



**Statens vegvesen**



**SOGN OG FJORDANE  
FYLKESKOMMUNE**



# Gå- og sykkelstrategi

**Sogn og Fjordane fylkeskommune**  
**Grunnlagsdokument for RTP 2018-2027**

## Føreord

Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer å ha større fokus på miljøvennlege transportmiddel, og vil difor få utarbeidd ein gå- og sykkelstrategi. Strategien skal vere grunnlag for kva tiltak fylkeskommunen bør prioritere, kva for område som bør ha størst fokus i RTP-2018-2027.

Ved å få fleire til å gå og sykle støttar ein opp om den nasjonale målsetjinga om utsleppsreduksjon av klimagassar. Dette vert nærare utgreidd for Sogn og Fjordane i « Regional plan for klimaomstilling» som er under utarbeiding.

I tillegg får ein helsegevinst for den einskilde og samfunnet totalt sett.

Statens vegvesen/Sogn og Fjordane fylkeskommune 8. mai 2017

# Innhald

<b>1</b>	<b>Innleiing</b> .....	<b>1</b>
1.1	Sogn og Fjordane fylke .....	1
1.2	Bakgrunn .....	1
<b>2</b>	<b>Anlegg for mjuke trafikantar</b> .....	<b>3</b>
2.1	Kva er å rekne som anlegg for gåande og syklende .....	3
2.2	Standard på anlegga .....	3
2.3	Sykkelparkering .....	4
<b>3</b>	<b>Status for gåing og sykling i Sogn og Fjordane</b> .....	<b>6</b>
3.1	Eksisterande anlegg for mjuke trafikantar .....	6
3.2	Kor mange går og sykklar? .....	6
3.3	Sysselbyar .....	9
3.4	Sykkelparkering .....	11
3.5	Gåing og sykling om vinteren .....	11
3.6	Utvikling av sykkeltypar .....	12
3.7	Offentlege støtteordningar .....	12
3.8	Fokus på gåing og sykling i planarbeid .....	12
3.9	Ulykker med mjuke trafikantar .....	13
<b>4</b>	<b>Mål</b> .....	<b>14</b>
4.1	Overordna mål .....	14
4.2	Korleis setje konkrete mål? .....	14
4.3	Forslag til konkrete mål .....	14
4.4	Strategi for å nå måla .....	15
<b>5</b>	<b>Aktuelle tiltak for å få fleire til å gå og sykle</b> .....	<b>16</b>
5.1	Tiltak i nasjonale strategiar .....	16
5.2	Konkrete tiltak for å nå måla i Sogn og Fjordane .....	17
5.3	Oppsummering prioriterte tiltak .....	27

# 1 Innleiing

## 1.1 Sogn og Fjordane fylke

Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer å legge til rette for miljøvennlege transportmiddel, i tråd med nasjonale føringar. Sogn og Fjordane fylke har få byar, og ingen store byar. Store deler av fylket har spreidd busetnad, og om lag 40 % av innbyggjarane bur utanfor tettbygde strøk (Kjelde: SSB per 1.1.2016). Dette gjer at ein får litt andre utfordringar enn på nasjonalt nivå. Denne strategien ser difor på nasjonale mål og tiltak, og tilpassar det til Sogn og Fjordane fylke.

Sogn og Fjordane har lite rushtrafikk, og låg kollektivfrekvens i store deler av fylket. Dette gir bilen ein ekstra sterk posisjon, som det raskaste og mest fleksible transportmiddelet heile døgnet. Dette gjer det ekstra krevjande å få folk til å velje miljøvennleg transport framfor bilen. Det vert difor særskilt viktig å tenke på heile reisa til fots eller på sykkel, og prøve å gjere den så optimal som mogleg, samstundes som det også må gjerast litt mindre lettvtint å nytte bilen.

## 1.2 Bakgrunn

### 1.2.1 Nasjonal transportplan, klima og folkehelse

Det er eit nasjonalt mål at all vekst i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vert kalla nullvekstmålet. Verkemiddel her er bymiljøavtalar, by-pakker og sykkelbyavtalar.

Folkehelsemeldinga 2014-2015 peikar på at auka sykling, gange og kollektivbruk i byar og tettstadar løyser fleire utfordringar samtidig og gir betre helse, betre miljø og betre klima.

### 1.2.2 Nasjonal sykkelstrategi

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023 har som mål at sykkeltrafikken skal auka til 8 % av alle reiser innan 2023. Då må omfanget av sykling meir enn doblast, sidan det totale talet på reiser forventast å auka. I byane må då 10-20 % sykla. Utanfor byane er det skuleveggar i ein radius på 2 km frå skulane som skal prioriterast. Nasjonal sykkelstrategi peikar på fire delmål for å nå hovudmålet:

- Fremja sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byar og tettstadar er minst dobla
- Betre framkomst og trafikktrygging for sykklistar
- 80 % av born og unge går eller sykklar til skulen

### 1.2.3 Nasjonal gåstrategi

Statens vegvesen har utarbeidd ein nasjonal gåstrategi. Målet er å gjera det tryggare og trivelegare å vera fotgjengar, og dermed få fleire til å gå meir. Strategien har to hovudmål:

- Det skal vera attraktivt å gå for alle
- Fleire skal gå meir

Strategien rettar seg først og fremst mot kvardagsgåing, det vil sei der gåing inngår som eit transportmiddel for å nå daglege gjeremål, eller som rekreasjon i nærmiljøet.

#### 1.2.4 Regional transportplan(RTP) 2018-2027

I desember 2017 skal fylkestinget i Sogn og Fjordane fylkeskommune vedta Regional Transportplan for perioden 2018-2027. Planen skal vere ein langsiktig strategiplan for transportsektoren i Sogn og Fjordane. Regional transportplan 2018 – 2027 vil bestå av eit plandokument inkludert eit 4-årig handlingsprogram med oversikt over planlagde investeringar i perioden. Gjennom plandokumentet vil fylkeskommunen sin langsiktige regionale transportpolitikk kome til uttrykk.

I planprogrammet til ny RTP 2018-2027 står det at følgande skal greiast ut i høve gåing og sykling: *«Kartlegge dagens gang- og sykkelvegnett og vurdere behov for utbygging og tilrettelegging for gåande og syklende. Det skal lagast ein strategi for korleis fylkeskommunen skal legge til rette for at fleire vel å gå og sykle».*

Gå- og sykkelstrategien skal aktivt nyttast til å få fram utfordringar, behov og prioriterte tiltak for å auke talet gåande og syklende i Sogn og Fjordane.

## 2 Anlegg for mjuke trafikantar

### 2.1 Kva er å rekne som anlegg for gåande og syklende

Eit nett for sykkeltrafikk kan bestå av forskjellige typar anlegg. Statens vegvesen si handbok, V122 Sykkelhandboka skriv at dei tre systemløyisingane for sykkeltrafikk er:

- Blanda trafikk
- Sykkelfelt
- Gang- og sykkelveg/sykkelveg med fortau

For gåande er fortau, gang- og sykkelveg og blanda trafikk dei mest vanlege anlegga.

#### 2.1.1 Fortau

Fortau er primært eit tilbod til gåande, men trafikkreglane tillét sykling på fortau og i gågater når trafikken er liten og syklinga ikkje medfører hinder eller er til fare for gåande. Om det oppstår ulemper for dei gåande er det forbode å sykle på fortauet, og syklisten må gå av sykkelen og trille sykkelen eller sykle i køyrebana. Fortau er difor ikkje å rekna som eit tilbod til syklende. Fortau skal ikkje inngå i hovudnett for sykkel.

#### 2.1.2 Gang- og sykkelveg/sykkelveg med fortau

Gang- og sykkelveg er eigne vegar avsett for gåande og syklende. Dersom det er tilstrekkeleg mange gåande og syklende skal gåande og syklende skiljast i form av sykkelveg med fortau. I Statens vegvesen si handbok «N100 Veg og gateurforming» er kravet at det skal vera over 15 eller fleire gåande og 50 eller fleire syklende i makstimen, eller 50 eller fleire gåande og 15 eller fleire syklende i makstimen for at syklistar og gåande skal skiljast i form av sykkelveg med fortau. I høyringsutgåva til nye N100 som enno ikkje er vedteken, er det foreslege at syklistar og gåande skal skiljast dersom det er fleire enn 15 gåande og fleire enn 15 syklende i makstimen.

Det kan vera aktuelt å lage eigne vegar for syklende der ein har eit eige åtskilt tilbod til dei gåande. Gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau er skilt frå køyrebana med kantstein, rabatt eller rekkverk.

#### 2.1.3 Blanda trafikk

Blanda trafikk betyr at det ikkje er laga spesielle anlegg for gåande eller syklende, men at dei ferdast på eksisterande køyreveg eller på skuldra. Blanda trafikk som sykkeltilbod er aktuelt ved små trafikkmengder, låg fart og liten del tunge køyretøy. Dersom ÅDT er > 4000 kan det vera aktuelt med utvida skulder. Sykkelhandboka presiserer at utvida skulder ikkje skal inngå på strekning definert som skuleveg.

#### 2.1.4 Sykkelfelt

I gater med fartsgrense 50 km/t eller lågare kan det etablerast sykkelfelt. I eit sykkelfelt har syklende eit eige felt skilt med stipla linje frå dei køyrande. Sykkelfelt er som regel på begge sider av vegen, og syklende skal sykle med fartsretninga på si side av vegen.

## 2.2 Standard på anlegga

Statens vegvesen har vegnormalar som gir krav til val av anlegg og utforming ut frå område, fartsgrense og mengda trafikk (køyrande, gåande og syklende). I tillegg er det ekstra strenge krav dersom strekninga er skuleveg, eller inngår i hovudnett for sykkel.

Krava er gitt med grunngeving i trafikktryggleik, framkomst for gåande og syklande, og for å gjere det mogleg å drifte og vedlikehalde anlegga heile året.

Kommunar og fylke kan på eige vegnett etablere anlegg for gåande og syklande som ikkje stettar standardkrava i Statens vegvesen sine vegnormalar. For skilting og oppmerking av anlegga er Statens vegvesen ansvarleg myndigheit for fråvik, då dette er fråvik frå trafikkreglane.

Sjølv om kommunar og fylke kan bygge anlegg som ikkje følgjer Statens vegvesen sine krav er det svært viktig å bygge anlegg som er breie nok til at det kan driftast året rundt.

### 2.3 Sykkelparkering

Alle sykkelstativ startar og endar med ein parkert sykkel. I eit visst omfang kan sykklar parkerast lent mot lyktestolpar, gjerder, murar eller på eiga støtte. Det finst likevel fleire grunnar til å etablere sykkelstativ dei fleste stadar der sykklar vert parkert:

- Gode sykkelstativ vil sikra at dei parkerte syklane står godt og stativa vil også gi eit ryddig inntrykk i motsetnad til sykklar som vert tilfeldig parkert.
- Godt utforma sykkelstativ sender signal om at sykling er ein ønska aktivitet.
- Sykkelstativ med tak vil auka kvaliteten på parkeringa og halda sykkelen tørr.
- Tjuverisikra eller overvaka sykkelstativ kan redusere risikoen for tjuveri.
- Organisert sykkelparkering sparer areal.



*Figur 1: Døme på sykkelstativ som er gode å låsa sykkelen til, og som eignar seg for alle typar sykklar.*

Syklistar er, som andre trafikantar, makelege. Syklistar skapar energien til eiga framdrift, og er difor følsame for avstandar ved parkering av sykkelen. Syklistar ynskjer ikkje omvegar og vil helst ikkje gå eller sykle i ein annan retning enn dei skal. I praksis ser ein difor at mange sykklar vert tilfeldig parkert tett ved inngangen til aktuelle målpunkt. Praktisk og rett lokalisert sykkelparkering kan løyse dette problemet (Vegdirektoratet rapport Sykkelparkering nr 2007/08).

#### **Kor bør sykkelparkering lokaliserast?**

Den ideelle sykkelparkeringa ligg så tett ved reisemålet som mogleg og så nær syklisten si rute til målet som mogleg.

Sykkelparkering bør lokaliserast ved strategiske målpunkt i tilknytning til hovudnett for sykkeltrafikk. Der det er mogleg bør ein ha gangavstand frå inngang til næraste sykkelparkering på under 25 meter. Parkeringa bør lokaliserast på ein oversiktleg stad, med godt lys, og i område der det pleier vera folk, slik at sykkeltjuveri i størst mogleg grad vert hindra. Parkeringa bør leggest utanfor gang- og sykkelarealet slik at ein unngår å hindre fri ferdsel.

Nedanfor er dei ideelle krav til sykkelparkering lista opp:

Lett å få auge på.	Plassering nær vegnett/sykkelrute, sjølvforklarande og/eller god skilting.
Sjå innbydande ut.	God åtkomst, belyst, fine stativ og/eller bygningar, høgt nivå på vedlikehald og reingjering.
Lokalisert ved syklisten si naturlege rute mot målet.	Plassering på den rette sida av målet om alle kjem frå ei side, elles plassert på begge/fleire sider av inngangen.
Nok sykkelparkering.	I kvar seksjon litt (ca 10 %) fleire plassar enn det er parkerte sykklar ved rushbelastning.
Sikre sykkelen mot vær.	Tak over sykkelparkeringa, eventuelt innendørs sykkelparkering eller stativ som berre dekkjer setet.
Sikre sykkelen mot tjuveri.	Kan løysast med eit låst eller overvaka rom eller med å mogleggjere fastlåsing til stativ.
Parkering til alle typar sykklar.*	Stativet skal kunne klare forskjellige hjulstørrelsar, breidder og rammeutformingar (barne-/vaksensyklar, terrengsyklar/bysyklar).
Ikkje skade sykkelen.	Stativet må ikkje utsetje hjul for skadelege vridingar eller lakken for skrammer. Delar som kjem i kontakt med sykkelen si ramme skal vera belagt med gummi eller liknande.
Lett å bruke.	Stativet må syte for at det er lett å ta sykkelen inn- og ut av stativet utan å vikle sykkelen inn i andre parkerte sykklar.
Lett å reinhalde og vedlikehalda.	Innbyrdes plassering av sykkelstativ må mogleggjere feiing mellom stativa og overflatahandsaming av stativa.

(Dei ideelle krav til sykkelparkering som synt ovanfor er henta frå Statens vegvesen sin rapport Sykkelparkering nr: 2007/08.)

\*Det bør også vera plass til nokre lange sykklar og sykkelvogner.



## 3 Status for gåing og sykling i Sogn og Fjordane

### 3.1 Eksisterande anlegg for mjuke trafikantar

#### 3.1.1 Gang- og sykkelveggar på europa- og riksveggar

I Sogn og Fjordane er total lengde på europa- og riksveggar 698 km. Lengde på gang- og sykkelveggar langs desse vegane er om lag 80 km. Følgjande nye prosjekt skal byggast dei neste åra:

- Rv. 55 Fardal – Ylvisåker ny gang- og sykkelveg på 1050 m. Forventa opning desember 2018.
- Rv. 5 Loftesnesbrua med tilstøytande nye vegar. Forventa opna våren 2018.
- E39 Nor bru - Hjelle. Gang- og sykkelveg. Forventa opning desember 2017
- E39 Bjørset – Skei. Ny veg og gangveg. Forventa oppstart våren 2017. Forventa ferdig hausten 2018.
- Samanhangande sykkelvegnett i Førde. Oppstart bygging i 2017. Forventa ferdig i 2024.

#### 3.1.2 Gang- og sykkelveggar på fylkesveggar

I Sogn og Fjordane er total lengde på fylkesveggar 2607 km. Lengde på gang- og sykkelveggar er om lag 35 km. Følgjande nye prosjekt skal byggast dei neste åra:

- Samanhengande sykkelvegnett i Førde. Oppstart bygging i 2017. Forventa ferdig i 2024.

#### 3.1.3 Andre tilbod til gåande og syklende

I sentrumsområde er tilbodet til gåande oftast fortau, og langs riks- og fylkesveggar i Sogn og Fjordane er det registrert totalt om lag 50 km fortau. Nokre få stadar finst det sykkelfelt i fylket. Elles er stiar ofte brukt som snarveggar for gåande og syklende. Oversikt over dette finst ikkje.

Det er stor uvisse i lengder på anlegg for gåande og syklende.

## 3.2 Kor mange går og sykklar?

### 3.2.1 Innleiing

Det finst ikkje noko kontinuerleg registrering av talet på gåande og syklende i Sogn og Fjordane. På nasjonalt nivå vert det gjennomført reisevaneundersøkingar kvart 4. år, men her er ikkje fylkesvis inndeling med mindre ein kjøper dette som tilleggsutval. Nedanfor er det skildra det mest vesentlege datagrunnlaget ein har på gåande og syklende i fylket.

### 3.2.2 Reisevaneundersøkingar (RVU)

Transportøkonomisk institutt utfører kvart 4 år nasjonal reisevaneundersøking (RVU). I 2009 var Sogn og Fjordane valt ut som «Tilleggsutval» (770 svar).

Resultata kan nyttast til å samanlikne Sogn og Fjordane med landet generelt, og til å eventuelt seinare sjå om reisevanane endrar seg i fylket.

Tabell 1: Transportmiddelbruk Sogn og Fjordane 2009. Daglege reiser. Prosent. Kjelde: 3482 RVU 2009 Tilleggsutval Reisevaner i Sogn og Fjordane 2009/2010

	Andel
Til fots	23
Sykkel	5
MC/moped	1
Bilfører	55
Bilpassasjer	10
Kollektivt	3
Annet	2
<b>Total</b>	<b>100</b>
<b>Antall reiser</b>	<b>3 203</b>

Tabell 2: Nasjonal transportmiddelbruk 1992-2013/14. Prosent. Kjelde: TØI rapport 1383/2014 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14

Transportmiddel <sup>1</sup>	1992	2001	2009	2013/14
Til fots	21	22	22	21
Sykkel	7	4	4	5
Bilfører	50	52	52	55
Bilpassasjer	13	12	11	8
Kollektivt	8	9	10	10
MC/Annet	1	1	1	1
<b>Sum</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Samanlikna med Norge same år ser ein at Sogn og Fjordane ligg litt høgare på reiser til fots og på sykkel, og mykje lågare på kollektivreiser.

### 3.2.3 Sykkelundersøking i sykkelbyane

I 2014 og 2016 blei det utført sykkelundersøkingar i sykkelbyane i Region vest. For Sogn og Fjordane gjaldt dette Førde i 2014 og Førde og Florø i 2016. Undersøkinga er utført ved at eit utval blir spurde ei rekke spørsmål om sine sykkelvanar. Undersøkingane gir eit godt bilde på kor stor del som nyttar sykkel til ulike føremål, reiselengder og kva som må til for å nytta sykkel meir. Undersøkingane kan også nyttast til å følge utviklinga i byane.

Ut frå undersøkingane ser ein at andelen sykkelreiser har gått noko ned frå 2014 til 2016 i Førde. I 2016 svarte 61 % at dei hadde sykla det siste året, tilsvarande var det 67 % i 2014. I Florø hadde 57 % sykla det siste året, noko som var nær snittet i alle sykkelbyane.

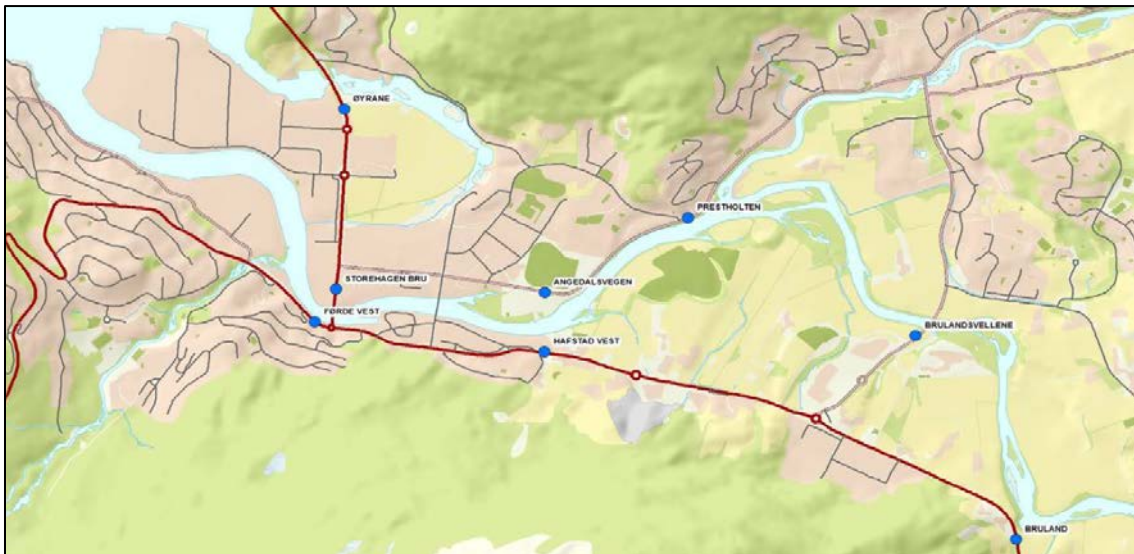
	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-				Førde	Totalt
			Karmøy	Bergen	Stord	Flora		
Til og fra jobb	29 %	44 %	32 %	31 %	30 %	34 %	38 %	36 %
Til og fra skole	3 %	7 %	7 %	6 %	5 %	7 %	7 %	6 %
På tur i fritiden	50 %	41 %	48 %	51 %	47 %	47 %	45 %	46 %
Steder/ærend i fritiden	30 %	39 %	38 %	30 %	33 %	42 %	31 %	35 %
Som trening	21 %	19 %	20 %	22 %	22 %	18 %	19 %	20 %
<b>Sum</b>	<b>132 %</b>	<b>150 %</b>	<b>144 %</b>	<b>139 %</b>	<b>138 %</b>	<b>147 %</b>	<b>140 %</b>	<b>143 %</b>

Figur 2: Sykkelbyundersøking, svar på spørsmål «I kva samanheng sykklar du». Kjelde: SINTEF A27655 Rapport: Sykkelundersøkelse Region vest 2016

Ein ser her at det er mykje vanlegare at ein sykkeltur er knytt til fritidsføremål, enn sykling til og frå jobb eller skule. Det må nemnast at utvalet som svarar på spørjeundersøkinga er i alle aldrar, frå 13 år og oppover. Om lag 15 % er under 30 år, og om lag 12 % over 60 år. Talet på spurde som går på skule er difor relativt lågt.

### 3.2.4 Teljingar

Statens vegvesen har etablert nokre kontinuerlege registreringspunkt for sykkeltrafikk i sykkelbyane i fylket. I Førde er det etablert 8 punkt, som vist i kartet nedanfor. I juli 2016 starta registreringane opp i tre av punkta: E39 Førde vest, rv. 5 Storehagen bru og fv. 481 Angedalsvegen. I tillegg er det planar om å etablere 4 punkt til i Førde etter kvart som vegnettet vert utbygd i samband med Førdepakken.



Figur 3: Kart over kontinuerlege teljepunkt i Førde. Kjelde: <http://www.vegvesen.no/faa/trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

I Florø er ein i startfasen med registreringane, og det er etablert registreringspunkt tre stadar: Fv. 545 Kinnvegen, fv. 545 Havrenesvegen og kv. 1380 Markegata.



Figur 4: Kart over kontinuerlege teljepunkt i Florø. Kjelde: <http://www.vegvesen.no/faa/trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

Ingen av teljepunkta har registrert i eitt år endå, så ein har ikkje tal på årstdøgntrafikk førebels. Desse punkta gjer det mogleg å følge utviklinga år for år i desse to byane. Nasjonal handlingsplan for trafikkdata har mål om setje opp sykkelteljarar i sykkelbyane og dei største byane i Noreg. Statens vegvesen har ikkje planar om etablering av fleire teljepunkt i Sogn og Fjordane enn dei som no er etablert i Førde og Florø. Eid kommune har kjøpt inn eit flyttbart registreringsutstyr som kan registrere syklistar.

### 3.3 Sykkelbyar

#### 3.3.1 Sykkelbyen Førde

I mai 2012 vart sykkelbyen Førde formalisert ved underskriving av Sykkelbyavtalen. Avtalen regulerer eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Førde kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Avtaleperioden var fireårig. Den er no forlenga i to år til, dvs. ut 2017. Kvar part bidreg årleg med kr. 150 000 til løn til prosjektleiar i ei 50 % stilling. Prosjektleiaren er ansvarleg for ei prosjektgruppe med deltakarar frå Statens vegvesen, Førde kommune og samferdsleavdelinga i Sogn og Fjordane fylkeskommune.



I samband med Førdepakken vert tilhøva for sykling i Førde godt tilrettelagt. Sogn og Fjordane fylkeskommune bidreg med 150 mill. kr til Førdepakken.

Høgskulen i Sogn og Fjordane arbeider med å søkja om forskingsmidlar i høve forskning på effekt og konsekvensar av Førdepakken og sykkelbyen Førde. Prosjektet går under namnet FACT – Førde Active Transport study.

#### 3.3.2 Sykkelbyen Florø

I februar 2015 vart sykkelbyavtalen for Florø signert. Det var Statens vegvesen, Flora kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune som gjorde Florø til den andre sykkelbyen i fylket. Avtalen er 4-årig, og gjeld frå 2015 til og med 2018. Kvar part bidreg årleg med kr. 150 000 til løn til prosjektleiar i ei 50 % stilling. Prosjektleiaren er ansvarleg for ei prosjektgruppe med deltakarar frå Statens vegvesen, Flora kommune og samferdsleavdelinga i Sogn og Fjordane fylkeskommune.



I 2015 var det klart for opning av ny gang- og sykkelveg i Thor Solbergsveg og Kinnvegen. Sogn og Fjordane fylkeskommune har investert 80 mill. kr her. I tillegg bidrog fylkeskommunen i eit spleiselag saman med SFE og Flora kommune i 2016 for å få etablert fortau langs deler av Brandsøyvegen.

Flora kommune har jobba godt med å få til sykkelparkeringar. Mellom anna opna dei i august eit flott sykkelparkeringsanlegg ved Flora barneskule.



Figur 5: Sykkelparkering under tak ved Florø barneskole stod ferdig i september 2016. Kjelde: Flora.kommune.no

### 3.3.3 Moglege andre sykkelbyar/tettstader i Sogn og Fjordane

I Nasjonal sykkelstrategi ynskjer ein at alle byar og tettstadar med over 5 000 innbyggjarar skal ha vedtatt plan for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk utarbeidet i samarbeid mellom stat, fylke og kommune.

I Sogn og Fjordane er det berre Førde og Florø som har over 5000 innbyggjarar i byen/tettstaden ut frå definisjonen på ein tettstad<sup>1</sup> (Kjelde: SSB). Sogndal er den tredje største tettstaden, med om lag 3800 innbyggjarar i tettstaden pr. 1.januar 2016 (Kjelde: SSB).

Tabell 3: Folketal i dei mest folkerike tettstadane i Sogn og Fjordane per 1.1.2016. Kjelde: SSB

Tettstad	Folketal
Førde	10255
Florø	8957
Sogndalsfjøra	3852
Måløy	3245
Øvre Årdal	3158
Nordfjordeid	2891
Stryn	2424
Sandane	2285
Høyanger	2180
Hermansverk/Leikanger	2110

Tettstadane i tabell 3 kan vera aktuelle å vurdera dersom ein skal inngå fleire Sykkelbyavtalar i fylket.

Eid kommune har meldt interesse for å bli sykkelby/tettstad. Eid kommune fekk i 2016 kr 250 000,- frå klimasatsmidlane til Miljødirektoratet til å utarbeida ein sykkelplan.

Sogndal kommune fekk i same tildeling kr 300 000,- til å tilrettelegge for sykkel og gange på Kaupanger Næringspark. Sogndal er i tillegg i ferd med å utarbeide ein kommuneplan der sykkel vert omtala.

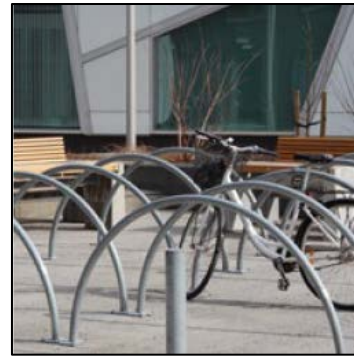
<sup>1</sup> Kjelde Statistisk sentralbyrå (SSB): Ein hussamling registrerast som ein tettstad dersom det bur minst 200 personar der, og avstanden mellom husa ikkje overstig 50 meter. Det er dog tillatt med et skjønsmessig avvik utover 50 meter.

### 3.4 Sykkelparkering

Generelt i Sogn og Fjordane er det vanskeleg å få parkert sykkelen godt, enten det er offentlege bygg, butikkar eller trafikk-knutepunkt.

Sykelbyane er i ferd med å laga eigne sykkelparkeringsplanar. Det er Florø som har kome lengst med å bygge sykkelparkering.

Figur 6: Sykkelparkering ved kunstmuseet i Førde. Foto: Statens vegvesen



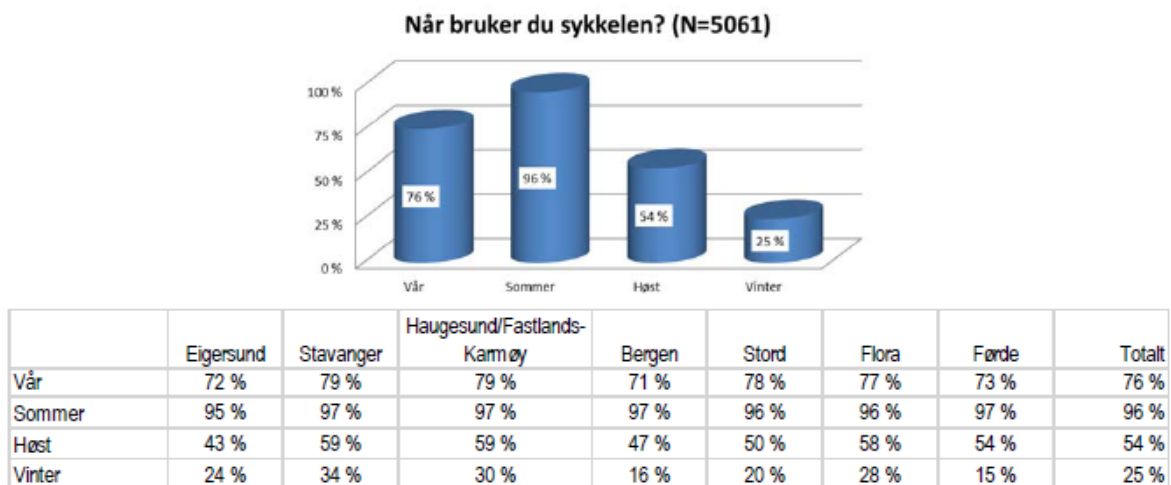
### 3.5 Gåing og sykling om vinteren

Generelt er situasjonen i Sogn og Fjordane at ved snøfall tar det tid før gang- og sykkelveggar og fortau vert brøytt. Mange har behov for å gå, og ved bruk av piggdekk på sykkelen er det heller ikkje noko problem å sykle på oppbrøytt vegar.

Tabellen nedanfor syner talet på sykkelreiser nasjonalt, fordelt over ulike månadar. Som ein kan sjå av tabellen går sykkeldelen kraftig ned i vintermånadane. (Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel. VD rapport – Vegdirektoratet nr. 7)

År 2009	Jan	Feb	Mars	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Årsbasis snitt
Sykkelandel	1 %	1 %	1 %	5 %	6 %	6 %	6 %	7 %	8 %	5 %	4 %	2 %	4 %

Ser ein på resultatata frå sykkelbyundersøkinga i 2016, der dei spurde svarte på kva del av året dei nytta sykkelen, ser ein at det er stor skilnad på Florø og Førde. Talet er lågt i Førde, medan det er høgt i Florø.



Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

Figur 7: Sykkelbyundersøking, svar på «Korleis deler av året brukar du sykkelen». Kjelde: SINTEF A27655 Rapport: Sykkelundersøking Region vest 2016

Satsing på betre og raskare drift- og vedlikehald, spesielt om vinteren vil difor vere svært viktig for å auke talet på gåande og syklistar.

### 3.6 Utvikling av sykkeltypar

Det har skjedd mykje på sykkelfronten dei siste åra. Det har vore stor utvikling på elektriske sykklar, og dette byrjar å bli populært blant mange. Elektriske sykklar gjer terskelen mindre for å velje sykkel framfor bilen, og den fangar opp fleire brukargrupper. Ein får hjelp i motbakkar, og dette er viktig sidan mange av våre tettstadar har busetnad oppetter dalsidene. Det har også vore utvikling på lastesyklar, som gjer det lettare å ta med varer eller passasjerar. Utviklinga går difor mot meir praktiske sykklar, og dette er med på å auke attraktiviteten til sykkel.



Figur 8: Lastesykkel med el-motor. Kjelde: [Transportsykel.no](http://Transportsykel.no)

### 3.7 Offentlege støtteordningar

Det er mogeleg å søke tilskot til tiltak for auka sykkelbruk i kommunar og fylkeskommunar. Samferdsledepartementet har gjeve Statens vegvesen i oppdrag å administrera ordninga.

Ordninga krev ei eigenfinansiering på 50 %.

Sogn og Fjordane fylkeskommune søkte om tilskot for 2017 til sykkelparkering ved fleire vidaregåande skular. Vi fekk tildelt kr. 250 000 til sykkelparkering ved Mo og Øyrane VGS.

Frå statleg hald fortset ordninga i neste planperiode.

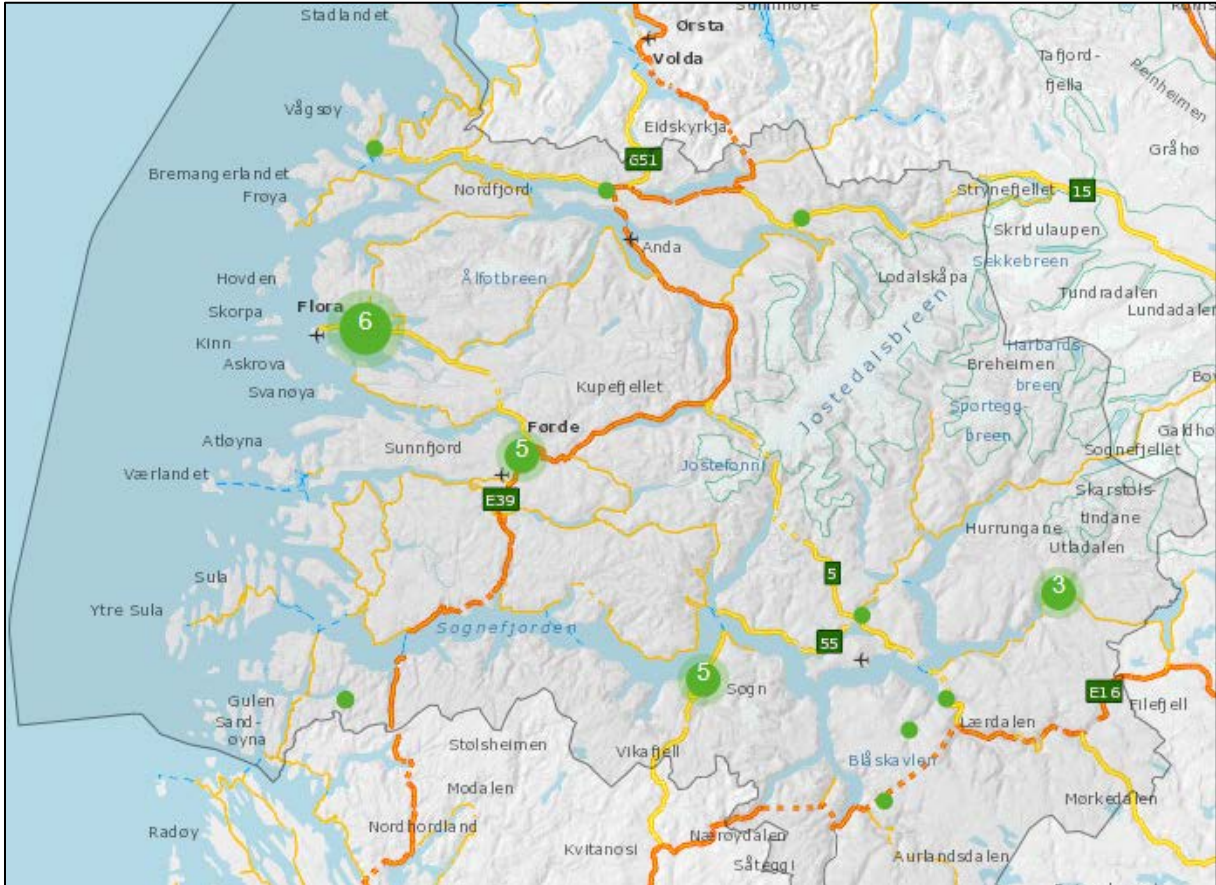
### 3.8 Fokus på gåing og sykling i planarbeid

Tidlegare har ein ikkje hatt nok fokus på gåing og sykling som viktig transportform i planarbeid. Dette har betra seg i mange område dei siste åra, men det er fortsatt rom for betring.



### 3.9 Ulykker med mjuke trafikantar

Nedanfor er eit oversiktskart over trafikkulukker kor gåande eller syklende vart alvorleg skada eller drepne i Sogn og Fjordane i perioden 25.04.2007 – 25.04.2017. Ulukkene er markert med grøn sirkel. Der det er fleire ulukker innanfor eit mindre område er desse synt med større sirkel med eit tal inni som symbol på talet på ulukker. Totalt har det vore 28 trafikkulukker i løpet av 10-årsperioden som førte til alvorleg skada/drepen sykklist eller fotgjengar.



Figur 9: Trafikkulukker med alvorleg skada eller drepne mjuke trafikantar i Sogn og Fjordane siste 10 år. Kjelde: vegvesen.no/vegkart.

Ulukkene har skjedd både i tettstadar/sentrum og på landeveg, det er vanskeleg å peike ut nokon spesielle områder som har spesielle karakterar som gjer til at det skal vera meir ulukker her enn andre stadar, men rv. 5 i Florø sentrum er blant områda som har hatt fleire ulukker.



Figur 10: Ulukker i nærleiken av Florø. Kjelde: vegvesen.no/vegkart.



## 4 Mål

### 4.1 Overordna mål

#### *Auke talet på gåande og syklende ved overføring av reiser frå bil*

### 4.2 Korleis setje konkrete mål?

Det er ynskjeleg å setje mål som er målbare, men til det trengs det kunnskap om kva talet på gåande og syklende ligg på i dag. Datagrunnlaget for dette er ikkje godt nok på noverande tidspunkt.

Som skildra i kap. 3.2 er det gjort ei utvalsundersøking i Sogn og Fjordane i RVU 2009 der ein mellom anna ser kor stor del som går eller sykklar. Dersom slike undersøkingar vert gjort med jamne mellomrom kan ein følge utviklinga, og også setja konkrete mål på auken i talet på gåande og syklende for fylket samla. I 2009 var det totalt talet 28 %, 5 % på sykkel, 23 % til fots. Ein veit ikkje korleis utviklinga har vore sidan 2009 i Sogn og Fjordane, men på landsbasis var talet uendra i 2013 (26 % totalt). Eit realistisk mål kan difor vera at talet gåande og syklende skal auke til 29 % innan neste RVU (2017/2018). Etter det kan ein setje seg nye mål, basert på resultatane.

I sykkelbyane i fylket (Førde og Florø) er det utført spørjeundersøkingar om sykkelvanane til eit utval personar. Undersøkingane gir eit godt bilde på kor stor del som nyttar sykkel til ulike føremål, reiselengder og kva som må til for å nytta sykkel meir. Undersøkingane kan også nyttast til å følge utviklinga i byane. I tillegg kan ein nytta dei automatiske sykkelregistreringane som vert etablert i sykkelbyane til å følge med på utviklinga og setja konkrete mål på kor mykje ein ynskjer at sykkeltrafikken skal auke. Registreringspunktane har ikkje vore operative eitt år endå, og det er difor vanskeleg å setja konkrete mål basert på desse førebels. Framtidig utbygging av infrastruktur for sykkel kan føre til nedgang i einskilde teljepunkt, ved at reiserutene endrar seg. Det totale talet på syklende kan difor auke, sjølv om einskilde punkt viser nedgang.

Ved skulane i fylket kan det utførast spørjeundersøkingar for å finne ut kor mange som går og sykklar til skulen. Dette kan nyttast til å setje seg mål og følge utviklinga over tid. Nasjonalt er målet at 80 % av born og unge skal gå eller sykla til skulen. I Sogn og Fjordane er det meir spreidd buswtnad enn gjennomsnittleg i Noreg. På somme skular er det langt over 20 % som har gratis skuleskyss grunna stor avstand til skulen. Det er difor ikkje realistisk å ha like strengt krav i Sogn og Fjordane som nasjonalt. Målet bør difor vere basert på elevar som ikkje har rett til gratis skuleskyss.

### 4.3 Forslag til konkrete mål

- Samla i fylket skal 80 % av skuleborn som ikkje har rett på skuleskyss gå eller sykle til skulen.
- Det samla talet på daglege reiser til fots eller på sykkel i Sogn og Fjordane skal auke til 29 % ved neste RVU.
- Talet på syklende skal auke årleg i planperioden i sykkelbyane.
- Styrke trafikktryggleiken, særleg for born og unge.

#### 4.4 Strategi for å nå måla

For å nå måla er det ei rekke tiltak som truleg må til. Det viser seg at det er kombinasjonar av tiltak som har mest effekt. Innsatsen må rettast mot dei største tettstadane og rundt skulane, og ein må kombinera utbygging av nye vegsamband for gåande og syklende med utbetring av dagens tilbod, haldningsskapande arbeid og andre ikkje fysiske tiltak. Tiltak er skildra i neste kapittel.

## 5 Aktuelle tiltak for å få fleire til å gå og sykle

### 5.1 Tiltak i nasjonale strategiar

Nasjonal sykkelstrategi understrekar at ein med dagens kunnskap, ikkje har godt nok grunnlag for å seie kva verkemiddel som bidreg til ein stor auke i talet på syklande. Evalueringar av norske og internasjonale sykkelbyar syner at systematisk satsing og ein kombinasjon av verkemiddel er viktig for å auke sykkelbruken og fremje sykkel som transportform. Haldningsundersøkingar syner at meir og betre infrastruktur, som gir auka framkomme og sikkerheit er avgjerande for å velje sykkel som framkomstmiddel. (Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel. VD rapport – Vegdirektoratet nr. 7)

Nasjonal sykkelstrategi syner verkemiddel innanfor 3 områder for få fleire til å sykle:

- Samarbeid og organisering (Det offentlege vegnettet er eigd av staten, fylkeskommunen og kommunane. Eit nasjonalt mål om at 8 prosent av alle reiser skal takast av sykkel krev ein forsterka innsats frå alle tre. Samarbeidet må fungera for å oppretthalde framdrifta i sykkeltilrettelegginga.
- Kommunikasjon og mobilitetspåverknad (Mobilitetsplanlegging handlar om organisatoriske og enkle fysiske tiltak for å avgrense bilbruken til fordel for meir miljøvenleg transport. Målet er å påverke haldningar og reiseåtfærd, til dømes parkeringsavgifter.)
- Fysisk tilrettelegging (Å utforme anlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utforma. Dette inneber mellom anna å i større grad separere gåande og syklande i bystrøk for å auke tryggleiken og framkomsten for begge brukargrupper, redusert skilta hastigheit i by- og bustadsgater, drift og vedlikehald, direkte sykkelruter, trygg og rett lokalisert sykkelparkering osv.).

Nasjonal gåstrategi syner 6 innsatsområder for å få fleire til gå:

- Utforming av fysiske omgivnader (Korte avstandar, meir konsentrert by- og tettstadsstruktur)
- Drift og vedlikehald (Spesielt vinterdrift, universell utforming må oppretthaldast gjennom året).
- Samspelet i trafikken (Trafikkreguleringa må prioritera fotgjengarane sin tryggleik, sikkerheit og framkomst. Lågt fartsnivå på biltrafikken er avgjerande for å auke tryggleik og redusere talet på drepte og hardt skadde fotgjengarar).
- Aktiv gåkultur .
- FoU og formidling (Kunnskap om fotgjengarane sine preferansar og om dagens tilbod er avgjerande for å gjere det meir attraktivt å gå og legge til rette for at fleire skal gå)
- Ansvar og samarbeid (For å gjera det meir attraktivt å gå må alle aktørar følge opp sitt ansvar for gåande og samarbeide om å leggja til rette for at det skal vera attraktivt å gå).

(Nasjonal gåstrategi. Statens vegvesen rapporter Nr. 87)

1. Samarbeid mellom dei ulike planmyndigheitene og vegeigarane.
2. Restriksjonar på bilbruk, og auka prioritering for gåande og syklende
3. Bygge og drifte:
  - meir av betre, raskare og tryggare sykkeltilbod.
  - meir fotgjengarvenlege byar, og eit universelt utforma gangnett.
4. Informasjon om dagens tilbod og kva fotgjengar og syklistar har behov for.

TØI rapport 1129/2011 som handlar om kva endringar som best stimulerer til ei auke i miljøvennleg transport, syner at det mest effektive tiltaket for å auke miljøvennleg transport var å auke bilistane sine utgifter knytt til parkering.

Aktuelle tiltak for å få fleire til å gå og sykle vil difor vera både tiltak som stimulerer til auka gåing og sykling i form av ei betring av gå-/sykkeltilbodet, og tiltak som legg restriksjonar på biltransport. Desse tiltaka bør kombinerast for at dei gjensidig skal forsterke kvarandre (restriksjonar på bilbruk samtidig som ein betrar infrastruktur for gåande- og syklende).

## 5.2 Konkrete tiltak for å nå måla i Sogn og Fjordane

For å få auka talet på daglege reiser til fots og på sykkel, for å auka talet på gåande og syklende til skulen, og for å få ein årleg auke på syklende ved målepunkta i sykkelbyane er det ei rekke felles tiltak som bør gjennomførast. Som skildra i nasjonal sykkelstrategi er det kombinasjonar av fleire typar tiltak som syner å ha best effekt. Det er her difor valt å kategorisere type tiltak, og berre delvis prioritere mellom dei. Prioritering på tvers av kategoriane er gjort i kap. 5.3.

### 5.2.1 Ikkje fysiske tiltak

Det vil vera naudsynt med tiltak for å fremja status på gåing og sykling, og for å kartlegge behov. Nedanfor er ei uprioritert liste over tiltak:

- **Samarbeid mellom stat, kommune og fylkeskommune**  
Vegeigarane bør ha ein felles strategi for utbygging og drift og vedlikehald av gang- og sykkelnett.
- **Kartlegge skuleveg**  
I nokre område (særskilt i sentrumsområde) er det ikkje opplagt kva ruter som vert nytta til skuleveg. I slike område er det naudsynt å kartlegge skuleveg før ein set i gang tiltak.

- **Haldningsskapande arbeid**

For å få mange over frå bil til sykkel eller å gå er det naudsynt med endring av haldningar til alle aldersgrupper. Ulike arrangement kan arrangerast på skular, barnehagar, arbeidsplassar eller i kommunane.

- **Vedlikehald av sykklar**

Syklar må vedlikehaldast for å vere attraktive og trygge å bruka. Dette kan ofte vera kvisamt for folk å utføre sjølve. Det kan difor vera effektivt å arrangera vedlikehaldsdagar i kommunane, på arbeidsplassar eller på skulane, der ein får hjelp til å sjekke og fikse sykkelen.

- **Sykelbyavtalar**

Statens vegvesen ynskjer at ein forlenger avtalane med Førde og Florø, slik at ein får utnytta fullt ut at ein no har sett fokus på sykling i desse byane. Dette er dei to stadane i Sogn og Fjordane med klart størst folketal, med om lag 9-10 000 busette innanfor tettbygd strøk (Per 1.1. 2016, Kjelde: SSB). Det er difor i desse områda det er klart størst potensiale for å få mange til å sykla i staden for å køyra bil. I Førde vil snart eit godt sykkelnett vere utbygd, og det ligg då svært godt til rette for at mange skal sykla på korte reiser. Dette vil ikkje automatisk seie at talet på syklande aukar. Det er difor svært viktig at ein held fokuset oppe i både Førde og Florø over fleire år, slik at ein får fullt utbytte av dei investeringane som vert gjort.

For andre tettstadar i fylket tilrår Statens vegvesen at det ikkje vert inngått sykkelbyavtalar. Det bør heller vurderast om ein kan inngå ei form for samarbeid med nokre kommunar, samstundes som kommunane kan søkje om tilskot, til dømes (Trafikktryggingsmidlar), til å kartlegge dagens situasjon for gåande og syklande, og utarbeide strategiar for korleis tilbodet kan bli betre. Ein bør då prioritere tettstadar med størst folketal, til dømes med befolkning over 2000 innanfor tettbygd strøk rundt sentrum. Det vil då gjelde Sogndal, Måløy, Øvre Årdal, Nordfjordeid, Stryn, Sandane, Høyanger og Hermansverk/Leikanger.

## 5.2.2 Restriktive tiltak i sentrumsområde

Eit sterkt verkemiddel for å få endra reisevaner er å gjera det mindre attraktivt å køyre bil. I sentrumsområde er det difor naudsynt med restriktive tiltak dersom ein skal få vesentleg endring av transportmidden ved korte reiser. Mange av tiltaka i dette delkapittelet har fylkeskommunen avgrensa mynde til å utføra, men gjennom til dømes uttale til planar kan fylkeskommunen vere pådrivar for at slike tiltak bør gjennomførast for å stimulere til meir gåing og sykling. Nyttige tiltak er:

- **Parkeringsrestriksjonar**

Fylkeskommunen har ikkje mynde til å innføre parkeringsrestriksjonar. Verkemiddelet som kan nyttast er difor å gi uttale til planar, der ein legg vekt på at parkeringsrestriksjonar i område med butikkar og andre servicefunksjonar er viktig får å fremje miljøvennleg transport.



Figur 11: Døme på vedlikehaldsarrangement i Førde. Kjelde: Sykkelbyen Førde

- **Flytte vanlege parkeringsplassar vekk frå inngangane** ( gjerne erstatte med sykkelparkering) ved alle offentlege bygg. Dette synleggjer at ein gir fordelar til dei som nyttar miljøvennlege transportmiddel, og samstundes gjer ein det litt mindre attraktivt å køyra bil.
- **Einvegsregulere gater i sentrum**  
Dette gjer det mindre attraktivt å køyre bil i sentrumsområde, og ein kan samstundes omdisponere arealet til anlegg for mjuke trafikantar. Dette er ofte rimelege tiltak som nyttar mykje.
- **Nedsett fartsgrense i sentrumsområde**  
Dette vil gi gåande og syklande meir prioritet, og vil gjera sentrumsområda meir trivelege å ferdast i for mjuke trafikantar.

Skal ein innføre restriksjonar på bilbruk, er det ofte viktig å samstundes innføre tilbodsforbetringar for miljøvennlege transportformer. Restriksjonar på bilbruk og tilbodsforbetringar for alternative transportformer vil gjensidig forsterke kvarandre sin effekt, samstundes som tilbodsforbetringar er viktig for å legitimere og mogleggjere ein restriktiv bilpolitikk.

### 5.2.3 Drift og vedlikehald

For å freiste folk til å gå og sykle må tilhøva på vegnettet vere så gode og trygge som mogleg. God drift og vedlikehald av anlegga for gåande og syklande er difor svært viktig.

- **Auke midlar til drift og vedlikehald**  
Anlegga til gåande og syklande må mellom anna kostast ofte, brøytast tidleg og vegetasjon må ryddast, særleg ved kryss og avkøyrslar. I tillegg er det viktig med jamne dekker utan hol og liknande.
- **Prioritering**  
Hovudrutar for gåande og syklande bør prioriterast.
- **God standard på nye anlegg**  
Nye anlegg for gåande og syklande må utformast slik at drift og vedlikehald kan utførast effektivt heile året. Det er då viktig at anlegga:
  - Er breie nok til brøyting
  - Har plass til snølagring på sidene
  - Har vegoppbygging som toler tungt utstyr

### 5.2.4 Enkle fysiske tiltak

Det er mange enkle tiltak som kan betra tilhøva for gåande og syklande mykje. Dette er tiltak som gagnar dei som allereie går eller sykklar, og som gjer det meir attraktivt for fleire å gå og sykle der det allereie er tilrettelagt med anlegg for gåande og syklande.

- **Attraktiv sykkelparkering**  
Ved utbygging av sykkelparkering bør ein prioritere skular, barnehagar, store arbeidsplassar og sentrumsområde. Det er og potensiale for auka sykkelbruk ved å etablere sykkelparkering ved store knutepunkt for kollektivtransport slik at ein kan kombinere kollektivreisa med sykkel. Sjå kap. 2.3 for utforming og lokalisering av attraktiv sykkelparkering.

- **Tilrettelegging i bygningar**

For å gjere det enkelt å sykle i all slags ver er det naudsynt med tilrettelegging for tørking av klede, skap og gjerne moglegheit for å dusje på skular og arbeidsplassar. Det er særskilt viktig å planlegge for dette i nye bygg og ved ombygging. Det er også nokre grep som kan gjerast i eksisterande bygningar.

- **Forbetringar av dagens anlegg**

Ein gjennomgang av dagens sykkel- og gåruter bør gjerast for å avdekke dårlege punkt/strekningar på rutene. Det kan vera høge kantar, dårleg asfalt, stygge kryssingar, dårleg sikt eller for smale passasjar (t.d. gjennom bommar) og liknande som kan rettast på med enkle grep. Det er viktig å etablere snarvegar, ikkje omvegar, slik at det vert opplevd å vera effektivt å sykla og gå. Anlegga må i tillegg opplevast attraktive og trygge for at mange skal verte freista til å bruka dei.

Konkrete tiltak i denne kategorien har ein ikkje oversikt over per no. Det vil difor i første omgang bli naudsynt å få kommunar til å kartlegge behov for sine tettstadar. Tiltak vil truleg ha størst nytte i dei største sentrumsområda. Fylkeskommunen bør difor setje av midlar som kommunar kan søke på for å få kartlagt dagens tilbod og behov (relatert til punkta nemnt i dette delkapittelet). Deretter kan ein etablere ei prioritert liste over tiltak som fylkeskommunen heilt eller delvis har ansvar for å finansiere.

### 5.2.5 Manglande lenker

Nokre strekningar manglar berre korte parti frå å ha samanhengande tilbod over ei lenger strekning. For å lokalisere slike manglande lenker trengst det lokalkunnskap og kartlegging av dagens nett og reisemønster. Nokre av tiltaka lista opp nedanfor er døme på slike manglande lenker.

- **Fv. 607 Heggebø – Leirvik**

Det er bygd gang- og sykkelveg på deler av strekninga, og nokre vanskelege parti står att. Det kan vera aktuelt å prioritera denne strekninga for å fullføre eit halvgjort prosjekt. Trafikkmengda er 600 og fartsgrensa 50 km/t.

- **Fv. 545 Michael Sarsgate**

I dag er det fortau på deler av strekninga og ein gangsti gjennom ein park. Florø er sykkelby, og gata er ein del av hovudnett for sykkel. Utbetra tilbod i denne gata vil vera naudsynt.

- **Fv. 548 Brandsøy – Solheim**

Strekninga knyter nokre bustadområde mot sentrum av Florø. Her er mange skular, arbeidsplassar og andre funksjonar, og Florø er soleis ein av dei områda i fylket med størst potensialet for å auke talet på gåande og syklande. Strekninga er delvis bygd ut med fortau, men nokre parti står att. Det kan difor vera aktuelt å fullføre denne strekninga med fortau, eventuelt med sykkelveg med fortau. Trafikkmengda er 900 kjt/døgn, og fartsgrensa 50 km/t.

- **Fv. 211 Dalavegen (Sogndal kommune)**

Strekninga ligg inne i Sogndal kommune sin sykkelplan, som ei viktig lenke, som knyter store bustadområde til sentrum. Strekninga har fortau, men mellom krysset til Ulvahaugen og krysset til Rutlin er fortauet svært smalt (under 1,5 m). Strekninga er om lag 100 m. Vidare Nordover er også fortauet smalt, men her er det svært kostbart å utvida det på grunn av høge murar langs vegen. Trafikkmengde 1500 kjt/døgn og fartsgrense 40 km/t.

- **Fv. 55 Marifjøra**  
Bygging av gang- og sykkelveg frå Rønneidstunnelen til busshaldeplassen ved krysset med fylkesveg 603. Kommunen planlegg å nytte gamlevegen i Rønneidsberget som gang- og sykkelveg, og dette prosjektet vil gi samanhengande gang- og sykkelveg til Marifjøra. Strekninga er om lag 350 meter.
- **Fv. 55 Balestrand sentrum – industriområdet**  
Bygging av 100 meter gang- og sykkelveg langs armen til sentrum og 120 meter langs hovudparsell 15 kan gi tilkomst til industriområdet i Balestrand. Trafikkmengda er om lag 800 kjt/døgn.

### 5.2.6 Investeringstiltak

Med investeringstiltak meinast utbygging av tilbodet til gåande og syklende. For å få størst utbytte av investeringane bør ein prioritere strekningar der potensialet for å nå måla i kap. 4 er størst. Det vil seie at ein må prioritere strekningar der potensialet for å få mange til å gå eller sykle i staden for å køyre bil er størst. Til dømes vil sykling/gåing som trening og rekreasjon ikkje vere høgt prioritert.

Som utgangspunkt har ein valt ut strekningar som er skuleveg og som har trafikkmengde over 1000 køyretøy per døgn (kjt/døgn) i ein avstand på 4 km frå skular. (Alle strekningane er skildra i Statens vegvesen sitt notat 16/191346-22 Kartlegging av gang- og sykkelveg i Sogn og Fjordane). Med dette som utgangspunkt er det vidare vurdert kva dei viktigaste vurderingskriteriane bør vere, ut frå ynskje om å få flest mogleg til å gå eller sykle.

Dei viktigaste vurderingskriteria blir difor:

- *Storleiken på bustadområda tiltaket tener*  
Kor mange som kan nytta seg av tiltaket er svært viktig.
- *Avstand til skule/sentrum*  
Jo nærare ein bur skule eller sentrum, jo større er sjansen for at ein vel å gå eller sykla. Då blir tidsdifferansen mindre samanlikna med bil. Om bustadområda er heilt eller delvis innanfor grensene for at ein skal gå eller sykla til skulen vert også vurdert og vektlagt.
- *Tener anlegget andre reiser*  
Dersom skulen ligg i nærleiken av arbeidsplassar, servicetilbod, idrettsanlegg eller andre område som genererer mykje trafikk aukar potensialet for reiser til fots/på sykkel på anlegget. Dette vert difor vektlagt i vurderingane.

Dette er dei viktigaste kriterium ved vurdering av aktuelle strekningar som bør prioriterast. I tillegg er det nokre andre kriterium som kan verka inn på prioriteringa:

- *Høgdeskilnad*  
Ein strekning som har lite høgdeskilnad vil vera vesentleg meir attraktiv å gå og sykla enn ei strekning med stor høgdeskilnad. Dette vil difor kunne påverke prioriteringa av strekningar.
- *Fartsgrense*  
På strekningar med høg fartsgrense er det mindre attraktivt å ferdast i blanda trafikk for mjuke trafikantar. Fartsgrense kan difor vere med å påverke prioriteringa av strekningar.



- **Trafikkmengde**

Dei fleste strekningar som er vurdert har trafikkmengde over 1000. Mengda trafikk kan vera avgjerande for kva tiltak som bør prioriterast.

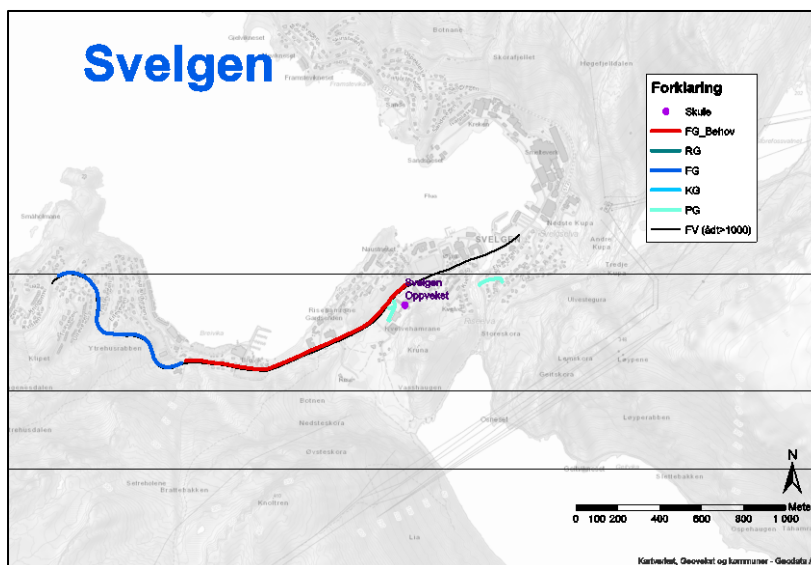
Funksjonsklasse for vegane syner seg å ha lite å seie for kvar det bør byggast ut tilbod til gåande og syklande. Dette er difor ikkje inkludert som vurderingskriterium.

## PRIORITERING

Ut frå kriteria ovanfor er strekningane i Statens vegvesen sitt notat 16/191346-22 «Kartlegging av gang- og sykkelveg i Sogn og Fjordane» vurdert, og dei 5 viktigaste strekningane er lista opp i prioritert rekkefølge nedanfor. Dersom gang- og sykkeltiltak i Førdepakken ikkje vert bygde kjem desse på toppen av denne prioriteringslista. Dersom Seimsdalstunnelen ikkje vert bygd vil denne også truleg vere inne på topp 5 prioriteringslista.

### 1. Fv. 614 Breivika – Svelgen

Denne strekninga knytter eit stort bustadområde på Langeneshaugen og Breivika saman med Svelgen oppvekst (barne- og ungdomskule med om lag 200 elevar) og Svelgen sentrum. Sjølv om sentrum ikkje er særleg stort ligg det nokre butikkar her, idrettsanlegg, arbeidsplassar, og då særleg Elkem Bremanger, som alle genererer mange korte reiser. Heile bustadområdet ligg innanfor 3 km frå skulen. Her er potensialet stort for å auka talet på reiser som vert føreteke med sykkel eller til fots, både til arbeid, skule og på fritida.



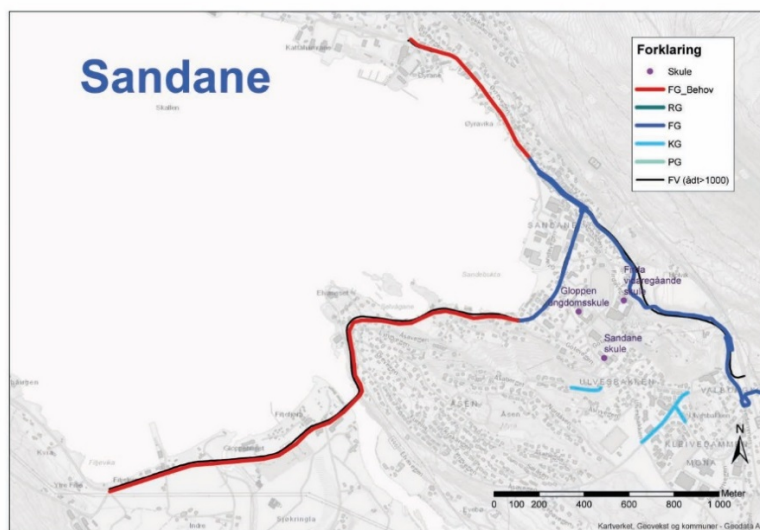
Figur 12: Raud strek visar strekning med behov for tilbod til mjuke trafikantar. Blå strek viser eksisterande gang- og sykkelveg. Kjelde: Statens vegvesen.

Trafikkmengda på strekninga er 2050, og fartsgrensa er 50 km/t. Sjølv ved omlegging av fv. 614 vil det vera stor trafikk på denne strekninga. Strekninga er om lag 1,2 km, og går frå krysset med Strandvegen til skulen. Det finst ein reguleringsplan frå 2009 med om lag 2,5 m breitt fortau på strekninga. Denne planen inkluderer ikkje dei siste 350 metrane mot Strandvegen. Her er det i dag eit smalt fortau, og eit dårleg kryssområde mot Strandvegen, og denne delen bør vurderast utbetra.

## 2. Sandane (Fv. 700 Sandane – Austrheim og Fv. 615 Fitje – Sandane)

Inn mot Sandane sentrum er det to strekningar som treng betre tilbod til mjuke trafikantar, fv. 700 og fv. 615. I Sandane ligg skulane i sentrum (barneskule, ungdomsskule og vidaregåande skule). Barneskulen og ungdomsskulen har om lag 490 elevar til saman, medan det på vidaregåande er 350 studieplassar. I tettstaden Sandane bur det om lag 2300 personar i følgje SSB. Det er mange funksjonar i sentrum som genererer mange korte reiser.

Fv. 700 knyter eit sentrumsnært bustadområde på Austrheim saman med Sandane sentrum. Heile bustadområdet ligg innanfor 3 km frå barneskulen. Her er potensialet stort for å auka talet på reiser som vert føreteke med sykkel eller til fots, både til arbeid, skule og på fritida. Trafikkmengda på strekninga er 2100, og fartsgrensa er 50 km/t. Strekninga er om lag 1,1 km, og går frå krysset med Austrheimsbakken til fv. 615. Deler av strekninga har fortau i dag, men breidda og standarden er svært varierende. Det finst ein reguleringsplan frå 2001 med om lag 2,5 m breitt fortau på strekninga. Det finst parallele vegnett på strekninga, men her er noko meir høgdeskilnad. Det kan difor vera behov for å kartlegge om det er andre ruter enn fv. 700 som kan bli like attraktive som fv. 700.



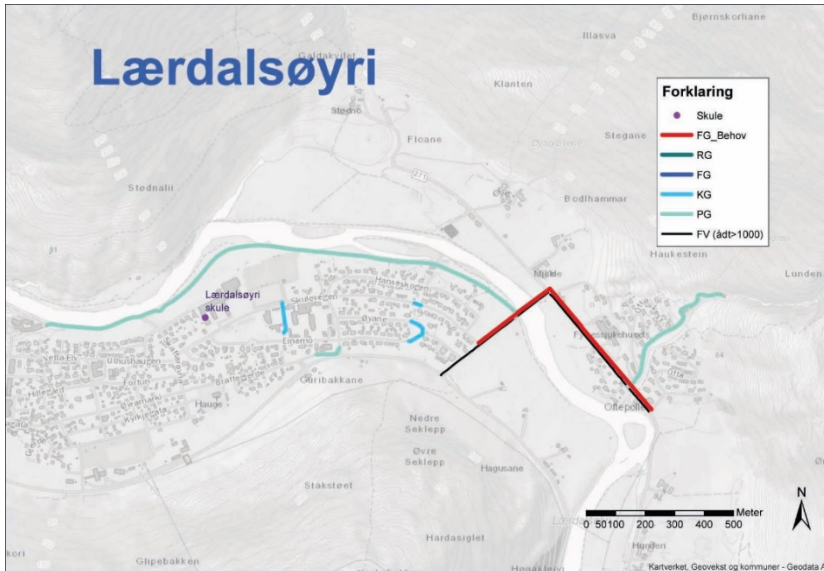
Figur 13 Røde strekar viser behov for tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesveggar nær Sandane sentrum. Fv. 700 i nord, og fv. 615 i sørvest. Blå strekar viser strekningar der det er tilbod til mjuke trafikantar i dag. Kjelde: Statens vegvesen.

Fv. 615 har høg trafikk (1800 kjt/døgn), og fartsgrense 50 km/t. Mellom Gloppeelva og Sandane sentrum ligg det svært mange bustadar, men dei fleste nyttar lokalt vegnett for å koma seg til sentrum til fots eller på sykkel. Eit lite bustadområde ved Elvaneset/Selvågane har fv. 615 som einaste tilknytning mot sentrum. Vest for Gloppeelva er det spreidd busetnad, men også nokre store arbeidsplassar (i FitjefjØra).

Begge strekningane nær Sandane sentrum er viktige, men det krev meir detaljar og lokalkunnskap for å avgjere kven som er viktigast, og kva tiltak som er naudsynte. Bustadområda som vert knytt mot skulane og sentrum er mindre enn i Langeneshaugen og Breivika i Svelgen, og er difor prioritert på bak tiltaket i Svelgen.

#### 4. Fv. 271 Ofta aust – Sviggum (Lærdal)

Strekninga knyter eit bustadområde ved Lærdal sjukehus til Lærdalsøyri skule. Heile bustadområdet ligg innanfor 3 km frå skulen, og 4 km frå sentrum. Lærdalsøyri sentrum er ikkje særleg stort, men inneheld arbeidsplassar, nokre butikkar og fritidstilbod. Det som er med på å auke potensialet for talet på gåande og syklende på denne strekninga er sjukehuset med sine om lag 200 arbeidsplassar. I tillegg er det lite stigning mellom sjukehuset og Lærdalsøyri.

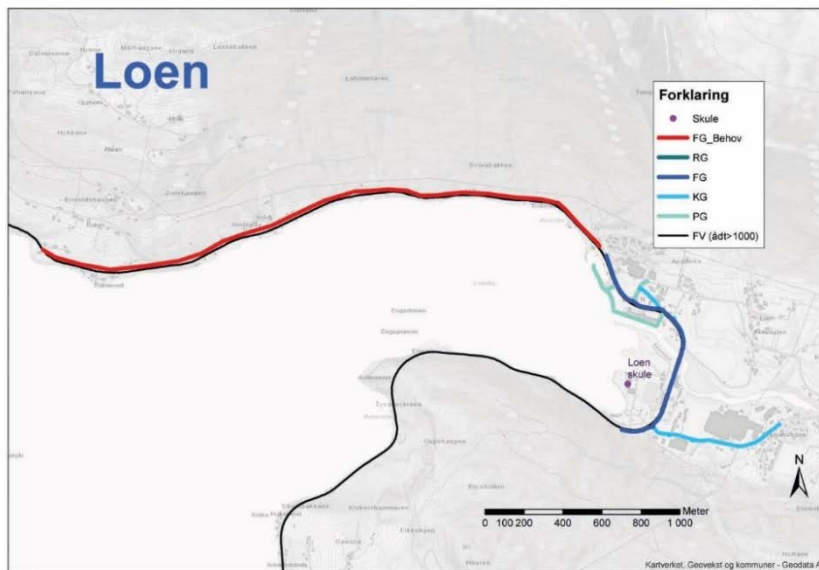


Figur 14: Raud strek viser manglande tilbod til gåande og syklende langs fv. 271. Kjelde: Statens vegvesen.

Trafikkmengda på strekninga er 1050 kjt/døgn og fartsgrensa er 50 km/t. Strekninga er om lag 800 m og inneheld bru over Lærdalselvi og ei sideelv ved Ofta.

#### 5. Fv. 60 Loen – Rake

Ein del bustadar på Rake litt innanfor 4 km frå skulen i Loen, og det er planar om stor utbygging av nye bustadområde. Då vert potensialet for å overføre reiser frå bil til sykkel eller gåing større. I tillegg er det mange fotgjengarar på strekninga på grunn av Via Ferrata Loen. Våren 2017 opnar det gondolbane til fjellet Hoven, og dette vil truleg føre til fleire som går ned att frå fjellet, og langs fv. 60 tilbake til Loen. Strekninga har høg trafikk, og fartsgrense 60 og 80 km/t. Strekninga er difor prioritert høgt.



Figur 15: Raud strek viser manglande tilbod til gåande og syklande langs fv. 60 mellom Loen og Rake. Kjelde: Statens vegvesen.

Nedanfor er ei liste av andre prosjekt som kan vere aktuelle å bygge ut etter dei føreståande strekningane. Desse tiltaka er ikkje i prioritert rekkefølge, og for desse må potensialet for auka gåing og sykling analyserast nærare før tiltaka kan rangerast.

- **Fv. 55 Kvamsviki – Loftesnesbrui**

Strekninga har høg fart og trafikkmengde (2700 kjt/døgn), og knyter eit lite bustadområde til mange sentrumsfunksjonar i Sogndal sentrum. Dei fleste bustadane ligg utanfor 4 km grensa frå skulane, og får difor skuleskyss til barneskulen og ungdomskulen. Til vidaregåande skule er tilsvarande grense 6 km, og områda ligg innanfor denne avstanden. Sidan strekninga har lite høgdeskilnad, og Sogndal sentrum genererer mange korte reiser, er strekninga verdt å vurdere vidare, sjølv om mange uansett får skuleskyss på strekninga.

- **Fv. 608 Strømmen – Askvoll skule**

Strekninga knyter gåande og syklande frå fylkesveg 361 mot skulen og sentrum. Trafikkmengda er 1800 kjt/døgn og fartsgrensa er 50 km/t. Det er godkjend reguleringsplan på strekninga.

- **Fv. 60 Innvik – Hildestranda**

Bustadområde på Hildestranda ligg nær skule og sentrum. Ein del av bustadområdet har lokalt vegnett som kan nyttast. Innvik er eit lite sentrum, og har difor ikkje så stort potensiale for vesentleg auke i talet på gåande og syklande. Det er strekninga nord for sentrum som bør byggast først. Strekninga sør for sentrum har spreidd busetnad, og har difor lågare prioritert. Trafikkmengde om lag 1700 kjt/døgn, og fartsgrensa 50 og 60 km/t.

- **Fv. 60 Byrkjelo**

Strekninga nærast sentrum (500 m) bør byggast ut for å knyte ein del sentrumsnære bustadar mot sentrum. Vidare nordover er det spreidd busetnad, og denne strekninga har difor lågare prioritet. Strekninga har trafikkmengde 1500 kjt/døgn nærast sentrum. Fartsgrensa er 50 og 80 km/t.

- **Fv. 185 Njøs – Røysum**  
Strekninga knyter ikkje store bustadområde mot skulen, men ved utbygging av bustadområdet på Njøs vert det fleire som får dette som skuleveg. Skulen ligg ikkje i sentrum, men ved idrettsanlegg og store bustadområde. Det er stor stigning i området, og nokre andre ruter som kan nyttast mot sentrum. Det er behov for tilbod til mjuke trafikantar langs strekninga, men strekninga vert ikkje høgst prioritert.
- **Fv. 55 Luster sentrum**  
To korte strekningar manglar (100m og 70 m) gang- og sykkelveg for å knyte eit lite bustadområde mot sentrum og skule. Området er trangt, med bygningar og gravplass tett i vegen, og eit svært dårleg kryss.
- **Fv.57 Håland – Dingemoen**  
Strekninga har stort sett spreidd busetnad, men på grunn av den korte avstanden mellom Flekke og Dale (om lag 8 km), kan dette vere ei aktuell strekning å vurdere.
- **Fv. 600 Raudeberg – Raudeberg skule**  
Strekninga knyter bustadområde mot skulen, men mange nyttar truleg anna vegnett. Strekninga er svært bratt og vanskeleg å utbetre med tilbod til mjuke trafikantar. Ein bør vurdere om anna vegnett er tilfredstillande, eller om noko bør gjerast på fv. 600 eller anna vegnett.
- **Fv. 621 Holvik - Halneset**  
Strekninga (om lag 1 km) er skuleveg frå eit mindre bustadområde på Halneset mot Holvik skule.
- **Fv. 542 Eikefjord – Høgereina**  
Den nordlegaste delen av strekninga knyter eit bustadområde mot sentrum. Det er om lag 500 m som manglar langs fv. 542. Her finst truleg ein bratt snarveg som vert nytta i dag. Området bør vurderast. Vidare sørover til Sunnarvik er det spreidd busetnanad, og strekninga her får difor lågare prioritert.
- **Fv. 571 Kanalen – Hauge (Bremanger)**  
Strekninga bitt saman Indre og Ytre Hauge, med skulen i Ytre Hauge og idrettsanlegg i Indre Hauge. Det er spreidd busetnad langs heile strekninga, utbygging vil knyte bygda tettare saman. Trafikkmengda er 1100 kjt/døgn og fartsgrensa er 60 km/t.
- **Fv. 662 Eid sentrum - Os**  
Strekninga knyter ikkje tettbygde bustadområde mot sentrum, men området er ein del av sentrum, med arbeidsplassar og båthavn i området. Strekninga bør difor vurderast utbygd med fortau. Trafikkmengde 1100 kjt/døgn og fartsgrense 50 km/t.
- **Fv. 542 Eikefjord - rv. 5**  
Trafikkmengda er 900, og fell soleis utanfor kriteri ovanfor. Strekninga knyter nokre bustadområde mot sentrum av Eikefjord, men bustadområda er ikkje store. Det vert no utarbeidd reguleringsplan for strekninga, og tiltaket bør vurderast.

For alle nye tiltak vert det viktig å vurdere om gåande og syklande bør skiljast, eller kan ferdast på same areal.

### 5.3 Oppsummering prioriterte tiltak

I delkapitla ovanfor er mange større og mindre tiltak skildra, saman med «ikkje fysiske tiltak». Som nemnt ovanfor er det ein kombinasjon som er viktig, og det er i dei største sentrumsområda det er størst sjanse for å auke talet på gåande og syklende.

**Tiltaka under kategoriane «Ikkje fysiske tiltak», «Restriktive tiltak i sentrumsområde» og «Drift og vedlikehald» er alle viktige for å gjera gåing og sykling meir attraktivt.** Dette er tiltak som stimulerer til fleire brukarar der det allereie er anlegg i dag.

Også kategoriane «Enkle fysiske tiltak» og «Manglande lenker» rettar seg mot å auke talet brukarar på anlegg som allereie eksisterer, medan «Investerings tiltak» rettar seg mot brukarar som ikkje har tilbod i dag.

**Av fysiske tiltak er truleg tiltaka under «Enkle fysiske tiltak» og «Manglande lenker» vel så viktige som «Investerings tiltaka».**

Det vert difor føreslege å prioritere tiltak under «Enkle fysiske tiltak», i tillegg til tre strekningar under «Manglande lenker» og tiltaka på den prioriterte lista under «Investerings tiltak».

Den statlege ordninga med tilgang til å søkje om støtte til sykkeltiltak held fram. Ordninga er basert på 50 % eigenandel. Det er difor viktig at Sogn og Fjordane fylkeskommune har budsjettdekning for eigenandelen for å søkje om slike midlar.

## Prioriterte fysiske tiltak

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. Fv. 614 Breivika – Svelgen  | (30 – 80 mill. kr)  |
| 2. Enkle fysiske tiltak i dei største sentrumsområda   | (5 mill. kr årleg)  |
| Tiltak under dette punktet(skildra i kap. 5.2.4) krev kartlegging av dagens tilhøve og behov, og konkrete prosjekt er difor ikkje lista opp.   |                     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Midlar til støtte til kommunar for å kartlegge dagens tilbod og utbetningsbehov</li><li>• Vidare er det slike tiltak som bør prioriterast ved utdeling av midlar gjennom dagens støtteordningar.</li></ul> |                     |
| 3. Fv. 607 Heggebø – Leirvik   | (10 – 15 mill. kr)  |
| 4. Fv. 545 Michael Sarsgate  | (15 – 25 mill. kr)  |
| 5. Fv. 548 Brandsøy – Solheim  | (80 – 105 mill. kr) |
| 6. Fv. 615 Sandane – Fitje   | (80 – 120 mill. kr) |
| 6. Fv. 700 Sandane – Austrheim   | (40 – 60 mill. kr)  |
| 8. Fv. 60 Loen – Rake  | (80 – 110 mill. kr) |
| 9. Fv. 271 Ofta aust – Sviggum (Lærdal)  | (60 – 90 mill. kr)  |

Dersom gang- og sykkeltiltak i Førdepakken ikkje vert bygde kjem desse på toppen av lista. Dersom Seimsdalstunnelen ikkje vert bygd vil denne også truleg vere inne på prioriteringslista.





Statens vegvesen  
Region vest  
Ressursavdelinga  
Askedalen 4 6863 LEIKANGER  
Tlf: (+47 915) 02030  
[firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**