



Sauda kommune

sauda.kommune.no

Vedtatt 03.02.2021, sak 008/2021

SYKLANDE SAUDA

Plan for
sykkelveinettet



Norconsult

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Formål	4
1.2	Hva er en plan for sykkelvegnettet?	4
2	Sykkelvegnettet	5
3	Dagens situasjon	7
3.1	Delstrekning 1 - Saudavegen Svandalsfossen – Kyrkjegata	7
3.2	Delstrekning 2 - Svandalsvegen Svandalen – Saua Gard	8
3.3	Delstrekning 3 - Sjøen fra Saudavegen til kryss ved Risvoll skule	8
3.4	Delstrekning 4 - Grønsdal	9
3.5	Delstrekning 5 - Sauda Camping til Treaskjæret	9
3.6	Delstrekning 6 - Sjø- og elvesti Saudavegen – Skulebrua	10
3.7	Delstrekning 7 - Sentrum	10
3.8	Delstrekning 8 - Fløgstad	11
3.9	Delstrekning 9 - Tangen – Brekke	12
3.10	Delstrekning 10 - Brekke – Herheimsmoen	13
3.11	Delstrekning 11 - Åbøbyen	14
3.12	Delstrekning 12 - Rådhusgata/Espelandsvegen fra Fløgstadvegen til Austarheimsvegen	15
3.13	Delstrekning 13 - Åbødalen	15
3.14	Delstrekning 14 - Austarheimsvegen fra Espelandsvegen til Austarheim	16
3.15	Delstrekning 15 - Birkelandsvegen fra Brugata til Lona	16
3.16	Delstrekning 16 - Lona	17
3.17	Delstrekning 17 - Kastfossvegen fra Birkelandsvegen til Austarheimsvegen	17
3.18	Delstrekning 18- Andersengja og Søndenaia	18
3.19	Delstrekning 19 - Søndenaia – Løypesmyrane	19

4	Prinsipper for tilrettelegging og løsninger	20
4.1	Innledning	20
4.2	Systemvalg	20
4.3	Løsningskategorier	20
4.4	Separate og/eller beskyttede sykkelveganlegg	24
4.4.1	Separate sykkelveganlegg	24
4.4.2	Beskyttede sykkelveganlegg	25
4.5	Tilrettelegging i rolig trafikk	26
4.5.1	Sykkelfeltløsninger	26
4.5.2	Gang- og sykkelprioritering i rolig trafikk	27
4.6	Løsninger mellom systemene	30
5	Prioritering og tiltak	31
6	Kilde	32
7	Vedlegg	33

1 Innledning

1.1 Formål

Plan for sykkelvegnettet er en langsiktig plan for sykkeltilrettelegging i veg- og gatenettet i Sauda kommune. Planen peker ut hvilke strekninger som skal tilrettelegges for sykling.

Planbeskrivelsen inneholder beskrivelse av hensikten med planen, beskrivelse av dagens situasjon for sykling i det planlagte sykkelvegnettet og beskrivelser av prinsipper for tilrettelegging og løsninger. For beskrivelser av tiltak og prioritering av disse, henvises det til gjeldende sykkelstrategi.

Plan for sykkelvegnettet består i tillegg til planbeskrivelsen også av plankartet som viser sykkelvegnettet i Sauda kommune.

1.2 Hva er en plan for sykkelvegnettet?

Plan for sykkelvegnettet viser hvilke deler av veg- og gatenettet som skal tilrettelegges for sykkeltrafikk, og som bør prioriteres ved drift, vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak. Tilrettelegging kan både bety omfattende fysisk tilrettelegging i form av sykkelanlegg, eller andre og enklere tiltak som gjør det trygt og attraktivt å sykle her i form av trafikkregulering, skilting, e.l. Type tilrettelegging bør baseres på en overordnet og forhåndsdefinert vurdering av løsningsstandard, overordnet vurdering av systemvalg/systemskifter og stedstilpassede muligheter og behov.

Plan for sykkelvegnettet er en langsiktig plan. Vurderinger av hvilke deler av det planlagte sykkelvegnettet det skal prioriteres å gjøre tiltak på kort og lang sikt, gjøres som del av arbeidet med sykkelstrategien for Sauda kommune.

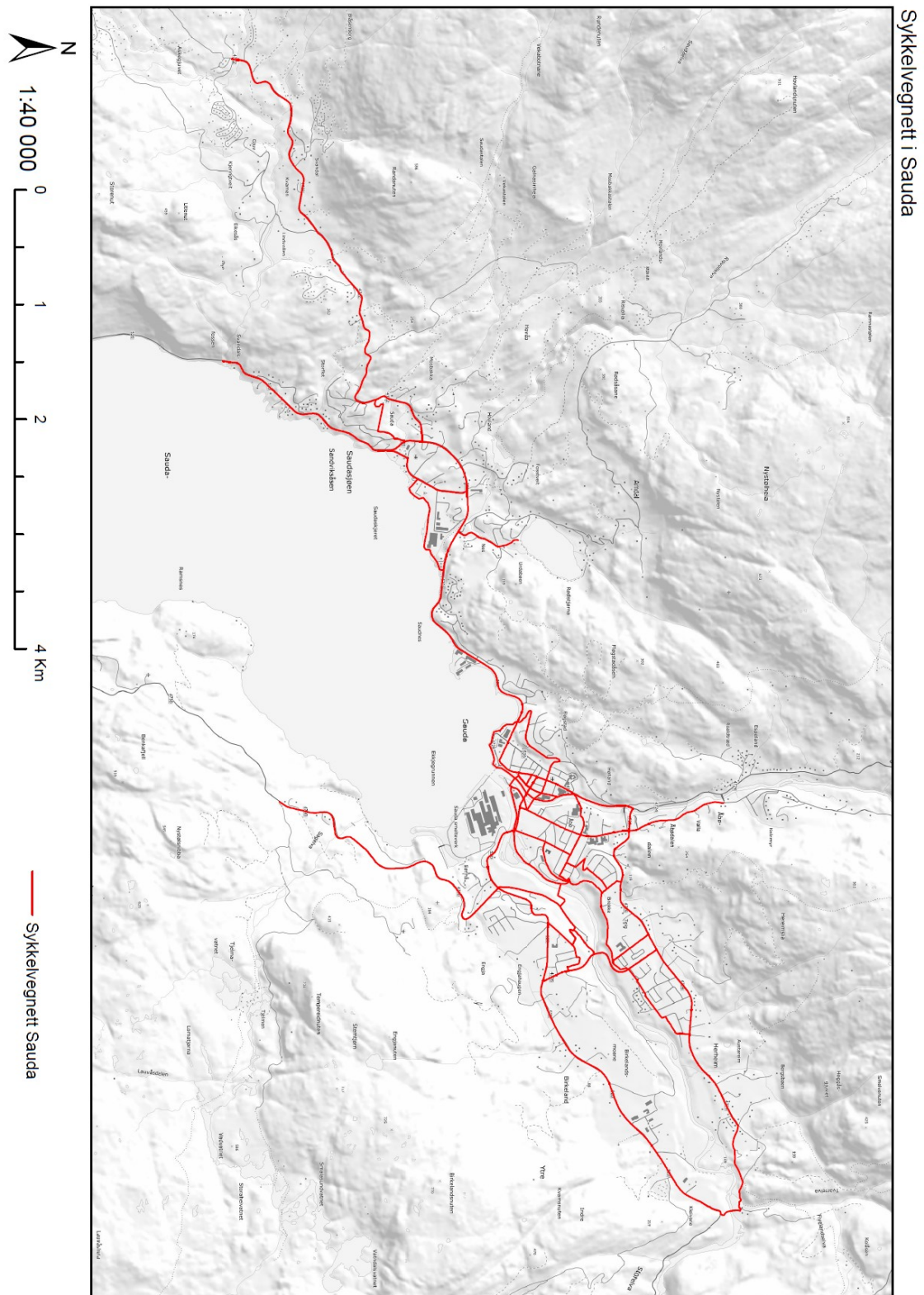
Det er vanlig å legge til grunn at sykkelvegnettet bør sikre tilgjengeligheten for områder innenfor en 200 m radius. Som et generelt mål bør til sammen 80 prosent av befolkningen ha mindre enn 200 m å sykle fra boligen til nærmeste punkt på sykkelvegnettet.

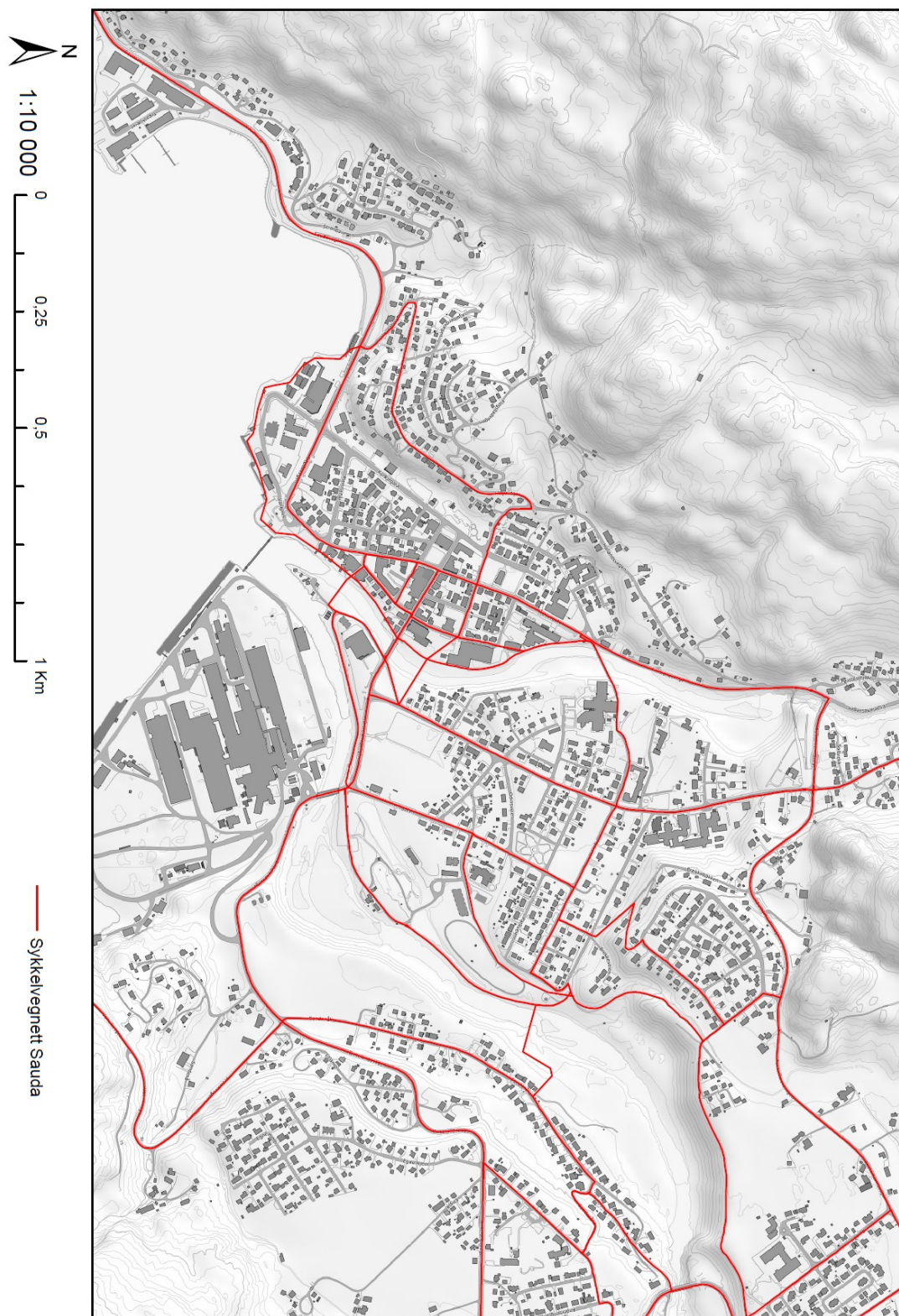
Sykkelvegnettet må ikke forveksles med et rutekart som viser hvor man kan eller skal sykle, eller hvor det sykles i dag. Dagens sykkelbruk er basert på dagens tilbud/manglende tilbud og trafikksituasjon. Endring av dette vil også kunne endre brukernes preferanser. Enda viktigere er det å sikre at nytt tilbud gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle for de som ikke gjør det i dag. Planen viser de rutene der man ønsker å prioritere syklistene med tiltak som gjør det trygt og attraktivt å sykle.

Utvalgte strekninger i plan for sykkelvegnettet skal blant annet baseres på tilgjengelig kunnskap om preferanser blant de potensielle brukerne knyttet til både rutevalg og tilrettelegging, gjennomførbarhet, bymiljø- og byutviklingsambisjoner og vurdering av framtidig trafikal situasjon og ambisjoner for dette. Sykkelvegnettet skal ligge til grunn for fremtidig planarbeid og prosjekter i Sauda kommune.

2 Sykkelvegnettet

Nedenfor vises plankartet for hele kommunen og for et utsnitt i sentrum av Sauda.





Figur 2-2 Plankart, utsnitt sentrumsområdet

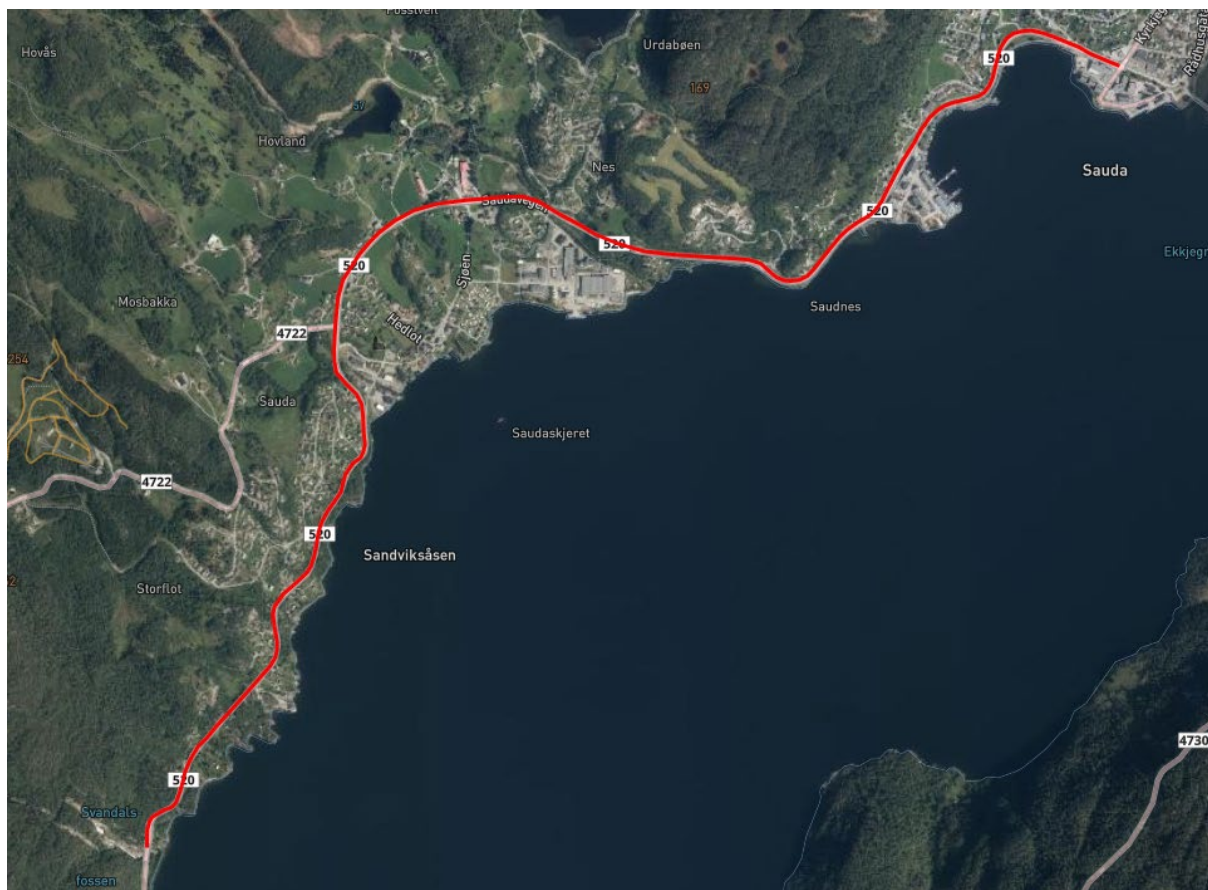
3 Dagens situasjon

Under følger korte beskrivelser av dagens situasjon på de deler av veg- og gatenettet som er utpekt i plan for sykkelvegnettet. Som grunnlag er det gjort en hensiktsmessig inndeling i delstrekninger.

3.1 Delstrekning 1 - Saudavegen Svandalsfossen – Kyrkjegata

Strekningen følger fylkesveg (fv. 520) fra Svandalsfossen inn til rundkjøringen med Kyrkjegata i Sauda sentrum. Fartsgrensen er stort sett 50 km/t, med unntak av strekningen Nestunnelen – Kalhagbakken, som har fartsgrense 70 km/t.

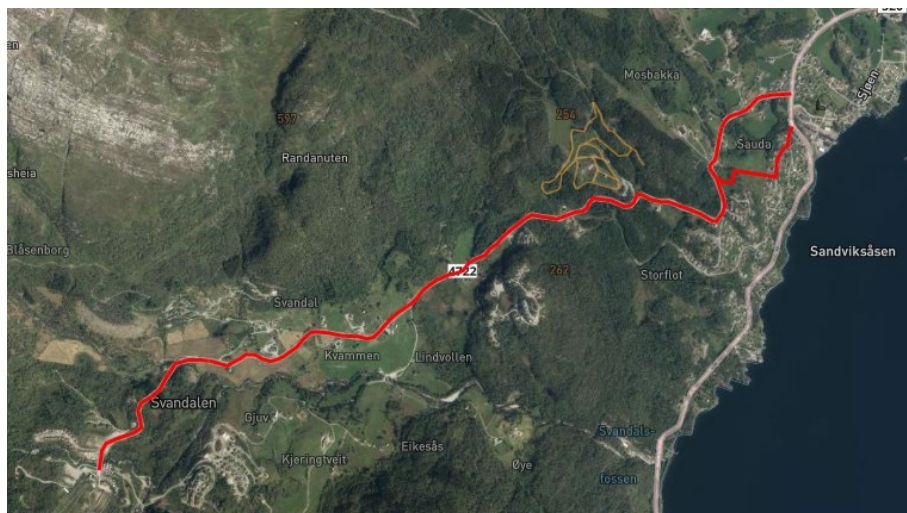
Fra Svandalsfossen til Saua Gard er vegen relativt smal og svingete, og har en del tungtrafikk. Vinterstid er dette eneste adkomstveg til Sauda. På dette strekket er det ingen tilrettelegging for syklende eller gående i dag, og sykling foregår i blanda trafikk. Vegen er brukt av myke trafikanter til tur/rekreasjon/trening ut til Svandalsfossen og for beboere i Gausvik. Fra Saua Gard er det i dag gang- og sykkelveg langs fylkesvegen inn til Treaskjæret, som skal forlenges inn til Kalhagbakken (pågående planarbeid). Det er også gang- og sykkelveg på sjøsiden langs båthavna inn til rundkjøringen ved sentrum. Særlige utfordringer på denne delstrekningen er dårlig tilrettelegging for syklende på sørvestlige delen, samt manglende kryssingsmuligheter nærmere sentrum.



3.2 Delstrekning 2 - Svandalsvegen Svandalen – Saua Gard

Fv. 4722 fra Svandalen skisenter til kryss med Saudavegen har fartsgrense 50 km/t på nedre/østlig del og 80 km/t på øvre/vestlig del. Vegene er relativt smale og svingete og har ingen tilrettelegging for gående og syklende i dag. Vegene har en del trafikk til boligområdene, hytteområder og skisenter.

Fra fv. 520 og opp mot Saua Gard (sørlige rute) er det i dag ingen tilrettelegging for gående og syklende, men det skal tilrettelegges med gang- og sykkelveg gjennom nytt boligfelt på Rondekulen når dette etableres.



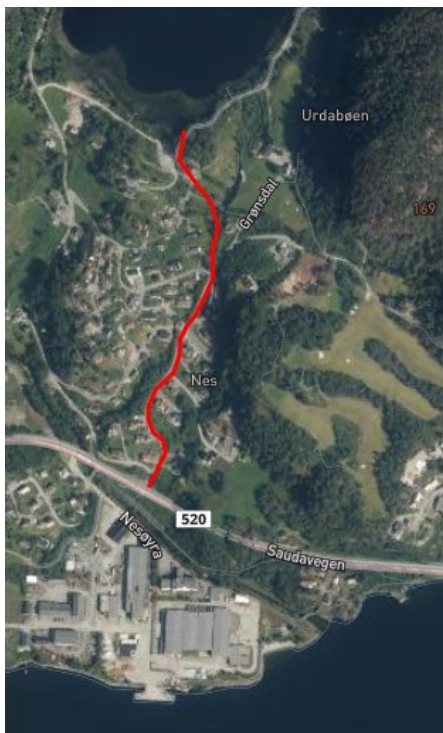
3.3 Delstrekning 3 - Sjøen fra Saudavegen til kryss ved Risvoll skule

Dette er en kommunal veg med fartsgrense 40 km/t, uten egen tilrettelegging for gående og syklende. Vegene passerer Sauda Fjord Camping, innkjøring til barnehage og industriområde, og kan ha en del trafikk til disse målpunktene.



3.4 Delstrekning 4 - Grønsdal

Dette er kommunal veg fra kryss med fv. 520 opp mot Rødstjørna (turområde med badeplass) og golfbane. Vegen går gjennom boligfelt med fartsgrense 30 km/t. Øvre del er en smal tursti.



3.5 Delstrekning 5 - Sauda Camping til Treaskjæret

På strekningen er det i dag et kort strekke gang- og sykkelveg vestover fra SI-Glass-stranda til industrikaiaen. Videre er det en tursti østover fra stranda langs sjøen, men det er ingen kobling på fv. 520 Saudavegen (delstrekning 1). I dag må myke trafikanter klatre over vegrekkverk og krysse fylkesvegen, som har fartsgrense 70 km/t, hvis de bruker denne ruta. Videre østover er det i dag ingen tilrettelegging for gående og syklende på sjøsiden av vegen.



3.6 Delstrekning 6 - Sjø- og elvesti Saudavegen – Skulebrua

Den nordlige delen av denne gang- og sykkelvegen, med grusveg fra Skulebrua til turnhallen, eksisterer i dag. Videre forbi Saudahallen og ned til Brugata er det en smalere grussti som brukes av gående og syklende. I kommuneplanen er det planlagt gang- og sykkelbru fra Åbøland til Birkelunden.



3.7 Delstrekning 7 - Sentrum

Kommunal veg Saudavegen, fra rundkjøringen med Kyrkjegata, og inn i sentrum og sentrumsgater, har i dag ingen tilrettelegging for syklende. Det er ensidig fortau (planlagt tosidig) langs Saudavegen til Rådhusgata og tosidig fortau i de fleste sentrumsgatene. Fartsgrensen er 50 km/t i Saudavegen og Brugata, ellers er det 30-sone i sentrumsgatene.

Sykling skjer i dag i blanda trafikk eller på fortau. En utfordring er Brugata som er gjennomfartsveg med relativt mye trafikk og en del tungtrafikk. I sentrumsgatene er det mye gateparkering som kan gjøre det utfordrende å sykle i gatene. Inntegnet kobling over parkeringsplass ved Saudahallen er fremtidig og avhenger av mulighetsstudie for dette området.



3.8 Delstrekning 8 - Fløgstad

Traseen på kommunale veger via Fløgstadvegen, Hagevegen og Kalhagbakken går gjennom relativt smale boligkater, med fartsgrense 30 km/t. Trafikk skjer hovedsakelig til boliger. Det er ingen egen tilrettelegging for gående og syklende, og sykling skjer i blanda trafikk. Det er noen utfordringer knyttet til krappe svinger og siktforhold.



3.9 Delstrekning 9 - Tangen – Brekke

Ved sentrum etableres det høsten 2020 ny bru for myke trafikanter over til Tangen. Her går det grusveg videre langs elva til kryss med Birkelandsvegen. Videre sykler man i dag over en parkeringsplass og langs bilvegen et stykke før en grusa gang- og sykkelveg fortsetter langs elva til Brekkeveien. Krysset og område ved parkeringsplass skal bygges om for økt trafikksikkerhet i 2020/2021. Fra Brekkeveien fortsetter grusvegen med en bratt grusbakke opp til Brekkemoen (østlig rute). Alternativ trase er en eldre gang- og sykkelveg fra Brekkeveien opp til Brekke via Brekkebakken (vestlig rute). Denne er delvis smal og med veldig dårlig asfaltdekke. Fra toppen av denne kan man sykle gjennom boligfeltet Brekke til gang- og sykkelvegen som leder til boligfeltet på Herheimsmoen videre vestover.

Fra grusvegen langs elva er det planlagt gang- og sykkelbru over til Søndenaåla for myke trafikanter, for å gi en kortere og sikrere kobling mot sentrum, skoler og idrettsområder.

Særlig utfordrende punkt på strekningen er kryssing av Birkelandsvegen, og stigningsforhold fra Åbøbyen til Brekke.



3.10 Delstrekning 10 - Brekke – Herheimsmoen

Vestlig del av denne strekningen foregår på adkomstveg til boliger. Videre er det tilrettelagt med asfaltert gang- og sykkelveg østover til boligfeltet Herheimsmoen, med sykling gjennom bolig gatene for å komme opp til Austarheimsvegen. Gang- og sykkelvegen går forbi flere boligfelt og er en viktig transportveg for skoleelever til Austarheim skule. Gang- og sykkelvegen er stort sett godt tilrettelagt, men med noe behov for opprusting. Sidevegen forbi skolen og ut til Austarheimsvegen er boliggate med fortau og fartsgrense 30 km/t.



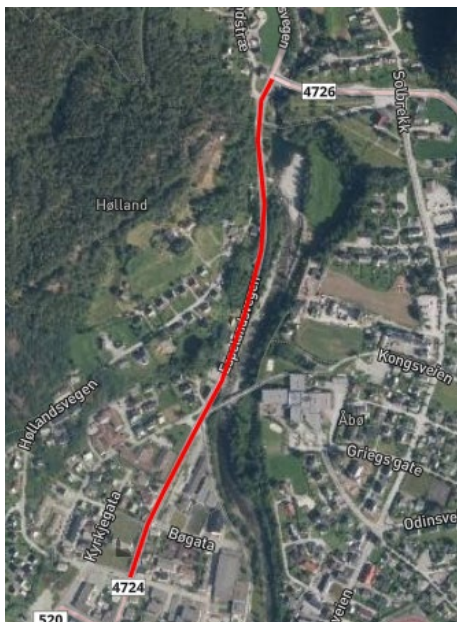
3.11 Delstrekning 11 - Åbøbyen

Vegene i Åbøbyen er kommunale og har fartsgrense 30 km/t. Åbødalsveien er en sentral veg som knytter sammen sentrum, Åbøbyen og boligområder lenger nord, samt passerer flere viktige målpunkt inkludert skoler, sykehus og aldershjem. Dette gjør at det også er relativt mye trafikk på veien, samt at veglenken er viktig for alle trafikanter. Øvre del av Åbødalsveien opp sykehusbakken er tilrettelagt med gang- og sykkelveg, mens det ellers er tosidig fortau som er relativt smalt og delvis overgrodd. Her sykler man i dag på fortau eller i blanda trafikk. Samme situasjon finnes i Kongsveien, Haakonsgaten og Torsveien. Fra Torsveien til Brekkeveien finnes det i dag en grusveg uten belysning og med løst dekke. Åbøbyen er på Riksantikvarens NB-liste som kulturmiljø av nasjonal interesse.



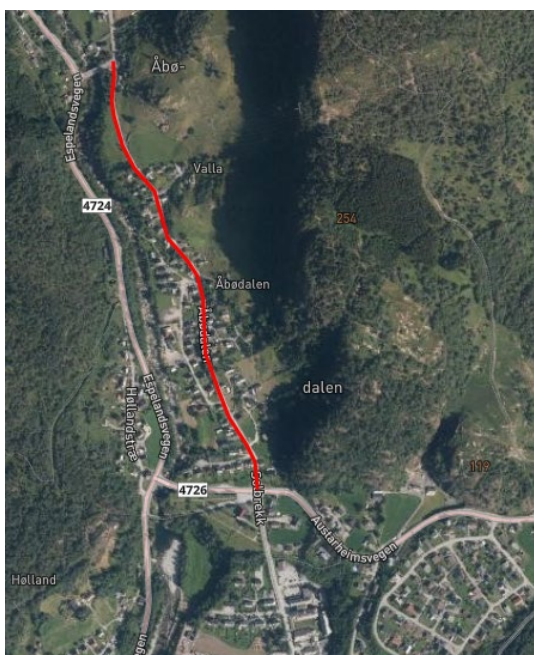
3.12 Delstrekning 12 - Rådhusgata/Espelandsvegen fra Fløgstadvegen til Austerheimsvegen

Fv. 4724 fra Brugata til Austerheimsvegen har fartsgrense 50 km/t. Fra sentrum til Skulebrua er det en- eller tosidig fortau. Videre oppover er det ingen tilrettelegging for gående og syklende før et kort parti med fortau rett før krysset med Austerheimsvegen. Sykling foregår i dag i blanda trafikk.



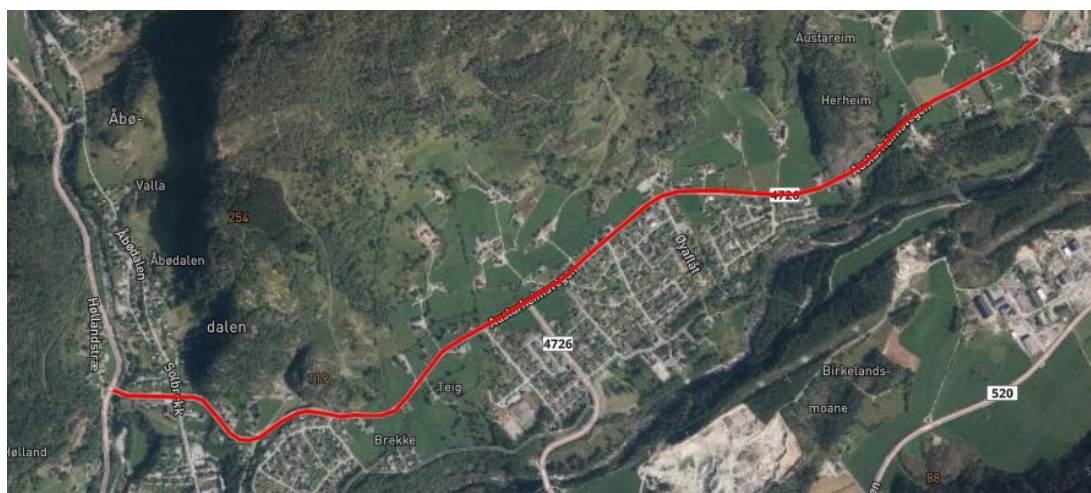
3.13 Delstrekning 13 - Åbødalen

Åbødalen er en kommunal veg som strekker seg fra Solbrekkrysset til brua over til Espeland. Den knytter seg til boligbebyggelsen og har fartsgrense 30 km/t. Det er ingen tilrettelegging for gående og syklende, og sykling skjer i blanda trafikk. Utfordrende punkt er kryssing av Solbrekkrysset.



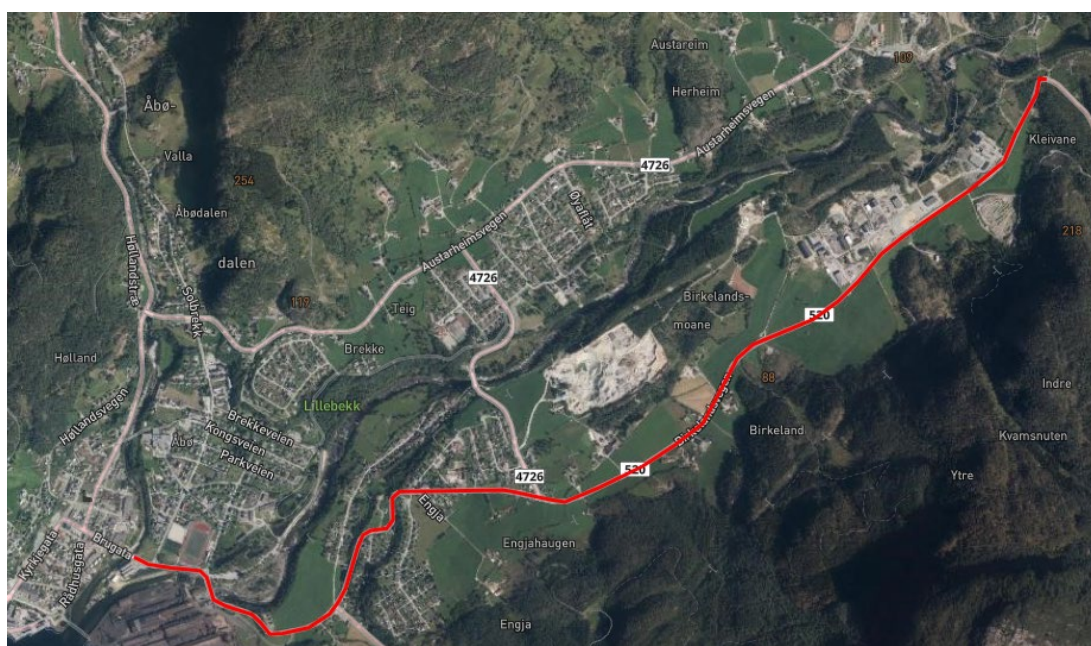
3.14 Delstrekning 14 - Austarheimsvegen fra Espelandsvegen til Austarheim

Fv. 4726 fra Espelandsvegen har fortau til Solbrekkkrysset og opp siste bakken før man når Brekke. Fortauet skal forlenges slik at det blir sammenhengende mellom Espelandsvegen og Brekke. Fra Brekke til Austarheim er det ingen tilrettelegging for gående og syklende i dag, og sykling skjer i blanda trafikk. Fartsgrensen er 40 km/t til Brekke og 50 km/t videre østover. Vegene har en del trafikk da den går forbi store boligområder, og noe tungtrafikk til industriområde på Austarheim.



3.15 Delstrekning 15 - Birkelandsvegen fra Brugata til Lona

Fv. 520 fra Brugata til Lona har stort sett fartsgrense 50 km/t, og økes til 80 km/t på siste stykke før Lona (østlig del). Fra sentrum til krysset med Kastfossvegen varierer det mellom en- og tosidig fortau. Sykling foregår på fortau eller i blanda trafikk. Vegene har relativt mye trafikk, og er gjennomkjøringsveg mot Røldal i sommerhalvåret. Det er også en del tungtrafikk her. Kombinasjonen mye trafikk, relativt høy fart og manglende tilrettelegging for myke trafikanter er en utfordring på strekningen.



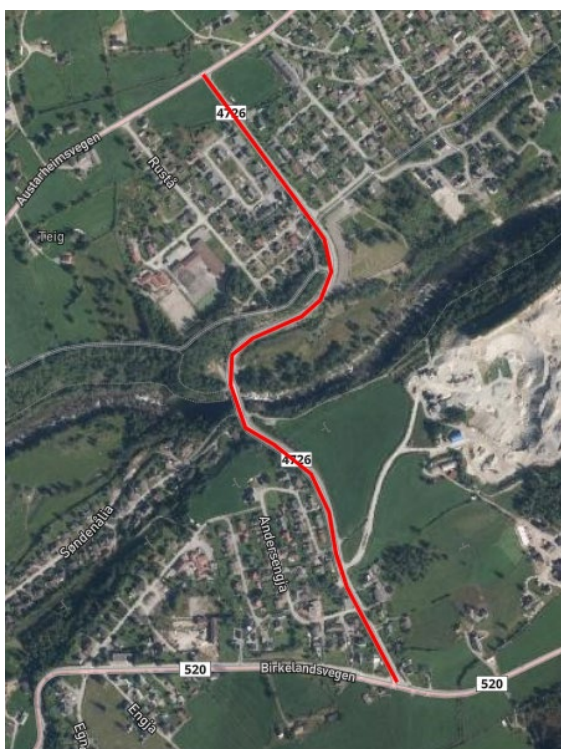
3.16 Delstrekning 16 - Lona

Vestlig del av strekningen fra Austarheim til Birkeland over Lona foregår på asfaltert veg med trafikk hovedsakelig i forbindelse med industriområdet til Statnett. Vegen går etter hvert over til grusveg og en bru, som myke trafikanter kan bruke for å krysse elva. Man kommer da inn i et gårdstun og kan sykle på grusveg opp til fv. 520. Det er ikke gjennomkjøring for bil fra Austarheim til Birkeland på dette strekket. Vegen er mye brukt i tursammenheng.



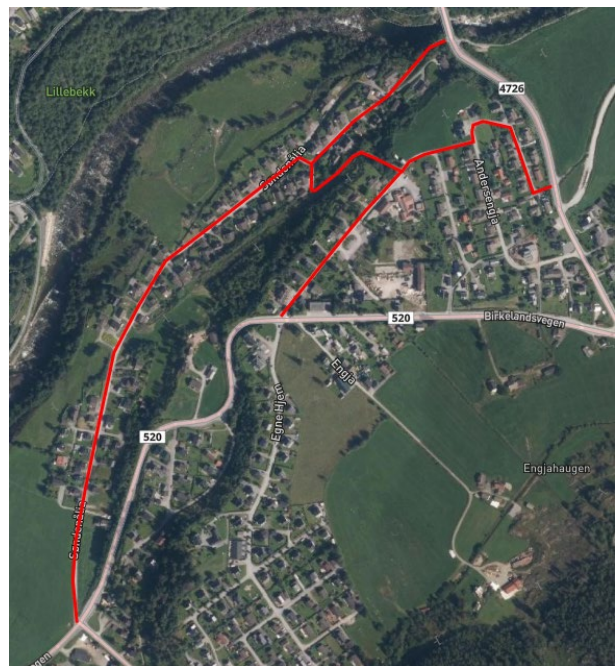
3.17 Delstrekning 17 - Kastfossvegen fra Birkelandsvegen til Austarheimsvegen

Fv. 4726 Kastfossvegen mellom Austarheimsvegen og Birkelandsvegen har fartsgrense 50 km/t. Det går gang- og sykkelveg fra Andersengja og nesten frem til krysset ved Gunnarsmoen, som er viktig skoleveg for elever fra Birkeland. Ellers er det delvis fortau og delvis ingen tilrettelegging for myke trafikanter.



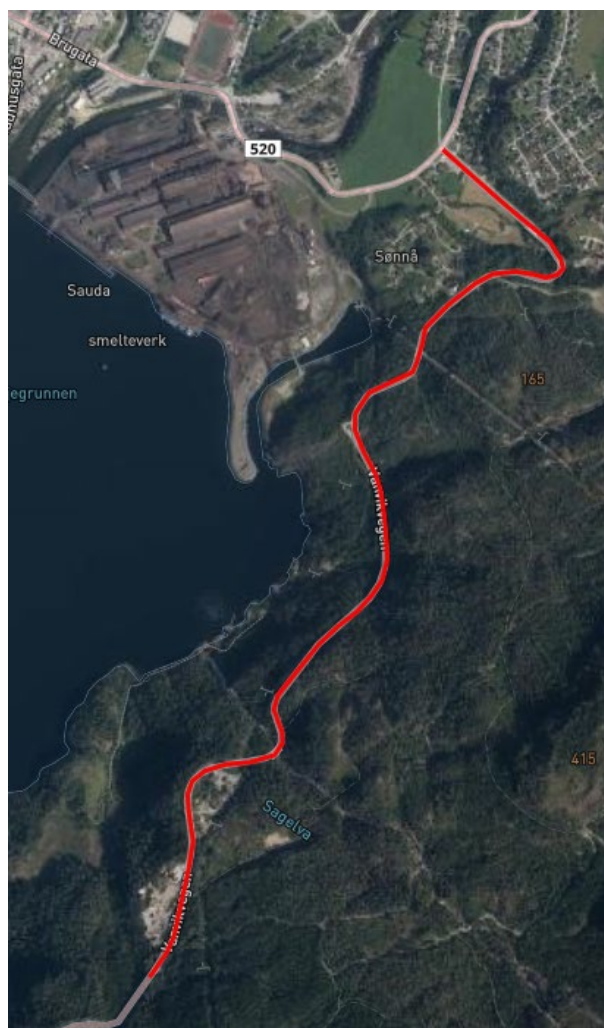
3.18 Delstrekning 18- Andersengja og Søndenålia

Boliggater i Søndenålia og Andersengja har fartsgrense 30 km/t. Mellom de to boligområdene er det en bratt gang- og sykkelveg. Ellers foregår sykling hovedsakelig i blanda trafikk. Utfordrende punkt er kryssing av Birkelandsvegen når man kommer ut fra Søndenålia.



3.19 Delstrekning 19 - Søndenålia – Løypesmyrane

Fv. 4730 Vanvikvegen fra Birkelandsvegen til Løypesmyrane har fartsgrense 80 km/t. Det er ingen tilrettelegging for myke trafikanter og sykling skjer i dag i blanda trafikk. Det er noe bebyggelse langs deler av vegen. Vegen har også trafikk til bebyggelse i Vanvik. Vegen er relativt smal, og sykling i blanda trafikk kan oppleves utrygt.



4 Prinsipper for tilrettelegging og løsninger

4.1 Innledning

Vurdering og valg av løsning på de enkelte delstrekningene i sykkelvegnettet må gjøres strekning for strekning. Som en overordnet føring og grunnlag for dette er det gjort en vurdering av systemvalg og løsningstyper i sykkelvegnettet for Sauda (se Figur 4-2).

4.2 Systemvalg

Som prinsipp for valg av system, er anbefaling i N100 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen, 2018) lagt til grunn.

For sentrumsområdet anbefales i hovedsak løsninger med sykkelfelt eller andre løsninger der syklende sykler med kjøreretning på hver side av gaten. Dette systemet kalles *tosidig enveis*. For strekninger inn mot sentrumsområdet og i ytre deler av tettstedet anbefales i hovedsak løsninger med separate anlegg der det sykles i begge retninger på en side vegen. Dette systemet kalles *ensidig toveis*.

Anbefalingen er prinsipiell, og skal sikre at hyppige systemskifter unngås i størst mulig grad (Statens vegvesen, 2018). Unntak i planen for Sauda er særlig knyttet til egne traseer for gående og syklende i sentrum langs elvene, der løsninger som tilhører systemet ensidig toveis vil bli brukt. I enkelte boligkater med lite trafikk, vil enklere løsninger tilhørende systemet tosidig enveis være aktuelle.

4.3 Løsningskategorier



Figur 4-1. Hovedprinsipper for sykkeltilrettelegging. (Oslo kommune, 2017)

Oslo kommune sin veileder «Oslostandarden for sykkeltilrettelegging» beskriver hovedtyper av sykkeltilrettelegging. Valg av løsning blant de tre hovedprinsippene har ulike faktorer og ulike forutsetninger i gatesystemet og miljøet vegen/gaten ligger i. Det er viktig å skille mellom prioritering for sykkel og for gående. Tilrettelegging der «syklisten er gjest» regnes ikke som sykkeltilrettelegging, og løsninger innenfor dette prinsippet skal i stor grad unngås i sykkelvegnettet.

Hovednett for sykkeltrafikken kan bestå av blandet trafikk, sykkelfelt, sykkelgate, gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau eller en kombinasjon av disse (Statens vegvesen, 2018). Linjene i denne planen for sykkelvegnettet er differensiert i *to ulike løsningskategorier*. Vurderingen er gjort med bakgrunn i behov for fremkommelighet, tilgjengelighet, trygghet og trafikksikkerhet. Forslag til inndeling av løsningskategorier er veiledende, men det kan forekomme endringer mellom kategorier når det skal gjennomføres tiltak. Tilretteleggingen avhenger også av de trafikale ambisjonene man har med tanke på trafikkmengde og fart. Der hvor det er mye trafikk og høy fart er det hensiktsmessig å separere syklende fra kjørende, mens det ved lavere fart og lav trafikkmengde åpner for at det kan skje mer samhandling mellom syklist og biltrafikk.

Hensikten med inndelingen er å vise hvilke typer løsninger man ser for seg i sykkelveinettet, som grunnlag for felles bilde av hva som skal gjøres, grunnlag for budsjettering og planlegging.

Kart i Figur 4-2 og Figur 4-3 viser inndeling av sykkelvegnett for Sauda i følgende kategorier:

- Separate og/eller beskyttede sykkelveganlegg
- Sykkelfeltløsninger og tilrettelegging i rolig trafikk
- Uavklart

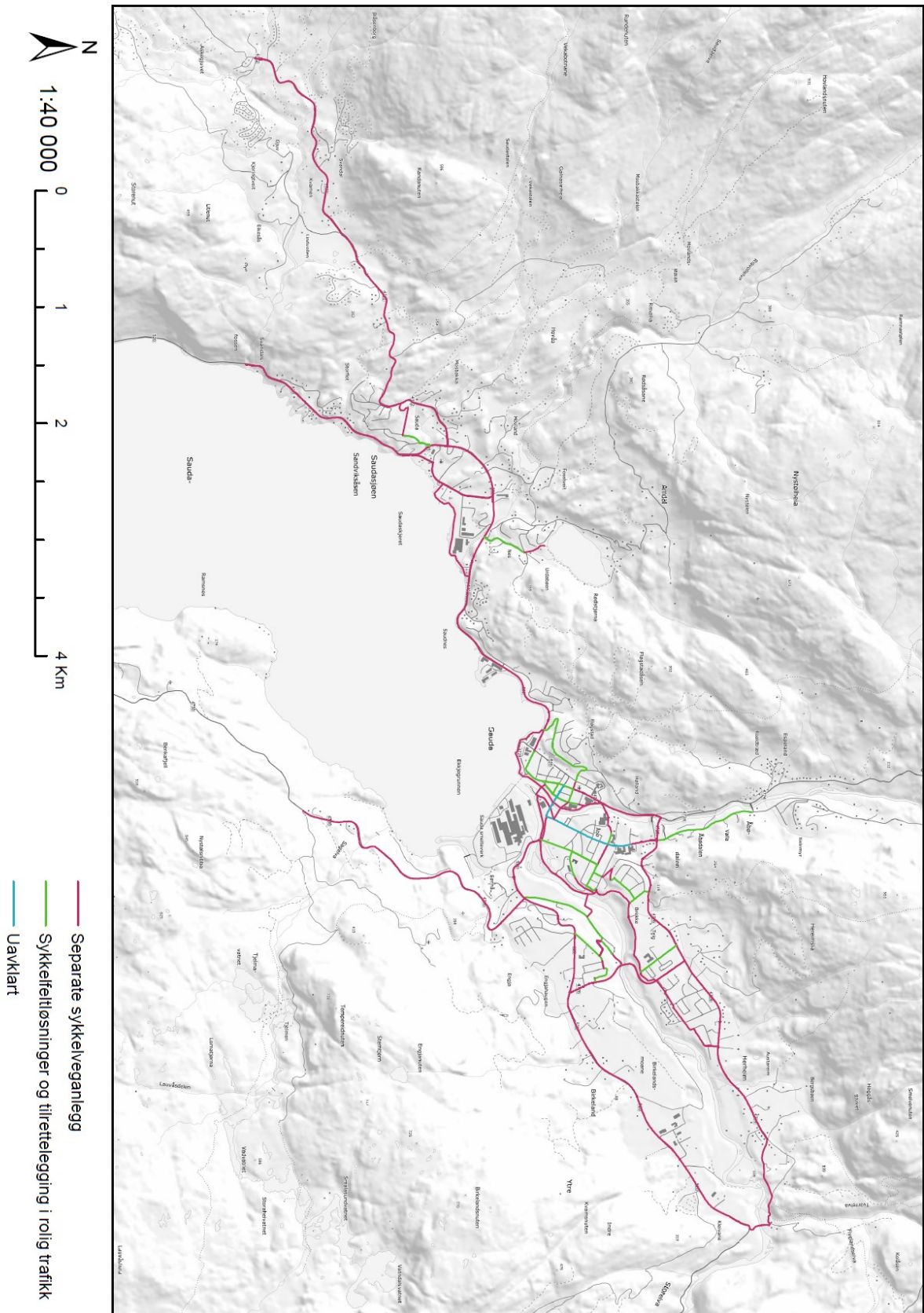
Den første kategorien viser til strekninger der sykkel følger egen separat trase eller der tilrettelegging skal gjøres langs vei der trafikksituasjon tilsier en løsning med høy grad av beskyttelse.

Den andre kategorien viser til strekninger der trafikksituasjon muliggjør enklere typer løsninger som ivaretar syklendes behov for fremkommelighet og sikkerhet. Dette er i hovedsak boligater og sentrumsgater med lite trafikk.

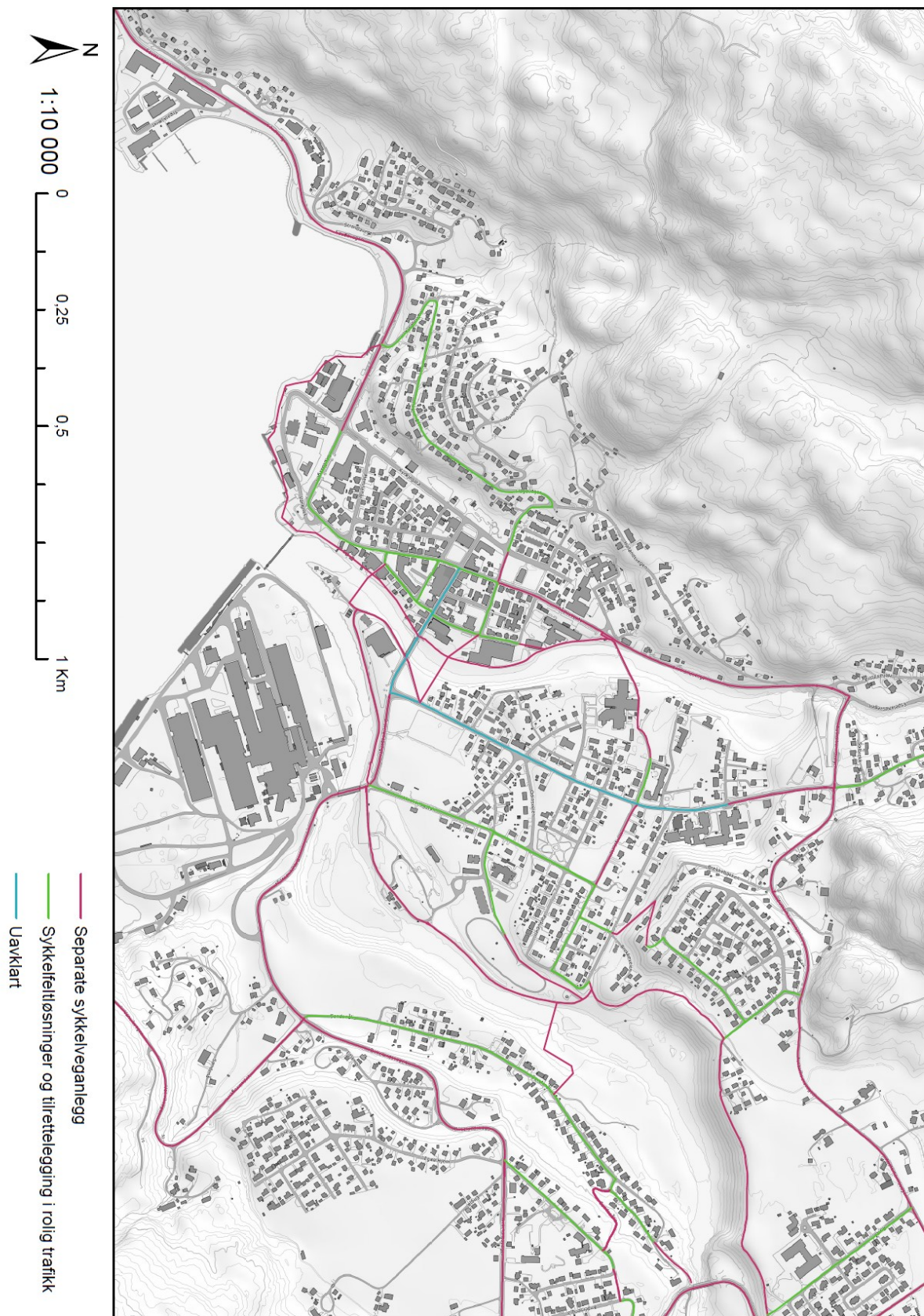
Den siste kategorien, «uavklart», viser til strekninger hvor løsning innenfor de to systemene ikke er avklart, og hvor det er i gang eller er planlagt en prosess og tilhørende planarbeid for strekningene. Generelt må det for alle strekninger gjøres nærmere og mer detaljerte vurderinger opp mot behovene og ambisjonene man har for gatene og området.

Figur 4-2 viser kategoriseringen i Sauda kommune, og i de neste avsnittene presenteres de to hovedkategoriene for løsningsstandard og tilhørende sykkeløsninger.

Løsningskategorier for sykkel i Sauda



Figur 4-2. Kategorisering av sykkeltilrettelegging.



Figur 4-3. Kategorisering av sykkeltilrettelegging, utsnitt sentrumsområdet.

4.4 Separate og/eller beskyttede sykkelveganlegg

4.4.1 Separate sykkelveganlegg

Separate sykkelveganlegg kan være en god løsning der det finnes lange strekninger uten kryss og avkjørsler, eller der det skal tilrettelegges utenom hovedvegene. Forkjørregulering av separate sykkelveganlegg der de krysser avkjørsler, gir syklende økt fremkommelighet. Løsningen må imidlertid vurderes for et større område, og det må gjøres en risikovurdering for å unngå at det etableres trafikkfarlige løsninger. I tillegg bør det settes av tilstrekkelig areal til at siktkrav kan oppfylles. Det skilles mellom gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau og sykkelekspressveg, hvor det i Sauda vil være mest aktuelt å bruke løsningen gang- og sykkelveg. Separate sykkelveganlegg skiltes med sykkelveg-skilt, og ved bruk av løsningene sykkelveg med fortau og sykkelekspressveg, merkes gul midtstripe for å skille sykkelretningene fra hverandre. Det bør som minimum være rabatt mellom separate sykkelveganlegg og parallell bilveg.

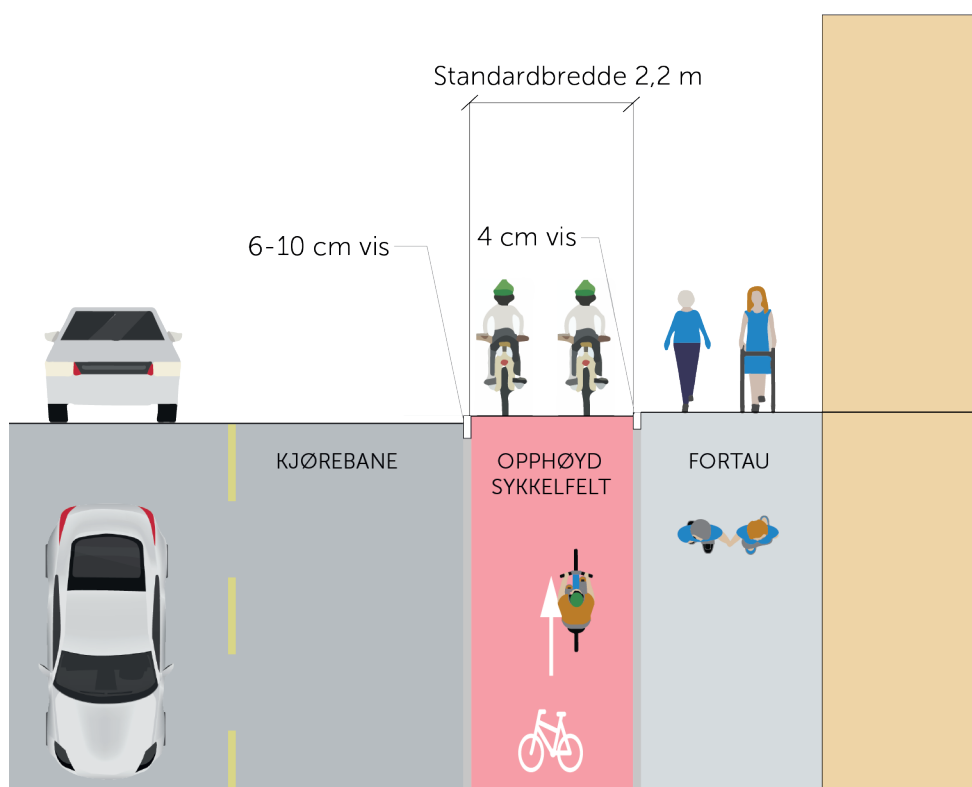


Figur 4-4. Tverrprofil for gang- og sykkelveg hentet fra Sykkelhåndboka (Statens vegvesen, 2014).

4.4.2 Beskyttede sykkelveganlegg

Beskyttede sykkelveganlegg, som her er vist ved opphøyd sykkelfelt, sikrer økt beskyttelse for de syklende fra motorisert trafikk, på spesielt utsatte steder. Dette gir syklister en ekstra trygghet. Eksempelvis vil beskyttede sykkelveganlegg bedre forholdene for syklister i høyresvinger der bilister og andre kjøretøy kutter svingen. Opphøyd sykkelfelt gir mulighet for ekstra beskyttelse innenfor systemet tosidig enveis.

Beskyttede sykkelveganlegg kan tilrettelegges ved bruk av kantstein og vis mellom kjørefelt og sykkelfelt. Andre former for beskyttelse kan være trafikkøyer, blomsterkasser, rabatter eller langsgående overkjørbare buffere eller pullerter.

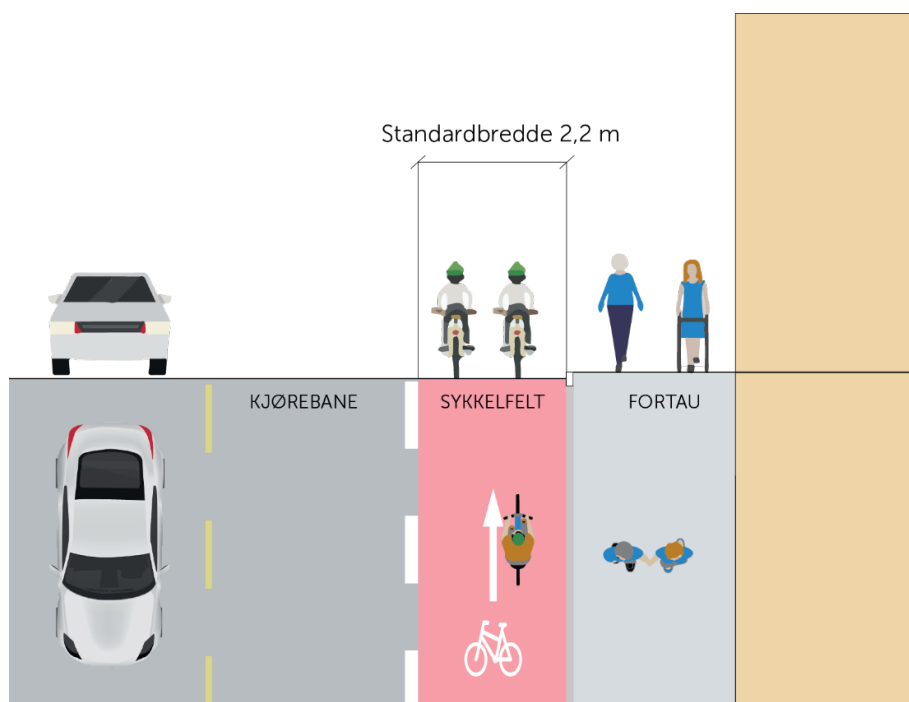


Figur 4-5. Typisk snitt som viser opphøyd sykkelfelt, en av typene innenfor beskyttede sykkelveganlegg.

4.5 Tilrettelegging i rolig trafikk

4.5.1 Sykkelfeltløsninger

Sykkelfelt løsninger bør brukes i sentrumsområdet der ensidig toveis sykkelsystem legges til grunn, og sikrer at syklende får et eget areal i kjørebane. Det er viktig å tilrettelegge for gode bredder slik at de også skal være trygge nok for barn og andre trygghetssøkende syklistene. Sykkelfelt med gode bredder åpner også for at syklistene kan passere hverandre i sykkelfeltet uten problemer. For å gjøre sykkelfeltene enda tryggere for syklistene, kan det vurderes tiltak som står mer om i 4.4.2 Beskyttede sykkelveganlegg. Sykkelfelt skiltes med sykkelfelt-skilt og markeres med sykkelsymbol på asfalten.



Figur 4-6. Typisk snitt som viser sykkelfelt.

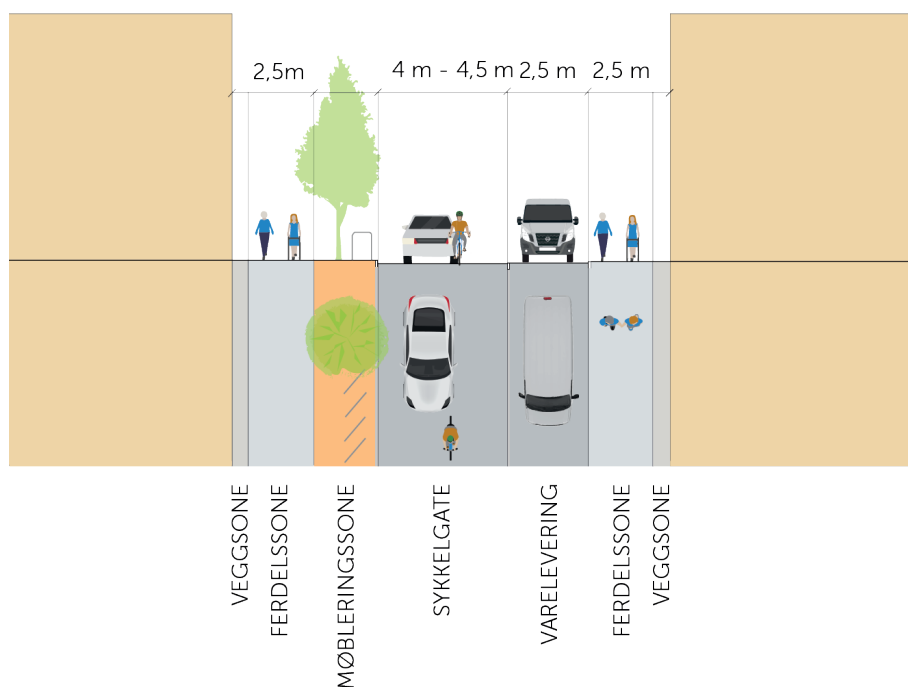
4.5.2 Gang- og sykkelprioritering i rolig trafikk

Med sykling i rolig trafikk menes at det skapes et trafikkbilde der hastighet og trafikkmengde legger til rette for godt samspill mellom syklende og andre kjørende. I sentrumsgater med høy trafikk vil det være nødvendig med strenge trafikkregulerende tiltak, mens mange boligveger kun trenger enklere fartsbegrensende tiltak for å oppfylle standarden. Innenfor gang- og sykkelprioritering i rolig trafikk skilles det mellom:

- Sykkelgate
- Sykling i rolig trafikk
- Sykling mot enveiskjøring

Disse løsningene er beskrevet kort nedenfor, men mer om disse finnes i Oslostandarden for sykkeltilrettelegging (Oslo kommune, 2017).

Sykkelgate er en løsning som prioritere både syklende og gående, og hvor krav om trafikkmengde og fart er enda lavere enn ved sykling i rolig trafikk. Hvis den faktiske farten er under 20 km/t og trafikkmengden ikke overstiger 500, vil sykkelgate kunne være en god løsning. Med en slik løsning vil det være hensiktsmessig å se på omkringliggende kjøremønster for å dempe fart og trafikkmengde i den aktuelle gata.

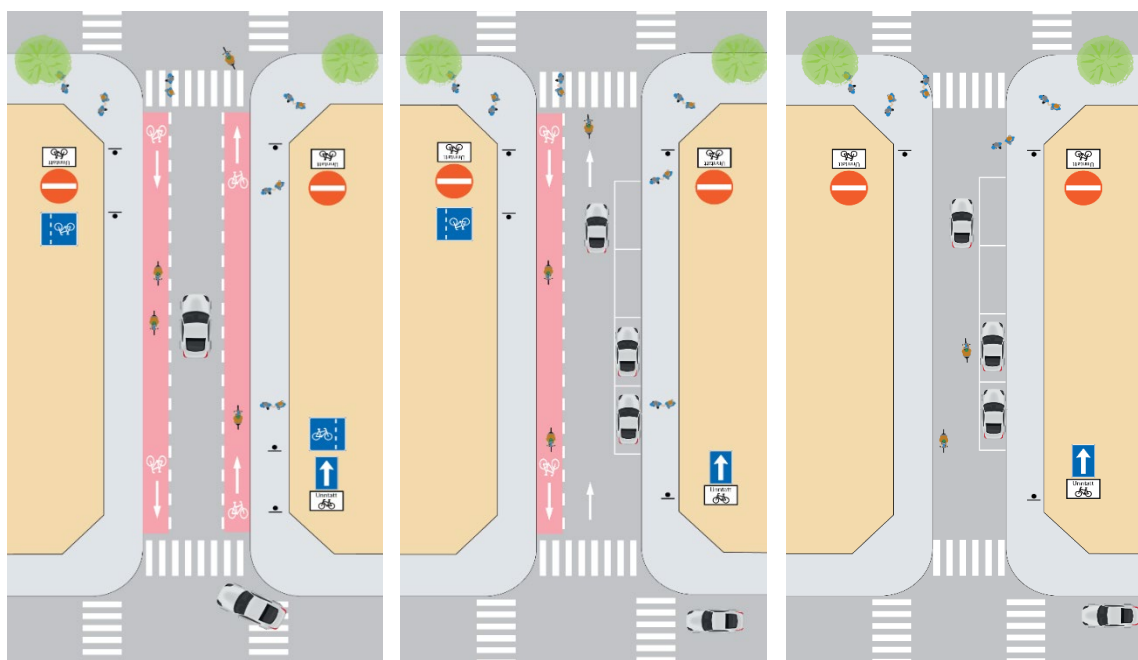


Figur 4-7. Typisk snitt som viser sykkelgate.

The diagram shows a road layout with a central green strip. The strip is 3,5 m wide in the middle section and 5,5 m wide in the bottom section. The road is divided into four quadrants by the central strip. Each quadrant contains a 'Sone' sign with a red circle and the number 30. The top-left and bottom-right signs are crossed out with a diagonal line. The top-right and bottom-left signs are not. The central strip is flanked by green trees. The road has a dashed white line in the center and solid white lines at the edges. The background is a light gray color.

28

Sykling mot enveiskjøring betyr at man ved skilting tillater sykling mot kjøreretningen, slik at sykkel kan sykle i begge retninger. Avhengig av hva som er mest hensiktsmessig med tanke på trafikkmengde, fart og stigningsforhold, kan sykling mot enveiskjøring tilrettelegges med skilting og sykling i kjørebanelen, med motstrøms sykkelfelt i en retning eller sykkelfelt i begge retninger. Mostrøms sykkelfelt anbefales da det både gjør kjørende oppmerksomme på syklende og de syklende opplever det som tryggere å ferdes mot kjøreretning i gaten.



Figur 4-9. Sykling mot enveiskjøring med sykkelfelt i begge retninger.

I Oslostandarden nevnes det at sykling mot enveiskjøring, som hovedregel, bør tillates i alle enveisregulerte gater.

Sykling mot enveiskjøring uten sykkelfelt regnes som en unntaksløsning ifølge Oslostandarden for sykkeltilrettelegging, men kan brukes dersom forholdene tillater det. Imidlertid er det noen tilfeller, eksempelvis i oppoverbakke, hensiktsmessig for syklende å ha et eget sykkelfelt slik at man ikke bremses annen trafikk.

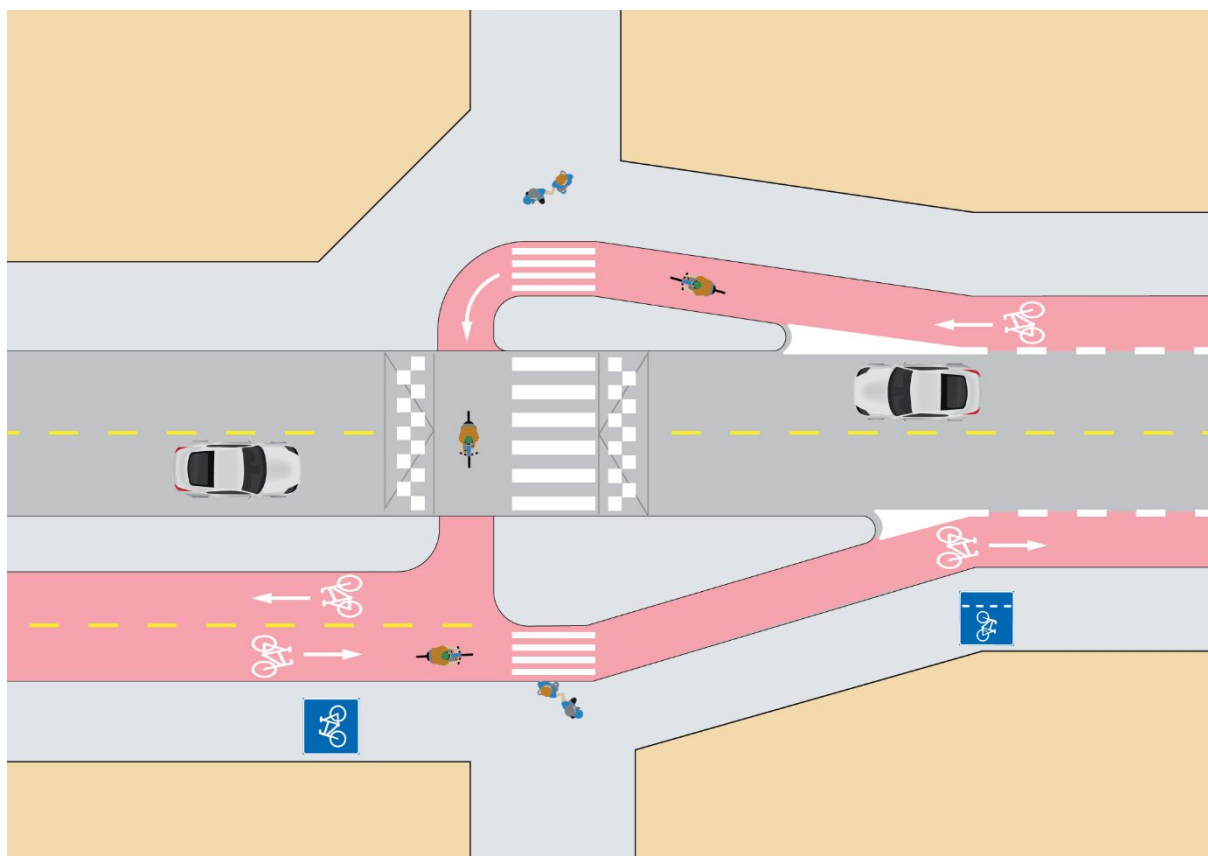
Løsningen, sykling mot enveiskjøring, er en enkel løsning som er testet flere steder. Blant annet ble denne løsningen etablert i Haugesund i 2017, som et prøveprosjekt. Der er det tilrettelagt med sykkelfelt i begge retninger på de bratteste partiene.



Figur 4-10. Sykling mot enveiskjøring i Haugesund (Sommerbakk, 2017)

4.6 Systemskifter

Systemskifte finner sted når det blir et skifte mellom ensidig toveis og tosidig enveis. Skifte mellom systemene løses ofte ved å tilrettelegge for et systemskifte i kryss eller rundkjøring. Uten et godt systemskifte mellom disse løsningene, vil en stor andel av sykklistene kunne føres opp på fortauet eller i feil retning i sykkelfelt.



Figur 4-11. Eksempel på løsning for systemskifte. Sykkelskifte og systemskifte på strekning. Figuren viser systemskifte mellom ensidig toveis, her vist med sykkelveg med fortau, og tosidig enveis, sykkelfelt.

Som nevnt tidligere skjer systemskifte i overgangen mellom de to systemene. Overgang mellom ulike løsninger er derimot ikke nødvendigvis et systemskifte. Overgang mellom gang- og sykkelprioritering i rolig trafikk og sykkelfeltløsninger er en overgang mellom to løsninger innenfor samme system, da de syklende fortsetter å bevege seg med retning av trafikken på begge sider av gaten/vegen. Hovedregelen er at trafikk- og vikepliktsreglene innenfor systemet tosidig enveis følger de samme trafikk- og vikepliktsreglene som kjørende, mens det innenfor ensidig toveis er andre trafikk- og vikepliktsregler.

For ulike løsninger for systemskifte henvises det til Statens vegvesens V122 Sykkelhåndboka og Oslo kommune sin Oslostandard for sykkeltilrettelegging.

5 Prioritering og tiltak

Visjon, mål og prioriterte innsatsområder og tiltak er fastsatt og beskrevet i sykkelstrategien til Sauda kommune.

6 Kilde

Oslo kommune (2017) Oslostandarden for sykkeltilrettelegging.

Sommerbakk, A. R. (2017) Nye sykkelfelt i Skjoldavegen [Fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.h-avis.no/trafikk/sysselbyen/haugesund/nye-sykkelfelt-i-skjoldavegen/s/5-62-439107> (Hentet: 12. oktober 2020)

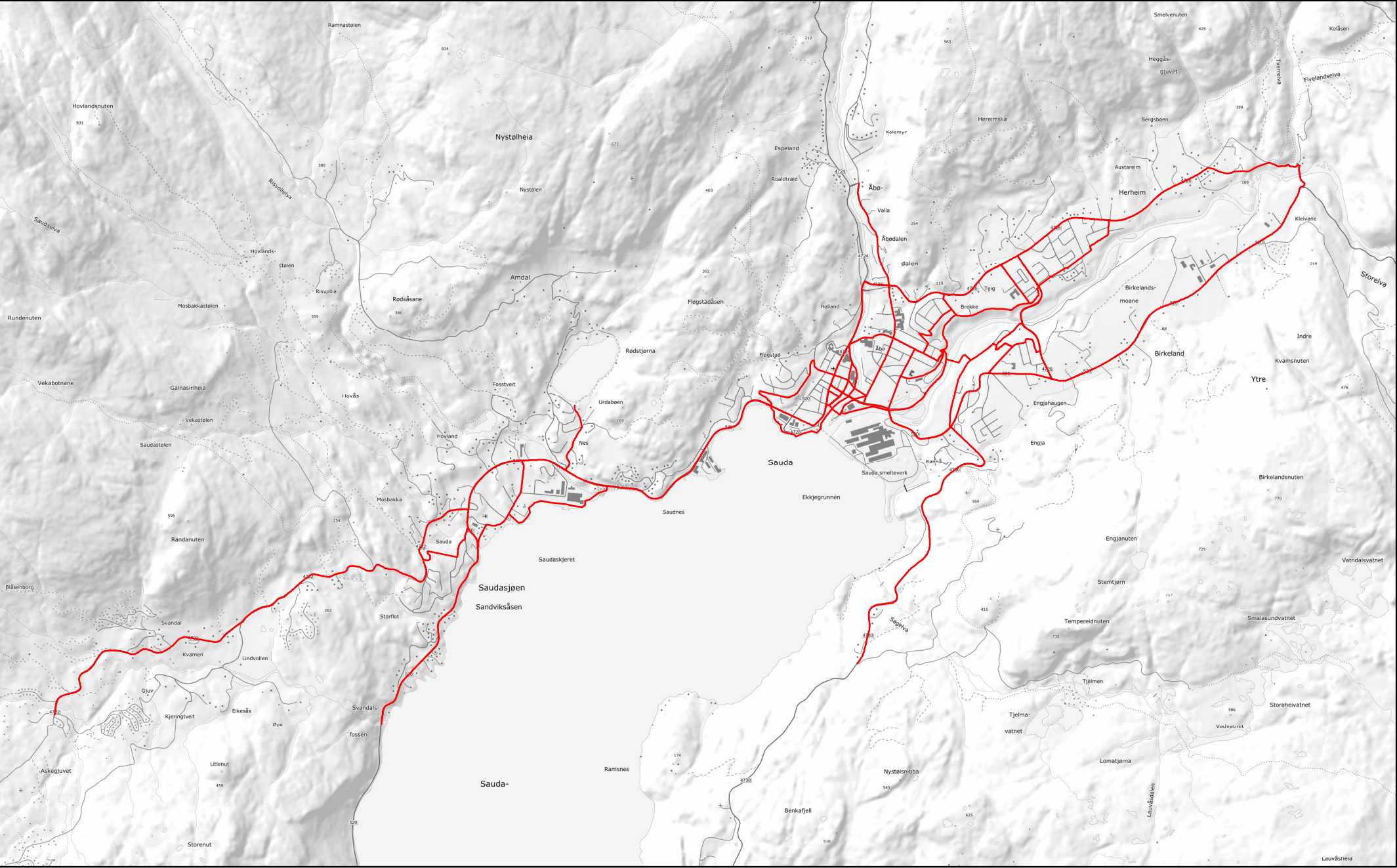
Statens vegvesen (2018) N100 Veg- og gateutforming.

Statens vegvesen (2014) V122 Sykkelhåndboka.

7 Vedlegg

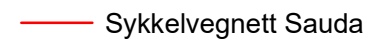
- Sykkelvegnett Sauda 1: 40 000 (A4)
- Sykkelvegnett Sauda sentrum 1: 10 000 (A4)
- Løsningskategorier for sykkel i Sauda 1: 40 000 (A4)
- Løsningskategorier for sykkel i Sauda sentrum 1: 10 000 (A4)

Sykkelvegnett i Sauda



1:40 000 0 1 2 4 Km

— Sykkelvegnett Sauda

[illegible]

[illegible]

- Separate sykkelveganlegg
- Sykkelfeltløsninger og tilrettelegging i rolig trafikk
- Uavklart

This topographic map depicts the Suda region in Norway, characterized by its rugged terrain and numerous settlements. The Suda river flows from the upper right towards the bottom left, eventually emptying into Suda Lake (Saudasjøen). The map is marked with contour lines indicating elevation, with peaks reaching over 900 meters. Key settlements include Suda, Saudnes, and Saudasjøen. The map also shows various smaller lakes and water bodies, such as Saudasjøen and Saudasjøen. The surrounding area is densely populated with smaller settlements and farms, including Saudasjøen, Saudasjøen, and Saudasjøen. The map is oriented with North at the top, and the Suda river serves as a prominent geographical feature.



- Separate sykkelveganlegg
- Sykkelfeltløsninger og tilrettelegging i rolig trafikk
- Uavklart