



Brønnøy kommune



Statens vegvesen



PLANBESKRIVELSE

PLAN FOR SAMMENHENGENDE HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK I BRØNNØYSUND MED OMEGN

Vedtatt 8.5.2013
K-sak 27/13

Dato: 25.01.2013

Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund

1 Innledning	3
1.1 Prosjektets målsetting	4
1.2 Organisering	5
1.3 Prosess	6
1.4 Prosjektets fremdrift	8
1.5 Planavgrensning	8
1.6 Hva er potensialet for økt sykkelbruk i Brønnøysund?	9
1.7 Forholdet til nasjonal gå-strategi	10
2. Generelle utfordringer – eksempler på tiltak	10
2.1 Skilting og vegoppmerking	11
2.3 Drift og vedlikehold	12
2.4 Sykkelparkering	14
2.5 Belysning	15
2.7 7 Brudd i det sammenhengende sykkelvegnettet	15
2.8 Vaner og holdninger	16
3. Forholdet til annen planlegging	17
3.1 Trafikksikkerhetsplan	17
3.2 Kommuneplanen	17
3.3 3 Andre planer og tiltak	18
4. Presentasjon av sykkelrutene	18
4.1 Hovedruter	19
4.3 Lokale ruter	20
4.4 Snarveger	22
4.5 Prinsipp for valg av løsning	22
5. Prioritering og finansiering av tiltak	23

6. Oppfølging av planen.....	24
6.1 Politisk forankring.....	24
6.2 Samarbeid i fremtiden	25

1 Innledning

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

I tillegg er det skissert tre delmål:

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

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

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

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

Statens vegvesen, avdeling Nordland har et mål om å få utarbeidet planer for sammenhengende hovednett for sykkel i alle byer og tettsteder på Helgeland. Brønnøysund og omegn med sine 5000 innbyggere er derfor viktig i denne satsingen. Ansvaret for hovednett for sykkel vil bli delt mellom vegholderne. Kommunen som planmyndighet og Statens vegvesen som fylkesvegansvarlig og som fagmiljø har i fellesskap utarbeidet forslag til plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund. Planen inneholder også strategi for gående.

Folkehelseperspektivet:

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

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

Fysisk inaktivitet er i følge WHO i ferd med å bli framtidens store helseproblem. Det handler om at det vi foretar oss får store konsekvenser for helsen vår, dermed blir vår livsstil ekstremt viktig for vår helse. Forskning har vist at manglende fysisk aktivitet øker risikoen for en rekke folkesykdommer som blant annet overvekt og fedme, hjerte-karsykdommer og type 2-diabetes. Fysisk inaktivitet er derfor en av de største helseutfordringene vi har i Norge i dag (FHI, 2011). Fysisk aktivitet er særlig viktig i et samfunn hvor vi i stor grad oppmuntres til stillesittende aktiviteter, både i skole, arbeid og på fritiden. Det er blitt samfunnsstrukturer som legger opp til passivitet og lite aktivitet. Fysisk aktivitet er en kilde til helse og trivsel, og samlet sett gjør det oss mer rustet til å mestre hverdagens krav og utfordringer. Det er dokumentert at fysisk aktivitet kan forebygge både psykiske og sosiale problemer. De psykososiale effektene av fysisk aktivitet er store. Velferdsgevinsten av fysisk aktivitet er levår og livskvalitet. De som er fysisk aktive, lever lenger og er mindre syke enn de som er lite fysisk aktive.

Klima og miljø:

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

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

1.1 Prosjektets målsetting

Prosjektets hovedmålsettinger er:

- o Identifisere et hovedvegnett for sykkel i Brønnøysund.
- o Utarbeide strategisk plan for hvordan sykkelvegnettet kan gjøres mer attraktivt, effektivt og sikkert.
- o Planen skal danne grunnlaget for et bedre tilbud til de som sykler og går til skole, jobb, butikk og fritidsaktiviteter.
- o Sykkelvegnettet skal være sammenhengende, og syklistene skal ikke stoppes av fysiske hindringer i sykkelbanen. Det etterstrebes færrest mulig systemskifter.
- o Planen skal danne grunnlag for videre satsing på aktiv transport.

Viktige målgrupper er transportsyklisten og barn og unge.

På lengre sikt vil dette ha positiv effekt for befolkningens helse, samt bidra til å bevare miljøet. I Statens vegvesens arbeid med å følge opp Nasjonal sykkelstrategi beskrives etableringen av sammenhengende hovednett for sykkel som et sentralt virkemiddel for å få flere til å benytte sykkel som transportmiddel.

Generelle prinsipper for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er:

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

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

I tillegg skal følgende forhold prioriteres:

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

1.2 Organisering

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

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

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

- Hedvig Pedersen Holm, Statens vegvesen, ressursavdelingen
- Lene Øksendal, Statens vegvesen, Plan og forvaltning Helgeland
- Alf H. Aune, trafiksikkeransvarlig, Brønnøy kommune
- Sturla Ditlefsen, folkehelsekoordinator i Brønnøy kommune
- Arne Kleiven, Teknisk sektor drift
- Liv Bentzen, Brønnøysund Barne- og ungdomsskole

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

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

1.3 Prosess

1.3.1 Kartlegging og befaring

Kommunen har i dag et vegnett som i stor grad er tilrettelagt også for gående og syklende; delvis gang- og sykkelveger og delvis med fortau. Det er i tillegg etablert en rekke forbindelser/snarveger mellom boligområder og rolige boligater kan benyttes som sykkelruter. Fartsgrensen i sentrum er 40 km/t eller lavere og kan regnes som fullverdige sykkeltraseer

Det er særlig området rundt skolene og kryss som vurderes som vanskelig og uoversiktlig. I tillegg er det en stor utfordring å gå og sykle over brua og molofyllingen. Brua er en barriere i det sammenhengende sykkelvegnettet.

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

Det har vært avholdt et kveldsmøte for å få innspill fra lag og foreninger. I tillegg er elevene ved 4, 7 og 9 klassetrinn med Salhus skole og BBU bedt om å tegne inn de viktigste rutene de går og sykler til skolen, samt hvilke områder som oppleves som utrygge.

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

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

1.3.2 Innspill fra skoler og andre

Elevene ved 4, 7 og 9 klassetrinn med Salhus skole og BBU fikk utdelt kart og ble bedt om å tegne inn de viktigste rutene de går og sykler til skolen, samt hvilke områder som oppleves som utrygge.

Innspill er tegnet inn på kart og ligger som utrykt vedlegg til planen. Hovedkonklusjon er at uoversiktlige og farlige kryss og områdene rundt skolene er de som oppleves som mest risikable/utrygge. Rundt skolene gjelder det parkering, trafikk med på- og avstigning, inn- og utkjøring etc. Innspillene fra skolene har vært med å danne grunnlaget for arbeidet med planen.

Den 16.10.12 ble det avholdt møte med lag og foreninger, samt FAU ved skolene. Innspill er vurdert og tatt inn i planen i den grad de har vært relevante for denne planen.

Lag, foreninger og FAU vil bli invitert på nytt møte i forbindelse med offentlig ettersyn.

1.3.3 Politisk behandling

Oppstart av arbeidet med Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er vedtatt av Brønnøy planutvalg i møte den 20.06.12. Planen utarbeides som en temaplan. Etter høring skal planen sluttbehandles i kommunestyret. Planen vil gi føringer for utarbeiding av handlingsplan og prioriteringer i årene fremover.

Et velfungerende sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk vil bety at:

- Syklende og gående skal ha prioritering med tanke på fremkommelighet, trafiksikkerhet og vegholder (kommune, fylke og stat) må vise vilje til gjennomføring av tiltak.
- Drift og vedlikehold på dette vegnettet skal ha god og gjennomgående standard uavhengig av om det eies av kommunen, fylkeskommunen eller staten.

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

1.3.4 Ansvarsfordeling

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

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

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

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

1.4 Prosjektets fremdrift

Tabellen nedenfor viser de viktigste milepælene i prosjektet.

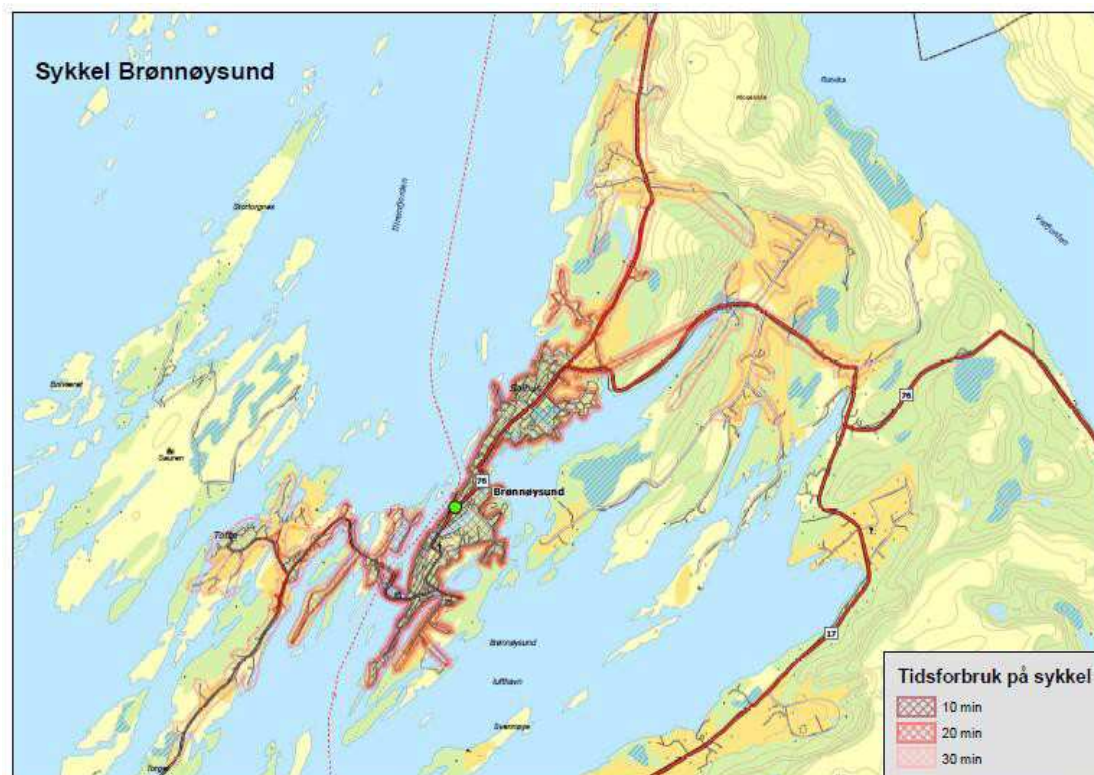
Aktivitet	April	Mai - august	September	oktober	November- desember	Januar-mars 2013
Oppstartsmøte med kommunen	23.04					
Kartlegging			Innspill fra skolene			
Møte i prosjektgruppa og befaring			Uke 37			
Oppstartseminar				Uke 42		
Utarbeide forslag til kart og planbeskrivelse					Uke 48	
Møte i prosjektgruppe					Uke 49	
Behandling i planutvalg						Februar
Høring						Mars
Møte i prosjektgruppa						april
Ferdigstille plan						April
Politisk behandling						Mai

1.5 Planavgrensning

Planen omfatter Brønnøysund med strekningen fra Toft i sør til Mosheimområdet/Skarsåsen i Nord.

1.6 Hva er potensialet for økt sykkelbruk i Brønnøysund?

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



Sykkeltid til Brønnøysund sentrum

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

Antall svar er 1150, 80 svar kommer fra Brønnøy kommune. Utvalget er noe lavt, men det er ikke store sprik mellom kommunene.

Oppsummering:

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

- Sykling gir økonomiske forskjeller, er en vanesak og flere ville ha syklet hvis det hadde vært bedre veier

Konklusjon

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

Spesielt for Brønnøysund:

En større andel av respondentene i Brønnøysund sykler til og fra jobb (36% mot 16% i den totale oversikten). Og en større andel svarer at de benytter eksisterende gang- og sykkelvegnett (87% mot 79%). Dette kan tolkes dit hen at forholdene allerede ligger godt til rette for bruk av sykkel i Brønnøysund. Det er imidlertid et mål å få enda flere over fra bil til sykkel, og at flere barn og unge går eller sykler til skolen..

1.7 Forholdet til nasjonal gå-strategi

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

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

2. Generelle utfordringer – eksempler på tiltak

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

Fartsgrensen på samlevegene, unntatt Havnegata, er 40 km/t og i bolig gatene 30 km/t. Dette kan regnes som fullverdige sykkeltraseer, og mange steder er det allerede både fint og trygt å sykle i vegbanen.

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

I Brønnøysund er det registrert følgende utfordringer:

Vegetasjon som hindrer sikt, spesielt i kryss, kantstein, dårlig asfalt/grus, rengjøring og brøyting. Vi må se spesielt på kryss, det er her de fleste sykkelulykker skjer.

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

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

2.1 Skilting og vegoppmerking

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

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

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



Eksempel på visningsskilt for sykkelruter



Eksempel på visningsskilt til viktige målpunkt for gående og syklende

2.3 Drift og vedlikehold

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

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

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

Oppfølging:

- Brønnøy kommune vil innføre samme standard for drift/vedlikehold på kommunale som veger Statens vegvesen har for riks- og fylkesveger.
- Det bør være en vedlikeholdsaktør på fylkesvegnettet (som omfatter både kjørevei og gang- og sykkelveg).

2.2.1 Siktrydding

Det er et stort behov for siktrydding, særlig i krysningpunkt mellom sykkelveg og veg og ved fotgjengeroverganger. Dette er trafikksikkerhetstiltak som vil forhindre potensielle konflikter mellom syklister og bilister.



Vegetasjon hindrer sikt i kryss

2.6 Hindringer

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

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



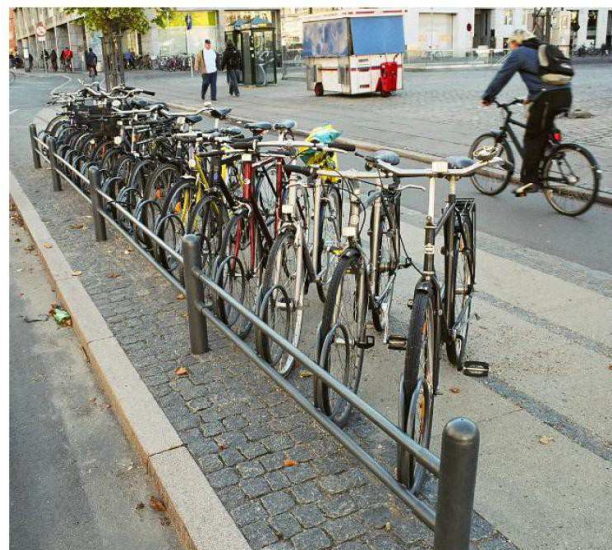
Hindringer i sykkelvegnettet. Eksempel fra Sandnessjøen

2.4 Sykkelparkering

Sykkelparkering er en viktig strategi for å fremme sykling. Skoler og offentlige arbeidsplasser, bedrifter og forretninger skal få bestemmelser om sykkelparkering. I sykkelhåndboka (håndbok 233) er det angitt anbefalt parkeringsnorm som kan innarbeides i kommunens bygningsvedtekter.

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

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



Det finnes mange ulike måter å løse sykkelparkering på

2.5 Belysning

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

Vedtak i kommunestyret 17.10.12 med virkning fra november 2012 innebærer følgende natteslukking av veily: Hverdager (mandag - fredag) kl.00.00 - 06.00, lørdag og søndag - ingen natteslukking. I sentrumsområdene i Brønnøysund og Hommelstø er det ingen natteslukking. Prosjektgruppen mener det er viktig å opprettholde tidsrammen for belysning, som et minimum, da dette er avgjørende for å få flere til å ferdes på sykkel også i den mørke årstiden.

2.7 Brudd i det sammenhengende sykkelvegnettet

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



Snarveg mot gang- og sykkelveg langs fv. 54, munner ut i vegbane uten tilrettelegging for gående og syklende



2.8 Vaner og holdninger

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

Aktiv transport har stor betydning for barn og unges helse og velvære. Sykkel gir barn frihet til transport.

Eksempel på holdningsskapende tiltak er:

- Barn må få lov til å sykle til skolen fra de begynner
- Foresatte sykler sammen med barna
- Elevprosjekt for å fremme sykling blant ungdom
- Prosjekt for å fremme vintersykling
- Ferdighetstrening i barnehage og skole, sykkelgård
- Kampanjer, sykkeldager, arrangement
- Utleie/utlån av sykler
- Sykkelopplæring
- Sykkel til utlån på arbeidsplassene (sykkel på avbetaling)
- Lærere sykler til skolen som gode eksempler
- Opplysning/kampanjer for å gjøre kjent hvilke regler som gjelder
- Bruk av media

3. Forholdet til annen planlegging

3.1 Trafikksikkerhetsplan

Brønnøy kommune har en trafikksikkerhetsplan vedtatt 05.05.2000 med handlingsplan for fysiske tiltak i planperioden. En rekke tiltak er gjennomført i henhold til denne:

- gang-/sykkelveg fra brua til Nordhus skole
- omlegging av farlig kryss ved Nordhus skole
- opprusting og tosidig fortau langs Storgata fra Skolegata til Miljøgata
- gang-/sykkelveg inkl. gangbru over Nordstraumen (Sømna) til Trælnes
- trafikksikkerhetstiltak Salhus skole
- bussoppstillingsplass ved samfunnshuset (BBU)
- fartsdempende tiltak og vegbelysning langs Hestøyringen
-

Fra tidligere er det bygget et utstrakt gang-/sykkelvegnett langs Frøkenosen og fortausløsninger i sentrumsområdet mot BBU,

I tillegg er det innført nedsatt fartsgrense gjennom sentrum og i alle bolig-gater gjennom ekstraordinære tiltak er det etablert sykkelgård i skolegården ved BBU for sykkelopplæring av 5.klassinger. Dette er også et tilbud til våre nabokommuner.

3.2 Kommuneplanen

Temaplan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Brønnøysund og omegn må implementeres i det kommende kommuneplanarbeidet. Hovedvegnettetskal legges inn i kommuneplanens arealdel.

3.3 Andre planer og tiltak

- Detaljplanlegging for rundkjøring og undergang, fv. 76, samt sanering av avkjørsler som krysser gang- og sykkelveien langs fylkesvegen.
- Gang- og sykkelveg skal bygges fra Nordhus skole til Toft. Byggestart i 2013.
- Planlagt (men ikke regulert) tunnel gjennom Skarsåsen. Dagens fv. 17 blir gang- og sykkelveg.
- Pågående planarbeid for gang-/sykkelveg fra Skillevik – Skomo
- I planperioden skal det reguleres for gang-/sykkelveg videre fra Mosheimkrysset mot Mosheimvikran
- Det samme gjelder regulering av gang-/sykkelveg fra Nordhus skole mot Sørnes

4. Presentasjon av sykkelrutene

I denne delen av planen blir sykkelrutene presentert. Sykkelrutene ligger langs gang- og sykkelveger på riksveg-, fylkesveg- og det kommunale vegnettet. I tillegg inngår strekninger på det kommunale vegnettet med blandet trafikk der fartsgrensen er 40 km/t eller lavere. Brønnøysund har i utgangspunktet et godt tilrettelagt vegsystem for syklende og gående. Det finnes gode alternativer til hovedvegnettet. Disse er viktig å få skiltet slik at en blir oppmerksom på mulighetene. Disse rutene vil bli tegnet inn på kartet som lokale ruter, og snarveger/turveger er også tatt med som en del av planen.



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

Vedlagt er kart som viser forslag til sammenhengende sykkelvegnett for Brønnøysund. Kartet kan også lastes ned fra nett. Røde ruter er hovedvegnett som følger hovedferdelsåren inn mot sentrum. Grønne ruter viser det lokale nettet som kobler seg på hovednettet og som er

ferdselsårer inn mot skolene og andre viktige mål-punkt. Skoleområdene og snarveger er markert med gult.

4.1 Hovedruter

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

- Fv. 54 mellom Toft og flyplassen
- Fv. 54 Sivert Nielsens gate
- Fv. 76 Valen – Mosheimkrysset
- Fv. 17 Mosheimkrysset - Skarsåsen

4.2.1 Utbedringspunkter langs hovedrutene

- Det er ikke tilrettelagt for syklende over brua og molofyllingen. Vegbanen er smal, det samme er fortauet over brua.
- Manglende gang- og sykkelveg mot flyplassen.
Det bør vurderes en sykkelveg på utsiden av brua(jf. planer for Sortlandsbrua) og breddeutvidelse langs molofyllingen.
- Kryssing av fv. 76 ved Salhus skole. Her er det planer om rundkjøring og undergang under fv. 76. Dette sikrer en trygg kryssing av fylkesvegen for ungene i Salhusmarka. Samtidig kan flere avkjørsler som krysser gang- og sykkelvegen langs innfartsåra på Salhus stenges, og flere farlige kryss dermed elimineres.
- Det er vesentlig sykkeltrafikk fra Skille - sentrum. Spesielt området Skarsåsen er ulykkesbelastet med smal vegbane og uoversiktlige svinger. Ved å legge fv. 17 i tunnel, kan dagens fv. 17 frigis til gang- og sykkelveg.
- Bedre drift og vedlikehold, gjennomgående skilting, bedre belysning i kryss/fotgjengerfelt og vegetasjonsrydding



Behov for breddeutvidelse av molofylling for å tilrettelegge for syklende

4.3 Lokale ruter

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

Laukholmen – sentrum- Valen:

- Laukholmveien – Terneveien og Gilleskålveien (kryssing av fv.54)
- Lokal rute langs sjøen mot sentrum og forbi Brønnøysundregistrene:
Fiskerihavna – Masterberggata – Torvet – Havnegata – Torghattens gate - Valen
- Lokal rute inn mot byen fra Valen: Langs Sømnaveien (fv. 76) og langs Valveien
- Tverrgående rute: St. Knuts gate (inn på Lendingsveien mot BBU)
- Andre ruter mot BBU:
 - Adm. Storheills gate (mot St. Knuts gate)
 - Frøkenosen (sti og videre langs Innerveien) – Skolegata – Dr. Møllers gate - gang- og sykkelvegen forbi kirka
 - Skolegata
 - Torolvs gate – Farmenveien
 - Kirkealleen

Salhus

- Rute langs Salhus øst: Gang- og sykkelveger binder boligområdene sammen
- Urstabbveien
- Industriveien - Salhusmarka

- Ringen rundt Klauvmarka med adkomst til fv. 17
- På oversiden av fv. 76: Stabbursveien og Mosheimsjøveien

4.3.1 Utbedringspunkter langs de lokale rutene

- Bedre drift og vedlikehold, gjennomgående skilting, bedre belysning og vegetasjonsrydding i kryss med gangfelt.
- Skilte tovegs sykling i ellers enveisregulert gate.
- Parkeringsrestriksjoner (skilting og håndheving) langs viktige skoleveger og rundt skolene, samt stopp-lommer for av- og påstigning ved BBU.



Stopp-lomme for av- og påstigning nedenfor Tårnskola bør benyttes i større grad i stedet for at foreldre bringer/henter barna oppe i skoleområdet og Skolegata



Drift og vedlikehold av sykkelvegnettet er viktig, bl.a. tetting av hull i asfalten

4.4 Snarveger

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

4.4.1 Utbedringspunkter langs snarvegene

Ruste opp eksisterende snarveger og stisystem.

4.5 Prinsipp for valg av løsning

En oppdeling er grovt skissert på følgende måte i sykkelhåndboka:

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

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

Utdrag fra håndbok 233

5. Prioritering og finansiering av tiltak

Det skal utarbeides en handlingsplan der tiltak kostnadsberegnes og prioriteres.

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

Kriterier for prioritering av tiltak:

Skolevegene og bedre vedlikehold på disse prioriteres.

Prioriteringen bør bygge på (i prioritert rekkefølge):

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

De viktigste tiltakene i prioritert rekkefølge:

Tiltak på fylkesvegnettet	Tiltak på det kommunale vegnettet	Samarbeidsprosjekt	Merknad
Rundkjøring og undergang på fv. 76 (med sanering av flere avkjørsler på gang- og sykkelvegen langs fv.)	Tiltak for å trygge skoleveg/skoleområde rundt BBU	Utarbeide helhetlig skiltplan	
Breddeutvidelse (fylling) av vegen langs moloen	Vegetasjonsrydding og bedre belysning i kryss med opphøyde gangfelt	Utbedre bruer i Frøkenosen og Salhusmarka sør	Det kan søkes trafiksikkerhetsmidler til tiltak på gang- og sykkelbruene
Vedheng for syklende langs brua	Redusere fartsgrense i Havnegata til 40 km/t	Etablere forpliktende samarbeid mellom vegeiere om drift og vedlikehold, særlig vinterdrift/brøyting	
		Oppsetting av skilt i henhold til skiltplan	

Andre tiltak som kan gjennomføres på kort sikt er:

- Prioritere sykkelvegnett med hensyn til drift og vedlikehold (fjerne hull, hindringer, grus, kantstein, oppmerking av gangfelt, belysning etc.)
- Kampanjer, sykkelopplæring

Oppstillingen er ikke uttømmende og vi vil i handlingsplanen supplere denne i tråd med vedtatt strategisk plan og behov for øvrige tiltak og utbedringer langs sykkelvegnettet.

6. Oppfølging av planen

6.1 Politisk forankring

Det forventes at planen skal danne grunnlag for videre satsing på sykkel i Brønnøy kommune. For å sikre areal til gang- og sykkelveg, sykkelparkering og andre tiltak som fremmer sykkelbruken, er det viktig at denne planen har politisk forankring. Med en slik forankring vil det kunne være lettere å få gehør for ulike tiltak, samt skaffe midler til disse.

Når plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk er vedtatt, vil den følges opp av en handlingsplan. Handlingsplanen følger opp de strategiske føringene og tar for seg de ulike rutene og ser på konkrete tiltak, kostnader og ansvar. Statens vegvesen vil bistå kommunen i dette arbeidet. Det er et mål om å ha handlingsplanen vedtatt sommeren 2014. Aktiv transport skal være en levende prosess, og planene må rulleres med jevne mellomrom. Det er derfor viktig at temaplanene for sykkel implementeres i kommunen sitt øvrige planarbeid, blant annet i kommuneplanens arealdel, handlingsprogrammet og budsjettarbeidet..

6.2 Samarbeid i fremtiden

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