

Plan for sammenhengende sykkelveinett for Sortland



blåbyen



Planforslag del 1



Statens vegvesen



Sortland kommune

Plan for sammenhengende sykkelveinett i Sortland, del 1

1 Innledning

2 Overordnede nasjonale føringer

- 2.1 Generelle prinsipper for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk
- 2.2 Folkehelseprinsippet
- 2.3 Klima og miljø

3 Prosjektets rammer

- 3.1 Prosjektets hovedmålsettinger
- 3.2 Organisering og prosess
- 3.3 Ansvarsfordeling
- 3.4 Planavgrensning
- 3.5 Fremdrift

4 Generelle utfordringer i Sortland – situasjonsbeskrivelse

- 4.1 Eksisterende nett
- 4.2 Skilting – veioppmerking – siktrydding
- 4.3 Drift og vedlikehold
- 4.4 Sykkelparkering
- 4.5 Belysning
- 4.6 Brudd i det sammenhengende nettet
- 4.7 Vaner og holdninger

5 Forholdet til annen planlegging

- 5.1 Trafikksikkerhetsplan
- 5.2 Andre planer og tiltak

6 Presentasjon av sykkelrutene

- 6.1 Oversiktskart
- 6.2 Snarveier
- 6.3 Nærhet til turområder

7 Prioriteringer og finansiering av tiltak

8 Oppfølging av planen

- 8.1 Politisk forankring
- 8.2 Samarbeid i fremtiden

1 Innledning

Statens vegvesen har et ansvar for å følge opp den Nasjonale sykkelstrategien. 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
- Sykkeltrafikken skal dobles i byer og tettsteder
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

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

Statens vegvesen har i denne 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 Nasjonal transportplan er sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder høyt på prioriteringslisten. Retningslinjene gjelder byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere.

Ansvar for hovednett for sykkel vil bli delt mellom veiholderne.

I forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 er det også laget en egen gå-strategi. Denne har som mål 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. Tilrettelegging for gående sees også i sammenheng med hovednett for sykkel.

2 Overordnede nasjonale føringer

Det mest attraktive alternativ skal bli å gå og sykle til skolen, jobben, butikken eller fritidsaktiviteter framfor å kjøre bil, og skoleveien skal være så trygg at alle elever skal kunne sykle til skolen.

Kart som viser eksisterende og planlagt turveisystem ligger som eget temakart i planens kartdel. Kobling mellom hovednettet for sykkel og innfallsporter til turveisystemet er viktig å få fram, det samme er turveier.

2.1 Generelle prinsipper for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk

- Rutene skal være sammenhengende og ikke brattere enn bilveien. Snarveier skal etterstrebes.
- Kryssinger med annen trafikk skal utformes så enkelt og så trafikkert som mulig.
- Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere, som også har begrenset trafikk, kan regnes som fullverdige sykkeltraseer.
- Turveier skal være et supplement til hovednettet og omvendt.
- I arbeidet med sykkelplanen skal det bestrebes i størst mulig grad å opparbeide adskilte transportkanaler for syklende og gående.
- Prinsippene i Statens veivesen håndbok 233; Sykkelhåndboka, skal i hovedsak legges til grunn for utforming av sykkelveinettet. Det skal gjøres vurderinger ut fra skiltet hastighet, kunnskap om trafikkmengder og andre stedlige forhold.

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

- I tillegg skal følgende forhold prioriteres:
 - Synliggjøring av sykkelruter
 - Sykkelparkering
 - Økt fokus på vedlikehold, inkludert vintervedlikehold
 - Strategier for å fremme sykling og gange

2.1.1 Tilrettelegging for gående og syklende i byer og tettsteder

- Videre utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk
- Tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende trafikkarealer
- Utbedring og oppgradering av eksisterende anlegg for gående og syklende
- Tiltak i kryss og kryssing av riksvei for å bedre framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende
- På strekninger med høyt potensial for sykling vurderes behov for anlegg av sykkelekspressveier (sykkelveier med høy standard)

2.1.2 Tilrettelegging for gående og syklende utenfor byer og tettsteder

- Utenfor byer og tettsteder prioriteres skoleveier innenfor en radius av 2 km rundt skolene høyest
- Utbygging av øvrige anlegg for gående og syklende
- Arbeidet med å realisere de nasjonale sykkelrutene videreføres i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner

2.2 Folkehelseperspektivet

Fysisk aktivitet er en kilde til overskudd, helse og trivsel, forebygging av livstilsykdommer, og er nødvendig for normal vekst og utvikling blant barn og unge. Ved å stimulere befolkningen til økt fysisk aktivitet, kan helseproblemer både forebygges og behandles. De generelle nasjonale anbefalingene om fysisk aktivitet for voksne er at alle bør være moderat fysisk aktive i til sammen minimum 30 minutter hver dag eller i gjennomsnittet 3,5 timer i løpet av en uke. Barn og unge anbefales minimum 60 minutter fysisk aktivitet hver dag, alternativt fordelt utover uken.



Lek i sykkelløype ved skole/boområde Sortland

Registrert fysisk aktivitet viser at kun en av fem voksne oppfyller anbefalingen om fysisk aktivitet. Blant 6-åringene oppfyller ca. 90 % denne anbefalingen, blant 15-åringene kun 50 %.

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 arbeidsmiljøet og fritidsaktivitetene blir stadig mer stillesittende. Utviklingen av overvekt og fedme er en indikator på mindre fysisk aktivitet i hverdagen, i tillegg til at aktivitetsnivået i befolkningen er sosialt skjevt fordelt.

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. Vi har et særlig ansvar for å tilrettelegge og normalisere aktiv transport inn i barnas hverdag. Trafikksikre gang- og sykkelveier 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 aller fleste.

2.3 Klima og miljø

Aktiv transport og kollektivtransport er viktige bidrag for å nå klimamålene om reduserte utslipp lokalt. I følge SSB utgjør transport 38 % av klimagassutslippene i Sortland. Utslipp oppgis på landsbasis som den største årsak til trafikkskader og at barn, unge og voksne vegrer seg for å gå eller sykle. 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.

46 % av daglige reiser på landsbasis med privatbil er kortere enn 5 km og 25 % er under 2 km. Bussholdeplasser må få gode sykkelparkeringer slik at det blir lettere å kombinere kollektivreiser med sykkel, og at folk på lengre reiser velger å la bilen stå.

Sortland kommunes klima- og energiplan 2010 – 2022 ivaretar dette perspektivet og legger vekt på blant annet 3 konkrete tiltak for gående og syklende i planens punkt 4.3:

Kommunal planlegging skal ha fokus på areal og transport, øke bruken av kollektiv transport og stimulere til sykling og gåing, jf. arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplanen 2008 – 2001:

- Tilrettelegging for sykling og fotgjengere i Sortland sentrum gjennom et sammenhengende og attraktivt gang- og sykkelveinett
- Bedre tilrettelegging for sykling til sentrum, sammenhengende gang- og sykkelveier fra Sigerfjord, Kleiva og Maurnes. Ta initiativ ovenfor Statens vegvesen for å utvide gang-/sykkelfeltet langs Sortlandsbrua.

3 Prosjektets rammer

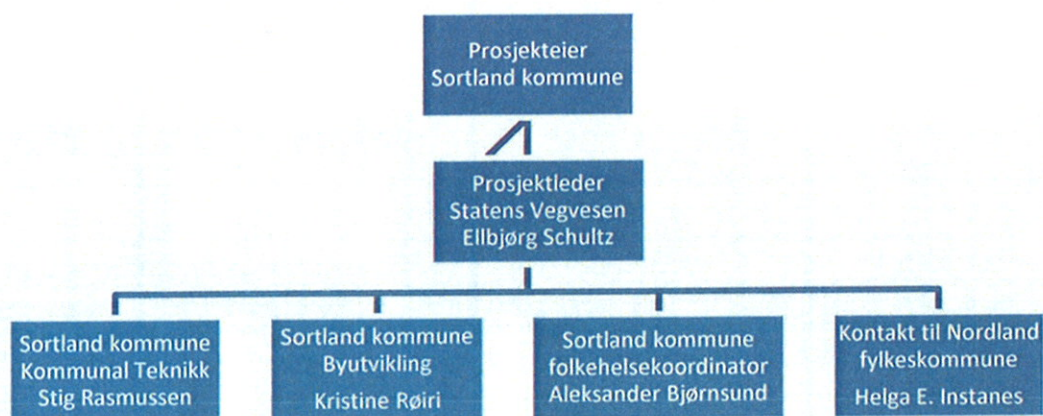
3.1 Prosjektets hovedmålsettinger

- Identifisere et sammenhengende hovedveinett for sykkel i Sortland
- Utarbeide en strategisk plan for hvordan sykkelveinettet kan gjøres mer attraktivt, effektivt og sikkert
- Planen skal danne grunnlaget for et bedre tilbud til de som sykler og går til skole, arbeid, butikk og fritidsaktiviteter
- Viktige målgrupper er transportsyklisten og barn og unge
- Det nye nettet skal være sammenhengende, og syklisten skal ikke stoppes av fysiske hindringer i sykkelbanen
- Planen skal danne grunnlaget for en videre satsing på aktiv transport

- Planen skal vektlegge holdningsskapende arbeid i kommune i henhold til Sortland kommunes trafikksikkerhetsplan (2010 – 2014):
 - Trafikkopplæring i barnehager og skoler
 - Aktive skolebarn (Sosial- og helsedirektoratet, Trygg Trafikk, veidirektoratet og Politidirektoratet samarbeider for at flere barn skal være fysisk aktive)
 - Trafikksikkerhet innarbeides i internkontrollforskriften i kommunale barnehager og skoler
 - Bruk av personlig verneutstyr

3.2 Organisering og prosess

Planen er et resultat av samarbeid mellom Statens vegvesen og Sortland kommune. Sortland kommune er prosjekteier, og Ellbjørg Schultz fra Statens vegvesen er prosjektleder.



Prosjekteier har det overordnede ansvaret for fremdrift og kvalitet i prosjektet. Prosjektleder sammen med Sortland kommune, har ansvaret for å samle inn allerede tilgjengelig informasjon, avholde møter og lage en strategidel med kart.

Referansegruppen har bestått av:

Marius Steiro for Sortland næringsforening, Tore M. Iversen for eldrerådet, Inger Dåvøy for barn/unge samt skoler, Karl Erik Birkeland for Vesterålen turlag, Renathe Jacobsen for kultur/barnetråkkregistreringer, Marit Brenna Hansen for rådet for funksjonshemmede, Lena Strand for ungdomsrådet, Roy Odd Schøyen og Bengt Jægtnes for Vesterålen turisme/reiseliv.

I tillegg til lokal kunnskap som kommunen selv besitter, har det vært foretatt sykkelbefaring av prosjektgruppen, møte med referansegruppen samt jobbing med tegning av kartmateriale. Videre er det lagt til grunn det arbeidet kommune har hatt med barnetråkkregistreringer. Det har også vært gjennomført en spørreundersøkelse om reisevaner/sykkelbruk i Sortland. Hensikten er å kartlegge folks forhold til sykkel, hvorfor de sykler/ikke sykler og eventuelt hva som skal til for å sykle mer. Resultatet fra spørreundersøkelsen er lagt ved som et vedlegg til planen.

Planen skal sluttbehandles i formannskapet. Planen vil gi føringer for utarbeidelse av handlingsplan og prioriteringer i årene framover. Det anbefales av hovednettet for sykkeltrafikk tas inn i kommunedelplan for spredtbygde områder samt byplanen ved neste revisjon.

3.3 Ansvarsfordeling

Ansvar for bygging, drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier i Sortland

Europavei, riksvei	Statens vegvesen
Fylkesvei	Nordland fylkeskommune
Kommunal vei	Sortland kommune

Staten har ansvaret for bygging og vedlikehold av sin del av hovednettet som strekker seg langs stamveier og riksveier. Der lenker i hovednettet går langs fylkesveier og kommunale veier, vedlikeholdes disse av fylket og kommunen. Tempoet i utbyggingen må tilpasses budsjettsituasjonen.

Hvis sykkelnettutbyggingen er i samsvar med en vedtatt overordnet plan som veiholdere 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.

3.4 Planavgrensning

Planen omfatter Valfjorden – Frøskeland, Vikosen til kommunegrensen til Hadsel, Starneskrysset til Hagen, Sigerfjorden.

Dette er de områdene med størst konsentrasjon av folk, der sykkelavstanden inn til de største arbeidsplassene i Sortland sentrum, er under 15 km.

3.5 Fremdrift

Fremdriften har vært som beskrevet under.

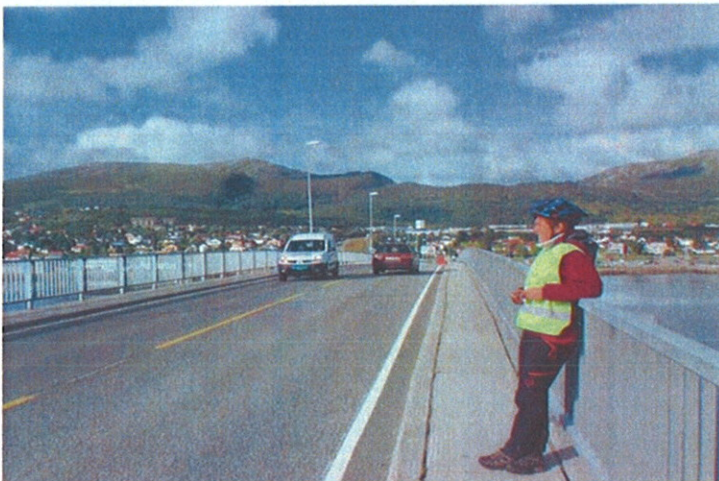
Aktivitet	Mai - august	September	Oktober	November- desember	Januar-februar- Mars 2013
Oppstartsmøte med kommunen	31.mai				
Kartlegging		Spørre undersøkelse			
Møte i prosjektgruppa	22.august	26.september	Uke 43 25.oktober og 26.oktober med referansegruppa	Uke 47	
Befaring	Sykkel 23.august				
Lansering av prosjektet		26.september			
Utarbeide forslag til kart			Frist: Uke 43	Frist: Uke 46 med ny versjon	
Utkast til plan, ferdig definert hovednett				Frist: Uke 47	
Høring				Desember	Januar 2013
Ferdigstille plan					Januar 2013
Politisk behandling					FS-møte 21.3.2013
Ferdig plan					Mars 2013

4 Generelle utfordringer i Sortland - situasjonsbeskrivelse

4.1 Eksisterende nett

I dette kapitlet skisseres noen generelle utfordringer som gjelder alle sykkelrutene. Generelt har Sortland kommune i dag ett bra utbygget gang- og sykkelveinett fra de ulike bygdene og inn til Sortland, som knytter viktige sosiale funksjoner sammen. Noen viktige små forbindelser mangler sykkelvei og dette hindrer mange i å benytte nettet. Dette er først og fremst koblinger mot marka, der gang/sykkelvei plutselig stopper. Fartsgrensene på bolig gatene er 30 km/t eller 50 km/t. Boliggater med lite trafikk og god belysning med 30-40 km/t kan regnes som fullverdige sykkeltraseer, og mange steder er det allerede både fint og trygt å sykle i veibanen. Imidlertid er det en del mangelfullt i Sortland kommune når det gjelder belysning og hullete veibane som gjør at den ikke oppleves som god gang/sykkelvei.

Den største utfordringen er Sortland bru med sitt smale fortau som gjør det umulig å sykle på den. Sykling foregår derfor i veibanen som også er smal, samt har mye trafikk/tungtrafikk.



Ikke mye plass å sykle på Sortland bru

Andre utfordringer er asfaltkanter, kantstein, dårlig asfalt, rengjøring og brøyting. Se generelt på kryss (utflytende kryss, soneinndeling etc.), særlig rundkjøringer som oppleves som komplisert.



Asfaltkant på overgang ved Sortland bru

Syklende og bilførere må også bli trygg på egne og andres rettigheter i trafikken når de skal dele veibanen. Sykling på fortau er kun tillatt når gangtrafikken er liten og bør skje i gangfart for å unngå farlige situasjoner.

Derfor må vi vurdere egne sykkelveier til skolene dersom veibanen ikke kan gjøres trygg nok for de som sykler. Videre bør det vurderes toveis sykling i ellers enveisregulert gate der det vil være hensiktsmessig.

4.2 Skilting – veioppmerking – siktrydding

I Sortland skiltes gang- og sykkelveier med skilt nr. 522.

Skilt nr. 751 er brukt på 5 plasser i kommunen; ved kryssene Riseveien/Fv 82, ved kryss Rv 85/Sigerfjordveien, ved kryss Rv 85/Fv 822 og Fv 822/Sigerfjordveien.

Det er ikke skiltet noe sammenhengende sykkelnett i kommunen. Videre mangler det skilt nr. 522 på gang- og sykkelveier for både hoved- og lokalruter.



Skilt nr. 522-gang- og sykkelvei

Skilt nr. 751- veiviser for sykkelrute

Det er skilt nr. 751-757 som anvendes ved veivisning for sykkeltrafikk. Veivisningen kan følge gate/vei, separat sykkelvei eller sykkelfelt (håndbok 233, utarbeidet av Statens vegvesen, 2002). Også avstandsskilt (og hvor veien ender) er aktuelt å vurdere.

Det er viktig at vikepliktskiltene i krysningpunkter mellom veier og gang- og sykkelveier er plassert riktig. Under dette punktet kommer også veioppmerking. Det er svært viktig med god veioppmerking langs veiene, særlig i kryssområder hvor det er konflikter mellom bilister og syklister. Eksempel: justering av stopplinjen vil forhindre at syklister må stoppe helt opp når de skal krysse gangfelt fordi en bil står oppå gangfeltet.

Det kan være behov for siktrydding langs hoved- og lokalrutene for å skape god sikt for syklister og bilister. Dette er trafikksikkerhetstiltak som vil forhindre potensielle konflikter mellom syklister og bilister og gjelder særlig i krysningpunkter mellom sykkelvei og vei.

4.3 Drift og vedlikehold

Det er store utfordringer knyttet til drift og vedlikehold av sykkelveinettet, særlig om vinterstid. Om vinteren er det viktig at gang- og sykkelveien blir brøytet slik at det er fremkommelig med sykkel. Det er et problem at snøen fra bilveien kastes opp på gang- og sykkelvei og fortau og sperrer for syklister og gående.

Tilstrekkelig strøing av gang- og sykkelveiene er også viktig for å gjøre sykkelturene attraktive for syklister om vinteren.

Vintervedlikeholdet er allerede bra i Sortland og kan ytterligere forbedres. Med riktig vinterutstyr er sykling mer trygt og behagelig enn å gå.

Tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende veier kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å sykle og dermed øke andelen syklister i Sortland.



Gang- og sykkelvei Lamark skole - Prestelva

Om sommeren er det viktig at gang- og sykkelveien 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 sykkelveinettet. Dette gjelder også veisystemet 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 sykkelveiene.

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 sykkelveier. For gang- og sykkelveier foreslås det egne kapitler som omhandler veidekke, renhold og vinterdrift. Regelmessige sykkelveiinspeksjoner vil avdekke mangler og forhold som må rettes opp.

Forslag til tiltak:

Sortland kommune tar sikte på å innføre samme vedlikeholdsstandard som gjelder for fylkeskommunale veier og riksveien på kommunale gang- og sykkelveier samt veier som inngår i hoved- eller lokale ruter.

4.4 Sykkelparkering

Godt tilrettelagt sykkelparkering er et viktig virkemiddel for å få flere til å sykle.

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.

4.4.1 Dagens situasjon i Sortland

Sted	Antall plasser
Sortland vgs	55
Idrettshallen	0
Barneskolen	25
Ungdomsskolen	118

Avd. psykisk helse	14
Sortland kirke	8
Sortland rådhus	16
Storsenteret	10
Skibsgården	15
Bussterminalen	10
Bowlingen	0
Sortland senter	0
Kulturskolen	0
Galleriet/G-sport/Stamina	10
Lamarktunet	10
Blåbyhallen	10
Ellers i sentrum	40

Til sammen 341 plasser i sentrale Sortland og i sentrum er det totalt 75 plasser.

Forslag til tiltak:

Det er behov for bedre tilrettelegging for sykkelparkering i Sortland sentrum og ved de største arbeidsplassene og forretningsområdene. Det bør være tilrettelagt for sykkelparkering ved bussholdeplasser. Sykkelparkering bør være overbygd, ha god belysning og det bør være mulig å låse syklene i parkeringsanlegg.

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

4.5 Belysning

Bedre belysning langs gang- og sykkelveier, 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. Det ble særlig poengtert fra Ungdomsrådet at manglende belysning gjorde det vanskelig å sykle om høsten/vinteren.

Forslag til tiltak:

Det er viktig å prioritere belysning som kortsiktig tiltak, særlig på de stekningene som berører barn og unge mest.

4.5.1 Ruter med manglende belysning på hoved- og lokalnettet

Hovednettet:

- Ålgårdsneshøgda - Åneset (Rv 85)
- Eidsfjordveien (Fv 885): Stranda-Småvikerhaugen, Nygård-kryss Oshaugveien (hvis denne skal være hovedrute)
- Sortland- Kleiva (Fv 82/Haltstranda): Steirostranda-Bøstranda (her bygges det nå ca. 2 kilometer med gang- og sykkelvei)
- Sortland- Vikosen (Fv 820): Ramnflauget-Jennestad skole, Jennestad samfunnshus- Vikosen.
- Murnes kirkegård-Stamneskrysset (Fv 82)
- Bjørklundveien
- Sørmoveien
- Vesterveien, fra kryss Aspåsveien til Lilleheia

Lokalnettet:

- Blåbyhallen - Lamarktunet
- Deler av Strandgata og Markveien
- Fra Markveien til kirkegården
- Del av Rogneveien/gang- og sykkelvei ved Lamarka skole
- Kveldroveien



Gang- og sykkelvei Fv 820 Vikosen - mangler lys og skilt nr. 522

4.6 Brudd i det sammenhengende nettet

I planen fremkommer det brudd på noen strekninger i det sammenhengende nettet. Eksempel er Steiro - Elvenes langs fylkesvei 82 (gang- og sykkelvei er under bygging) og Sortlandsbrua.

Det vil videre bli et brudd på Kvalsaukan når gang- og sykkelvei ferdigstilles fra Holmen og nordover langs Fv 82.

I overgangen mellom gang- og sykkelveiene og lokalt nett 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.

4.6.1 Informasjon og kart

Anbefalte sykkelruter i Sortlands området som det er laget kart med informasjon til.



1. Lødingen- Øksneshamn- Raftsundet
2. Sortland- Hanøy
3. Melbu - Frøskeland
4. Sortland- Bø (Hovden)
5. Sortland - Stø
6. Sortland- Andøy
7. Nasjonal rute Melbu- Andenes

Det er utarbeidet en sykkelguide med beskrivelse av rutene.

Kilde: Visit Vesterålen

4.6.2 Hindringer

Sykelveinett skal være effektivt for syklistene slik at sykkelveien kan konkurrere med bilen som transportmiddel. For å oppnå dette er det viktig å velge korteste trase som sykkelvei og fjerne alle hindringer i sykkelbanen. Dette kan være opphøyde gangfelt der syklisten 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 lister.



Korteste trase velges som regel. Farlig snarvei som brukes.

4.7 Vaner og holdninger

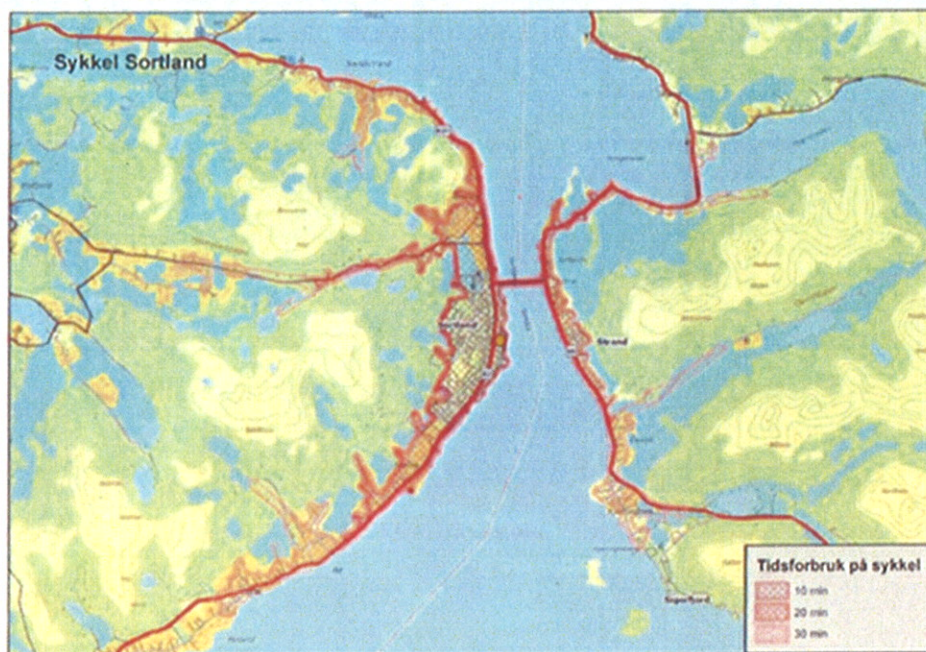
Det er ikke nok å legge til rette med et sammenhengende, trygt og effektivt gang- og sykkelveinett. Det er også en utfordring å endre folk sine vaner og holdninger fra bruk av bil. Hvordan gjøre gange og sykkel til det naturlige valg? Foreldres reisevaner smitter over på barn, og voksne som sykler sammen 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 første klasse
- Elevprosjekt for å fremme sykling blant ungdom
- Prosjekt for å fremme vintersykling
- Ferdighetstrening i barnehage og skole, sykkelgård
- Kampanjer, sykkel dager, arrangement
- Utleie/utlån av sykler
- Sykkelopplæring
- Lærere sykler til skolen som gode forbilder
- Opplysning/kampanjer for å gjøre kjent hvilke regler som gjelder
- Bruk av media

4.7.1 Informasjon og kart

Kart som viser tidsbruk på sykkel i Sortland.



5. Forholdet til annen planlegging

5.1 Trafikksikkerhetsplan

Lokal handlingsplan for trafikksikkerhet i Sortland gjelder for perioden 2010-2014.

Fysiske tiltak som gjelder gang-sykelveier er beskrevet i planens pkt.5. Det skal etterstrebes å skille kjørende, fotgjengere og syklist.

De som kjører skal hindres i å skape utrygghet for de som går og sykler.

5.2 Andre planer og tiltak

- Kommunedelplan for de spredtbebygde områdene 2005-2017
- Byplan (under utarbeidelse)
- Kommunedelplan for energi og klima 2010-2022
- Barnetråkkregistreringer (under utarbeidelse)
- Folkehelseplan

6 Presentasjon av sykkelrutene

I denne delen av planen blir sykkelrutene presentert. Sykkelrutene ligger langs gang- og sykkelveier på riksvei-, fylkesvei- og det kommunale veinettet. I tillegg inngår strekninger på det kommunale veinettet med blandet trafikk der fartsgrensen er 40 km/t eller lavere. Stier og snarveier er også tatt med som en del av planen.

6.1.1 Prinsipp for valg av løsning

En oppdeling er grovt skissert på følgende måte i sykkelhåndboka:

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

6.2 Oversiktskart

Nedenfor er kart som viser forslag til sammenhengende sykkelveinett for Sortland. Kartet ligger også vedlagt.

Røde ruter er hovedveinett som følger hovedferdelsårene inn mot, og gjennom Sortland sentrum (de fleste går langs eksisterende sykkelveinett). Grønne ruter viser det lokale nettet som kobler seg på hovednettet og som er ferdselsårer inn mot skolene og andre viktige målpunkt. Skoleområdene og snarveier er markert med gult.



Hovedrutene er definert som sykkelveinettet fra bydelene og inn mot Sortland sentrum og gjennom byen. Hovedrutene er sammenhengende og er markert med sammenhengende rødt der det er gang/sykkelløsninger i dag, og med stiplet rødt der det mangler nett.

Generelle utbedringspunkter langs hovedrutene

- Utbedring av underganger og kryss
- Drift, vedlikehold, forvaltning, skilting, belysning

Lokale ruter

Lokale ruter er en del av det sammenhengende hovednettet for sykkeltrafikk, og kobler seg på hovedrutene. Dette er ruter innad i bydelene og gjennom Sortland sentrum. Viktige skoleveier er en del av rutenettet. Egne sykkelfelt i veibanen kan være nødvendig på veiene inn til skolene.

Generelle utbedringspunkter langs de lokale rutene:

- Bedre fortau, tydelige gangfelt
- Drift og vedlikehold, skilting, parkeringsrestriksjoner, stopp-lommer, fartsdumper, nedsatt hastighet, belysning
- Etablere snarveier

6.2.1 Arbeidet med nasjonale sykkelruter

Behovet for å sykle gjennom kommunen er til stede i dag. Nasjonal sykkelrute 1 går fra Melbu til Andenes og benyttes av turister og fastboende.

6.3 Snarveier

Gjennom planarbeidet ønsker vi å registrere og sikre snarveier. Snarveier 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. Det foreslås også å etablere nye snarveier der skoleveien vurderes som farlig.



Fra arbeid med barnetråkkregistreringer i Sortland kommune

7 Prioritering og finansiering av tiltak

Det skal utarbeides en handlingsplan der tiltak prioriteres (del 2).

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

I prosessplanen er følgende kriterier lagt til grunn:

Skoleveiene og bedre vedlikehold på disse prioriteres. Prioriteringen bør bygge på (i prioritert rekkefølge):

1. Ruter med størst potensiale
2. Ruter som mangler få tiltak for å bli sammenhengende
3. Ruter som vil avlaste kritiske vei lenker
4. Forholdet mellom investerte kroner og potensiell sykkelbruk og trafikksikkerhetseffekten

Tiltak som kan planlegges og iverksettes på kort sikt:

- Reduserte fartsgrenser der dette gjenstår
- Skilting og merking i eksisterende veinett
- Opprette enveiskjøring i enkelte gater for å gi plass til syklende
- Prioritere sykkelveinett med hensyn til drift og vedlikehold (fjerne hull, hindringer, grus, kantstein, siktrydding, oppmerking av gangfelt, belysning etc.)
- Stanse gjennomgangstrafikk på skoleveier
- Parkeringsrestriksjoner langs skoleveier og i skolegårder
- Kampanjer
- Tellepunkt for sykkel

Tiltak som tar lengre tid:

- Utbedring av kryss
- Utbedring av fortau
- Etablere snarveier
- Nye gang- og sykkelveier, sykkelfelt etc.
- Tiltak som krever reguleringsplan.
- Gjennomgående skilting

8 Oppfølging av planen

8.1 Politisk forankring

Det forventes at planen skal danne grunnlag for videre satsing på sykkel i Sortland kommune. For å sikre areal til gang- og sykkelvei, sykkelfelt, 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.

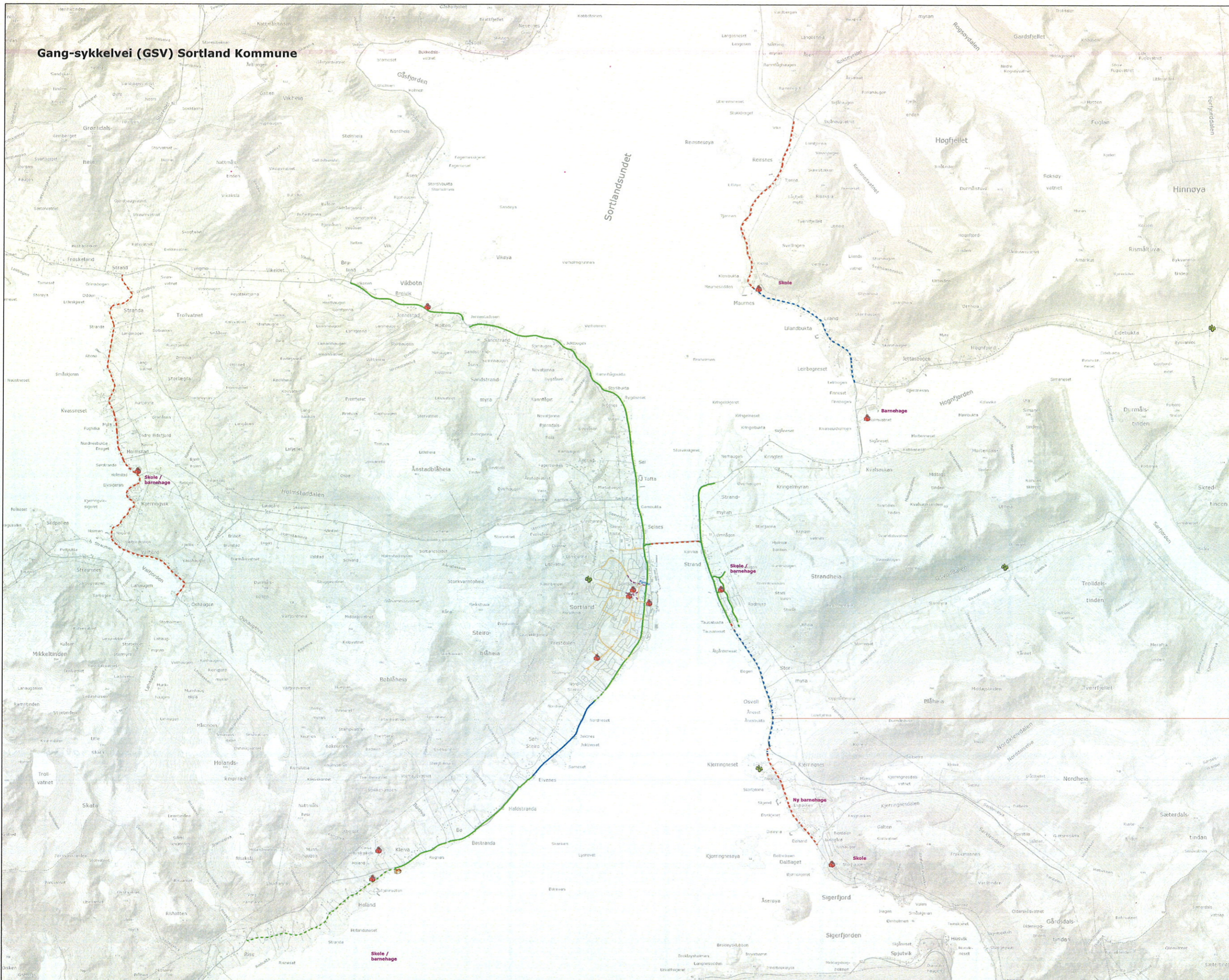
Når plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er vedtatt, vil den følges opp av en handlingsplan. Handlingsplanen følger opp de strategiske føringene og tar for seg de ulike rutene og ser på konkrete tiltak, kostnader og ansvar. Aktiv transport skal være en levende prosess, og planene må rulleres 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..

8.2 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 Sortland økes, er det viktig at Statens vegvesen og Sortland kommune samarbeider og drar veksler på hverandres kunnskap. Fylkeskommunen må være en aktiv medspiller som regional utviklingsaktør, veiholder og ansvarlig for den videregående skole. For å skape et velfungerende sykkelveinett trengs det en langsiktig satsing, der en gradvis bygger opp nettet. Det kreves også samarbeid på drifts- og vedlikeholdssiden.

Det er ønskelig at samarbeidet formaliseres etter modell fra sykkelbypilotene gjennom en styringsgruppe, sammensatt nå med ansvarlig administrativ representant fra Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Sortland kommune. Arbeidet med handlingsplanen og oppfølging av sykkelbysatsingen bør fortsatt organiseres som et prosjekt også med politisk representasjon.

Gang-sykkelvei (GSV) Sortland Kommune



- Type**
- Friluft
 - Grendehus
 - Skole
- GSV**
- Ekst. GSV - senter
 - Ekst. GSV-kjørveg - senter
 - Plani. GSV - senter
 - Ekst. GSV
 - Ekst. GSV - kjørveg
 - Plani. GSV
 - Plani. GSV - RP utarbeides
 - GSV - fagl. vurd. og innspill

Sammenhengende sykkelvegnett Sortland Kommune



Tegnforklaring

- Hovedrute
- Hovedrute - potensiell
- Lokale rute
- Lokale rute - potensiell
- Skole/Barnehage

Sortland Kommune
Grunnlag
Date: 10/24/2012

1:10,000

0 75 150 300 450 Meters