste trasé som sykkelveg og fjerne alle hindringer i sykkelbanen. Dette kan være opphøyde gangfelt der syklister må gå av sykkel for å komme over, eller kantstein som kan være vanskelig å passere i fart. Andre former for hindringer kan være kumlokk, asfaltkanter eller hull og langsgående sprekker som skaper farlige situasjoner for syklister.

Noen hindringer kan være som på bildet nedenfor. En betongblokk er satt opp for å hindre innkjøring av biler. Disse må imidlertid utformes og plasseres slik at de ikke utgjør en fare for syklister. Hindringer kan også være vegetasjon som vokser ut i sykkelvegen eller skilt med lav høyde. Merking ved vegarbeid er ofte lite tilpasset syklende.



Hindringer i sykkelveinettet. Eksempel fra Sandnessjøen

2.4 Sykkelparkering

Sykkelparkering er en viktig strategi for å fremme sykling. Skoler og offentlige arbeidsplasser, bedrifter og forretninger skal få bestemmelser om sykkelparkering. I

sykkelhåndboka (håndbok 233) er det angitt anbefalt parkeringsnorm som kan innarbeides i kommunens bygningsvedtekter.

Det er behov for bedre tilrettelegging for sykkelparkering i Sandnessjøen sentrum og ved de største arbeidsplassene og forretningsområdene. Sykkelparkering bør være overbygd, ha god belysning og det bør være mulighet for å låse syklene i parkeringsanlegg. I forbindelse med handlingsplanen vil det bli registrert hva som finnes av sykkelparkering i dag og kartlegge behov i fremtiden.

For ansatte som sykler til jobb, er det viktig å tilrettelegge slik at det er mulighet til å dusje og skifte på jobben.



Det finnes mange ulike måter å løse sykkelparkering på.

2.5 Belysning

Bedre belysning langs gang- og sykkelveger, i underganger og kryss/gangfelt vil gjøre det mer trygt og attraktivt å sykle og gå. God belysning vil også kunne forhindre ulykker mellom ulike grupper av trafikanter som bruker de samme arealene.



Lite lys og krapp kurvatur med grus i yttersving gjør underganger lite innbydende

2.6 Brudd i det sammenhengende sykkelveinettet

I planen fremkommer det brudd på noen strekninger i det sammenhengende nettet. I overgangen mellom gang- og sykkelvegene og lokale ruter er det vanskelig å unngå systemskifter, da det på det lokale rutenettet er blandet trafikk. Det er likevel viktig å få til overganger som er logiske og lesbare uten hindringer av noe slag.



Fysisk brudd i sykkelvegnettet i form av vegg mot parkeringsplass på andre siden (Kirkeveien)

2.7 Vaner og holdninger

Det er ikke nok å legge til rette med et sammenhengende, trygt og effektivt gang- og sykkelvegnett. Det er også en utfordring å endre folk sine vaner og holdninger fra bruk av bil. Hvordan gjøre gange og sykkel til det naturlige valg? Foreldres reisevaner smitter over på barn, og voksne som sykler sammen med barna kan alminneliggjøre sykkelbruken. Aktiv transport har stor betydning for barn og unges helse og velvære. Sykkel gir barn frihet til transport.

Eksempel på holdningsskapende tiltak er:

- Barn må få lov til å sykle til skolen fra de begynner
- Foresatte sykler sammen med barna
- Elevprosjekt for å fremme sykling blant ungdom
- Prosjekt for å fremme vintersykling
- Ferdighetstrening i barnehage og skole, sykkelgård
- Kampanjer, sykkel dager, arrangement (for eksempel «mekkedag», med opplæring i enkelt sykkelvedlikehold)

- Utleie/utlån av sykler
- Sykkelopplæring
- Sykkel til utlån på arbeidsplassene (sykkel på avbetaling)
- Lærere sykler til skolen som gode eksempler
- Opplysning/kampanjer for å gjøre kjent hvilke regler som gjelder
- Bruk av media

3. Forholdet til annen planlegging

3.1 Kommuneplanens arealdel

Hovedveinettet for sykkeltrafikk skal legges inn i kommuneplanens arealdel ved neste revisjon.

3.2 Andre planer og tiltak

- Utviklingsplan for Sandnessjøen sentrum ble vedtatt i kommunestyret den 5.3.2013, sak 10/13. Her er Infrastruktur med fokus veiløsninger, parkering og gang – og sykkelveger et eget innsatsområde. Plan for sammenhengende sykkelvegnett vil bli sett i sammenheng med denne planen.
- Kommunedelplan for trafiksikkerhet skal rulleres, og plan for sammenhengende sykkelvegnett vil bli innarbeidet i denne.
- Kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse har vært ute til offentlig ettersyn. Foreslåtte tiltak i denne planen vil bli sett i sammenheng med handlingsplan for sykkelvegnettet.
- Det er gjennomført regulering av en del gang- og sykkelveger i sentrum f. eks. mellom Sandnesvågen og Nettet.
- Det er igangsatt reguleringsplanarbeid for del av Sandnes Øvre der det skal legges til rette for bygging av nytt sykehjem samt bolig og næring. Plan for sammenhengende sykkelvegnett vil ha betydning for dette planarbeidet.
- Det er under planlegging et nytt kulturhus og badeland ved Rica hotell, samt nytt hotell. Dette prosjektet vil få store konsekvenser for trafikkavviklingen i sentrum

4. Presentasjon av sykkelrutene

I denne delen av planen blir sykkelrutene presentert. Sykkelrutene ligger langs gang- og sykkelveger på riksveg-, fylkesveg- og det kommunale vegnettet. I tillegg inngår strekninger på det kommunale vegnettet med blandet trafikk der fartsgrensen er 40 km/t eller lavere. I Sandnessjøen finnes gode alternativer til hovedvegnettet. Disse er viktig å få skiltet slik at en blir oppmerksom på mulighetene. Disse rutene vil bli tegnet inn på kartet som lokale ruter, og snarveier/turveier vil også bli tatt med som en del av planen.



Boliggater med lav hastighet kan fungere godt som en del av sykkelveinettet

Vedlagt er kart som viser forslag til sammenhengende sykkelvegnett for Sandnessjøen og omegn. Kartet kan også lastes ned fra nett. Røde ruter er hovedveinettet som følger hovedferdselsårene inn mot sentrum. Grønne ruter viser det lokale nettet som kobler seg på hovednettet og som er ferdselsårer inn mot skolene og andre viktige mål-punkt. Skoleområdene og snarveier er markert med gult.

4.1 Hovedruter

Hovedrutene er definert som sykkelveinettet inn mot Sandnessjøen sentrum. Her inngår blant annet eksisterende gang- og sykkelvegnett:

- Fv. 17 mot Alstahaug og mot brua, eksisterende gang- og sykkelveger.
- Tverrforbindelsen langs fv. 143. Godt til rettelagt for gående og syklende mot Sandnessjøen ungdomsskole og videregående skole.
- Novikveien – Torolv Kveldulvs gate – Syv søstres gate. Novikveien fungerer som samlevei, men er også en viktig hovedferdselsåre.
- Kleivskaret.

4.1.1 Utbedringspunkter langs hovedrutene

- Manglende sammenhengende gang- og sykkelvegnett, gjelder særlig strekningen Øvre Kleiva – Radåsen.
- Farlige kryss langs fv. 17: Vågen rundkjøring og krysset Horvnesveien/Harald Hårfagres gate og fv.17 ved Sandnes skole.(kulvert som ikke fungerer). Mega-krysset.

- Deler av Novikveien har tilfredsstillende gang- og sykkelveg. Mangelfull tilrettelegging fra Stamneshallen mot sentrum. Nedsatt hastighet og parkeringsrestriksjoner er vurdert.
- Generelt: Kryssløsninger må utbedres med vekt på trafikksikkerhet.
- Bedre drift og vedlikehold, gjennomgående skilting, bedre belysning i kryss og underganger, vegetasjonsrydding.



Rundkjøringen i Vågen er en utfordring for syklister og gående. Snarvei inn i trafikkfarlig kryss er etablert på grunn av vanskelig/uooversiktlig krysningspunkt

4.2 Lokale ruter

Lokale ruter er en del av det sammenhengende hovednettet for sykkeltrafikk, og kobler seg på hovedrutene. Dette er ruter fra boligområdene til skolene og andre viktige målpunkt (bl.a. store arbeidsplasser), og gjennom Sandnessjøen sentrum. De lokale rutene følger i hovedsak gater med blandet trafikk.

- Lokal rute langs sjøen, som et alternativ til Novikveien (Ura – Segelbergan – Stamnes – Strandgata – Havnegata). Her er to alternative ruter tegnet inn på kartet.
- Tverrforbindelsen fra fv. 17 til sentrum langs Jektskarveien.
- Alstenveien, Åsgata, Nessgata, Trollskarveien og Brattåsveien er viktige lokale ruter/skoleveier.
- Tverrforbindelsen Elias Blix gate.
- Prestmarkveien.
- Askeladdveien – Huldreveien.
- Dokmoveien.
- Aleksander Kiellands gate.
- Sivaveien - Øysteins gate – Foged Falchs vei – Botnveien – Fjordveien.
- Forbindelsen Fjordveien – Radåsveien.
- Sivaveien – Horvaveien – Skarpsnogata.
- Horvnesveien. Viktig rute mot næringsområdene på Horvnes.
- «Sivarunden» og vegen til Sandnessjøen havsbad

Viktige ruter som kan benyttes som et godt alternativ til hovedruten langs fv. 17:

- Fv. 139 (Markvollvegen) Veggen tegnes inn som lokal rute og bør skiltes som sykkelveg.
- Sørraveien.
- Fv. 138 (Dalveien-Bureisningevegen).
- Rute fra Novika til Stokka. Denne ruten vil være et godt alternativ til fv. 17 for befolkningen i Novik-Ura.

4.2.1 Utbedringspunkter langs de lokale rutene

- En rekke farlige kryss er påpekt gjennom prosessen. Det må tas en gjennomgang på generelle og spesielle tiltak i kryss. Kryssløsninger må utbedres med vekt på trafiksikkerhet
- Bedre drift og vedlikehold, asfaltering, gjennomgående skilting, bedre belysning i kryss og vegetasjonsrydding. Fjerne fortauskanter.
- Nedsatt hastighet i Strandgata og Elias Blix gate.
- Vegg i Kirkeveien må fjernes.
- Manglende gang- og sykkelveier på deler av Øyvind Lambes vei.
- Trafikksituasjonen rundt skolene. Parkeringsrestriksjoner langs viktige skoleveier og rundt skolene, samt stopp-lommer for av- og påstigning og busstopp ved skolene må vurderes.
- Skilte tovegs sykling i ellers enveisregulert gate, f.eks. Prestmarkveien.

4.3 Snarveier og turveier

Gjennom planarbeidet ønsker vi å registrere og sikre snarveger. Snarveger er viktige å ta vare på for å gjøre skoleveien tryggere og kortere – og er en del av de tiltak om må til for å nå målet om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Turveger er tegnet inn på plankartet og utgangspunkt for viktige bynære friluftsområder er markert på plankartet med eget symbol.

4.4 Prinsipp for valg av løsning

En oppdeling er grovt skissert på følgende måte i sykkelhåndboka:

- Egne gang- og sykkelveier der det er fartsgrense lik eller over 60 km/t
- Egne sykkelfelt kan være aktuelt i veier og gater med fartsgrense mellom 40-60 km/t
- Blandet trafikk i gater under 40 km/t

Områdetype 1	Områdetype 2	Områdetype 3
Ubebygde områder/spredt bebyggelse	Områder med middels tett bebyggelse	Områder med tett bebyggelse
Fartsgrense 70-100 km/t	Fartsgrense 50-70 km/t	50 km/t eller lavere
Sykkelveger Gang- sykkelveger Utvidet skulder Ingen spesielle tilbud/bruke kjørebane	Sykkelfelt Sykkelveger Sykkel- gangveger Blandet trafikk	Sykkelfelt Sykkelveger gang-sykkelveger Sykkel og bil blandes Innføre 30 sone Andre tiltak

Utdrag fra håndbok 233

5. Prioritering og finansiering av tiltak

Det skal utarbeides en handlingsplan der tiltak kostnadsberegnes og prioriteres.

Når det kommer til finansiering, vil kostnader måtte deles mellom vegeierne. For inneværende periode er det meste av statlige midlene for finansieringen av nye sykkelveger er bundet opp i de ulike by-pakkene og sykkelbypilotene (bl.a. Mosjøen). Ny Nasjonal transportplan (2014-2023) kan bringe med seg friske midler, og stat og fylkeskommune får store kostnader med sykkelstier langs egne veger i kommunen. Alstahaug kommune må derfor regne med kostnadene for tiltak på egne veger og egenandel på andre fysiske tiltak som skilting, bedre vedlikehold, sykkelparkering og holdningsskapende arbeid (prosjekter og tiltak for å fremme sykling).

Kriterier for prioritering av tiltak:

Skolevegene og bedre vedlikehold på disse prioriteres.

Prioriteringen bør bygge på (i prioritert rekkefølge):

1. Ruter med størst potensiale.
2. Ruter som mangler tiltak for å bli sammenhengende.
3. Forholdet mellom investerte kroner og potensiell sykkelbruk og effekten for trafikksikkerhet.

Tiltak som kan planlegges og iverksettes på kort sikt:

- Siktrydding i kryss og ved fotgjengeroverganger.
- Reduserte fartsgrenser der det gjenstår.
- Utarbeide helhetlig skiltplan.
- Skilte tovegs sykling i ellers enveisregulert gate.
- Prioritere sykkelvegnett med hensyn til drift og vedlikehold (fjerne hull, hindringer, grus, kantstein, oppmerking av gangfelt, belysning etc.).

- Stanse gjennomgangstrafikk på skoleveger.
- Parkeringsrestriksjoner langs skoleveger og i skolegårder.
- Stille krav om sykkelparkering ved etablering av ny publikumsrettet virksomhet.
- Kampanjer.

Tiltak som tar lengre tid:

- Utbedring av kryss.
- Nye gang- og sykkelveger, sykkelfelt etc.
- Tiltak som krever reguleringsplan.
- Gjennomgående skilting.
- Sykkelparkering.

6. Oppfølging av planen

6.1 Politisk forankring

Det forventes at planen skal danne grunnlag for videre satsing på sykkel i Alstahaug kommune. For å sikre areal til gang- og sykkelveg, sykkelparkering og andre tiltak som fremmer sykkelbruken, er det viktig at denne planen har politisk forankring. Med en slik forankring vil det kunne være lettere å få gehør for ulike tiltak, samt skaffe midler til disse. Når plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er vedtatt, vil den følges opp av en handlingsplan. Handlingsplanen følger opp de strategiske føringene og tar for seg de ulike rutene og ser på konkrete tiltak, kostnader og ansvar. Statens vegvesen vil bistå kommunen i dette arbeidet. Det er et mål om å ha handlingsplanen vedtatt sommeren 2014. Aktiv transport skal være en levende prosess, og planene må rulleres med jevne mellomrom. Det er derfor viktig at temaplanene for sykkel implementeres i kommunen sitt øvrige planarbeid, blant annet i kommuneplanens arealdel, handlingsprogrammet og budsjettarbeidet.

6.2 Samarbeid i fremtiden

Det store fokus på aktiv transport for bedre trivsel, miljø og folkehelse har skapt forventninger til at tiltakene i planen gjennomføres. Hvis prosjektets mål skal oppnås og sykkelbruken i Alstahaug økes, er det viktig at Statens vegvesen og Alstahaug kommune samarbeider og drar veksler på hverandres kunnskap. Fylkeskommunen må være en aktiv medspiller som regional utviklingsaktør. For å skape et velfungerende sykkelvegnett trengs det en langsiktig satsing, der en gradvis bygger opp nettet. Det kreves også samarbeid på drifts- og vedlikeholdssiden.