



Statens vegvesen

15.01.2015

Handlingsplan for sykkelvegnettet i Brønnøysund og omegn

2015 – 2018

Saksbehandling:

Brønnøy formannskap: 28.01.2015 sak 7/15

Kommunestyret: 11.02.2015 sak 7/15



INNHold:

1. Innledning	6.4 Handlingsprogram – sykkelparkering.....	33
1.1 Bakgrunn	6.5 Handlingsprogram – drift og vedlikehold.....	34
1.2 Målsetting.....	6.6 Handlingsprogram – skilting	35
1.3 Prinsipper for hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund.....		
1.4 Prinsippløsninger for sykkelanlegg		
1.5 Organisering		
2 Hovedruter for sykkel i Brønnøysund og omegn	VEDLEGG:	
2.1 Innledning.....	Oversiktskart med alle sykkelrutene.	
2.2 Rutebeskrivelser og tiltak langs hovedrutene.....		
2.3 Oppsummering av fakta om hovedrutene		
2.4 Rutebeskrivelser og tiltak langs lokale ruter		
2.5 Oppsummering av fakta om lokale ruter		
3 SYKKELPARKERING.....		27
3.1 Generelt		27
3.2 Prinsipper for sykkelparkering		27
3.3 Nye sykkelparkeringsplasser		27
3.4 Kostnader		27
3.5 Parkeringsvedtekt – krav til sykkelparkering.....		27
4 Drift og vedlikehold.....		28
4.1 Generelt		28
4.2 Drift og vedlikehold av kommunale veier.....		28
4.3 Drift og vedlikehold av fylkeskommunale veier		28
4.4 Ny standard for snørydding		28
5 Sykkelveivisning		29
5.1 Generelt		29
5.2 Merking av hovedrutene – skilting til målpunkt		29
6 Handlingsprogram		30
6.1 Kriterier for prioritering av tiltak		30
6.2 Handlingsprogram – kommunale sykkelruter		31
6.3 Handlingsprogram – fylkeskommunale sykkelruter		32

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

I handlingsplan for sammenhengende sykkelvegnett i Brønnøysund tas det utgangspunkt i de traseene som inngår i Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, vedtatt i Brønnøy kommune 08.05.13. I handlingsplanen er tilstand langs sykkelvegnettet registrert og det er foreslått tiltak i prioritert rekkefølge ut fra kriterier i kapittel 6.1.

1.2 Målsetting

Hovedmålsettingen for plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund er å:

- Identifisere et hovedvegnett for sykkel i Brønnøysund og omegn.
- Utarbeide en strategisk plan for hvordan sykkelvegnettet 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.
- Sykkelvegnettet skal være sammenhengende, og syklistene skal ikke stoppes av fysiske hindringer i sykkelbanen. Det etterstrebes færrest mulig systemskifter.
- Planen skal danne grunnlag for videre satsing på aktiv transport.

På lengre sikt vil dette ha positiv effekt for befolkningens helse, samt bidra til å bevare miljøet.

I tillegg skal følgende forhold prioriteres:

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

Viktige målgrupper er transportsyklisten og barn og unge.

1.3 Prinsipper for hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund

- Sykkelvegnettet skal omfatte de viktigste traseer mellom boligområder, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Ved valg av traseer skal det tas hensyn til lokalisering av skoler, idrettsanlegg og liknende.
- 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 bilvegen. Snarveger skal etterstrebes. Snarveier bør terrengtilpasses.
- Kryssinger med annen trafikk skal utformes på enkelt og så trafiksikkert som mulig
- Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere kan regnes som fullverdige sykkeltraseer.
- Turvegene vil være et supplement til hovednettet.

1.4 Prinsippløsninger for sykkelanlegg

I handlingsplanen er det skilt mellom hovedruter og lokale sykkelruter. Hovedrutene er direkte ruter mellom viktige målpunkt og følger i hovedsak hovedvegnettet for biltrafikken. Lokale ruter server boligområdene rundt og områdene mellom hovedvegnettet. De kan også være alternative ruter til hovednettet og er tilførselsruter til hovedrutene.

Statens vegvesen har definert fem aktuelle prinsippløsninger for utforming av sykkelanlegg i *Håndbok 233 Sykkelhåndboka*, *Utforming av sykkelanlegg*:

- Prinsippløsning A: Syklisten i blandet trafikk med biler.
- Prinsippløsning B: Sykkelfelt på begge sider av vegen, fortau ensidig eller tosidig.
- Prinsippløsning C: Sykkelveger, g/s-veger.
- Prinsippløsning D: Sykling på vegskulder.
- Prinsippløsning E: Sykling i kollektivfelt.

Valg av prinsippløsning er i stor grad avhengig av fartsgrense og mengde biltrafikk, men også tilgjengelig areal og volum på sykkeltrafikken er vesentlige parametere.

For ÅDT opp mot 15.000 og fartsgrense 50 km/t eller lavere anbefales sykkelfelt som løsning. Mellom ÅDT 15.000 – 20.000 kan både g/s-veg og sykkelfelt vurderes. Der det er relativt store trafikkmengder og plassproblemer, er redusert fartsgrense (40 km/t) kombinert med farstdempende tiltak en aktuell løsning for sykling blandet med biltrafikk.

I handlingsplan for gjennomgående sykkelvegnett i Brønnøysund er følgende prinsippløsninger valgt:

- A: Syklisten i blandet trafikk med biler.

- C: Sykkelveger, g/s-veger.

Nasjonal sykkelstrategi og Statens vegvesen sine håndbøker ”017 Veg- og gateutforming” og ”233 Sykkelhåndboka” skal legges til grunn for detaljplanleggingen.

1.5 Organisering

Arbeidet med plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund og handlingsplan er organisert som et samarbeid mellom Statens vegvesen og Brønnøy kommune. Brønnøy kommune er prosjekteier og Statens vegvesen har hatt prosjektlederansvaret for planen. Kommunen har hatt ansvar for å legge til rette for medvirkning (internt og eksternt) og politisk behandling.

2 Hovedruter for sykkel i Brønnøysund og omegn

2.1 Innledning

Hovedvegnettet for sykkel er i handlingsplanen inndelt i 3 hovedruter (rute 1-3) og 2 lokale sykkelruter/soner (sone 1-2).

Hovedrutene er direkte ruter mellom viktige målpunkt og følger i hovedsak hovedvegnettet for biltrafikken. De lokale rutene server områdene mellom hovedvegnettet, der viktige skoleveger inngår, men de kan også være alternative ruter til hovedvegnettet.

Hovedruter og lokale ruter som inngår i det sammenhengende sykkelvegnettet er gitt ekstra høy fokus med hensyn til drift og vedlikehold, men også i forhold til tiltak som bedrer fremkommeligheten og sikkerheten langs rutene.

I kapittel 2.2 og 2.3 beskrives hovedrutene og de lokale rutene, og det foreslås tiltak. Det er studenter som har gjennomført feltarbeid med registrering av tilstand langs hovednettet for sykkeltrafikk, og gitt en beskrivelse av hvordan standarden oppleves. Til hver rutebeskrivelse ligger det:

- Ortofoto der den aktuelle ruta er påtegnet.
- Bilder med beskrivelse av tilstand.

Handlingsplanen omfatter også følgende temaer:

- Sykkelparkering (kapittel 3)
- Drift og vedlikehold (kapittel 4) og

- Sykkelvegvisning (kapittel 5).

I kapittel 6, handlingsprogrammet, er tiltak prioritert med grovt kostnadsoverslag. Handlingsprogrammet gjelder perioden 2014-2018.

2.2 Rutebeskrivelser og tiltak langs hovedrutene

I denne handlingsplanen er følgende ruter definert som hovedruter:

Rute 1: Skardsåsen-Valen

1a) fv. 17 fra Skardsåsen til kryss fv. 76

1b) fv. 76 til Valen

Rute 2: Sentrum (Valveien, Havnegata, Masterberggata, Bryggeveien)

Rute 3: Toft-flyplassen

3a) Toft-Hestøya nord

3b) Hestøya nord-Bryggeveien

3c) Bryggeveien-flyplassen

3d) Nordhus skole-Sørnes (og videre mot Torghatten)

Se kart der hovedrutene er identifisert med egne fargekoder.

Beskrivelse av ruter og parseller

Rute 1a

Strekning

Fv. 17 fra Skardsåsen til kryss fv. 76

Opplevelse av strekning:

Strekninga er trafikkert og ikke tilrettelagt for sykling, men hvis det lages en tunnel gjennom Skardsåsen, blir deler av fv. 17 åpnet for gående og syklende. Gang- og sykkelveg bør vurderes langs hele strekninga med unntak av der vegen går utenom tunnelen.

Lengde

2,0 km.

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Transport til sentrum, næringsområdet og turrute.

Trafikkmengde: ÅDT. 1450-1800

Fartsgrense: 60 og 80 km/t

Farlige punkter: Svingen i Hamran (Skardsåsen)

Planstatus og forslag til tiltak:

- Gang- og sykkelveg.

Fylkesveien fra Mosheimkrysset til Skillevik bør oppgraderes til fullverdig bredde med gang- og sykkelveg på siden.

Bildennr	Beskrivelse
----------	-------------

1 og 2	Krysset fv. 17 – fv. 76
--------	-------------------------



Rute 1b

Strekning

Fv. 76 til Valen.

Opplevelse av strekningen:

Det er flere innkjørsler til eiendommene langs g/s-vegen og dårlig oppmerkede kryss som kunne hatt opphevet gangfelt. Dette er en mye brukt skoleveg som kunne vært bedre prioritet for gående og syklende, spesielt i kryss.

Lengde

2,2 km

Dagens situasjon

Standard: Bra

Funksjon: Skoleveg og transport til sentrum

Trafikkmengde: ÅDT. 3950

Fartsgrense: 40, 50 og 60 km/t.

Farlige punkter:

1. kryss
2. utkjørsler fra eiendommer

Skoler og idrettsanlegg:

- Salhus skole: Det er et sykkelskur, men ingen stativ hvor rammen kan låses.

Planstatus og forslag til tiltak:

- Det er planlagt rundkjøring og undergang under fv. 76 for gående og syklende. Samtidig vil 2 avkjørsler ut på gang- og sykkelvegen saneres. Det er også viktig at dagens gang-/sykkelveg langs fylkesvegen får planfri kryssing i dette området.
- Vegetasjonsrydding/klipping av hekker langs gang- og sykkelvegen og i kryss.



Bildnr.	Beskrivelse
1,2	Ny skilting er gjennomført
3,4	Kjøring på g/s- veg til eiendom
5	Vegstandard
6	Ikke tilstrekkelig sykkelparkering, Salhus skole
7	Ny skilting er gjennomført
8	Se på plassering av sluse for bedre tilgjengelighet (sykkelvogn)





Rute 2

Strekning

Sentrum.

Bryggeveien-Masterberggata-Havnegata-Valveien

Opplevelse av strekning:

Fin «opplevelsesrute» langs havna, men vanskelig å finne frem.
Må merkes godt.

Lengde

2,4 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Transport gjennom sentrum og turrute.

Trafikkmengde: ÅDT.

Fartsgrense: 40 og 50 km /t.

Farlige punkter:

1. Krysset Eilert Olsensgt. og Masterberggt.

Forslag til tiltak:

- Ruste opp og skilte ruta (skilt 751-757).



Bildenr.	Beskrivelse
1	Vegstandard



Rute 3a

Strekning

Fv. 54 Toft – Hestøya nord

Opplevelse av strekning:

Godt tilrettelagt for gående og syklende. Gang og sykkelveg ut mot Toft er høyst nødvendig og er på veg.

Lengde

3,5 km

Dagens situasjon

Standard: Bra

Funksjon: Transport til sentrum og skoleveg

Trafikkmengde: ÅDT. 1300 og 250

Fartsgrense: 40, 60, 50, 30 og 40 km/t (fra start til slutt på strekning)

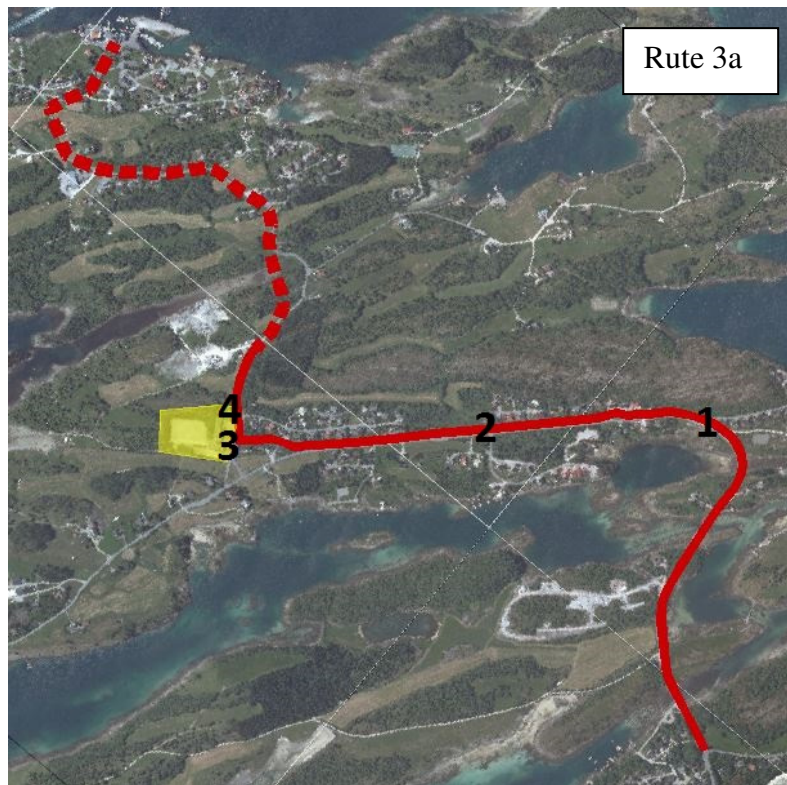
Skoler og idrettsanlegg:

- Nordhus skole:

Mange sykkelstativ.

Planstatus og forslag til tiltak:

- Gang- og sykkelveg til Toft.



Bildenr.	Beskrivelse
1	Dårlig sikt i kryss
2	Dårlig sikt ved innkjørsel til eiendom
3	Mangler skilting av fortsettelse av g/s-veg
4	Løse sykkelstativ, Nordhus skole

Rute 3b

Strekning

Fv. 54 Hestøya nord – Bryggeveien

Opplevelse av strekning:

Brua har et smalt fortau (1 meter) med en høy kantstein (ca. 30 cm) som gjør at folk vegrer seg for å sykle.

Lengde

1,1 km.

Dagens situasjon

Standard: Dårlig

Funksjon: Transport

Trafikkmengde: ÅDT. 1300

Fartsgrense: 50 km/t.

Farlige punkter:

1. Brua

Planstatus og forslag til tiltak:

Det må utarbeides plan for strekningen med tanke på gode løsninger for gående og syklende.

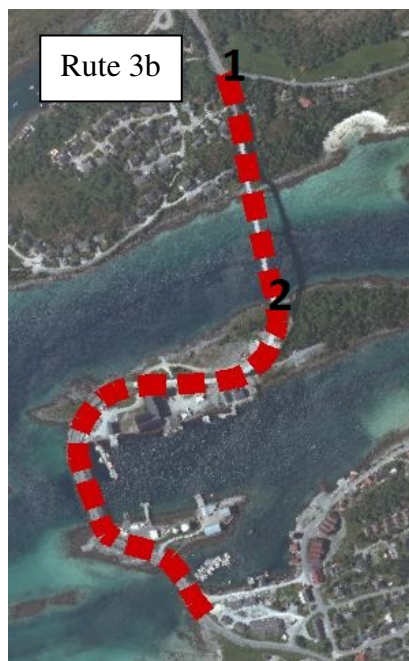
Fase 1:

- Analyse av om vedheng til brua kan være en løsning

- Grunnundersøkelser utenfor fylling – for mulig breddeutvidelse molo.

Fase 2:

- Reguleringsplan og gjennomføring.



Bildenr.	Beskrivelse
1	Blokkerende autovern
2	Avvisende kantstein



Rute 3c

Strekning

Fv. 54 Bryggeveien – flyplassen

Opplevelse av strekning:

Bred og fin vei. Blir enda bedre med gang- og sykkelveg.

Lengde

1,0 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Transport til turområde og flyplassen

Trafikkmengde: ÅDT. 500, 1300

Fartsgrense: 40 km/t.

Farlige punkter: Ingen

Planstatus og forslag til tiltak:

- Gang- og sykkelveg.
- Det er utarbeidet plan for strekningen brua til flyplassen. Det bør utarbeides plan for resten av strekningen.
- Fjerne sikthindrende vegetasjon.
- Stramme opp kryss (plan for rundkjøring er utarbeidet).



Bildnr.	Beskrivelse
1	Uoversiktlig kryss



Rute 3d

Strekning

Fv. 54 Nordhus skole – Sørnes (mot Torghatten)

Opplevelse av strekning:

Flott turrute. Enda bedre med gang- og sykkelveg

Lengde

1,5 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Transport og turrute

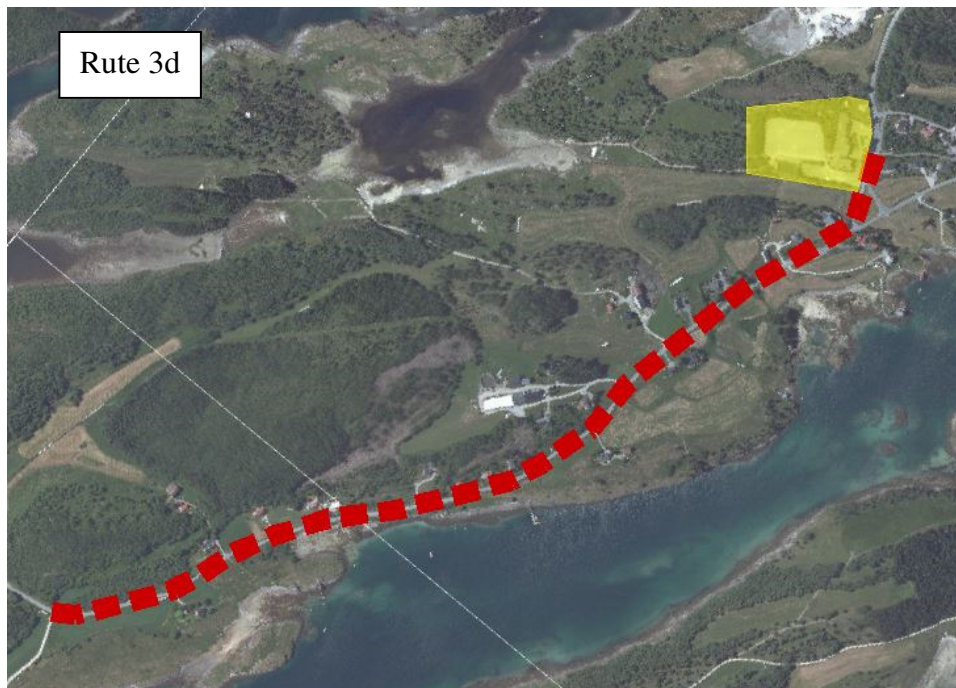
Trafikkmengde: ÅDT. 550, 1300

Fartsgrense: 50 km/t.

Farlige punkter: Ingen

Planstatus og forslag til tiltak:

- Gang- og sykkelveg
- Kommunen har igangsatt planarbeid for gang- og sykkelveg.



2.3 Oppsummering av fakta om hovedrutene

Rutenr.	Navn	Lengde (km)	Fartsgrense (km/t)	ÅDT (år)	Ansvar
1a	Fv. 17 fra Skardsåsen til kryss fv. 76	2,0	60 og 80	1450 - 1800	Fylkeskommunen
1b	Fv. 76 til Valen	2,2	40, 50 og 60	3950	Fylkeskommunen
2	Sentrum	2,4	40 og 50		Fylkeskommunen/kommunen
3a	Fv. 54 Toft – Hestøya nord	3,5	30, 40, 50 og 60	1300 og 250	Fylkeskommunen
3b	Fv. 54 Hestøya nord - Bryggeveien	1,1	50	1300	Fylkeskommunen
3c	Fv. 54 Bryggeveien - flyplassen	1,0	40	500 – 1300	Fylkeskommunen
3d	Fv. 54 Nordhus skole – Sørnes (videre mot Torghatten)	1,5	50	550 - 1300	Fylkeskommunen

Tabell 2-1. Faktainformasjon om hovedrutene.

NB – rute 1b

Det gjøres oppmerksom på at målestasjonen langs innfartsåra til sentrum står like ved Mosheimkrysset på fv.76 hvor ÅDT er oppgitt til 3950. Dette gir ikke riktig bilde av trafikkgrunnlaget inn mot sentrum. Måleapparatet bør vurderes stasjonert eksempelvis ved Rema 1000.

2.4 Rutebeskrivelser og tiltak langs lokale ruter

Følgende ruter/områder er definert som lokale ruter:

Område 1: Sentrum

1a) Sentrum sør (Laukholmen-Skolegata)

1b) Sentrum nord (Skolegata-Valneskroken)

Område 2: Salhus

2a) Salhus øst for fv. 76

2b) Salhus vest for fv. 76

Beskrivelse av ruter og parseller

Sone 1a

Strekning

Sentrum sør (Laukholmen – Skolegata)

Omfatter følgende veier: Laukholmveien, Terneveien, Torolvs gate, Kirkealleen (med forbindelser).

Opplevelse av strekningen:

Fine sykkelveier i sentrumsnært strøk. Ved et par gangfelt er det satt opp bommer som virker hindrende for syklende med sykkelvogn.

Lengde

3,0 km

Dagens situasjon

Standard: Bra

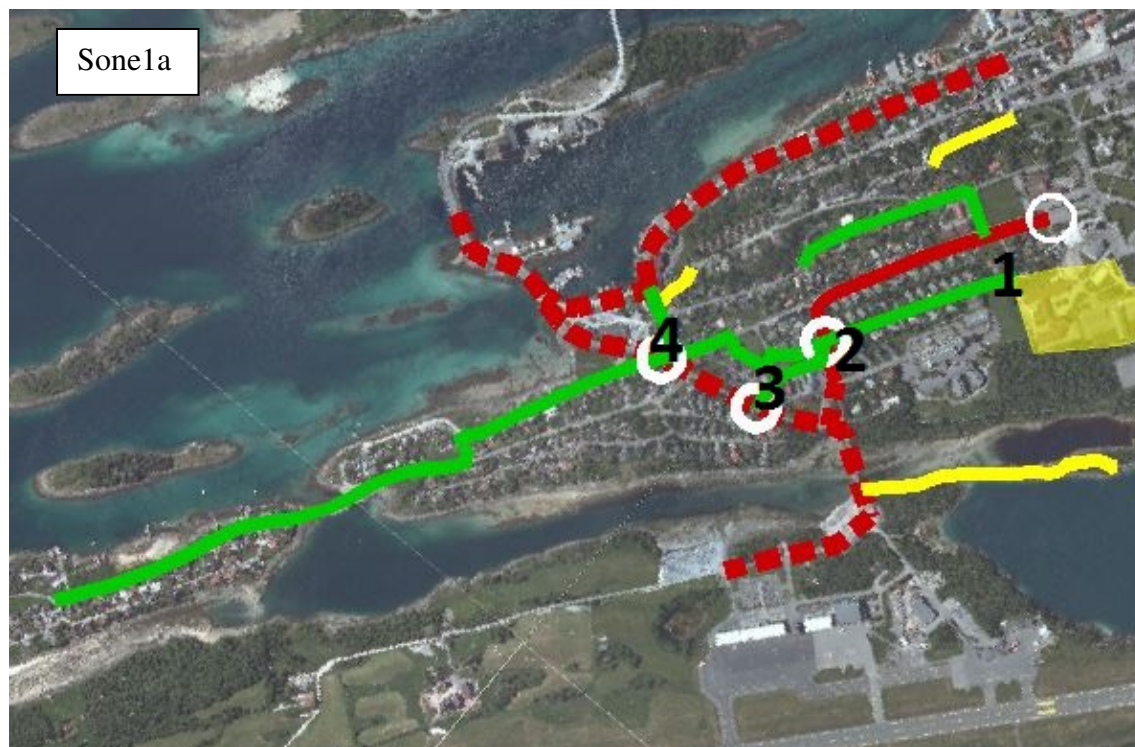
Funksjon: skolevei, transport til sentrum

Fartsgrense: 30 km/t

Farlige punkter: Ingen

Forslag til tiltak:

- Bommer som er bedre tilrettelagt for sykling med sykkelvogn.
- Vurdere parkeringsforbud i Laukholmveien.
- Skilte anbefalt sykkelrute (skilt 751-757).



Bildenr.	Beskrivelse
1	Mangler skilting av g/s-vei
2	
3,4	Hindring for syklende.



Sone 1b

Strekning

Sentrum nord (Skolegata – Valneskroken)

Omfatter følgende veger: Fv. 54, Innerveien, St. Knuts gate, Lendingsveien (med forbindelser).

Opplevelse av strekning:

Stort sett fine veger som er godt tilrettelagt som skoleveger. Flere gangfelt i sonen må oppmerkes med maling og skilt for fortsettelse av g/s-veg. Nederste del av sonen, som går langs Sømnaveien (fv.54), er ikke tilrettelagt for sykkel. Smalt fortau med overhengende hekker frister til å bruke bilbanen som transportåre.

Lengde

Ca. 7 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Skolevei, transport mot sentrum

Fartsgrense: 30 og 40 km/t.

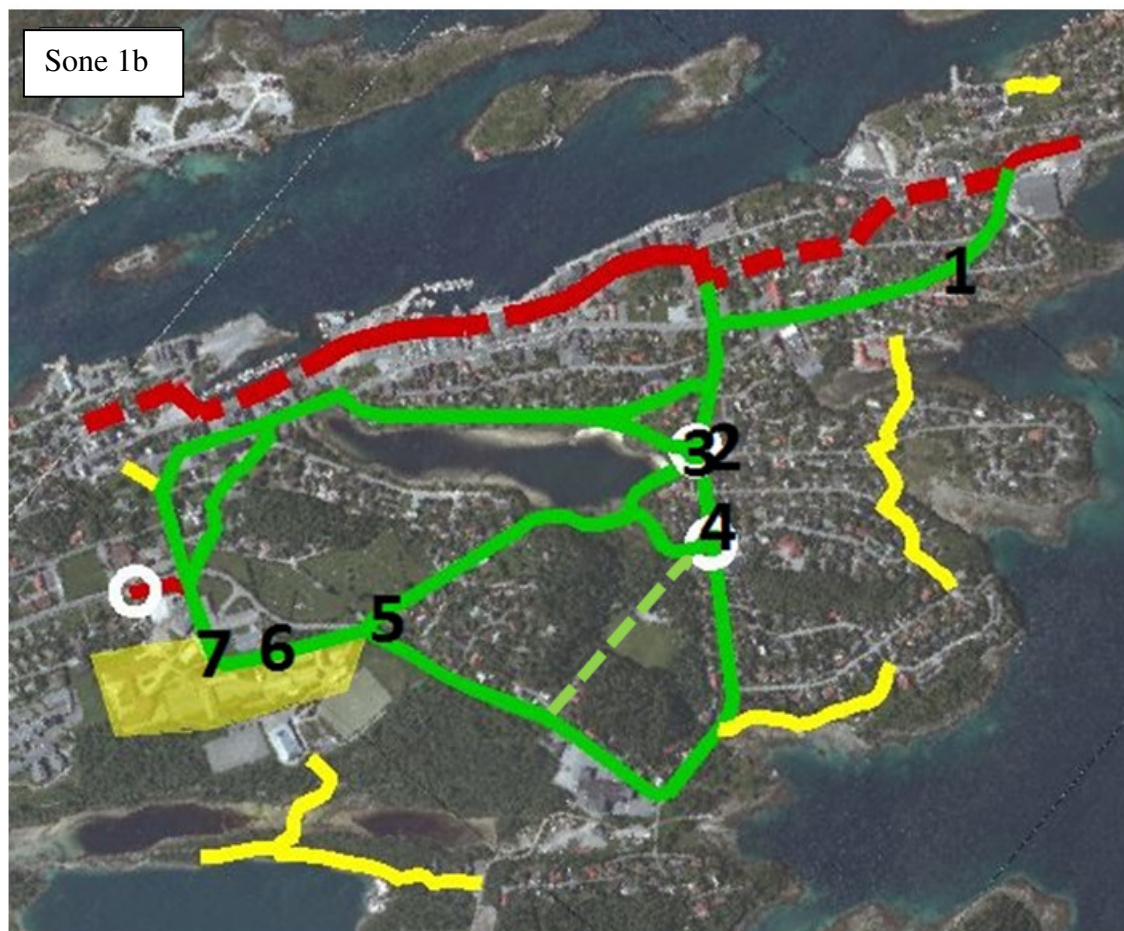
Farlige punkter: Ingen

Skoler og idrettsanlegg:

- Brønnøysund barne-, ungdom- og videregående skole:
Fine ferdselsårer for sykkel inn mot skoleområdet. Skolen har to flotte sykkelparkeringer hvor syklene kan låses til rammen, men ikke tilstrekkelig med stativ. Sykkelskur bør vurderes.

Planstatus og forslag til tiltak:

- Det er laget plan for ny trafikksituasjon i skolens nærområde.
- Andre tiltak:
- Opprustning av sykkelparkering, BBU
 - Bredere fortau i Sømnaveien, ev. egen gang- og sykkelveg



Bildenr.	Beskrivelse
1	Smalt fortau, overhengende hekker
2, 5	Mangelfull oppmerking
3	Snarveg ut i veibanen
6	Flotte sykkelstativ, men ikke tilstrekkelig for å dekke skolens behov
7	Sykkelgård





Sone 2a

Strekning

Salhus øst for fv. 76.

Omfatter følgende veger:

Gang- og sykkelveger binder boligområdene sammen.

Urstabbveien, Industriveien - Salhusmarka

Ringene rundt Klauvmarka med adkomst til fv. 17.

Opplevelse av strekningen:

Godt tilrettelagte veger for syklende i Salhus. Vegene rundt næringsområdet (Kløvermarka/Industriveien) er trafikkert med tunge kjøretøy og bør gjøres mer framkommelig for gående og syklende.

Lengde

4,5 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Skolevei, transport til og fra næringsområdet.

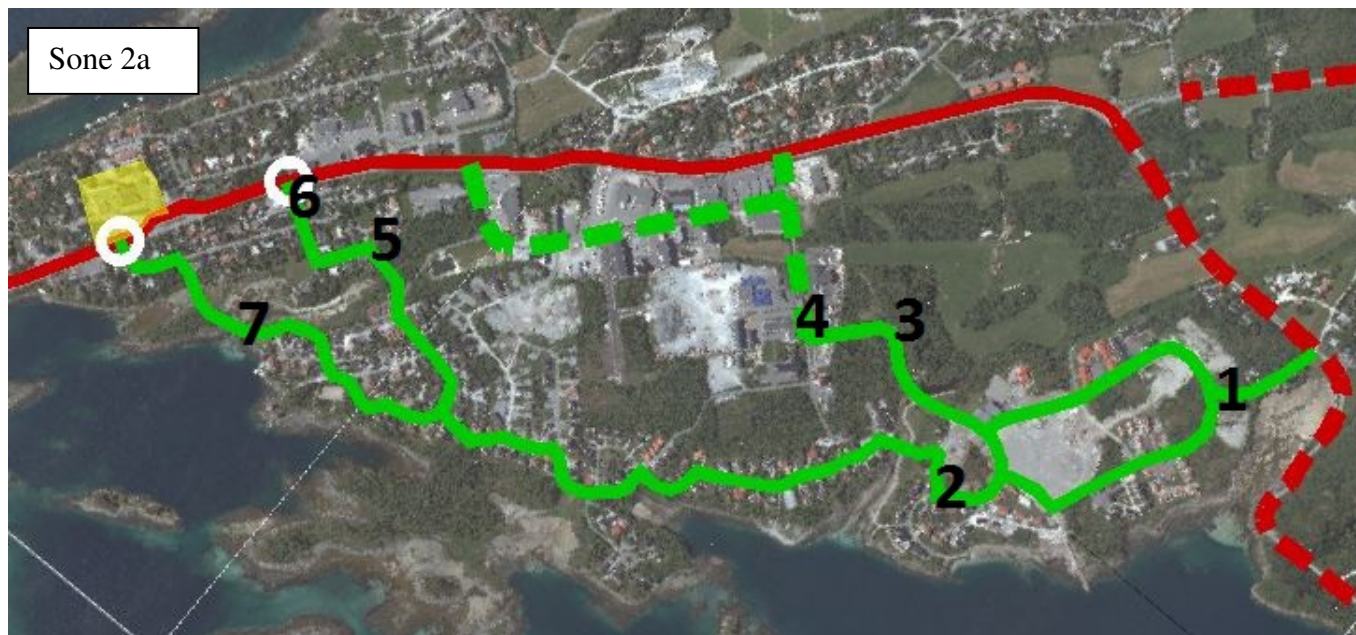
Fartsgrense: 30 km/t.

Farlige punkter:

1. Atkomst og parkering til næringsarealer (utflytende).

Planstatus og forslag til tiltak:

- Fortau langs Salhusmarka/Industriveien mot planlagt rundkjøring (oppstramming). Dette sees i sammenheng med plan for rundkjøring jf. rute 1b.
- Fjerne vegetasjon rundt skilt



Bildenr.	Beskrivelse
1,2	Hindring i vegbanen
3	Usammenhengende gangfelt (vei videre er planlagt men ikke bygget enda)
4	Uoversiktlig veg for syklende og gående.
5,6	Skjulte skilt
7	Avvisende kanter over bro





Sone 2b

Strekning

Salhus vest for fv. 76.

Omfatter følgende veger:

Stabbursveien, Mosheimsjøveien og Russesletta

Opplevelse av strekningen:

Skoleveiene er preget av hekker som skjuler for utkjørsler.

Lengde

1,5 km

Dagens situasjon

Standard: Middels

Funksjon: Skoleveg

Fartsgrense: 30 km/t.

Farlige punkter: Ingen

Forslag til tiltak:

Rydding av sikt i utkjørsler.



Bildnr.	Beskrivelse
---------	-------------

1	Overhengende hekker.
---	----------------------



2.5 Oppsummering av fakta om lokale ruter

Sone nr.	Navn	Lengde (km)	Fartsgrense (km/t)	Ansvar
1a	Sentrum sør (Laukholmen-Skolegata)	3,0	30	Kommunen
1b	Sentrum nord (Skolegata-Valneskroken)	7	30 og 40	Kommunen
2a	Salhus øst for fv. 76	4,5	30	Kommunen
2b	Salhus vest for fv. 76	1,5	30	Kommunen

3 SYKKELPARKERING

3.1 Generelt

Tilbudet til sykkelparkering ved viktige målpunkter i Brønnøysund er i dag mange steder for dårlig. I tillegg til at det flere steder er få eller ingen parkeringsplasser til sykler, er stativene ofte i dårlig forfatning.

For å få flere til å velge sykkel fremfor bil i hverdagen, må det etableres gode og trygge sykkelparkeringsplasser i nærheten av målpunktene til syklisten.

3.2 Prinsipper for sykkelparkering

Når det skal velges lokalisering og type sykkelstativ i Brønnøysund, skal følgende prinsipper legges til grunn:

- Sykkelparkering skal etableres ved viktige målpunkter, nærmest mulig hovedinngangen.
- Parkeringen bør ha belysning.
- Parkeringen skal være funksjonell, solid og så vedlikeholdsfri som mulig.
- Parkeringen skal ha god estetisk utforming og være tilpasset stedlig utemøblering.
- Kapasiteten bør være tilstrekkelig.
- Sykkelramme og/eller forhjul bør kunne låses fast i stativet.
- Sykkelstativ bør forankres til underlaget.

Generelt bør det tilstrebes sykkelparkering med overbygg der sykler skal stå parkert en hel arbeidsdag eller lenger. I praksis innbærere

dette at det bør være sykkelparkering med overbygg ved arbeidsplasser, kollektivknutepunkter og ved skoler. For korttidsparkering av sykler er det tilstrekkelig med sykkelstativ uten overbygg.

Utforming av sykkelparkeringsplasser bør følge anbefalinger i Statens veivesens håndbok 017, *Veg- og gateutforming*.

3.3 Nye sykkelparkeringsplasser

Det er i anledning arbeidet med handlingsplan for sykkelvegnettet i Brønnøysund gjort en vurdering av behovet for nye sykkelparkeringsplasser. Det prioriteres å legge til rette for god og sikker sykkelparkering ved rådhuset, omsorgsenteret, samfunns- huset, idrettshallen og ved skolene. Det bør etableres sykkelparkering under tak. Dette følges opp av kommunen som et viktig tiltak for å stimulere til økt sykkelbruk.

3.4 Kostnader

Veiledende priser er ca. 1.200 kr pr. sykkel og ca. 4.700 kr pr. sykkel for sykkelparkering under tak.

3.5 Parkeringsvedtekt – krav til sykkelparkering

Kommunens parkeringsvedtekt er bindende for behandling av saker etter plan- og bygningsloven og skal anvendes i bygge- og reguleringssaker ved nybygg, ombygging eller bruksendring.

Det foreslås at kommunen vedtar revidert vedtekt der det kreves at det i arealplaner og i bygge- og delesaker skal avsettes areal til

sykkelparkering på egen grunn i samsvar med de kravene som er stilt i vedtekten.

4 Drift og vedlikehold

4.1 Generelt

Med drift menes snørydding, strøing, kosting/feing samt fjerning av vegetasjon som hindrer sikt. Med vedlikehold menes forløpende istandsetting og oppretting av eventuelle feil / mangler slik at sykkelveinettet til en hver har en god standard.

Det er glidende overganger mellom hva som er drift og hva som kan defineres som vedlikehold. For syklisten er det som teller at traseene de sykler på er trygge, lett fremkommelige og bidrar til gode sykkelopplevelser.

4.2 Drift og vedlikehold av kommunale veier

Av gjeldende standardkrav (årstall) for brøyting og snørydding av kommunale veier fremgår at brøyting av boliggger, gang- og sykkelvegen og fortau skal settes i gang ved 10 cm snødybde. Traseene skal være ferdig brøytet til kl 8.00 mandag til fredag. Den utløsende brøyttestandarden for samleveier (bussveier, hovedveier) er 5 cm våt snø / 10 cm tørrsnø.

Dagens brøyteavtale legger opp til at det skal brøytes ved snødybde ca. 10 cm. Ved ev. nyutlysninger av brøyteavtalen vil snørydding for skoleveg settes til mellom 5 og 8 cm.

Gang- og sykkelveiene feies om våren samtidig som kjøreveiene, alt etter hvor tidlig det er mulig å starte arbeidet. Hovedregelen er at det

skal være ferdig feiet til 17. mai. Det er ingen faste rutiner for feing utover sommeren, men det feies ved behov / etter melding.

Vedlikehold av gang- og sykkelveiene gjennomføres etter samme standard som kjøreveiene. Vegetasjon fjernes ved behov / etter melding.

4.3 Drift og vedlikehold av fylkeskommunale veier

Av gjeldende funksjonskontrakt for vinterdrift av gang- og sykkelveier, fremgår det at gang- og sykkelveier skal være gjennombrøytet innen kl. 6.00. Ved snøfall mellom 06.00 og 23.00, skal brøyting igangsettes når snødybden er 3 cm og være ferdigbrøytet innen (maksimal snø/slaps dybde) 8 cm.

I tettbygd strøk skal "vårrengjøring" på gang- og sykkelveiene være utført så snart som mulig etter vinteren og innen 17. mai der de klimatiske forholdene ligger til rette for det. Gang- og sykkelveier og fortau skal holdes fri for grus, jord, glasskår, avfall og lignende. Strøsand skal fjernes så snart vintersesongen er over.

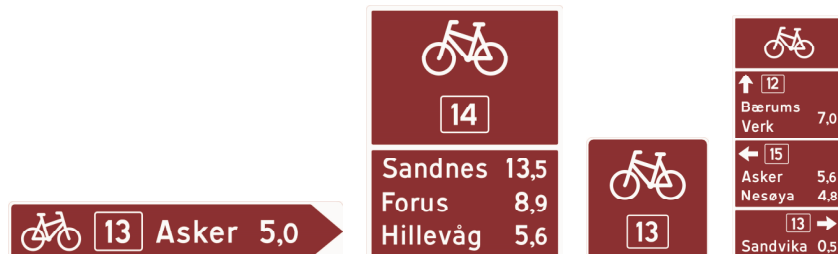
4.4 Ny standard for snørydding

Hovedrutene (rute 1-3) skal ha samme standard for vinterdrift som Statens vegvesen har for sine gang- og sykkelveier i dag. Traseene skal brøytes ved 3 cm snødybde i tidsrommet 06.00-22.00 og skal være ferdig brøytet til kl. 06.00.

5 Sykkelveivisning

5.1 Generelt

Alle gang- og sykkelveier og sykkelfelt skal skiltes med blå opplysningsskilt. Disse skiltene definerer veien som et anlegg reservert for syklende. Der man ønsker å merke en lengre sammenhengende sykkelrute, skal i utgangspunktet de mørkerøde veivisningsskiltene for sykkel, skilt 751-757 brukes. (Skiltene 751-757 kan altså ikke erstatte de blå opplysningsskiltene 520 "sykkelvei", 521 "sykkelfelt" eller 522, "gang- og sykkelvei", de kommer i tillegg).



Figur 5-1. Skilt nr 751, 753, 755 og 757.

Formålet med merking av en sykkelrute er:

- å sikre at syklisten er langs sykkelruten på vei til målet
- å skape trygghet og bekreftelse underveis
- å gi korrekt anvisning i forhold til om sykkelruten er en del av et sykkelanlegg eller går i veibanen
- å bidra til å øke den positive opplevelsen det er å sykle
- å vise andre veifarende at veistrekningen er en sykkelrute

- å markedsføre sykkelruten og sykling som rekreasjon

Før det kan merkes, må den aktuelle ruta være av en viss lengde, og hele ruta må være trafiksikker og ha god fremkommelighet. Det må i tillegg innhentes en godkjenning fra skiltmyndigheten.

5.2 Merking av hovedrutene – skilting til målpunkt

Alle hovedrutene (rute 1-3) skal merkes. Det skal i første omgang utarbeides skiltplan for strekningen rute 2 og 1b (fra Bryggeveien til Mosheimkrysset). En får da skiltet en gjennomgående sykkelveg gjennom sentrum.

Det må i tillegg gjøres en gjennomgang i forhold til behovet for informasjonstavler og skilting (med avstandsinformasjon) til viktige målpunkter som f.eks til turmål, kulturmål, større butikksentra, offentlige bygg, turistinformasjon etc.

6 Handlingsprogram

6.1 Kriterier for prioritering av tiltak

Følgende kriterier ligger til grunn for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet:

- Tiltaket vil føre til tryggere skoleveier.
- Tiltaket vil bedre fremkommeligheten og føre til at flere velger sykkel fremfor bil.
- Tiltaket vil komme mange brukere til gode.
- Krysset /strekningen oppleves som farlig.

6.2 Handlingsprogram – kommunale sykkelruter

Rutenr	Sted	Type tiltak	Lengde (km)	Kostnad	Merknad
Sone 1b	Brønnøysund barne- og ungdomsskole	Trafikkregulerende tiltak rundt skolen jf. kommunal plan	0,2	1.375.000	Tiltak ferdig 2014
Rute 2	Havnegata	Redusere fartsgrensen til 40 km/t	1,0	50.000	Dekkes opp av driftsbudsjett.
Sone 2a	Frøkenosen og Salhusmarka sør	Utbedre sjøfyllinger	0,1	150.000	Det er gitt avslag på midler 2015 fra Nftu på utbedring av g-s-veg langs Frøkenosen. Søkes på nytt for 2016.
Sone 1b	Tverrforbindelse øst/vest Tomaslenninga - Flaggstanghaugen	Oppgradere snarveier mellom flere boligfelt.	0,2		Plan med kostnader utarbeides i 2015. De ses på alternative finansieringsmuligheter

Tabell 6-2. Tabellen viser prioriterte tiltak i perioden 2015-2018 langs sykkelrutene kommunen har ansvar for.

6.3 Handlingsprogram – fylkeskommunale sykkelruter

Rutenr	Sted	Type tiltak	Lengde (km)	Ansvar	Kostnad	Merknad
1b	Fv. 76 på Salhus	Rundkjøring og undergang på fv. 76 med sanering av 2-3 kryss på gang- og sykkelvegen langs fv. 76. (se for øvrig utfyllende kommentar under)		NFK	10 mill.	Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten langs fv. 76 og gir en trafiksikker løsning for barn og andre i Salhusområdet som må krysse fv. 76. Prosjektet gis høy prioritet og det må jobbes aktivt for å få prosjektet i fylkets økonomiplan i 2016.
		Byggeplan rundkjøring		NFK/BK	300.000	Det søkes Nftu om midler til byggeplan. 20 % dekkes av BK
3b	Fv.54 Molofylling	Breddeutvidelse (fylling) av vegen langs moloen. Grunnundersøkelser prioriteres i første omgang.	0,2	NFK	200.000	Kostnad grunnundersøkelse
3b	Fv.54 Brønnøysund bru	Vurdere mulighet for vedheng til brua for syklende	0,6	NFK	100.000	Kostnad for analyse
3c	Fv.54 Bryggeveien - Flyplassen	Videreføring av fortau mot Farmenveien med tosidig busslommer mellom Masterberggata og Laukholmveien	0,05	NFK/BK	560.000	Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten. Det er ikke busslommer mellom rådhuset og Hestøya sør. Det er gitt avslag på midler i 2015 fra Nftu. Søknad gjenopptas for 2016.

Tabell 6-3. Tabellen viser prioriterte tiltak i perioden 2015-2018 langs sykkelrutene Statens vegvesen og Nordland Fylkeskommune har ansvar for.

Kommentar:

Ved etablering av rundkjøring med tunnel under fv.76 må det samtidig etableres fortau langs Industriveien og Salhusmarka. Dette for å ivareta sikkerheten for skolebarna fra Salhusmarka/Seljeholmen som heller velger å benytte tunellen som krysningspunkt til skolen. En rundkjøring vil kanalisere de fleste kommunale tilførselsveier i nærområdet. Rundkjøring gir bedre fremkommelighet og tidsgevinst for alle – spesielt næringslivet. Den gir også bedre miljøforhold med hensyn til mindre utslipp av CO. Den bedrer trafiksikkerheten ved at farten reduseres og antall konfliktpunkter reduseres 60 % og personskadene 30 %. Ved rundkjøring kan dessuten trafikkfarlig avkjørsel til Gårdsøya, Mosheimsjøveien og Tettingveien saneres. Gang-/sykkeltrafikken kan skje uhindret uten kryssende trafikk - det vil si mange konfliktpunkt blir borte. Fortau langs Salhusmarka/Industriveien prioriteres i Trafiksikkerhetsplanens handlingsplan. Kostnadsfordeling: 80 % NFK og 20 % BK.

6.4 Handlingsprogram – sykkelparkering

Det prioriteres å legge til rette for god og sikker sykkelparkering ved rådhuset, omsorgsenteret, idrettshallen og ved skoler. Tak over syklene bør prioriteres, men vurderes dog i hvert enkelt tilfelle. Dette følges opp av kommunen som et viktig tiltak for å stimulere til økt sykkelbruk. I tillegg innarbeides krav til sykkelparkering ved kontor/forretninger og offentlige bygg med mange ansatte/stor publikumstetthet i kommunens parkeringsregulativ og i bestemmelser til nye reguleringsplaner. Det prioriteres sykkelstativ som kan forankres til underlaget.

Sted	Ant. nye	Type parkering	Ansvar	Kostnad	Merknad
BBU	100		BK	120.000	Sykkelparkering under tak vurderes i 2015
Salhus skole	0		BK		«
Nordhus skole	0		BK		«
Samfunnshuset	20		BK	24.000	«
Idrettshall i skoleområdet	50		BK	60.000	«
Rådhuset	30		BK	36.000	«
Omsorgsenteret	30		BK	36.000	«
Voksenopplæringen	20		BK	24.000	«

Tabell 6-4. Tabellen viser prioriterte sykkelparkeringsplasser i perioden 2015-2018.

6.5 Handlingsprogram – drift og vedlikehold

Det må etableres samarbeid mellom veieiere om drift og vedlikehold, særlig vinterdrift/brøyting.

Rutenr	Gatenavn	Type tiltak	Lengde (km)	Kostnad (kr)	Gj.føring	Ansvar	Finansiering
Alle ruter	Flere	Vegetasjonsrydding langs gang- og sykkelvegnettet og i kryss.		*Se kommentar	2015	Vegeier har ansvar langs sitt vegnett. Samarbeidsprosjekt. Kryss med opphøyde gangfelt prioriteres. Samarbeid om tiltak for å få private til å fjerne sikthindrende vegetasjon på sine eiendommer.	*se kommentar
1a	Sentrum sør	Plassere bommer slik at det er mulig å komme forbi med sykkelvogn.				Kommunen	

Tabell 6-5. Tabellen viser tiltak innen drift og vedlikehold i perioden 2015-2018.

***Vegetasjonsrydding:**

I den nye driftskontrakten 1801 Helgelandskysten skal alt av skog fjernes på vegområdet (snitt ca. 5-6 m) innen 1.11 2014 langs fylkesvegene i Brønnøysund og Sandnessjøen. Vegvesenet arbeider kontinuerlig med rydding av skog og vegetasjon.

Kommunen har kampanje rettet mot private grunneiere om siktrydding på egen eiendom. Det er et voksende problem at vegetasjon smalner inn fortau og dekker til skilt. Ved kryss og private avkjørsler må en ha sterkere fokus på rydding av vegetasjonen slik at forskriftsmessig sikt opprettholdes. Spesielt ved gangfelt må dette vies oppmerksomhet.

6.6 Handlingsprogram – skilting

Det er et mål å skilte alle rutene i sykkelvegnettet. Det må i første omgang utarbeides skiltplan for de enkelte rutene/strekningene.

Rutenr	Gatenavn	Type tiltak	Lengde (km)	Kostnad (kr)	Gj.føring	Ansvar	Finansiering
2 og 1b	Fra Bryggeveien til Mosheim-krysset. En får da skiltet en gjennomgående sykkelveg gjennom sentrum.	Utarbeide skiltplan/gjennomføring	4,8	65.000	2015	BK	Det er søkt om tilskudd på kr 37.500 kr til vegdirektoratet. Resten dekkes av driftsbudsjettet til BK. Tiltaket forutsettes gjennomført sommer 2015.

Tabell 6-6. Tabellen viser prioritert rute for skiltplanlegging og skilting i perioden 2015-2018.

Andre tiltak.

Holdningsskapende arbeid:

- Trafikkopplæring med fokus på holdninger ved kryssing av veg og av-/påstigning buss
- God trafikk-kultur i skolens nærområde
- Sykkelopplæring
- Refleksbruk