



Statens vegvesen

# Hovednett for sykkel 1-2-3

Veiviser til nettplan

# 1-2-3

## Vegviser til hovednett for sykkelveger

Dette lille heftet gir råd og tips for utarbeidelse av hovednett for sykkel i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. Region øst sitt mål er 22 ferdig godkjente planer innen 01.01.2010. Her har vi samlet erfaringer, kunnskap, råd og tips. Håpet er at disse punktene i 1-2-3- skal gi inspirasjon og pågangsmot og gjøre arbeidet lettere.

Følgende kommuner forventes å ha vedtatt plan 01.01.2010 for tettstedene Halden, Sarpsborg, Fredrikstad, Moss/Rygge, Ski, Frogn, Nesodden, Ås, Vestby, Oppegård/Ski, Asker, Bærum, Lørenskog, Hamar/Stange, Elverum, Kongsvinger og Vestre Toten.

## Heftet er ingen oppskrift, men en veiledning

Like viktig som å bruke heftet vil det være å bruke alle enkeltpersonene i organisasjonen som sitter på masse erfaring. Spør på tvers, og del kunnskap med andre; Det er alltid berikende. Bak i heftet er det listet opp en rekke personer med sykkelkompetanse som når som helst kan og bør kontaktes.



# 1

## Organisering av arbeidet

### Prosjektleder

Prosjektleder skal i utgangspunktet være fra Statens vegvesen, men kan hvis ønskelig være fra kommunen. Arbeidet er tidkrevende og det er avgjørende at prosjektleder har avsatt tilstrekkelig tid til oppgaven. Arbeidet kan med fordel gjøres med stor innsats over en kortere periode.

### Styringsgruppe

Planarbeidet må forankres både i kommunen og på gjeldende distrikt i Statens vegvesen. Styringsgruppas medlemmer bør være: Distriktsvegsjef, sentral politisk eller administrativ person fra kommunen og vegvesenets sykkelkontakt i distriktet.

### Arbeidsgruppe

Flest mulig i arbeidsgruppa bør ha sykkel faglig kompetanse/erfaring og ikke minst interesse. Foruten prosjektleder bør gruppa bestå av følgende personer: Fra Statens vegvesen: En person fra Distrikt og en person fra sykkelteamet på ressursavdelingen. Fra kommunen: En person fra planlegging og en person fra driftssiden. Om mulig bør en representant fra brukerne, for eksempel fra Syklistenes landsforening (SLF), delta i arbeidsgruppen.

### Prosjektsekretær

I store byer eller tettsteder der arbeidet blir omfattende kan det være nyttig med en prosjektsekretær.

### Prosess

Planen må forankres politisk, og bør om mulig vedtas som en kommunedelplan etter PBL. Der en slik prosess blir for tidkrevende vil et politisk vedtak være første løsningen.



# 2

## Planens innhold

“Hovedvegnettet for sykkel binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som; Arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler, rekreasjonsområder ...”

### A. Bakgrunn

- Det gis en beskrivelse av sykkelplanens formelle forankring. Det kan være et politisk vedtak eller som kommunedelplan etter PBL. Det bør vises til de mål og ambisjoner kommunen har for sykkel som transportmiddel.
- Planprosessen beskrives og prosjektets fremdrift klargjøres.

### B. Eksisterende hovednett og sykkelbruk i kommunen - Status

- En beskrivelse av viktige trekk ved dagens sykkelbruk i kommunen. Mest mulig informasjon om: hvem som sykler, hvor de sykler og hvorfor de sykler og ikke sykler. Sykkeltellinger, reisevaneundersøkelser ol. er viktige dokumenter.

### Kart / Registreringer

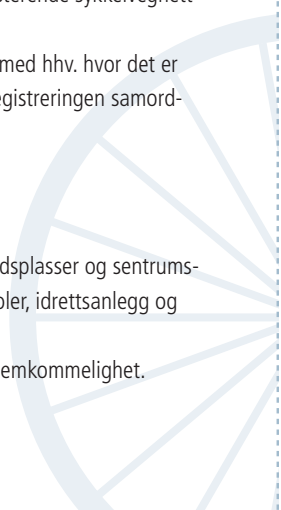
- Utarbeidelse av et statuskart som inneholder følgende informasjon:  
Lokalisering av skoler, fritidslokaler/idrettsanlegg, kollektivpunkter, kjøpesentra /områdesentra, tettstedsavgrensninger, arbeidsplasskonsentrasjoner, bykjerne/tettstedet og eksisterende sykkelvegnett

Registrering av det eksisterende sykkelvegnettet vil gi oversikt over strekninger med hhv. hvor det er tilfredsstillende standard og hvor det er behov for utbedringer. Hvis mulig bør registreringer samordnes med sykkelveginnspeksjonene.

### C. Fremtidig hovednett i kommunen

Generelle prinsipper for hovedsykkelvegnett 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. For detaljerte krav se Håndbok 017.
- Traseene skal fremstå som sikre og naturlige valg som tilbyr syklistene god fremkommelighet. Det skal være mulig å sykle i 25-30 km/t.



# 2

## Planens innhold

- Rutene skal være sammenhengende og ikke brattere enn bilvegen. Snarveger skal etterstrebes.
- Kryssinger med annen trafikk skal utformes så enkelt og trafikksikkert som mulig.
- Boliggater med fartsgrense 40 km/t eller lavere kan regnes som fullverdige sykkeltraseer.
- Turvegene vil være et supplement til hovednettet.
- Prinsippene i Statens vegvesens håndbok 233; Sykkelhåndboka skal i hovedsak legges til grunn for utforming av sykkelvegnettet. Det skal det gjøres vurderinger ut fra skiltet hastighet, kunnskap om trafikkmengder og andre stedlige forhold.

### Kart

- Kartlegging og opptegning av det ideelle hovednettet. I store byer med en kompleks trafikksituasjon vil ATP-modellen være et nyttig verktøy.
- Kartlegging av en tiltaksplan der samtlige strekninger vises og hva slags type behov det er for utbedringer på de enkelte strekningene. Arbeidet må være tilstrekkelig detaljert slik at kostnadsberegning av tiltakene kan utføres.

### Tekst

- Den valgte fysiske utformingen og standarden på hovednettet beskrives.
- Det lages en oversikt over behov for tiltak og type tiltak fordelt på riksveg, fylkesveg og kommunale veier.
- Det settes opp en prioritering mellom de planlagte sykkelrutene. Prioriteringen bør bygge på (i prioritert rekkefølge): (1) Ruter med størst potensial (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 beskrives.
- Det lages en oversikt over behovet for skilting av sykkelrutene på overordnet nivå.
- Hovedsykkelplanen bør i størst mulig grad avklare vegholderansvaret for de enkelte sykkelrutene. Det vil være en fordel med enhetlig standard for drift og vedlikehold
- Hovedsykkelvegnettet kostnadsberegnes ut fra erfaringstall.

# 3

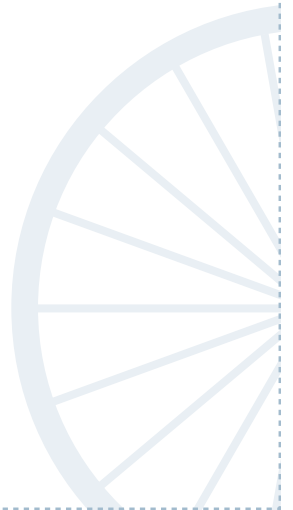
## Praktiske tips

Lokalkunnskap er svært viktig når hovednettets skal defineres. De som bor på stedet sitter alltid inne med mye viktig informasjon for planarbeidet.

Et godt registreringsarbeid er viktig. Dette kan samordnes med sykkelveginspeksjonene.

Under kartproduksjonen bør Vbase benyttes.

Finn råd og tips i allerede godkjente planer fra andre byer og tettsteder. Etter hvert vil Region øst opprette eget nettsted for sykkel på veggeven hvor du vil finne slike planer.



# 3

## Praktiske tips

### Personer i Statens vegvesen Region øst og Vegdirektoratet med sykkel som spesialfelt:

#### Vegdirektoratet

- Gyda Grendstad
- Hege Herheim Tassell

#### Sykelkoordinator Region øst:

- Trude Schistad

#### Distriktsansvarlige for sykkel:

- Fridtjof Aukrust, Gudbrandsdal
- Geir Pedersen , Hedmark
- Morten Krog Sand, Vestoppland
- Hilde Bjørnstad, Glåmdal
- Tor Olav Nordgaard-Tveit, Romerike
- Jon Øyvind Johannesen, Oslo
- Jan Antonsen, Østfold

#### Ressursavdelingen:

- Ola Sunde
- Ole Christian Bang
- Ivar Holtan
- Torill Johnsen
- Håkon Håversen
- Heidi Sandsmark
- Kari Klynderud Sundfør

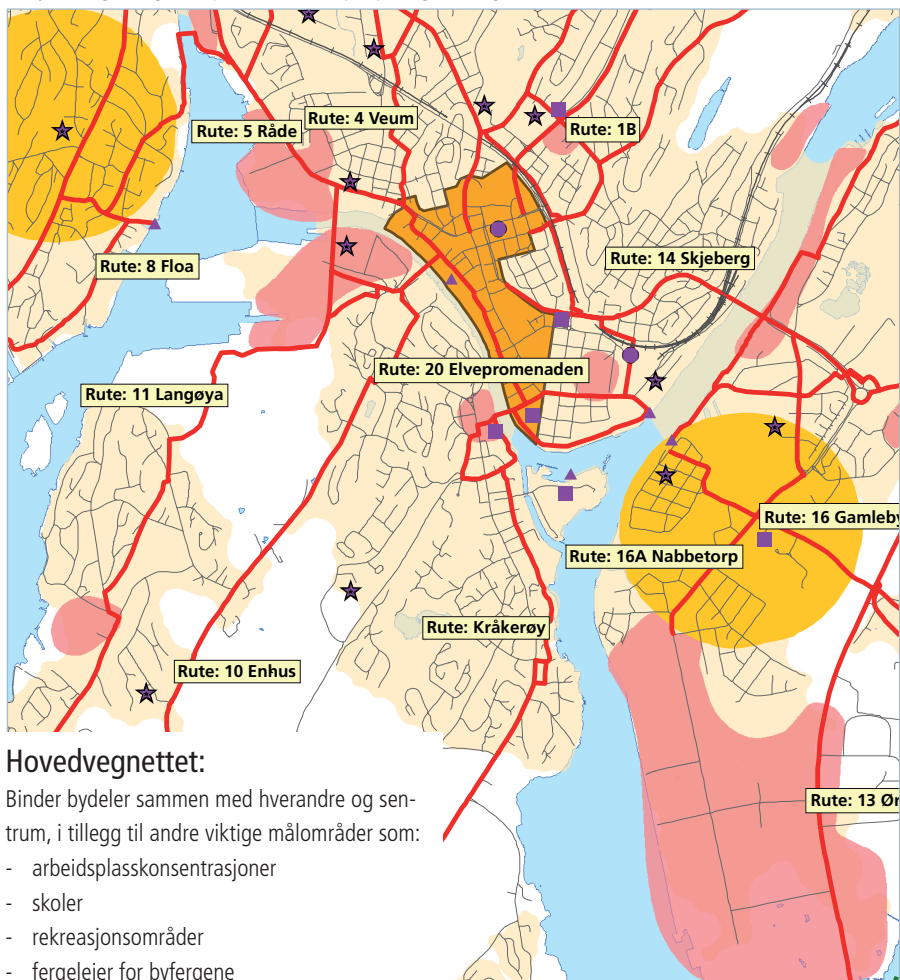
Vegdirektoratet: 22 07 35 00

Region øst: Tlf. 815 22 000

Nettsteder: [www.sykelby.no](http://www.sykelby.no), [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), [www.atpmodell.no](http://www.atpmodell.no)

## Eksempelark

For å finne frem til det ideelle hovedsykkelvegnettet er det nødvendig å kartlegge bosettingskonsentrasjoner og viktige målpunkter. Eksempel på registreringskort:



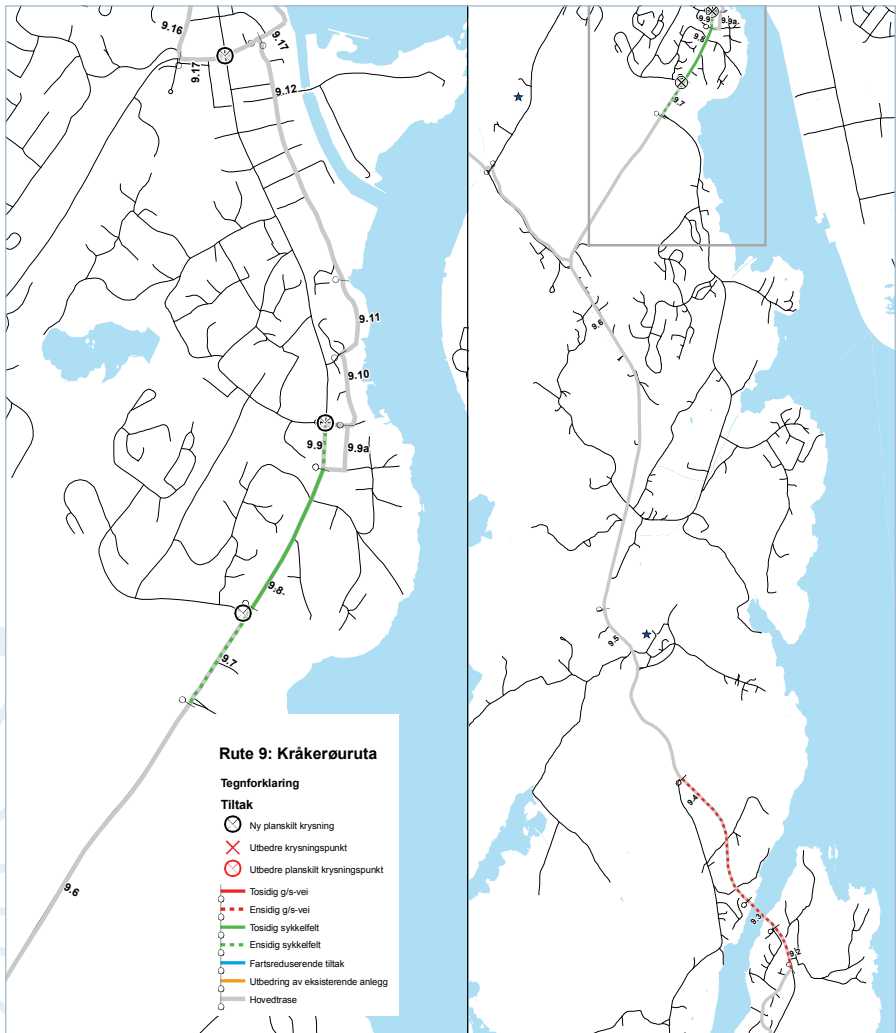
### Hovedvegnettet:

Binder bydeler sammen med hverandre og sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som:

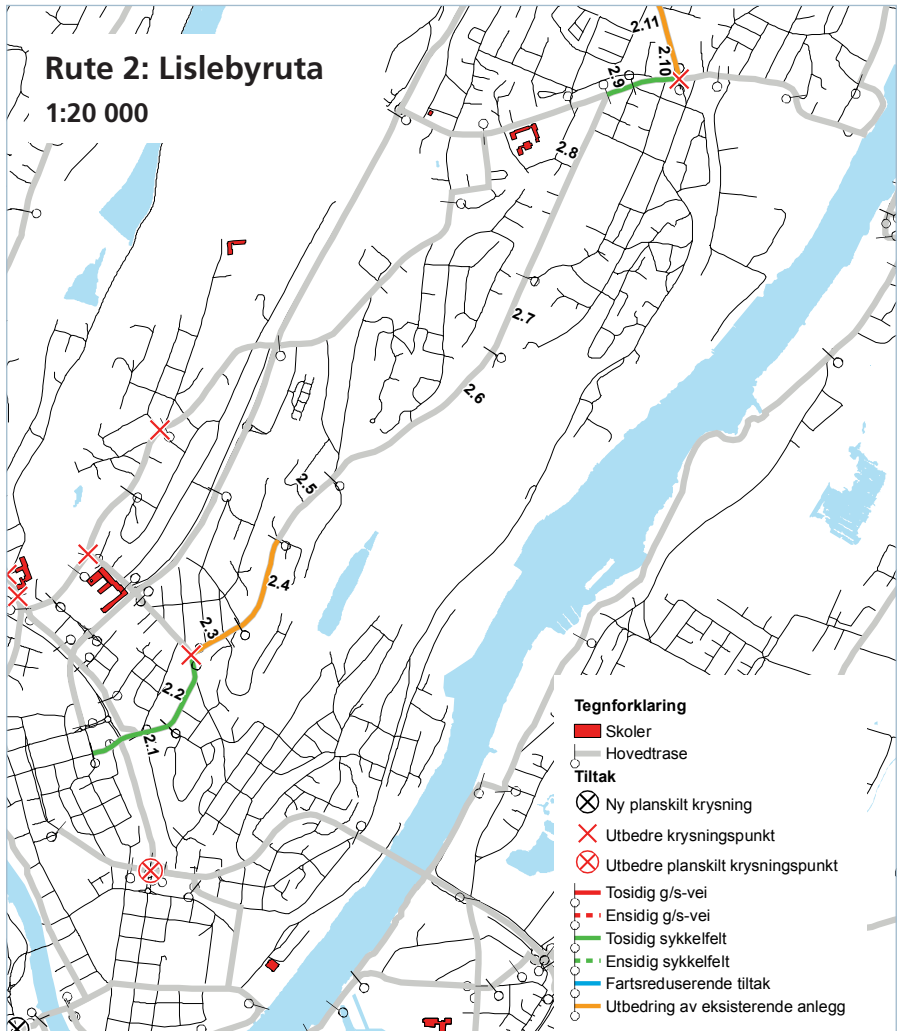
- arbeidsplasskonsentrasjoner
- skoler
- rekreasjonsområder
- fergeleier for byfergene



## Eksempel på planlagt hovedrute der løsningsprinsippene er avklart



## Eksempel på Tiltaksplan



## Rute 2 Lislebyruta

**Strekning:** Rute 2 går langs kommunalvegnettet på strekningen Fredrikstad sentrum, Hassingen, Bratthammeren, Falckåsen, Lisleby og videre til rute 1 ved Glemmen gamle kirke. Ruta er ca 4 km. lang.

**Funksjon:** Den er en viktig forbindelse mellom boligområdene på strekningen og sentrum.

**Karakteristikk:** Ideelt sett burde det vært etablert tosidig sykkelfelt langs hele ruta. Men pga plassbegrensninger og trafikkmengde foreslås sykling i vegbanen som et førende prinsipp. For å oppnå mest mulig enhetlig system, foreslås sykling i vegbanen også der det ikke er begrenset plass. I og med at deler av ruta er skoleveg anbefales det også å etablere sammenhengende fortau langs hele strekningen.

Rute 2 Lislebyruta Hovednettrute					
	Fra - til	Km/t	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaksbehov: Tosidig sykkelfelt: 980 m Ensidig GSV: 100 m Utbedre eksisterende anlegg: 1,2 km
2.1	Bryggerivn . Fra Daniel Leegardsgate - Ryenveien .	50	V.s. Fortau H.s. Fortau	Tosidig fortau og tosidig sykkelfelt	Opparbeide nytt tverrsnitt: sykkelfelt, fortau, kjørebane. 470 m bygate
2.2	Ryenveien - Hassingveien - kryss Fagerliveien .	50	V.s. Fortau	Tosidig fortau og tosidig sykkelfelt	Opparbeide nytt tverrsnitt: sykkelfelt, fortau, kjørebane. 260 m
2.3	Fagerliveien fra Hassingveien - Skogl økkveien	40	V.s 10 m langt fortau H.s. Fortau	Blandet Fortau som i dag	Oppruste dagens l øsning
2.4	Fagerliveien 23 - Fagerliveien 35	40	H.s. GSV, noe fortau	Blandet, ensidig fortau	Oppruste dagens l øsning
2.5	Fagerliveien 35 frem til Lislebyallé 1	40	H.s. Fortau på deler av strekningen	Blandet, ensidig fortau	180 m fortau
2.6	Lisleby allé 1 - Lisleby allé 33	40	100meter fortau, blandet trafikk	Blandet, ensidig fortau	Utbedre fortau, etablere nytt fortau der det mangler 630 m
2.7	Lisleby allé 33 - Torpedalsvingen	40	H.s. GSV	H.s. GSV	Ingen



Statens vegvesen

# 1-2-3

## SYKLING

Sykling tilhører de små ting.

De nære ting.

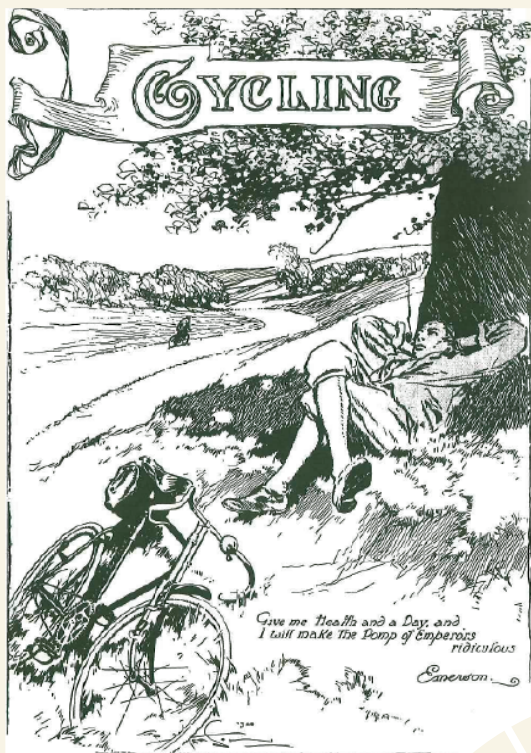
Sykling tilhører den kategorien av livets små, gode og nære ting som er aller lettest tilgjengelig, aller nærest så å si.

Det er fascinerende enkelt, og det virker hver gang.

Man blir svett, man blir glad, man blir pen og man blir sterk.

Alt man trenger er en kropp som har fått mat, og en sykkel som fungerer sånn passe godt.

*(Sitat fra Erlend Loe)*



1084-07 grafisk.senter@veqvesen.no