

Juli 2015



FAUSKE KOMMUNE
Folkehelsekommunen der alle trives

Hovednett for sykkel Fauske – planbeskrivelse



Statens vegvesen

Innhold

Forord	2
1 Innledning - målsetting med sykkelplan Fauske.....	3
1.1 Planens innhold og formell behandling.....	4
1.2 Definisjon og grunnlag for hovednett for sykkel.....	5
1.3 Geografisk avgrensning hovednett for sykkel på Fauske	8
2 Prosjekt/planer på kort og lang sikt – som berører gang- og sykkelplanlegging på Fauske	12
2.1 Potensialet for mer sykling på Fauske – og hvorfor man bør sykle mer	13
2.2 Nasjonal reisevaneundersøkelse/andel sykkel som transportmiddel	14
2.3 Folkehelseperspektivet – hvorfor sykle?	16
2.4 Fakta om barnetråkk/vegnett/trafikkteiling/ulykker	16
3 Prinsippløsninger	17
3.1 Sykkelvegnettet - fysisk utforming og standard	17
3.2 Krysningpunkt	18
3.3 Regulering av trafikken ved skilting.....	18
3.4 Belysning.....	18
3.5 Sykkelparkering – viktige knutepunkt	19
3.6 Skilting	19
3.7 Drift og vedlikehold av infrastruktur – standard for riks- og fylkesveg og kommunale veger	21
3.8 Motivasjons- og holdningsskapende arbeid.....	21
4 Oppfølging/ansvar/prioritering	22
Vedlegg.....	23
1. Hefte med beskrivelse av ruter/lenker/tabell over tiltak, datert juli 2015.....	23
2. Temakart (1 kart M 1:30000 og 3 kart M 1:15000), datert 08.07.2015.....	23

Forord

Med grunnlag i Nasjonal sykkelstrategi har Statens vegvesen Region nord et mål om å få utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkel i alle byer og tettsteder i Nordland, Troms og Finnmark. Det er laget planer for hovednett for sykkel for de fleste byene/tettstedene i Region nord.

Nå er det Fauske sin tur!

Statens vegvesen, Vegavdeling Nordland, har utarbeidet plandokumentene og organisert medvirkning i samarbeid med Fauske kommune. Fauske kommune har hatt ansvar for formell planprosess og saksbehandling fram til politisk vedtak.

Foto som er brukt i plandokumentene er hentet fra ulike kilder. Blant annet Viaphoto (internt vegvesen-system), bilder fra Googlemaps, foto tatt av ansatte på befaringer.

Følgende har deltatt i planarbeidet:

Fauske kommune:

Bent Sollund

Irene Larssen

Gudrun Hagalinsdottir

Lise Gunn Hansen

Statens vegvesen:

Lars Christensen

Toril Barthel

Planen ble vedtatt i kommunestyret i Fauske (vedtaksnr.)

Bodø juli 2015



1 Innledning - målsetting med sykkelplan Fauske

I *Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023* er det fokus på at sykkelens rolle som transportmiddel skal styrkes. Som et ledd i oppfølging av NTP, er det utarbeidet en *Nasjonal sykkelstrategi* (revidert februar 2012), med følgende målsettinger:

Hovedmål:

Sykeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 % av alle reiser innen år 2023.

Delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 % av barn og unge går eller sykler til skolen

I Sykelstrategien er det fokus på at økt sykling med dagens utforming av vegnettet kan medføre flere ulykker. **Null-visjonen** for trafiksikkerhet skal legges til grunn for arbeidet med å øke sykkeltrafikken. Tiltak for å bedre sikkerhet for syklister inkluderes i vegvesenets generelle trafiksikkerhetsarbeid.

Statens vegvesen har ansvar for å følge opp Nasjonal sykkelstrategi. Etaten har et utvidet ansvar for sykkeltrafikken og skal være pådriver for økt sykkelbruk, samt spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak. I henhold til Sykelstrategien og interne retningslinjer i vegvesenet, skal det utarbeides plan for sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. I Norge har vi omlag 90 slike steder med ca. 2,5 mill. innbyggere.

Fauske kommune har definert seg som folkehelsekommune og har en visjon:



Målsettingen med sykkelplan for Fauske:

- Definere et sammenhengende hovednett for sykkel på Fauske – som grunnlag for helhetlig tilrettelegging for sykling og gåing som transportform i kommunen.
- Tilby befolkningen i Fauske et vegnett som er trafiksikkert, som gir god framkommelighet for syklister og gående og gjør det attraktivt å gå og sykle.
- Fremme sykling/gåing som viktig i et helseperspektiv.
- Sykelvegnettet skal være informativt og ukomplisert, og invitere til sikker atferd gjennom utforming og skilting. Det skal være enkelt å handle riktig og vanskelig å gjøre feil.

1.1 Planens innhold og formell behandling

Plan for hovednett for sykkel på Fauske består av følgende dokumenter:

- Planbeskrivelse (dette heftet)
- Rute/lenkebeskrivelse med tiltaksliste (eget hefte)
- Temakart med inntegnet hovedvegnett for sykkel
- Eventuelle bestemmelser/retningslinjer i kommuneplanens arealdel
- Nye traséer for gang- og sykkeltrafikk inntegnet på kommune(del)plankartet med tanke på framtidig detaljregulering

Plandokumentene forankres politisk og administrativt i Fauske kommune ved at planbeskrivelse, rute/lenkebeskrivelse, temakart og nye traséer i kommune(del)plankart og bestemmelser/retningslinjer sendes på høring som del av rullering av kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel rulleres i 2014/2015. Vedtak forventes å være på plass i løpet av 2015.

Tidsplan for formell behandling:

- Idédugnad/medvirkning – møte på Fauske med deltakere fra ulike fagetater og adm. i kommunen – mars 2015
- Plandokument ferdig til offentlig ettersyn/høring juli 2015
- Justering av plandokument før framlegging til vedtak høst 2015

Sykkelplanen er en temaplan som ikke er juridisk bindende med tanke på arealbruk. For å sikre areal til sykkelveg, sykkelfelt, sykkelparkering, utvidelse av fortau m.m. og andre tiltak som fremmer sykkelbruk, er det viktig at Fauske kommune og Statens vegvesen følger opp idéene/forslagene til tiltak med detaljregulering i planene som utarbeides.

Hovedvegnett for sykkel berører både kommunalt, statlig og fylkeskommunalt vegnett. Tiltak som krever investering må synliggjøres i de respektive etaters økonomiplaner/budsjett. Statens vegvesen har ansvar for oppfølging av tiltak på riks- og fylkesvegnettet, med informasjon og synliggjøring av behov for bevilgning til foreslåtte tiltak, både internt i Statens vegvesen og mot Nordland fylkeskommune. Kommunen må synliggjøre sine behov og få disse inn i plan etter plan- og bygningsloven, økonomiplaner og budsjett.

Ansvarsfordeling mellom Fauske kommune og vegvesenet i planarbeidet:

- Statens vegvesen (SVV) har prosjektledelse og ansvaret for at dokumenter og kart blir utarbeidet. SVV kaller inn til møter/medvirkning i samarbeid med kommunen.
- Kommunen har ansvar for formell behandling, som lokal medvirkning gjennom annonsering av oppstart, høring/offentlig ettersyn, prosess mot skoler/i egen etat.

1.2 Definisjon og grunnlag for hovednett for sykkel

Sykkelvegnettet skal i henhold til Sykkelhåndboka deles i et hovednett og et lokalnett. Hovednettet binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, og skal gi trygg sykkelmulighet til viktige målområder som arbeidsplasser, skoler og rekreasjons- og turområder. Lokalnettet er forbindelser innad i og mellom boligområder. Det gir forbindelse til hovednettet for sykkel, til busstopp, skoler, nærbutikker og fritidsaktiviteter. Det vil bestå av lokale, lite trafikkerte gater, snarveger og gang- og sykkelveger med liten trafikk. Lokalnettet skal gi stor grad av trygghet.

Følgende standardmål legges til grunn:

- Prinsippene i **Håndbok V122 – Sykkelhåndboka** legges til grunn for utforming av sykkelvegnettet. Det skal blant annet gjøres vurderinger ut fra skiltet hastighet, trafikkmengder og andre stedlige forhold ved valg av trafikale løsninger.
- **Håndbok N100- Veg og gateutforming** skal legges til grunn for alle tiltak.
- Traséene skal fremstå som sikre og naturlige valg, som tilbyr syklistene god framkommelighet.
- Fortau er ikke tilfredsstillende standard for å inngå i hovednett for sykkeltrafikk.
- Rutene skal være sammenhengende og ikke brattere enn bilvegen.
- Universell utforming skal legges til grunn.
- Snarveger skal etterstrebnes.
- Det skal være mulig å sykle i 20-25 km/t.
- Krysninger med annen trafikk skal utformes enkelt og trafiksikkert.
- Vanskelige/problemfylte krysningspunkt beskrives og foreslås løst i den enkelte rute.
- Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere kan regnes som fullverdige sykkeltraséer.
- Turveger/sykkeltraséer i terreng vil være et supplement til hovednettet.
- Ruteforslagene skal være utformet med tanke på syklistenes beste – forslagene må gjerne utfordre bilistene eller andre brukere av bybildet om dette gir den beste løsningen for syklistene.

Et helhetlig gang- og sykkelvegnett skal ivareta ulike syklisters og gåendes behov, men skal ha hovedfokus på tilrettelegging for arbeidsreiser og skolereiser. Det betyr at hovednettet bør defineres innenfor en geografisk utstrekning som gir distanser som er overkommelig for sykling til og fra jobb og skole.

En viktig målgruppe er barn/unge som skal til skole og fritidsaktivitet. For denne trafikantgruppen må trafiksikkerhet prioriteres. På noen av lenkene er det beskrevet fortau som tilbud for denne trafikantgruppen. På fortau skal syklisten ta hensyn til de gående og det egner seg ikke å holde fart på 20-25 km/t, på grunn av ulike forhold (siktforhold, blandet trafikk, smale traséer, m.m.). Farlige/utrygge krysningspunkt må tilrettelegges på tryggest mulig måte. Transportsyklisten må sykle i kjørebanelen på disse strekningene.

Byens form og utstrekning, lokalisering av ulike målpunkt og topografi er forhold som avgjør hvilke ruter man bør velge inn i et hovednett for sykkel. En plan for helhetlig sykkelvegnett på Fauske må ta utgangspunkt i lokale forhold og lokale utfordringer.

I Fauske sentrum er behovet for tiltak mer knyttet til trafiksikkerhet enn framkommelighet med høy fart, fordi det skal gi gang- og sykkeltilbud for skolebarn.

Tilrettelegging for sykling kan oppsummeres i følgende tema:

- Utbygging av nye sykkelanlegg
- Tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkarealer
- Bedre drift og vedlikehold, spesielt vinterdrift
- Informasjon og oppmerking/skilting
- Sykkelparkering
- Mobilisering/holdningsskapende arbeid – med fokus på helseaspektet!

Hvordan ivaretas dette i hovedvegnett for sykkel på Fauske?

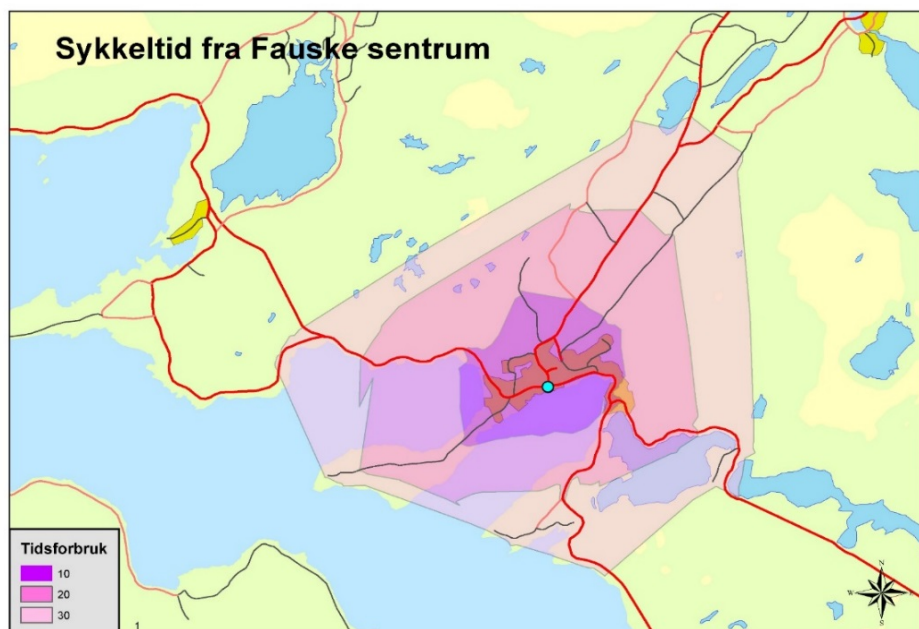
En streng inndeling av et hovednett for sykkel, i henhold til det som er beskrevet ovenfor, passer ikke nødvendigvis inn i mindre byer og tettsteder. Forbindelser innad i en «bydel» kan være en viktig lenke i et sammenhengende hovednett i et mindre tettsted. For Fauske er det utarbeidet et forslag til hovednett for sykkel med lenker, som i henhold til definisjon i sykkelhåndboka, kan defineres mer som lokale ruter. Vi mener at det beskrevne hovednettet for sykkel gir en god kobling mellom de viktigste målpunktene i byen.

Det meste av bebyggelsen i Fauske sentrum, ligger innenfor en sirkel med radius på ca. 2.5 km med senter i krysset E6/Rv. 80 – se kartutsnitt under.

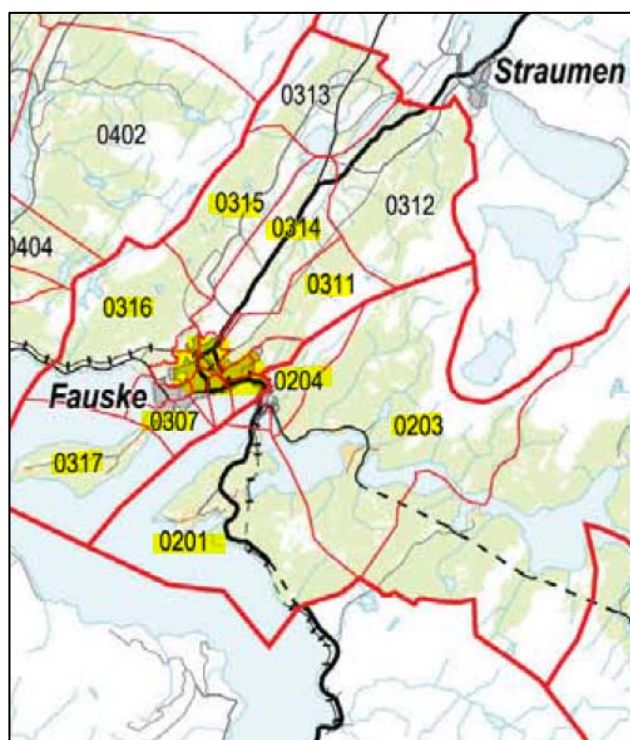


Kartet på neste side viser hvor lang tid man bruker fra krysset E6/Rv. 80 i sentrum, ved å sykle i gjennomsnitt 16 km/t (ikke tatt hensyn til stigning). På 30 minutter kan du nå til krysset med Trivselsveien i Røvika, et stykke sør for Leivset, forbi Moen mot Sulis og til Tverrå/Grønås mot Sørfold.

Ytterkanten i de tettest befolkede områdene i byen kan nås på 10 minutter fra samme kryss (noe lengre der det går oppover, såfremt man ikke har el-sykel). Potensialet for å få flere til å gå og sykle på Fauske bør være tilstede, når man tar i betraktning det relativt begrensede området som hoveddelen av befolkningen bor innenfor og der skoler, arbeidsplasser, kollektivknutepunkt og idrettsanlegg er.

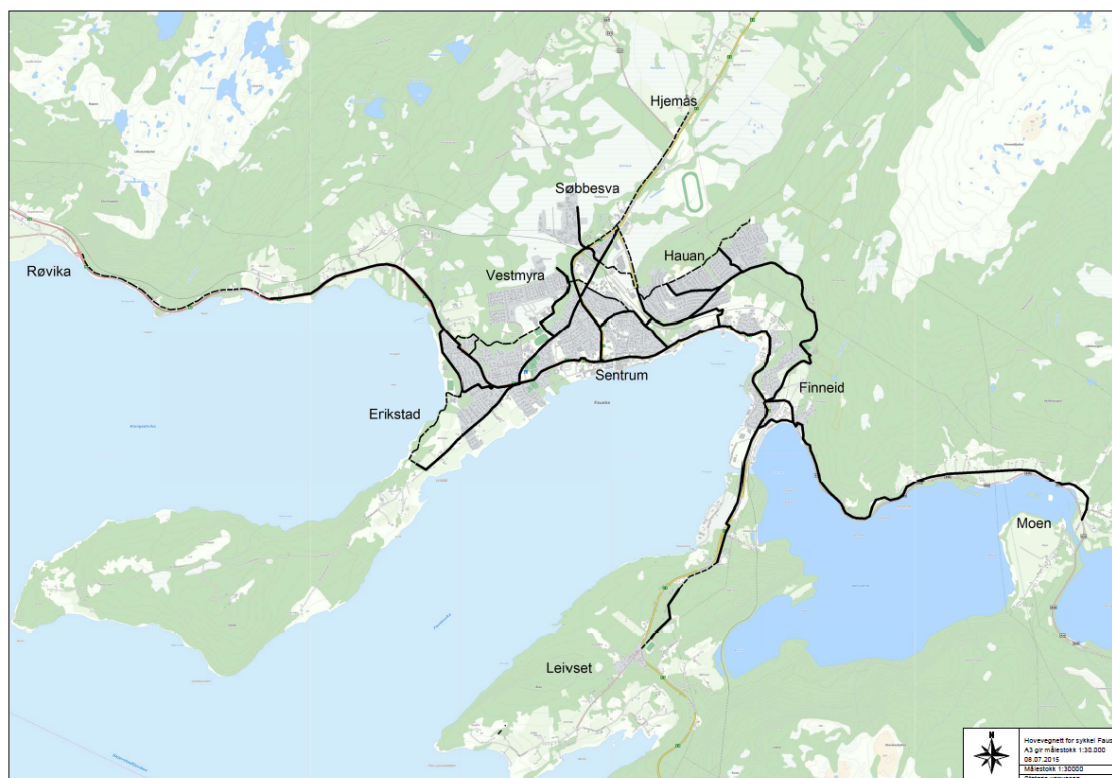


Befolkmengden i Fauske kommune er i henhold til SSB sine nettsider, 9622 personer pr. april 2015. Det bor 7076 personer i grunnkretsene/sentrumsområdene, som er merket med gult på kartet under. Det vil si boligområder som ligger i en sykkelavstand på ca. 20 minutter fra bautaen i sentrum. Dette utgjør ca. 75 % av befolkningen i kommunen.



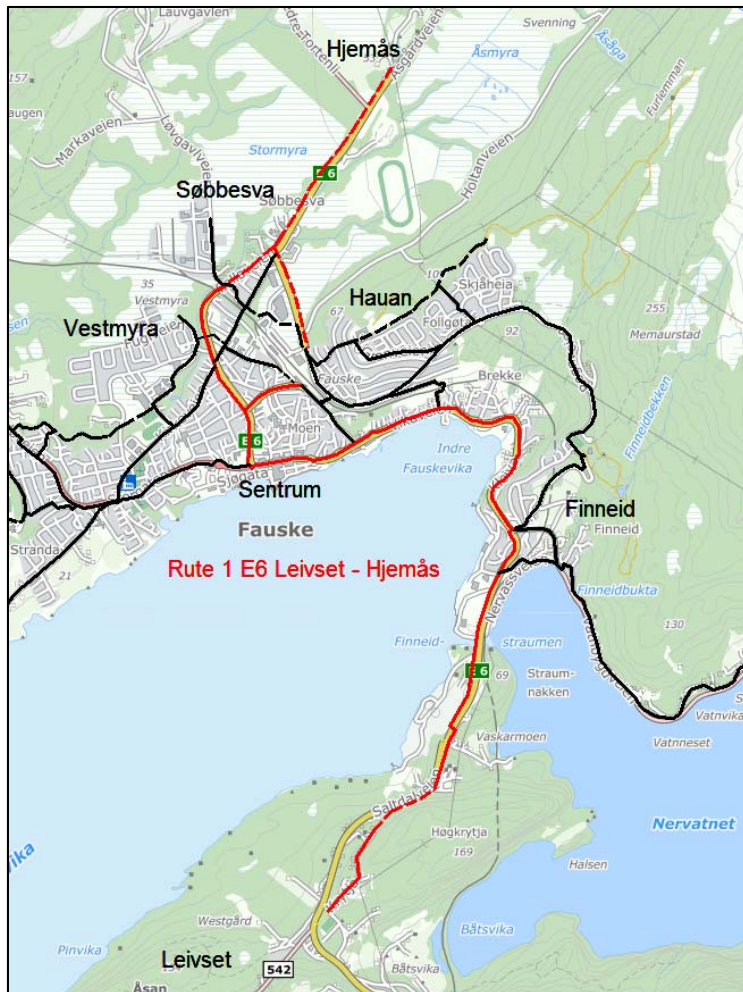
1.3 Geografisk avgrensning hovednett for sykkel på Fauske

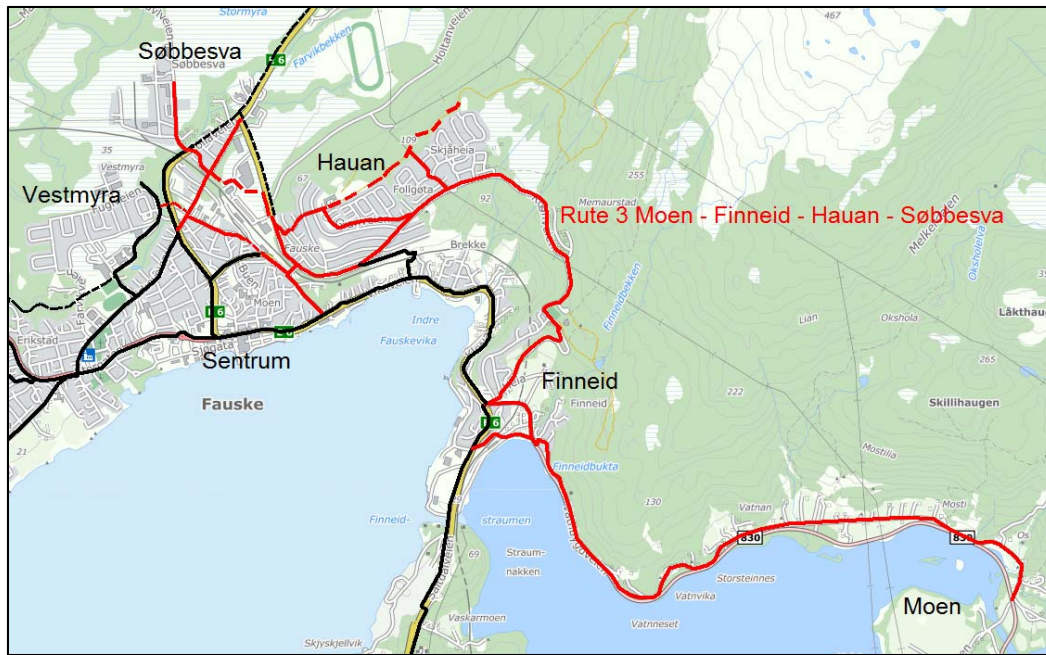
Fauske kommune har 3 befolkningskonsentrasjoner: Fauske, Straumsnes og Sulitjelma. Ellers er bosettingen spredt i kommunen. Dette plandokumentet omhandler hovednett for sykkel for Fauske by, der 75 % av kommunens befolkning er bosatt. Geografisk utstrekning er som vist på kartet under. Avgrensningen er gjort der tilbudet for gående og syklende går over fra gang- og sykkelveg/fortau/blandet med lokal biltrafikk til sykling på landeveg i lag med biltrafikken. Grensen er lagt til Røvika i vest, Hjemås i nord, Moen i øst og Leivset i sør.



Hovednettet er delt inn i 4 ruter, som igjen er delt inn i lenker med detaljert beskrivelse av dagens situasjon og behovet for fysiske tiltak. Se eget hefte med rute- og lenkebeskrivelse og tabell med oppsummering. Ruteinndelingen er vist på de 2 neste sidene. Røde linjer i kartet inngår i den aktuelle ruta.

Valg av traséer som inngår i rutene er gjort ut fra kunnskap om hvor boligområdene ligger, hvor skoler, idrettsanlegg, service- og arbeidsplasser er og hvor viktige kollektivknutepunkt ligger. Barnetråkkregistreringene for Fauske øst og Fauske vest er også grunnlag for valg av rutene.





Innspill fra Fauske kommune på idé-dugnad i mars:

I Fauske kommune er det mange muligheter for sykling ut over det som er definert som hovedvegnett for sykkel.

Gode «bakveier» både asfalt og grusveier:

- Fauskeidet rundt
- Trivselsveien
- Vatnbygda
- Sandnes
- Kjærlighetsstien
- Ballvassveien
- Ny-sulitjelma
- Bringsli/Jordbru
- Leivset
- Nes

Gode muligheter for sykling i de 3 sentrene hele året

- VVA prioriterer brøyting av gangveier vinterstid
- Samarbeid VVA/IF feiing vår-høst

Terrengsykling:

- Klungsetmarka
- Hauan/ Finneid
- Sulitjelma
- Valnesfjord
- Fridalen

Sykkellutleie/verksted:

- Fauske Hotell
- Utstyrsentralen
- Sykkelverksted – kommersielle aktører

Sykling på Fauske skjer til og fra og i:

- Skole
- Jobb
- Barnehage
- Fritid
- Trening/mosjon/rekreasjon
- Fauske IL sykkel 110 medlemmer
- Valnesfjord IL sykkel – jobbes med saken

Utfordringer som kommunen peker på:

- Sykkelparkering
- Ny struktur skole og eventuelt barnehage
- Barnetråkk (farlige kryss)
- Sykle til jobb, skole og barnehage
- Tilknytning til turistveger; Eks Vatnbygda, Trivselsveien og Tortenli

2 Prosjekt/planer på kort og lang sikt – som berører gang- og sykkelplanlegging på Fauske

Prosjekt/planer som er nevnt i listen under berører gang- og sykkelplanlegging på kort og langs sikt:

I regi av Fauske kommune:

- Endring i skolestrukturen for barne- og ungdomstrinnene, med påfølgende tiltak for sikker kryssing av Rv 80 og E6.
- Norconsult engasjert i ulike utredninger/planarbeid
- Rullering kommuneplanens arealdel/kommunedelplan for sentrum 2014/2015
- Regulering/utbygging/utvidelse av Krokdalsmyra som handelsområde
- Kommuneplanens samfunnsdel – satsing på folkehelse

I regi av Statens vegvesen:

- Regulering/bygging av ny bru Finneidstraumen 2015 – se tegning under
- Regulering/bygging av kulvert under E6 2015/2016
- Barnetråkk-registrering/rapport Fauske øst og Fauske vest 2014/2015, med påfølgende tiltak for trafiksikker kryssing av Rv 80 og E6
- Regulering/omlegging av Rv. 80 Klungset – Vestmyra
- Omlegging av E6 mellom Finneid – Fauske nord

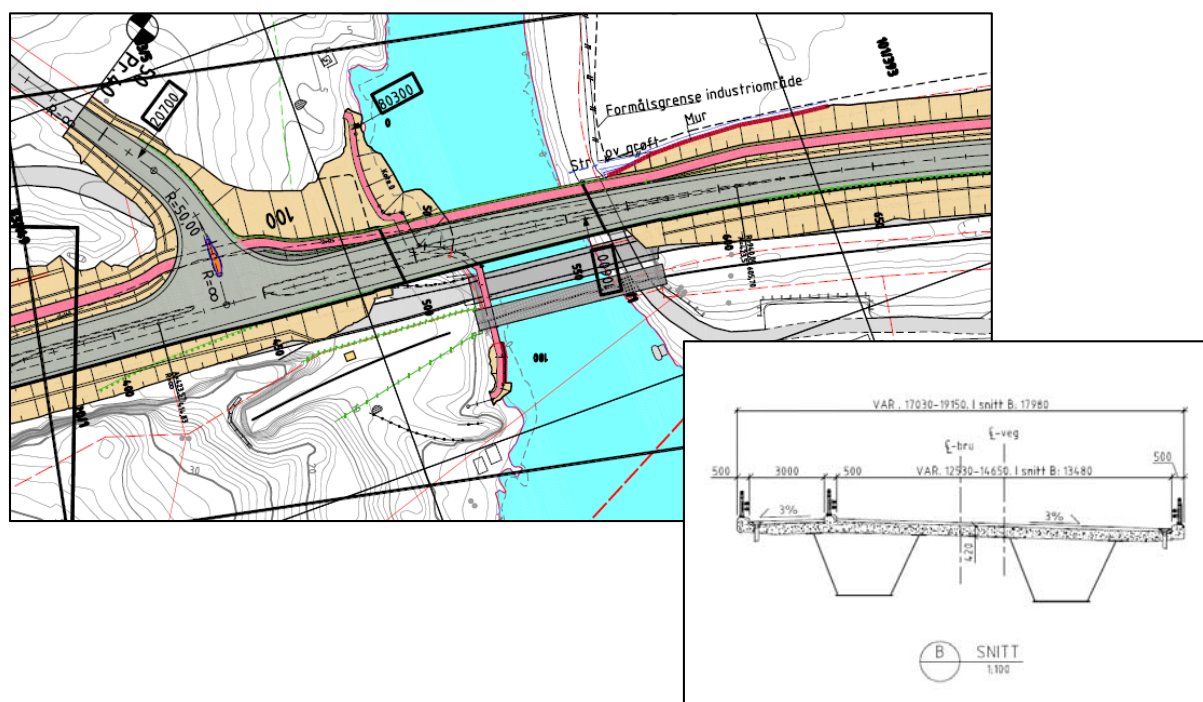
I regi av NVE:

- Elveforbygging Farvikbekken, Erikstad – Vestmyra

I regi av Salten regionråd:

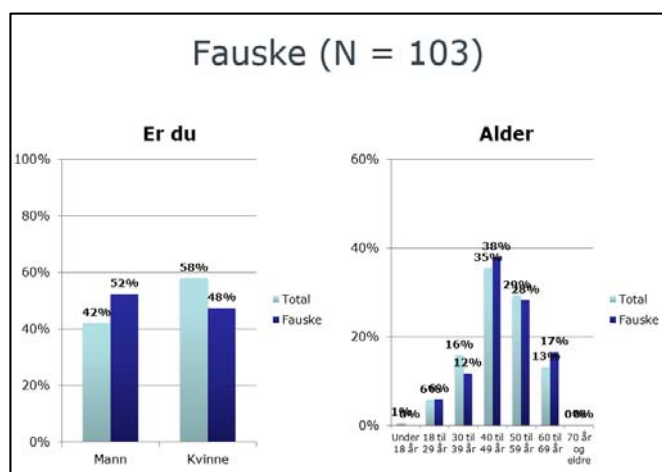
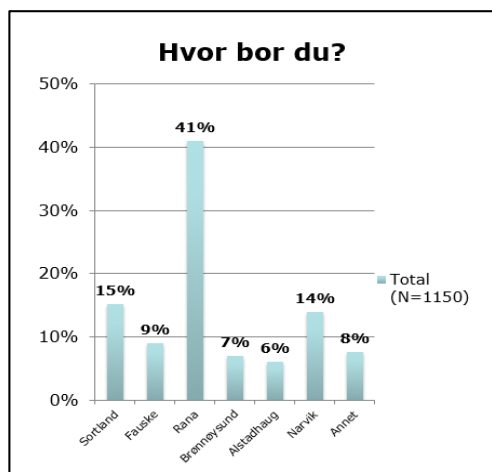
- Sykkel i Salten – felles satsing der alle kommunene er invitert og i gang med å engasjere seg for utvikling av hele Salten som et attraktivt område for sykling

Foreløpig tegning/tverrsnitt for ny Finneidstraumen bru med 3 meter fortau:

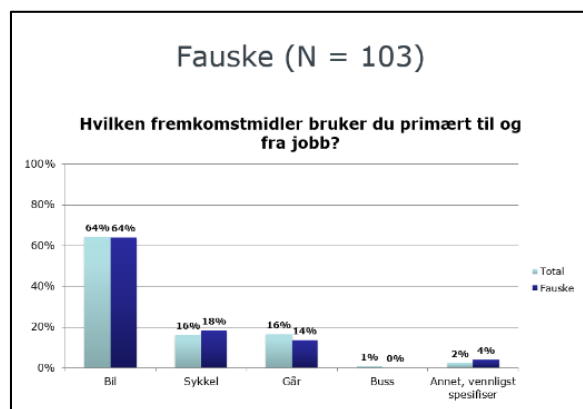
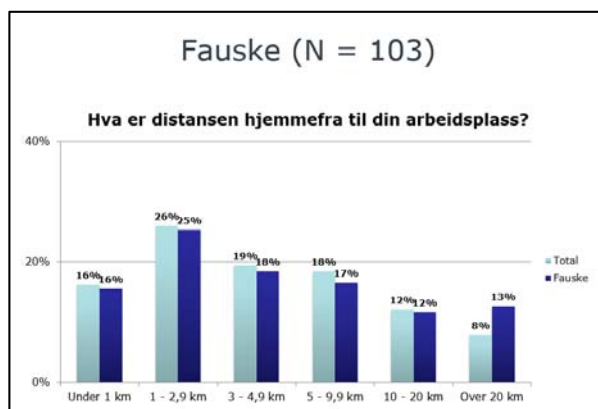


2.1 Potensialet for mer sykling på Fauske – og hvorfor man bør sykle mer

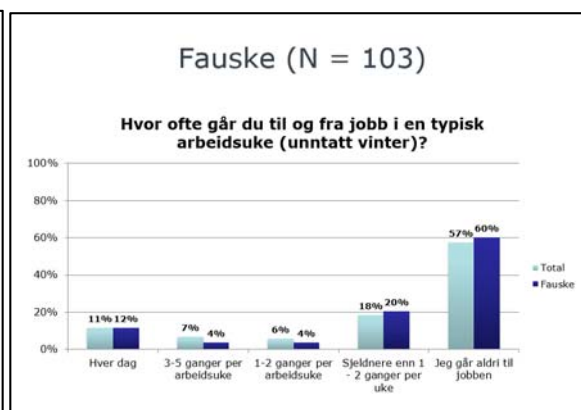
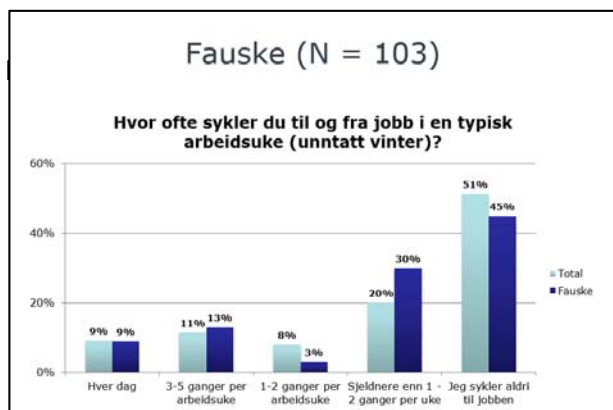
I september/oktober 2012 ble det gjort en lokal reisevaneundersøkelse blant arbeidsreisende i 6 byer i Nordland, deriblant Fauske. Alle tabellene i dette kapittelet er hentet fra undersøkelsen. Figuren under viser hvilke byer som var med og %-vis fordeling av respondentene mellom byene. Ansvarlig for undersøkelsen var Allan Andreassen (allan@advicia.no).



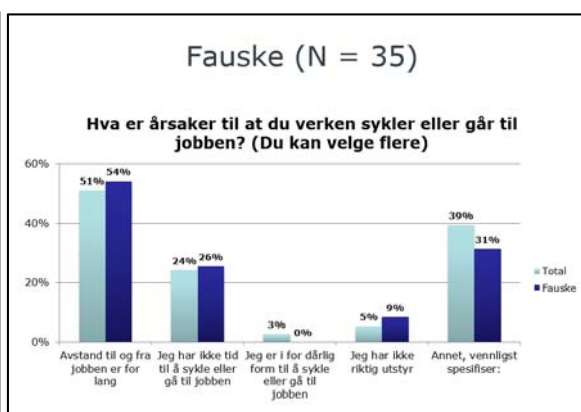
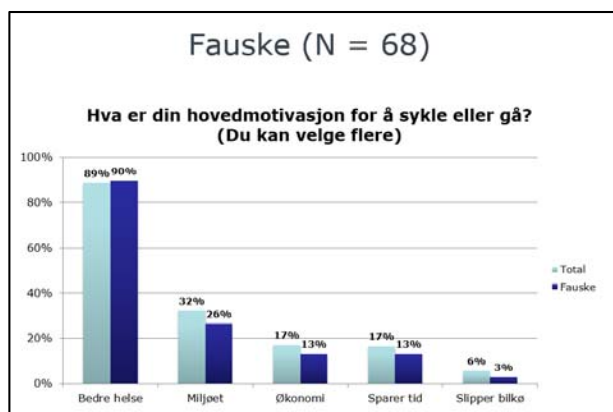
103 personer deltok fra Fauske. Fordelingen på kjønn og alder vises i figuren over.



Flesteparten av respondentene (75 % på Fauske) bor inntil 10 km fra arbeidsplassen. Av figuren ser vi at for Fauske var det noen flere arbeidsreiser over 20 km, enn gjennomsnittet totalt. Fordeling av fremkomstmiddel viser at 3 av 5 bruker bilen til og fra jobb.



Halvparten oppgir at de aldri sykler, mens 1 av 10 sykler hver dag. Tre av fem går aldri til jobben, mens 1 av 10 oppgir at de går hver dag.

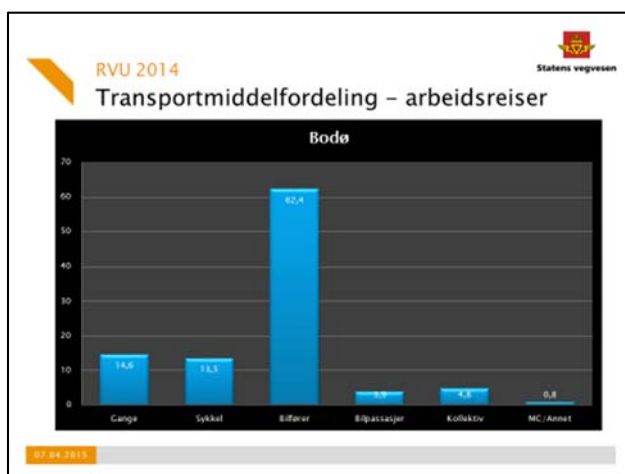
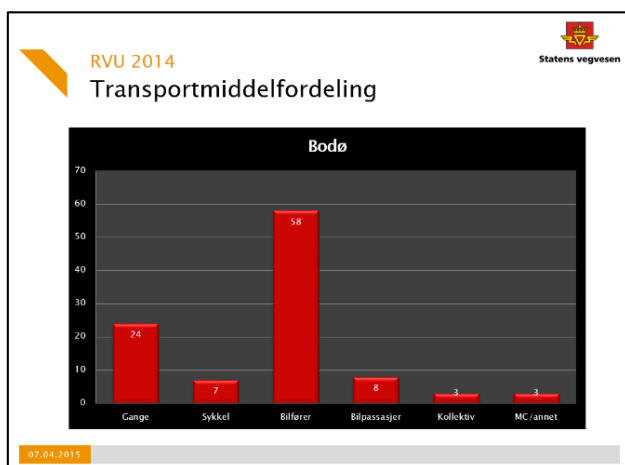
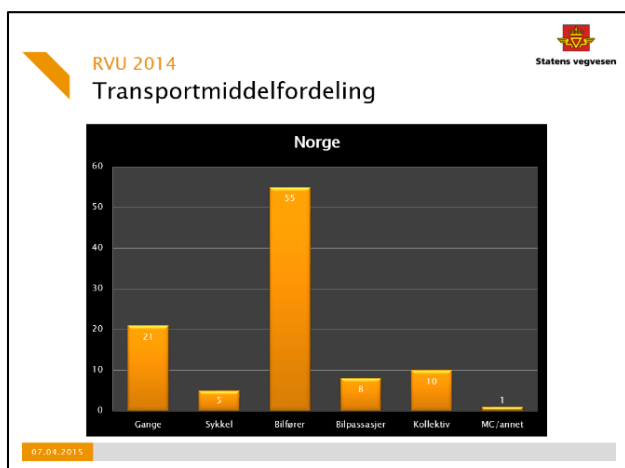


Oppsummering

- ~ 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

2.2 Nasjonal reisevaneundersøkelse/andel sykkel som transportmiddel

TØI-rapport 1383/2014 *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14* viser at det fortsatt er kun 5 % av alle reiser som gjennomføres på sykkel, totalt sett for Norge. For Bodø var det 7 %, for alle kategorier reiser. For arbeidsreiser er det en gledelig utvikling med andel på 13,5 % i Bodø. Måsetingen i Nasjonal sykkelstrategi er at sykkelandelen skal utgjøre 8 % av alle reiser innen 2023. Dersom vi skal få til det, må sykkelandelen øke betraktelig, spesielt i byer og tettsteder.



2.3 Folkehelseperspektivet – hvorfor sykle?

Fysisk aktivitet er en kilde til overskudd, helse og trivsel, forebygging av livsstilssykdommer, 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. Barn og unge anbefales minimum 60 minutter fysisk aktivitet hver dag.

Vi har et fysisk miljø som i liten grad stimulerer til og legger til rette for fysisk aktivitet i dagliglivet, og både arbeidslivet og fritidsaktivitetene blir stadig mer stillesittende.

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. Trafikksikre sykkelveger skal stimulere til daglig fysisk aktivitet ved at det er tryggere å gå og sykle til skole, jobb, butikk og fritidsaktiviteter. I et folkehelseperspektiv er aktiv transport et lavterskeltiltak som kan nå de aller fleste og virke sosialt utjevnende. Satsing på trygge skoleveger vil gi de unge trygghet til å bruke sykkel som transportmiddel

Hvorfor bør du sykle?

- ✓ Får bedre helse
- ✓ Forbrenner tusenvis av kalorier
- ✓ Blir et lykkeligere menneske
- ✓ Blir mer miljøvennlig
- ✓ Tar mindre plass i trafikken
- ✓ Sparer drivstoffutgifter
- ✓ Blir mer effektiv på jobben og på skolen
- ✓ Og det beste av alt – det er tilnærmet gratis (du må bare kjøpe en sykkel)

2.4 Fakta om barnetråkk/vegnett/trafikktelling/ulykker

For informasjon om utredning av trafikale forhold og registrering av barnetråkk i forbindelse med ny skolestruktur på Fauske vises det til følgende dokument:

Norconsult sin rapport 2015-04-21 Oppdragsnr. 5146621
Vestmyra skole Vurdering av skolevei og trafikksikkerhetstiltak 2015

Statens vegvesen Region nord sine rapporter:
Rapport Barnetråkkregistrering, Fauske øst. September 2014.
Rapport Barnetråkkregistrering, Fauske vest. Februar 2015.

3 Prinsipløsninger

3.1 Sykkelvegnettet - fysisk utforming og standard

Aktuelle fysiske løsninger for sykling på strekninger:

- Blandet med biltrafikk. Fartsgrense 40 km/t eller lavere og ÅDT < 4000. Bør være skiltet forbudt for tunge kjøretøy.
- Sykkelfelt på begge sider av vegen bør anlegges når fartsgrensen er 50 km/t. Når ÅDT > 4000 bør fartsgrensen være 40 eller 30 km/t i gater med sykkelfelt.
- Gang- og sykkelveg tillatt for både fotgjengere og syklister.
- Sykkelveg med eller uten fortau.
- Utvidet skulder – på landeveien.
- Terrengsykling

På Fauske er det bygd g/s-veg langs E6/Rv. 80 på om lag 10,7 km og langs kommunal veg fra Finneid til Hauan på om lag 3,0 km. Ut over det er det sykling på fortau og sykling blandet med biltrafikken som er tilbudet. Det bør vurderes å skille gående og syklende ved bygging av nye traséer og ved utbedring av eksisterende g/s-veger. På nye anlegg bør gående og syklende skilles tydelig. På eksisterende gang- og sykkelveger vurderes dette i hvert tilfelle.



Utsnitt fra video laget for prosjekt Bypakke Bodø – eksempel på sykkelveg med fortau som skal bygges langs Rv. 80 i Bodø.

Foto under: Sti mellom Hunstad og Stille Dal i Bodø, som ble utbedret til skiløype og asfaltert gang- og sykkelveg i 2014.



3.2 Krysningpunkt

Der gående og syklende skal krysse veger med trafikk, kan disse tiltakene være aktuelle for å tilrettelegge for framkommelighet og trafikksikkerhet:

- Fotgjengerfelt med skilt og oppmerking i kjørebanen
- Lysregulert fotgjengerovergang
- Normert belysning, forsterket belysning
- Opphøyet gangfelt – gjerne i kombinasjon med fartshumper over lengre strekning
- Rumlefelt inn mot gangfelt/kryss
- Ledegjerder/rekkverk/bommer/bilsperrer
- Kanalisering av kjørebaner i kryss og hvileøy for fotgjenger/syklist
- Endring stigningsforhold/ombygging av kryss
- Utbedring siktsoner, fjerning av vegetasjon

Fauske:

I henhold til Norconsultrapport av 21.04.2015: *Vurdering av skolevei og Trafikksikkerhets-tiltak, Fauske øst og Fauske vest* vil Statens vegvesen følge opp forslag til signalregulering av 3 fotgjengerkryssinger. Dette gjelder over Rv 80 ved Mølneveien og Kirkeveien og ved Nicokrysset på E6.

3.3 Regulering av trafikken ved skilting

Regulering av biltrafikken på eksisterende vegnett kan være aktuelt:

- Skiltet hastighet – sette ned farten der syklist blandes med biltrafikk
- Envegsregulering for biltrafikk
- Tillatt sykling mot envegsregulering
- Skilte forbud gjennomkjøring for tunge kjøretøy
- Normert belysning, forsterket belysning
- Opphøyet gangfelt – gjerne i kombinasjon med fartshumper over lengre strekning
- Rumlefelt inn mot gangfelt/kryss

Fauske: Det kan være aktuelt å skilte forbud for gjennomkjøring med tunge kjøretøy fra Terminalveien mot Bjørkveien og Jernbaneveien.

3.4 Belysning

God belysning langs sykkelveger, i underganger og kryss 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. Belysning kan brukes som estetisk kvalitet i den mørke årstiden (eks - farget belysning i underganger).

Fauske: Jernbaneundergang i Eiaveien skal belyses. Intensivbelysning av fotgjengeroverganger skal vurderes.

3.5 Sykkelparkering – viktige knutepunkt

For å gjøre valget om å bruke sykkel som transportmiddel enklere, er det viktig at det er gode og trygge sykkelparkeringer tilgjengelig i sentrum og ved alle skoler, arbeidsplasser og knutepunkter. Kommunen bør vurdere å innføre minimumsnormer for sykkelparkering og maksimumsnormer for bilparkering slik det åpnes for i ny plan- og bygningslov, slik at skoler og offentlige arbeidsplasser, bedrifter og forretninger får bestemmelser om sykkelparkering.

Det er viktig at det velges gode sykkelstativer som ikke skader sykkelene og der en kan låse fast rammen i tillegg til minst ett hjul og at det velges god standard på løsningene. Bevegelsesaktivert belysning kan virke avskrekkende på sykkeltyver. Parkering under tak må prioriteres.

På Fauske er det ønskelig å tilrettelegge med sykkelparkering ved:

- Eksisterende og nye bussholdeplasser
- Administrasjonsbygget
- Amfi
- Nytt all-aktivitetshus
- Alle kommunale formålsbygg
- Gårdeiere og bedrifter oppfordres til å etablere hensiktsmessig sykkelparkering
- Fauske jernbanestasjon



Eksempel på funksjonelt sykkelstativ.

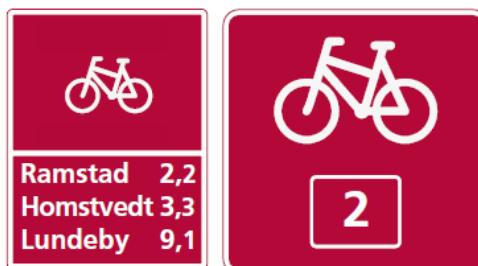
Publicus sykkelstativ



3.6 Skilting

Skilting av sykkelruter er en forutsetning for å finne lett fram. Hovednett for sykkel skal skiltes slik at en ikke trenger å være kjent for å finne fram. Disse rutene er ofte andre enn en er vant med som bilist. Skilting av sykkeltraséer er like viktig for syklister som vegvisning er for bilførere. Skiltingen gir også et signal til andre trafikantgrupper om at det er meningen at det skal sykles her. Skiltingen må være synlig og intuitiv for alle.

Det er viktig at vikepliktskiltene i krysningspunkter mellom veger og gang- og sykkelveger er plassert riktig. Siktrydning er trafiksikkerhetstiltak som vil forebygge kollisjoner og være viktig i krysningspunkter mellom sykkelveg og veg.



Skilt nr. 751, 753, 755 og 757 skal brukes til å skilte de ulike rutene i hovedvegnettet. Disse røde skiltene er vegvisningskilt, som viser veien til ulike målpunkt, at strekningen er en sykkelrute og har rutenummer. Rutene skal nummereres med 2 sifrede nummer. Rute 1-9 er nasjonale ruter. Nasjonal sykkelrute nr.1 går langs hele Norgeskysten. I Nordland er ruta skiltet langs fv. 17 og rv. 80 til ferga til Lofoten, fra Å i Lofoten til Andenes, og videre til Tromsø.

Sykkelveg, sykkelfelt og gang- og sykkelveg (skiltene under) skal i henhold til skiltforskriftene skiltes for at vegen skal ha juridisk status som sykkelanlegg. Skilt skal settes opp ved anleggets start og i alle kryss.



Disse blå skiltene regulerer trafikken i et område. Det finnes også skilt som gir syklisterne unntak fra reglene. Typiske eksempler på slike skilt er skiltet som viser at blindveien er gjennomkjørbar for syklister, og skilt som gir syklister unntak fra envegsreguleringer.



3.7 Drift og vedlikehold av infrastruktur – standard for riks- og fylkesveg og kommunale veger

Er det forskjell i drifts- og vedlikeholdsstandard på riks/fylkesveger og kommunalt vegnett?

Det er viktig med god kvalitet på drift og vedlikehold av sykkelvegnett, særlig vinterstid. Om vinteren må sykkelrutene brøytes og strøs slik at det er fremkommelig med sykkel. Det er et problem at snøen fra bilvegen kastes opp på sykkelveg og sperrer for syklister. Dersom Fauske ønsker å vektlegge byen som **vintersykelby** må det legges vekt på å holde sykkelvegene åpne vinterstid og legge til rette for god sykkelparkering. Når snø og is forsvinner er det viktig at strøsanden fjernes raskt.

De samme krav skal gjelde for gang- og sykkelveier. Driftskontrakter/beskrivelser bør ha egen beskrivelse av standard drift for sykkelanlegg som omhandler vegdekke, renhold og vinterdrift. Regelmessige sykkelveginspeksjoner vil avdekke mangler og forhold som må rettes opp. Om sommeren er det viktig at sykkeltraséene holdes fri for grus, glasskår og ujevnt dekke.

Sykelvegnett skal være effektivt for syklister slik at sykkelene 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 hull og langsgående sprekker som skaper farlige situasjoner for syklister. Sykkelveiene må holdes fri for vegetasjon for å gi gode siktforhold, spesielt i kryssingspunkt med annen veg.

3.8 Motivasjons- og holdningsskapende arbeid

Det er ikke nok å legge til rette med et sammenhengende, trygt og effektivt sykkelvegnett. En må også informere om det tilbudet som finnes og motivere for å få flere over på sykkel.

I 2015 sponser Fauske kommune påmeldingsavgift til SYKLE TIL JOBBEN-aksjonen, for alle innbyggerne i kommunen.

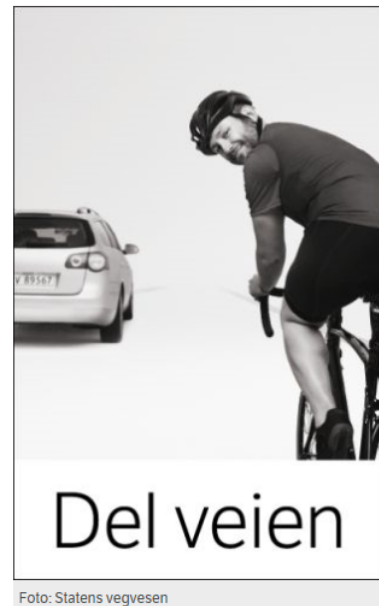
Andre kampanjer kan være:

- Sykkelopplæring: ferdighetstrening i barnehage og skole, sykkelgård
- Sykle til og fra skole/ jobb/fritidsaktiviteter
- Sykkeldager, arrangement, bruk av media for å fremme sykling
- Prosjekt for å fremme vintersykling
- Sykkeltrimmen
- Bruk av sykkel på arbeidsplasser for transport til/fra møter i byen
- Informasjon om hvor sykkelrutene er tilrettelagt, hvor de går til/fra og hvor det er sykkelparkering og informasjon om hvor langt en kommer fra sentrum på 10, 15, 20 og 30 minutter

Statens vegvesen gjennomførte en skilt-kampanje «Del-veien» i 2014 i Oslo, som videreføres i 2015. Transportøkonomisk institutt gjorde en undersøkelse av effekten av kampanjen i 2014 og resultatet var veldig positivt. Derfor skal kampanjen utvides til hele landet. I Salten

er det satt opp 6 skilt for sommeren 2015: 2 på fv. 834 nord for Bodø, 2 på rv. 80 like øst for Tverlandet og 2 på fv. 17 mellom Tuv og Godøystraumen.

- Skiltet skal stå utenfor tettbygd strøk, med fartsgrense 70 km/t eller høyere
- Skiltet skal stå på strekninger som mange bruker til sykling/trenings sykling
- Skiltet skal ikke stå på strekninger som er definert som ulykkespunkt
- Skiltet skal fortrinnsvis stå på steder der det ikke er gang- og sykkelveg ved siden av



4 Oppfølging/ansvar/prioritering

Rute- og lenkebeskrivelse fins i temakart og eget hefte, inkludert tabell bakerst. Tiltakene som er foreslått må følges opp av de respektive ansvarlige for anleggene med innmelding i budsjett og framdriftplan. Rute/lenke-beskrivelsen inneholder:

- Utforming og standard for de ulike rutene.
- Behov for tiltak for hver lenke.
- Kostnadstall inngår ikke – og må følges opp av de respektive ansvarlige.
- Det bør settes opp en prioritering mellom de planlagte sykkelrutene, med grunnlag i:
 1. Ruter med størst potensiale
 2. Ruter som mangler få tiltak for å bli sammenhengende
 3. Ruter som vil avlaste kritiske veglenker
 4. Forholdet mellom investerte kroner og potensiell sykkelbruk og TS effekten
- Oversikt over eksisterende sykkelparkering og behovet for ytterligere plasser må detaljeres med videre oppfølging av de respektive ansvarlige.
- Det lages en oversikt over behovet for skilting av sykkelrutene på overordnet nivå.
- Det vil være en fordel med enhetlig standard for drift og vedlikehold på kommunalt og statlig/fylkeskommunalt vegnett.

Sykkelp planen er en temaplan som ikke er juridisk bindende med tanke på arealbruk. For å sikre areal til sykkelveg, sykkel felt, sykkel parkering, utvidelse av fortau m.m. og andre tiltak som fremmer sykkelbruk, er det viktig at Fauske kommune og Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune følger opp idéene/forslagene til tiltak med detaljregulering og krav til når tiltak skal være gjennomført, i framtidige planer som utarbeides.

Vedlegg

1. Hefte med beskrivelse av ruter/lenker/tabell over tiltak, datert juli 2015
2. Temakart (1 kart M 1:30000 og 3 kart M 1:15000), datert 08.07.2015