



TEMAPLAN 2013 – 2023

# Sykkelplan for Sogndal sentrum

Hovudvegnett og lokalvegnett for sykkel i  
og kring Sogndal sentrum

Datert: 24.1.2013



**Sogndal kommune**

Vedteken av kommunestyret 14.02.2013

## Føreord

Sykkelplan for Sogndal sentrum er ein temaplan som kjem med forslag til nye sykkelanlegg, og gjev ei oversikt over stader der det eksisterande vegnettet treng tiltak for å betrast.

Transportsyklistar, skuleelevar og fritidssyklistar har ulike behov til utforming av eit sykkelanlegg, og det er ei utfordring å finne fram til gode løysingar for alle. *Hovudfokuset* i planen er retta på transportsykling. Det vil seie dei mest trafikkerte sykkelrutene i Sogndal sentrum, samt dei lengre aksane inn mot sentrum (hovudvegnettet). Planen gjev i tillegg ei oversikt over lokale sykkelruter i sentrum (lokalvegnettet).

Sykkelplanen skal nyttast som avgjerslegrunnlag for framtidige prioriteringar, og som grunnlag for arbeidet med revisjon av arealdelen til kommuneplanen. Gjennom arealdelen kan vi sikre dei areala vi treng for å utvikle eit samanhengande sykkelvegnett.

Planen er utarbeidd med bakgrunn i Statens vegvesen si handbok 233 *Sykkelhåndboka* og framlegg til *Nasjonale sykkelstrategi 2014 – 2023*, og bør nyttast i samanheng med desse.

Framsdebilete: Syklistar i Sogn Cykleklubb. Foto: Håkon Nesse.

### **Kvifor bør vi sykle meir?**

Sykling er helsefremjande og bidreg til ein fysisk aktiv livsstil. Det betrar luftkvaliteten, kan redusere støy og bidreg til å redusere utslepp av klimagassar. Auka sykling er såleis eit godt folkehelse- og miljøtiltak, og summen av desse er god samfunnsøkonomi.

### **Potensialet for auka sykling**

I dag er nesten halvparten av alle reiser kortare enn 5 km, og halvparten av desse vert utført med bil - også reiser under 1 km. Gjennomsnittslengda på ein sykkeltur er 3,3 km. Potensialet for auka sykling er difor størst i byar og tettstader, og på dei korte reisene som vert føreteke med bil.

### **Korleis leggje til rette for meir sykling?**

- 🚲 Samanhengande hovudnett for sykkel i byar og tettstader (med meir enn 5000 innbyggjarar).
- 🚲 Tydeleg arena for syklande i gate (til dømes sykkelfelt)
- 🚲 Skilting av hovudruter for sykkeltrafikken.
- 🚲 Sikker sykkelparkering – også ved kollektivknutepunkt og haldeplassar.
- 🚲 Mellombelse betringar medan ein ventar på fullgode løysingar etter vegnormalane.
- 🚲 Gang- og sykkelveg utafor tettbygd strøk vert prioritert på strekkjer der mange mindreårige ferdast (til dømes skuleveggar).

## Oppsummering

---

Sykkelplan for Sogndal sentrum har hovudfokus på sykkelvegnettet for transportsykling, det vil seie hovudvegnettet som er framstilt i kapittel 6.1. I tillegg er det identifisert eit lokalvegnett for sykkel med sykkelveggar og -ruter som mellom anna gjev tilgang til hovudvegnettet, kapittel 6.2. Forslaga til sykkelvegnett inneheld eit skjema med skildring av noverande situasjon og konkrete tiltak som bør gjennomførast for å få til eit samanhengande og trygt sykkelvegnett.

I kapittel 5.1 er det gjort ei oppsummering av dei viktigaste tiltaka for første del av 10-årsperioden (2013 – 2018), kalla «topplista». Her er òg ei «marginalliste» med større tiltak som kan gjennomførast i andre halvdel av 10-årsperioden (2018 – 2023), eller dersom det vert frigjort midlar til det i første halvdel (kapittel 5.2). I tillegg er dei mindre driftstiltaka som bør gjennomførast kontinuerleg eller i nær framtid oppsummert i ei liste for seg sjølv (kapittel 5.3).

**TOPPLISTA:** Tiltak/prosjekt som vert prioritert i første halvdel av 10-årsperioden (fram til 2018).

1. Fossvegen: fortau og sykkelfelt
2. Rv. 5 Gravensteinsgata: sykkelfelt og generell opprusting
3. Rv. 5 Helgheimsvegen og Loftesnesbrua: sykkelfelt/ gang- og sykkelveg
4. Rv. 55 Stedje bru til Stedjeberg tunnelen: sykkelfelt
5. Trolladalen (skystasjonen til Fosshaugane Campus): smalare vegbane og separert gang- og sykkelløysing
6. Kvåle skule: sykkelparkering med overbygg  
Fossvegen v/Fossbygget: sykkelparkering med overbygg  
Sykkelparkering generelt
7. Loftesnes-Nes-Kvam: sykkelfelt eller gang-/sykkelveg
8. Rv. 5 Fjærlandsvegen, Ingafossen – Kvåle bru: gang- og sykkelveg
9. Rv. 55 mot Leikanger (frå utgang Stedjeberg-tunnelen mot Nornes): gang- og sykkelveg
10. Leitevegen frå kryss v/Markavegen til kryss v/ Rutlinslid: nytt fortau

## Innholdsliste

---

<b>1</b>	<b>INNLEIING</b>	<b>2</b>
1.1	FØREMÅLET MED PLANEN	2
1.2	PLANSTATUS	2
1.3	MEDVERKNAD	3
<b>2</b>	<b>SITUASJONEN I SOGDAL</b>	<b>4</b>
2.1	SYKKELANLEGG	4
2.2	SYKKELBRUK	4
2.3	UTFORDRINGAR OG POTENSIAL	5
<b>3</b>	<b>STANDARD OG UTFORMING</b>	<b>6</b>
3.1	PRINSIPP OG DEFINISJONAR	6
3.2	SYKKELPARKERING	6
3.3	ALTERNATIVE LØYSINGAR I SENTRUMSOMRÅDE	7
3.4	MERKING OG SKILTING	7
<b>4</b>	<b>HALDNINGSSKAPANDE ARBEID</b>	<b>8</b>
4.1	LOKALE HALDNINGSAKSJONAR	8
4.2	SYKKELBYNETTVERK	8
<b>5</b>	<b>PRIORITERING AV TILTAK</b>	<b>9</b>
5.1	TOPPLISTE	9
5.2	MARGINALLISTE	10
5.3	MINDRE DRIFTSTILTAK	11
<b>6</b>	<b>SYKKELVEGNETT MED FORSLAG TIL TILTAK</b>	<b>12</b>
6.1	HOVUDVEGNETT FOR SYKKEL	12
6.2	LOKALVEGNETT FOR SYKKEL I SENTRUM	16
6.3	SYKKELPARKERING	25
6.4	DRIFT OG VEDLIKEHALD	25
6.5	ANDRE TILTAK	25
<b>VEDLEGG 1</b>	<b>ULIKE DEFINISJONAR</b>	<b>26</b>
<b>VEDLEGG 2</b>	<b>INNSPEL TIL SYKKELPLANEN</b>	<b>FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.</b>

## 1 Innleiing

### 1.1 Føremålet med planen

Føremålet med sykkelplan for Sogndal sentrum er å stimulere til auka sykkelbruk gjennom eit godt tilrettelagt sykkelvegnett. Planen definerer eit hovudvegnett og eit lokalvegnett for sykkel i Sogndal sentrum og innfartsårene til sentrum. Som del av planen er det konkretisert større og mindre tiltak som bør gjennomførast for å skape ein samanhengande og trygg infrastruktur for ulike typar syklistar. For at reisande skal velje sykkel framfor andre transportmiddel, må det verte enklare å sykle enn å køyre bil. Vi må difor leggje til rette for utbygging av eit trygt, effektivt og samanhengande sykkelvegnett, ved å:

- 🚲 Definere eit hovudvegnett og eit lokalvegnett for sykkel i og kring Sogndal sentrum, samt lengre aksar inn mot sentrum.
- 🚲 Konkretisere naudsynte tiltak som bør gjennomførast for å skape ein samanhengande og trygg infrastruktur for syklistar.

### 1.2 Planstatus

#### 1.2.1 Kommunale planar

Fleire planar i Sogndal nemner tilrettelegging for syklistar som eit viktig fokus, og peikar på behovet for ein sykkelplan for Sogndal sentrum:

**10 på topp-lista i økonomiplanen for 2012 - 2015** seier at: «*Vi skal vedta ein sykkelplan for sentrum og ein reguleringsplan med miljøprofil for Gravensteinsgata. Eit langsiktig mål er å få etablert eit miljølok i Gravensteinsgata.*»

**Samfunnsdelen i kommuneplanen for 2010 – 2022** seier at vi skal leggje til rette for mjuke trafikantar, slik at det vert enklare å gå eller sykle heller

enn å ta bilen, mellom anna ved å byggje ut eit godt gang- og sykkelnett mellom heim og skule/arbeid/ fritidsaktivitetar.

**Arealdelen til kommuneplanen**, vedteken 12.6.2008, inneheld nokre framtidige strekkingar med gang- og sykkelveg, mellom anna fv. 55 Nes - Årøy og rv. 5 Valeberg/Lem – Kaupanger. Arealdelen skal reviderast i løpet av 2012/2013, og sykkelplanen skal inngå som eit grunnlagsdokument for denne og seinare revisjonar.

**Klima- og energiplan for Sogndal kommune**, vedteken 23.4.2009, peikar på at gang- og sykkelveggar bør vektast sterkare framover, og har mellom anna som eit delmål å leggje til rette for gåande og syklende. For å redusere utslepp frå lokaltrafikken er det viktig å leggje til rette for at innbyggjarane kan gå eller sykle til og frå daglege aktivitetar og gjeremål – mellom anna ved å sikre sykkelparkering, bygge ut gang- og sykkelvegnett, oppmode til sykling til skule, jobb og fritidsaktivitetar, og halde gang- og sykkelveggar i farbar stand året rundt.

**Hovudplan for trafikktrygging 2009- 2012** har fokus på trygging av vegar til skule og barnehage slik at flest mogleg av dei som ikkje har lang veg kan gå eller sykle, samt trygging av situasjonen for mjuke trafikantar i sentrum. Revisjon av planen (oppstart 2012) vil òg ha fokus på sykkel som transportmiddel.

**Kommunal plan for idrett, friluftsliv, fysisk aktivitet og folkehelse 2009-2012** har som eit overordna mål at Sogndal kommune skal leggje til rette for eit allsidig, helsefremjande tilbod innanfor idrett og friluftsliv for alle innbyggjarane. Ein av strategiane er å «*leggje til rette for mjuke trafikantar slik at fleire vel t.d. sykkel som transportmiddel.*»

**Plan for oppfølging og utbygging av gangveggar/stiar og grøntkorridorar i Sogndal sentrum**, vedteken 10.6.2010, samanfatar det kommunen har sagt ved ulike høve om å leggje til rette for eit godt nett av gang- og sykkelveggar og å leggje vekt på grøntområde i sentrum. Den viser status, vurderer behova og tilrår prioriteringar. Prioriteringane handlar først og fremst om gangveggar/stiar og grøntområde.

### 1.2.2 Nasjonal sykkelstrategi

Ein del av informasjonen i sykkelplan for Sogndal sentrum er henta frå *Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023*. Sykkelstrategien er ein del av Nasjonal transportplan (NTP), som vart utarbeidd første gang i 2003. Ved NTP 2010-2019 vart sykkelstrategien revidert, og nyaste versjon føreligg no som grunnlag for revisjon av NTP 2014 – 2023. Bodskaen og måla i sykkelstrategien er fylgjande:

**Bodskap:** *Sats på sykkel! Statlige, regionale og lokale myndigheter satsar saman for å få fleire på sykkel.*

**Hovudmål:** *Sykeltrafikken i Noreg utgjer 8 prosent av alle reiser innan 2023.*

**Delmål:**

- 🚲 *Fremje sykkel som transportform.*
- 🚲 *Sykeltrafikken i byar og tettstader er minst dobla*
- 🚲 *Betre framkomst og trafikktryggleik for syklistar*
- 🚲 *80 prosent av born og unge går eller sykklar til skulen*

Lenkje til Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023:

[http://www.sykkelplass.no/planverktoy/Nasjonal\\_sykkelstrategi/9166/Nasjonal\\_sykkelstrategi - NTP 2014-2023.pdf](http://www.sykkelplass.no/planverktoy/Nasjonal_sykkelstrategi/9166/Nasjonal_sykkelstrategi_-_NTP_2014-2023.pdf)

### 1.2.3 Sykkelhandboka

Sykkelhandboka (Hb 233, Statens Vegvesen) stiller ulike krav til utforming av sykkelanlegg. Sykkelnettet skal vere heilskapleg, einsarta, enkelt og attraktivt for syklande. Det skal også ha ei trafikksikker utforming, klar og eintydig skilting/merking, god drift og vedlikehald, samt rikeleg med

sykkelparkering. Handboka framstiller også ulike metodar ein kan nytte for å utarbeide sykkelplanar, mellom anna hovudnett og lokalnett for sykkel, samt ATP-modellen (som bereknar trafikkpotensial og vegval ut i frå digitale befolknings- og arbeidsplassdata og reisevaneundersøkingar).

Lenkje til sykkelhandboka:

<http://www.vegvesen.no/attachment/69912/binary/34600>

### 1.2.4 Norsk klimapolitikk

Mål og prinsipp i norsk klimapolitikk er forankra i klimameldinga, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, samt det politiske forliket i Stortinget (klimaforliket) frå juni 2012, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Klimaforliket bidreg til ytterlegare konkretisering av verkemidla i klimameldinga og sikrar ein langsiktig klimapolitikk. Auka satsing på og løyvingar til gang- og sykkelveggar er eitt av dei mest konkrete tiltaka for å nå måla om reduserte utslepp frå transportsektoren.

## 1.3 Medverknad

Det er lagt vekt på brei medverknad gjennom planprosessen. Planarbeidet starta med ein idédugnad der representantar frå ulike faggrupper var invitert, mellom anna eldrerådet, rådet for funksjonshemma, ungdomsrådet, Høgskulen i Sogn og Fjordane, FAU ved Kvåle skule og Trudvang skule, Sogn Cykleklubb, Sogndal Natur og Ungdom og fleire. Møtet resulterte i mange gode innspel som vi har teke med oss vidare i planarbeidet. Deltakarar og inviterte til idédugnaden vert å sjå på som ei tverrfagleg referansegruppe for sykkelplanarbeidet. Som eit grunnlag for informasjon om den noverande situasjonen, har vi gjennomført ei spørjeundersøking ved Kvåle skule, med elevar frå 6. til 10. klasse. Resultatet frå undersøkinga er synt i kapittel 2. Kommunen har også fått støtte frå Statens vegvesen i arbeidet med sykkelplanen. Dei vil mellom anna bidra med fagkunnskap og avklaringar der sykkelruter går langs riks- eller fylkesveg, til dømes langs Gravensteinsgata.

## 2 Situasjonen i Sogndal

### 2.1 Sykkelanlegg

#### Eksisterande gang- og sykkelveggar

Sogndal kommune har fleire strekningar merka som gang- og sykkelveggar, mellom anna passasjar mellom køyreveggar i sentrum, og lengre strekkjer langs riks- eller fylkesveggar. Nokre av desse inngår i hovud- eller lokalnett for sykkel, og er synt på kart i kapittel 4.

I tillegg er det merka ei sykkelrute på utsida av Årøytunnelen i Barsnesfjorden og mot Skjolden, med skilt og km-avstand (figur 1).



Figur 1 Starten på sykkelruta ved Årøy.

#### Planlagde gang- og sykkelveggar

Gjennom reguleringsplanar og arealdelen til kommuneplanen er det regulert nokre strekkjer med gang- og sykkelveggar, mellom anna langs fv. 55 frå Nes til Årøy, og gjennom Fosshagen (frå Trolladalen til Fossvegen).

#### Stikkveggar

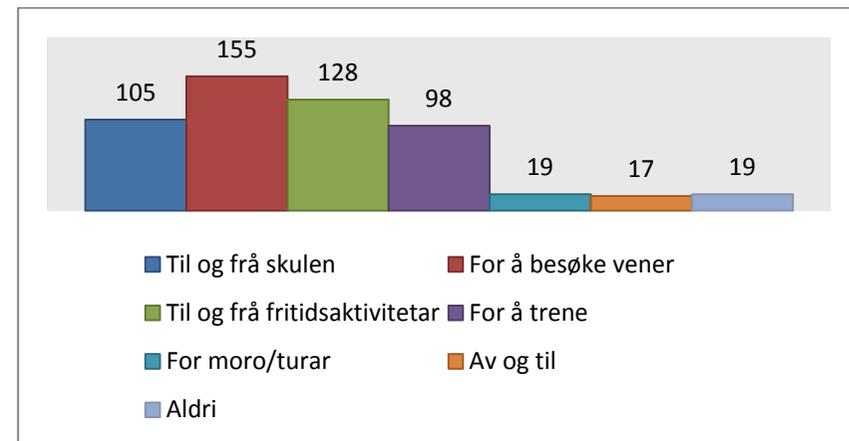
Mellom mange av køyrevegane i Sogndal er det laga stiar eller stikkveggar/snarveggar, mellom anna frå Rutlin – Dalavegen – Lunnamyri og frå Dalavegen til Trolladalen. Nokre av stikkvegane er svært bratte, men vert likevel nytta både av gåande og syklende. Sjølv om stikkvegane kan føre med seg ein del utfordringar, har vi valt å ta dei med i lokalnett for sykkel i sentrum.

### 2.2 Sykkelbruk

#### Born og unge

Tal frå ei nasjonal reisevaneundersøking viser at sykkelbruken blant unge mellom 13 og 17 år har gått ned frå 15 % i 2005 til 9 prosent i 2009. Likevel er dette aldersgruppa med høgast sykkelbruk.

I Sogndal har vi føreteke ei spørjeundersøking ved Kvåle skule, der 251 av om lag 350 elevar frå 6. til 10. klasse deltok. Målet med undersøkinga var å finne ut kor mange som sykklar til skulen, og kva årsaker som førte til at resten ikkje sykklar. Resultata frå undersøkinga syner mellom anna at mange av elevane brukar sykkel til ulike aktivitetar i kvardagen, og det er få som aldri sykklar (figur 2).



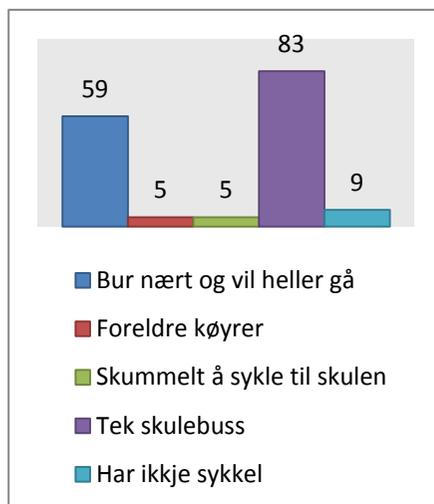
Figur 2 Spørsmål til elevar ved Kvåle skule: I kva situasjonar sykklar du?

Når elevane vart spurt kor ofte dei sykklar til skulen, svarte 3 av 5 elevar at dei *sjeldan* eller *aldri* sykklar til skulen. Om lag 2 av 5 svarte at dei sykklar

heile året når det ikkje er snø eller berre når det er varmt ute, medan berre 5 elevar svarte at dei sykla *heile året*. Er det dermed noko potensiale for å få elevane til å sykle oftare, også om vinteren med snø?

Svara i undersøkinga har ein klår samanheng med årsaka til at dei ikkje sykklar, til dømes at dei ynskjer å gå, samt avstanden frå heim til skule. Elevane er om lag likt fordelt når det gjeld avstand; 36 % har under 1 km skuleveg, 34 % har mellom 1 og 4 km skuleveg, og 30 % har over 4 km skuleveg.

Av dei som har svart at dei sjeldan eller aldri sykklar til skulen, seier dei fleste av elevane at dei tek skulebuss og mange at dei bur så nært at dei heller ynskjer å gå (figur 3).



Figur 3 Spørsmål til elevar ved Kvåle skule: Kva er årsaka til at du aldri eller sjeldan sykklar til skulen?

Av totalt 213 svar var det 39 % som svarte at dei ville sykle oftare til skulen dersom skulevegen var tryggare eller betre tilrettelagt for sykling. Nokre har svart at dei berre vil sykle dersom venene deira er med. Andre har svart at dei ikkje vil sykle til skulen då syklende deira vert brukt av andre i skuletida, og etterlyser fleire gode sykkelstativ. Eit par elevar har svart at det må verte mindre hærverk av sykklar på skulen.

Det har også kome tydeleg fram at dei som bur på Kjørnes ser fram til å få ein ny bru ved Loftesnes som dei kan sykle trygt over, og at mange då vil sette seg på sykkelen i staden for bussen for å kome seg til skulen. Dette tyder på at potensialet ved å leggje til rette for trygg skuleveg for å få

fleire syklende skuleelevar, er størst langs dei aksane der skuleborn får skuleskyss på grunn av farleg skuleveg, til dømes Loftesnes/Barsnes og Kjørnes.

### 2.3 Utfordringar og potensial

Sogndal har ein krevjande topografi når det gjeld å kome seg fram til fots og på sykkel. Til dømes så er det frå fjorden og til krysset Leitevegen-Kongabergvegen 75 høgdemeter i forskjell. Dette skaper utfordringar for mange både vinterstid og resten av året. I tillegg til at mange av køyrevegane er bratte, finst det ein del bratte stikkvegar som vert nytta som snarvegar av både gåande og syklende. Haust og vinter kan desse vere vanskelege å nytte då dei vert glatte av søle og snø/is. Nokre av stikkvegane er tekne med som eit eige avsnitt i sykkelplassen.

At det er bratt å kome seg frå Fjøra til dei ulike bustadfeltene i og kring sentrum, gjer sykling på lokalnettet utfordrande. Det er difor viktig å leggje til rette for at ein kan kome seg «sidelengs», utan for mykje høgdeforskjell. Dette er relevant for mange av aksane mot Fosshaugane, der ein til dømes kan halde høgda frå Leite via Rutlin til Campus, eller frå sentrum via Fosshagen (framtidig gang/ sykkelveg frå Trolladalen til Fosshygget) til Fosshaugane.

Innfartsårene til sentrum har stort potensiale for auka sykkelbruk, då særskilt av såkalla transportsyklistar eller sykkelpendlarar. I tillegg til fysisk tilrettelegging for syklende er mykje av utfordringa her haldningsendring, og at fleire kan sjå fordelar ved å nytte sykkel framfor bil til jobb. Rundkøyringar kan her vere ei utfordring for planlegging av eit samanhengande sykkelnett. I sentrumskjernen er det per dags dato to rundkøyringar, med ytterlegare to under planlegging. For transportsyklistar som hovudsakleg nyttar køyrebana til å kome seg fram, kan desse skape usikkerheit og større risiko for ulukker.

### 3 Standard og utforming

#### 3.1 Prinsipp og definisjonar

Ulike grupper av sykklistar har heilt ulike krav til utforming av eit sykkelanlegg. Transportsykklistar ynskjer å sykle kortaste veg med høgast mogleg fart, rekreasjonssykklistar ynskjer naturopplevingar, og ein tiåring på veg til skulen ynskjer ein trygg veg. Når det skal gjennomførast sykkeltiltak, er det viktig at ein vel løysingar som i best mogleg grad tek vare på behova for den aktuelle situasjonen. Vi har funne fram tre hovudprinsipp som vi nyttar i sykkelplassen (Selberg 2002):

- 🚲 Ved fartsgrense over 60 km/t bør syklande vere skilt frå motorisert trafikk og førast på eigne sykkelveggar (evt. gang- og sykkelveggar).
- 🚲 Ved fartsgrense mellom 30 km/t og 50-60 km/t er det anbefalt sykkelfelt på nivå med køyrebana, skilt med oppmerking.
- 🚲 Ved små trafikkmengder og fartsgrense under 30 km/t kan sykklistar og bilistar dele same arealet.

For å ivareta ulike brukargrupper og definere ein standard for vegnettet, har vi delt sykkelplassen inn i eit **hovudvegnett** og eit **lokalevegnett** for sykkel (*Hb 233 Sykkelhåndboka*, Statens vegvesen) (jf. definisjonar i boksar). Hovudfokuset er på hovudvegnettet, der det er viktig å identifisere flaskehalsar og brot, og foreslå tiltak som skapar eit godt og samanhengande hovudvegnett. Sykklande er køyrande, og skal kunne oppleve kontinuitet i vegnettet.

##### Hovudvegnett for sykkel

- 🚲 har i hovudsak større trafikkmengder og fartsgrense over 30 km/t
- 🚲 skal binde saman bydelar med kvarandre og med sentrum
- 🚲 skal binde saman andre viktige målpunkt (kollektivterminalar, konsentrasjonar av arbeidsplassar, rekreasjonsområde osv.)

- 🚲 bør utformast slik at det er trygt og komfortabelt å sykle med høg fart
- 🚲 I sentrum (mellom 30 og 60 km/t) skal hovudvegnettet ha separert gang-, sykkel-, og biltrafikk (t.d. med fortau og sykkelfelt)
- 🚲 Utafor sentrum (over 60 km/t) skal hovudvegnettet ha eigne gang- og sykkelveggar (evt. reine sykkelveggar).

##### Lokalevegnett for sykkel

- 🚲 skal binde saman bustadområde
- 🚲 skal binde saman hovudnettet for sykkel med busstopp, barnehage, skule, nærbutikk mm.
- 🚲 er lokale, lite trafikkerte gater, snarveggar og gang- og sykkelveggar med liten trafikk
- 🚲 skal gje stor grad av tryggleik (t.d. skuleveg og fritid).
- 🚲 Sykklistar og bilistar kan dele same arealet, gåande bør ha eige separat anlegg (t.d. fortau).

Vedlegg 1 syner ulike definisjonar av sykkelanlegg.

#### 3.2 Sykkelparkering

Alle sykkelstaturar startar og endar med ein parkert sykkel. Gode anlegg for sykkelparkering er difor ein naturleg del av infrastrukturen for sykkeltrafikk, og vil kunne bidra til å auke sykkeltrafikken. Sykklistar kan ein parkere nesten kvar som helst - lent mot lyktestolpar, gjerder, murar, eller på eiga støtte. Men det er fleire årsaker til å etablere eigne sykkelstaturar:

- 🚲 Gode sykkelstaturar vil sikre at dei parkerte sykklane står skikkeleg.
- 🚲 Godt utforma sykkelstaturar sender signal om at sykling er ein ynskt aktivitet.

- 🚲 Overdekkta sykkelstativ vil auke kvaliteten på parkeringa og halde sykkelen tørr.
- 🚲 Solide sykkelstativ, tjuverisikring eller overvaking kan minske risikoen for tjuveri.
- 🚲 Sikker sykkelparkering er til glede for sykklistane og gir signal om at dette er eit satsingsområde.

Sykkelparkering bør etablerast i tilknytning til hovudnett for sykkel og ved naturlege reisemål, til dømes ved skular, arbeidsplassar, butikkar, parkar, offentlege institusjonar og servicefunksjonar. Parkeringa bør liggje så nær reisemålet som mogleg, passe til alle typar sykklar, ha tilstrekkelig tal plassar, og vere lett å reinhalde/ vedlikehalde. Krav til sykkelparkering bør innarbeidast i parkeringsnormene til kommunen, i samsvar med Sykkelhandboka og rettleiar for sykkelparkering: [http://www.sykkelby.no/planverktøy/Andre\\_planverktøy/2856/Sykkelparkering\\_veileder.pdf](http://www.sykkelby.no/planverktøy/Andre_planverktøy/2856/Sykkelparkering_veileder.pdf)

### 3.3 Alternative løysingar i sentrumsområde

#### Miljøgate

Ei miljøgate er ein veg som gjev høve til gjennomkøyring, men som er bygd slik at han innbyr til låg fart, høg merksemd og omsyn til lokaltrafikk. Ombygging til miljøgate tar sikte på å betre miljøet i tettstader ved å redusere risiko for ulukker, utryggleik og ulemper som trafikken skapar for miljøet. Viktige element er fartsreduserande tiltak, gang- og sykkelveg, vekselvis innsnevring av køyrebanane (sikksakk-mønster), og miljøtiltak som plantar og møblering, utsmykking med kantstein eller andre estetiske tiltak.

Meir informasjon om miljøgater: <http://www.tiltakskatalog.no/d-2-7.htm>

#### Sambruksområde («shared space»)

Eit samsbruksområde eller «shared space» er ein anna måte å planleggje og utforme trafikkareal. Grunntanken er at gaterommet skal delast av ulike trafikantgrupper, med avgrensa eller utan regulering, skilt og separering av trafikken. I motsetning til tradisjonelle gågater der køyrande skal vike for gåande/syklande, har mjuke trafikantar og bilar like rettar i eit sambruksområde. Føremålet er å skape estetiske og funksjonelle trafikkareal og gaterom som er eigna for opphald, handel og rekreasjon for mjuke trafikantar, samstundes som at trafikken vert avvikla på ein effektiv måte. Tiltaket kan bidra til fartsreduksjon, jamnare fart, og i nokre tilfelle mindre trafikk.

Hovudskilnaden mellom miljøgate og sambruksområde er at det er ulik grad av regulering/separering av brukargruppene. Fordelen med sambruksområde er at det kan vere lettare å kome fram med større bilar, til dømes for varetransport, medan ei ulempe er at det kan vere vanskeleg å få til god universell utforming.

Meir informasjon om sambruksområde: <http://www.tiltakskatalog.no/d-2-2.htm>

### 3.4 Merking og skilting

Det er viktig å ha ei klar og lik skilting av hovudvegnettet for sykkel, samt å skilje vegar der gåande og syklande ferdast om kvarandre og reine sykkelveggar. For å unngå feilparkerte bilar er det også viktig med skilting av sykkelfelt. Skilting av sykkelruter kan vere til hjelp for dei som ikkje er kjende og bidra til at fleire prøvar ut sykkelen på nye strekkjer. Skilt som viser gjennomkøyring med sykkel i blindveg kan gje informasjon om snarveggar. Statens vegvesen si handbok 050 *Trafikkskilt* skildrar bruken av skilt.

## 4 Haldningsskapande arbeid

### 4.1 Lokale haldningsaksjonar

DERSOM 500.000 NORDMENN SYKLAR TIL OG FRÅ JOBB I STADEN FOR Å TA BILEN 100 DAGAR I ÅRET, VIL DEI SAMAN BIDRA TIL Å REDUSERE KLIMAGASSUTSLEPPA MED 150.000 TONN.

DERSOM 500.000 SKULEELEVAR SYKLAR ELLER GÅR TIL SKULEN I STADEN FOR Å BLI KØYRT KVAR SKULEDAG, VIL DEI BIDRA TIL Å REDUSERE KLIMAGASSUTSLEPPA MED 57.000 TONN.

*Klimatips frå Klimaløftet, Miljøverndepartementet. [www.klimaloftet.no](http://www.klimaloftet.no).*

Haldningsarbeid er viktig for å få auka den lokale bruken av sykkel. Gjennom sykkelplanen har kommunen sett fokus på fysisk tilrettelegging for syklande, medan *valet* om å nytte sykkel ligg hjå brukarane sjølve.

Lokale negative haldningar i Sogndal er til dømes at det er for bratt til å sykle, at bilen er meir effektiv, eller at det er trafikkfarleg å sykle. Desse haldningane må endrast, slik at ein heller fokuserer på fordelane ved å sykle - til dømes omsynet til folkehelse, klima, miljø, trivsel og estetikk (mindre trafikk). Kanskje det å varme opp med ein sykkel tur heimanfrå til trening ikkje er så dumt? Eller kva med å innføre ein bilfri dag i veka? Kan ein el-sykkel vere eit alternativ for dei som bur øvst på Navarsete, Gurvin eller Stedje? Kanskje ein vinter med piggdekk vil gje ei «aha»-oppleving for dei som kvir seg til å nytte sykkel vinterstid? Lista nedanfor gjev forslag til nokre haldningsskapande tiltak som kan gjennomførast av verksemder, skuler, organisasjonar eller liknande:

🚲 Sykkelopplæring i skulen

- 🚲 Sykle til jobben/ miljøvenleg arbeidsreiseaksjon
- 🚲 Konkurransar mellom verksemder, til dømes å samle flest kilometer
- 🚲 Tilbod om vedlikehald av sykkel vår og haust
- 🚲 Felles sykkel-/gåaksjon i skulen frå skulestart
- 🚲 Sykkelausjon
- 🚲 Formidling av sykkelglede, til dømes gjennom sykkelkarusellar

### 4.2 Sykkelbynettverk

Sykkelbynettverket er eit nasjonalt, fagleg nettverk av norske byar og tettstader som ynskjer å gjere det tryggare og meir attraktivt å sykle. Det er ein viktig arena for kunnskapsformidling, erfaringsutveksling, samarbeid og nettverksbygging. Statens Vegvesen har ei koordinerande rolle og skal vere pådrivar for «økt sykkelbruk og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, fylkeskommuner, kollektivtrafikknæringa, arbeidsgivere, reiselivsnæringa og andre».

Målet for arbeidet er å heve kompetansen om tilrettelegging for sykkel, informere om og legge til rette for aktuelle verkemiddel, marknadsføre tiltak og formidle erfaringar frå dei ulike deltakarane, spreie kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommunar, samt bidra til at deltakande byar og tettstader som ynskjer å satse på sykkel som transportform får fagleg oppfølging. Sykkelbynettverket er ope for alle kommunar og fylkeskommunar som ynskjer å vere med, med hovudvekt på byar og tettstader med meir enn 5.000 innbyggjarar. Dei viktigaste aktørane i eit nettverk er dei som har ansvaret for utbygging og drift og vedlikehald av infrastruktur for syklande.

Les meir på [www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no).

## 5 Prioritering av tiltak

### 5.1 Toppliste

Tiltak som er prioritert i første halvdel av 10-årsperioden (fram til 2018). Auka tryggleik og framkommelegheit har vore viktig i vurderingane av tiltaka i topplista, men prioriteringane er også gjort med bakgrunn i kor tid dei kan gjennomførast og kor realiserbare tiltaka er innanfor planperioden. Bygging av sykkelfelt må gjerne skje i samband med andre byggjeprojekt. For dei tiltaka som skal gjennomførast i kommunal regi, vil løyvingar bli vurdert i samband med dei årlege økonomiplanane. Prioritet går fram av første kolonne. I tillegg til dei konkrete tiltaka i denne lista må det avsetjast midlar til skilting. I innspel frå HiSF Idrett (vedlegg 2) er det gjeve fleire gode døme på skilting.

Pri	Prosjekt	Regulert	Gjennomføring	Merknad	Ref.
1	Fossvegen: fortau og sykkelfelt	Ja	Sogndal kommune	I samband med utbygginga av Fjordvarmeprosjektet. Realiserbart innan kort tid.	B3
2	Rv. 5 Gravensteinsgata: sykkelfelt og generell opprusting	Delvis, mogleg behov for omregulering	Statens vegvesen	Kommunen regulerer i samarbeid med SVV.	D2
3	Rv. 5 Helgheimsvegen og Loftesnesbrua: sykkelfelt/ gang- og sykkelveg	Delvis	Statens vegvesen	Loftesnesbrua er med i NTP 2010 – 2019, men er avhengig av statsbudsjettering. Sykkelfelt på Helgheimsvegen bør byggjast i samband med Loftesnesbrua. Realiserbart innan kort tid.	D3, E
4	Rv. 55 Stedje bru til Stedjeberg tunnelen: sykkelfelt	Ja, regulert til trafikkareal.	Statens vegvesen		H1
5	Trolladalen (skysstasjonen til Fosshaugane Campus): smalare vegbane og separert gang- og sykkeløysing.	Ja, regulert til trafikkareal.	Sogndal kommune	Separert bil-, gang- og sykkeltrafikk.	B2
6	Kvåle skule: sykkelparkering med overbygg Fossvegen v/Fossbygget: sykkelparkering med overbygg Sykkelparkering generelt	--	Sogndal kommune Høgskulen i Sogn og Fjordane ---	Sikra med føresegner i ny arealdel til kommuneplan ved nybygging i sentrum	Kap. 6.3
7	Loftesnesbrui-Nes-Kvam: sykkelfelt eller gang/sykkelveg	--	Sogndal kommune/Statens Vegvesen		G

8	Ingafossen – Kvåle bru: gang- og sykkelveg (Rv. 5 Fjærlandsvegen)	Nei	Statens vegvesen	C1
9	Rv. 55 mot Leikanger (frå utgang Stedjeberg-tunnelen mot Nornes): gang- og sykkelveg	Nei	Statens Vegvesen	H3
10	Leitevegen frå Markavegen til Rutlinslid: fortau	Ja, Leitevegen Nord	Sogndal kommune	3d

## 5.2 Marginalliste

Upprioriterte tiltak som kan verte aktuelle i andre halvdel av 10-årsperioden (frå 2018 til 2023), eller dersom det vert frigjort midlar i første halvdel. Rekkjefølgje er tilfeldig.

Prosjekt	Regulert	Gjennomføring	Merknad	Ref.
Kvålevegen: ny samleveg med ein-sidig fortau	I reguleringsprosess	Sogndal kommune	Må vurderast i samband og i etterkant av arbeidet med arealdelen til kommuneplan.	1a
Navarsetevegen: einvegskøyning og ny avkøyning til fv. 55.	Nei	Sogndal kommune	Må vurderast i samband og i etterkant av arbeidet med arealdelen til kommuneplan.	3e, 3f
Sogndalselva/ Elvebakken: gang- og sykkelbru og gang-/sykkelveg	Delvis	Sogndal kommune	Viktig ledd i Fjordstien - bør leggje til rette for gåande og syklende.	4j
Fosshagen (Trolladalen – Fossvegen): gang-/sykkelveg	Ja	Sogndal kommune/ grunneigar		2d
Rutlin gard til Sogndal skysstasjon: Breiddeutviding av fortau, lågare fartsgrense (Fv. 211 Dalavegen)	Nei	Sogndal kommune/ Statens vegvesen		A2
Fv. 55 Nes – Kvam – Årøy: gang- og sykkelveg	Er i kommuneplan. Ein del i reg.plan for Loftesnesbrua.	Statens Vegvesen		G
Kjørnes – Vesterland: sykkelveg/tunnel	Nei	Statens Vegvesen		F2
Stedje barnehage til Shell: ein-sidig fortau på nordsida	Nei	Sogndal kommune		4e

### 5.3 Mindre driftstiltak

Mindre drift- og vedlikeholdstiltak for å betre sykkelvegnettet. Tiltaka skal gjennomførast uavhengig av andre prioriterte tiltak. Ved avtalar om brøyting og vegvedlikehald må gang- og sykkelveggar, sykkelfelt og fortau sikrast godt vedlikehald og framkommelegheit. I tillegg må det årleg avsetjast egne midlar til driftstiltak for gang- og sykkelveggar, sykkelfelt og fortau.

Kvar	Problem	Tiltak	Ansvar	Ref.
Fv. 211 Dalavegen (Kvåle til Rutlin gard)	Mykje grus ligg att etter vinteren på gang-/sykkelvegen. Fortau er dårleg brøyta.	Betre brøyting av fortau og	Sogndal kommune	A1
Fv. 211 Dalavegen (Rutlin gard til Sogndal skystasjon)	Mykje grus ligg att etter vinteren på fortauet. Fortau er dårleg brøyta.		Statens Vegvesen	A2
Trolladalen v/Fosshaugane Campus		Dårleg fortau nord for veggen bør takast vekk.	Sogndal kommune	B1
Rv. 5 Helgheimsvegen (Hofslund hotell – Nes)		Vedlikehald av dekket på gang- og sykkelvegen. Brøyting.	Statens Vegvesen	D3
Stedje bru	Mykje vatn og is samlar seg på nedre gangbru (gamle Stedje bru).	Nytt dekke.	Sogndal kommune	D1
Samband Øvre Stedjeveg og Stedjeåsen	Gruslagd. Fysiske stengsel mot Stedjeåsen står for tett.	Asfaltere og justere plassering av stengsel.	Sogndal kommune	4d
Lunnamyri (Kvåle gard til Kvåle skule)	Stor betongblokk øvst. Mykje vegetasjon hindrar sikt.	Justering av betongblokk slik at syklande kjem greitt forbi. Fjerning av vegetasjon.	Sogndal kommune	1e
Kvålslid	Mykje vegetasjon hindrar sikt.	Fjerning av vegetasjon.	Sogndal kommune	1h

## 6 Sykkelvegnett med forslag til tiltak

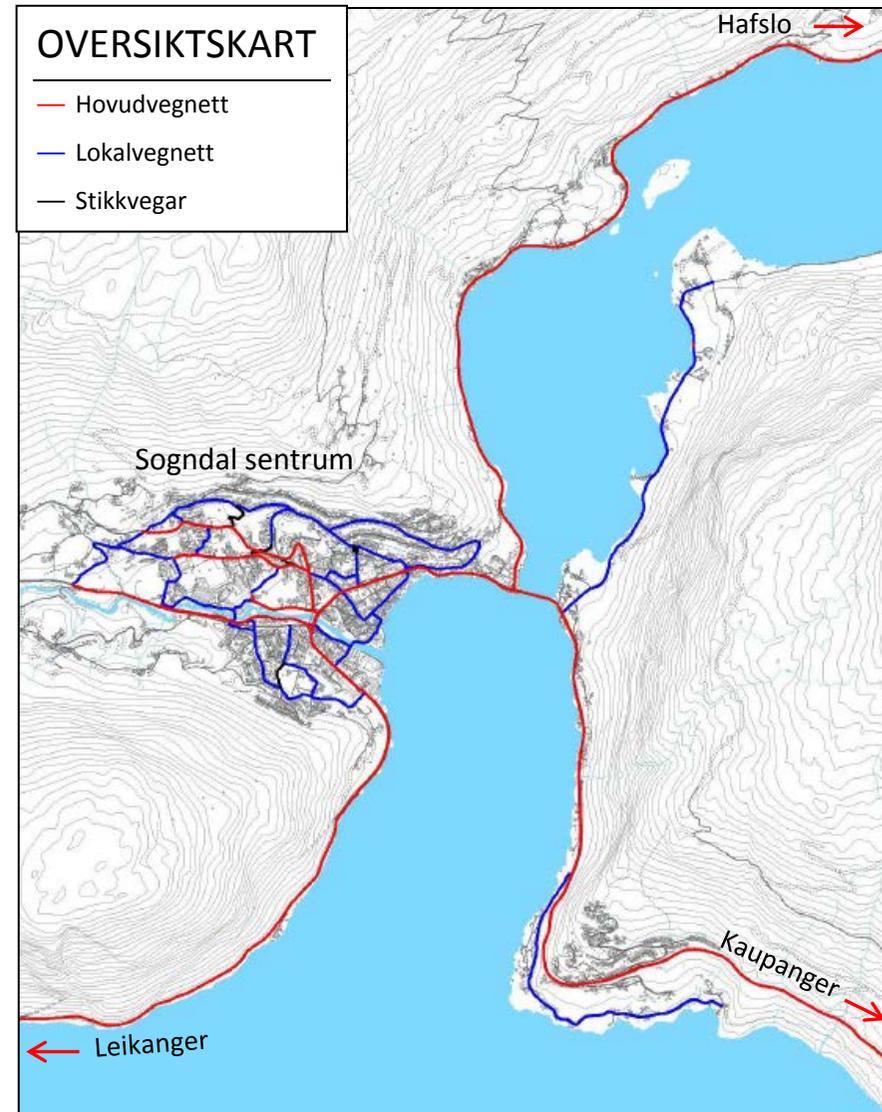
I dette kapittelet vert forslag til hovudvegnett og lokalvegnett for sykkel i Sogndal presentert, med skildring av rutene si tilstand, forslag til ynskja løysing, samt identifisering av behov og forslag til konkrete tiltak. Oversiktskartet viser utstrekninga til sykkelplanen, med piler mot innfartsårer (figur 4). I starten av kapittelet går vi gjennom vegnetta systematisk, med fokus på å skape samanheng og finne flaskehalsar og brot. Vidare i vert det føreslege stader der det er behov for sykkelparkering, samt andre tiltak som kan bidra til å auke sykkelbruken. I førre kapittel (kap. 5) er det gjort ei prioritering av dei konkrete tiltaka, med ei toppliste, ei marginalliste og ei oppramsing av mindre driftstiltak.

### 6.1 Hovudvegnett for sykkel

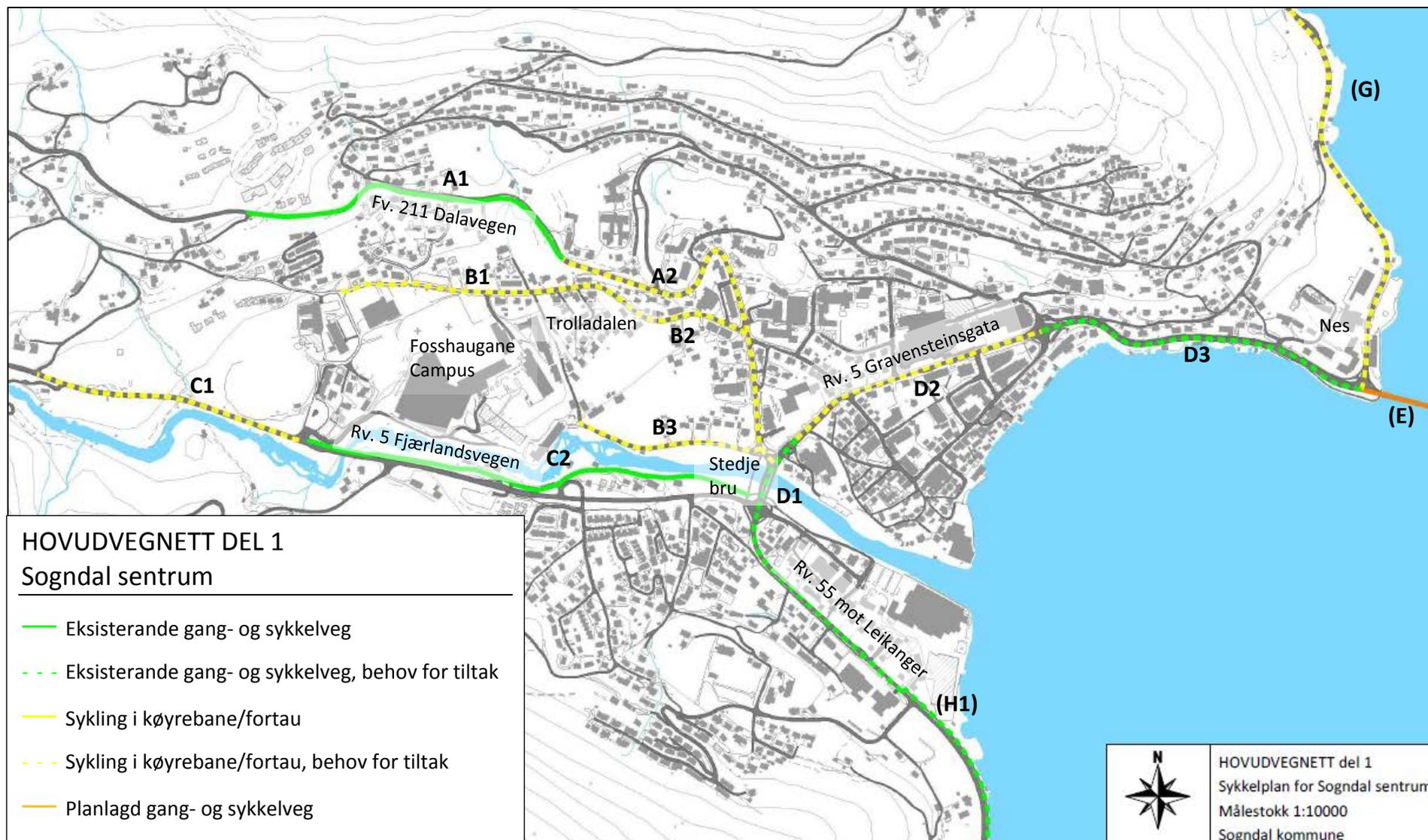
Hovudvegnettet omfattar aksen Fosshaugane Campus - Gravensteinsgata - Loftesnesbrua, som har hovudfokus i denne planen, samt riksvegane gjennom sentrum (med innfartsårer). Av praktiske årsaker er det presentert i to delar; 1. Sogndal sentrum, og 2. Innfartsårer til sentrum (figur 5 og 6). Prinsippa for hovudvegnettet er som følgjer:

#### Hovudvegnettet for sykkel

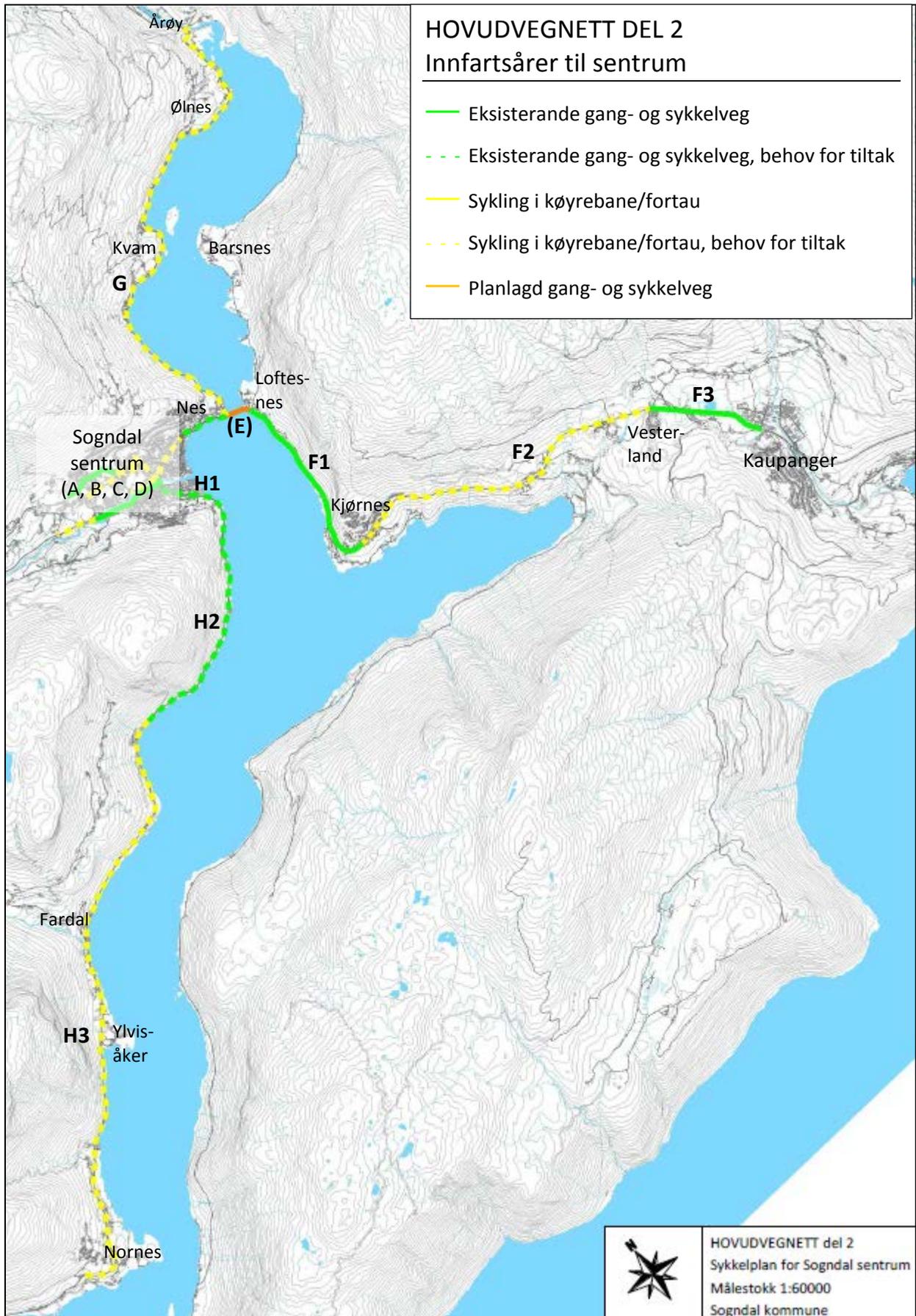
- 🚲 har større trafikkmengder og fartsgrense over 30 km/t
- 🚲 skal binde saman bydelar med kvarandre og med sentrum
- 🚲 skal binde saman andre viktige målpunkt (kollektivterminalar, konsentrasjonar av arbeidsplassar, rekreasjonsområde osv.)
- 🚲 bør utformast slik at det er trygt og komfortabelt å sykle med høg fart
- 🚲 I sentrum (mellom 30 og 60 km/t) skal hovudvegnettet ha separert gang-, sykkel-, og biltrafikk (t.d. med fortau og sykkelfelt).
- 🚲 Utafor sentrum (over 60 km/t) skal hovudvegnettet ha eigne gang- og sykkelveggar (eller reine sykkelveggar).



Figur 4 Oversiktskartet viser den vesentlege utstrekninga til sykkelplanen. Hovudvegnettet er merka med raudt og lokalvegnettet merka med blått. I tillegg er det merka av nokre mindre stikkveggar (svart).



Figur 5 Oversikt over hovudvegnettet del 1, Sogndal sentrum. Delstrekningar med skiltring og tiltak er framstilt i tabell på neste side.



Figur 6 Oversikt over hovudvegnettet del 2, innfartsårer til sentrum. Delstrekningar med skildring og tiltak er framstilt i tabell på neste side.

## HOVUDVEGNETT DEL 1: Sogndal sentrum (figur 5)

Strekning/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
A1	Fv. 211 Dalavegen; Kvåle til Rutlin gard	Eksisterande gang-/sykkelveg	--	Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
A2	Fv. 211 Dalavegen; Frå Rutlin gard til Sogndal skystasjon	Sykling i køyrebane eller på einssidig fortau. Flaskehals frå Rutlin gard til Rutlin-krysset, grunna smalt areal og høg mur. Noko smalt fortau ned til utkøyring v/ Grushola.	Fortau langs mur vert liggjande som no. Frå Rutlin-krysset til skystasjon: Brei gang-/sykkelveg tilsvarande A1, eller sykkelfelt.	Sette ned fartsgrensa frå 50 til 40. Breiddeutviding, særleg frå Rutlin-krysset til Grushola. Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
B1	Trolladalen øvste del, ved Fosshaugane Campus (frå innkøyring til stadion)	Sykling i køyrebane eller på fortau. Nytt einssidig fortau på sørsida av vegen.	Separert gang- og sykkeltrafikk (sykkelfelt), mindre biltrafikk.	Sykkelfelt gjennom framtidig regulering. Fartsreducerande tiltak. Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
B2	Trolladalen nedste del	Breitt fortau, mykje brukt av studentar og elevar. Ofte konflikt mellom syklende og gåande.	Separert gang- og sykkeltrafikk (sykkelfelt), mindre biltrafikk.	Sykkelfelt gjennom framtidig regulering. Fartsreducerande tiltak.
B3	Fossvegen	Sykling i veg. Dårlig dekke og uoversiktleg trafikk.	Separert gang- og sykkelløysing (fortau og sykkelfelt).	Fjerne parkering, utvide veg med separert gang- og sykkelløysing.
C1	Rv. 5 Fjærlandsvegen; Kvåle bru til Ingafossen	Sykling i køyrebane eller skulder langs Rv 5.	Gang-/sykkelveg.	Ynskja løysing inn i kommuneplan.
C2	Rv. 5 Fjærlandsvegen; Ingafossen til rundkøyring v/Stedje	Eksisterande gang-/sykkelveg langs elva.	--	---
D1	Rv. 5 Stedje bru	Eigne gang- og sykkelbruer. Komplisert å kome inn på, veksling sykling veg og gang-/sykkelveg.	Sykkelfelt på begge sider av køyrebane.	Ynskja løysing krev utviding av bru. Andre tiltak bør vurderast. Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
D2	Rv. 5 Gravensteinsgata (kryss Dalavegen til rundkøyring ved Hofslund hotell)		Langsiktig: miljøløk. Elles: separert gang- og sykkelløysing (sykkelfelt).	Sykkelfelt på begge sider av køyrebana. Fortau.
D3	Rv. 5 Helgheimsvegen (Hofslund hotell – Nes)	Eksisterande gang- og sykkelveg på nordsida, transportsykling i køyrebana. Konflikt med biltrafikk langs gang- og sykkelvegen. Avkøyring til Ronas barnehage er uoversiktleg og farleg for syklistar.	Gang- og sykkelveg og tosidig sykkelfelt.	Vurdere tosidig sykkelfelt i samband med Loftesnes bru. Mindre driftstiltak, sjå kap.5.3.
E	Rv. 5 Loftesnesbrua	Smal køyrebane med smale fortau (sementkant)	Sykkelfelt/fortau eller separat gang- og sykkelveg.	Bygging av ny Loftesnes bru med gang- og sykkelveg.

**HOVUDVEGNETT DEL 2: Innfartsårer til sentrum (figur 6)**

Sykkelrute/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
F1	Rv. 5 Loftesnes – Kjørnes	Eksisterande, skilta gang- og sykkelveg	---	---
F2	Rv. 5 Kjørnes – Vesterland	Sykling i køyrebane, smalt og uoversiktleg	Utvida skulder og tunnel på lang sikt.	Ynskja løysing inn i kommuneplan.
F3	Rv. 5 Vesterland - Kaupanger	Eksisterande gang- og sykkelveg	---	---
G	Fv. 55 Nes – Kvam – Årøy	Gåande og syklande ferdast i køyrebane/vegskulder. Gang- og sykkelveg er merka i kommuneplan (2008), og ein liten del er regulert (Nes).	Skilta gang- og sykkelveg på den eine sida av vegen.	Vidareførast og gjerast tydeleg i kommuneplan.
H1	Rv. 55 mot Leikanger; Rundkøyring Stedje til Stedjebergtunnelen	Gang-/sykkelveg; S-sida til Shell-stasjon, N-sida vidare til tunnel. Må krysse vegen ved Shell. Regulert gang-/sykkelveg på nordsida frå Granden og langs rv. 55 gjennom plan 1420-2010014; vert realisert gjennom utbygging på Øyane.	Tosidig sykkelfelt langs køyrebane.	Ynskja løysing inn i kommuneplan.
H2	Rv. 55 mot Leikanger; gamlevegen ved Stedjeberget	Sykling på gamal køyreveg som er stengt for biltrafikk.	--	Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
H3	Rv. 55 mot Leikanger; frå utgang Stedjeberg-tunnelen mot Nornes	Sykling i køyrebane/ vegskulder.	Gang- og sykkelveg.	Ynskja løysing inn i kommuneplan.

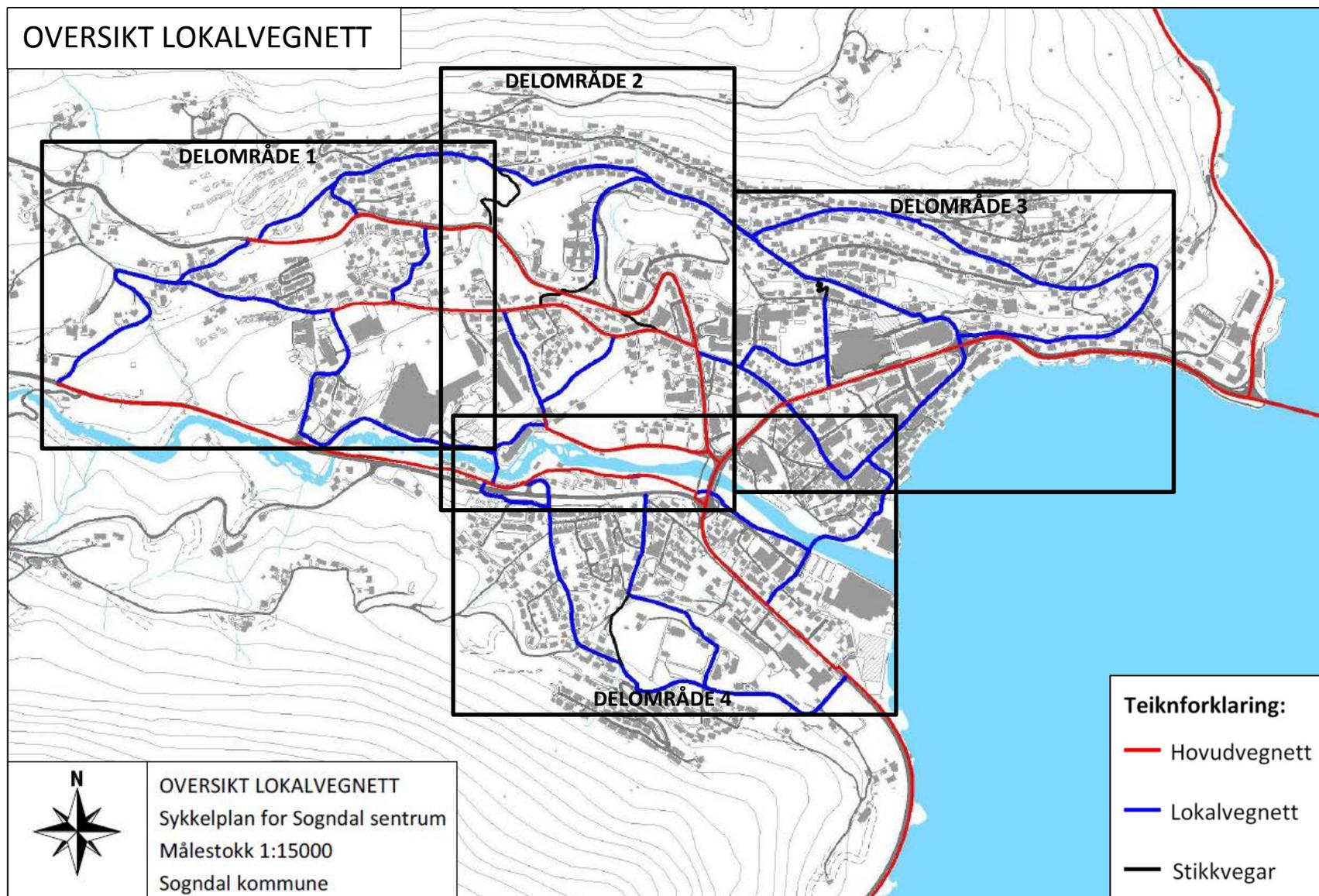
**6.2 Lokalvegnett for sykkel i sentrum**

Lokalvegnettet for sykkel i Sogndal sentrum omfattar gater og vegar utanom hovudvegnettet i området mellom Stedje, Kvåle og Nes i Sogndal sentrum, samt Loftesnes - Barsnes og Kjørnes - Vikane. Lokalvegnettet, utanom dei to sistnemnte rutene, er presentert i fire delområde med skjema og kart for kvar del (oversikt figur 7, delområde figur 8-11).

Prinsippa for lokalvegnettet er som følgjer:

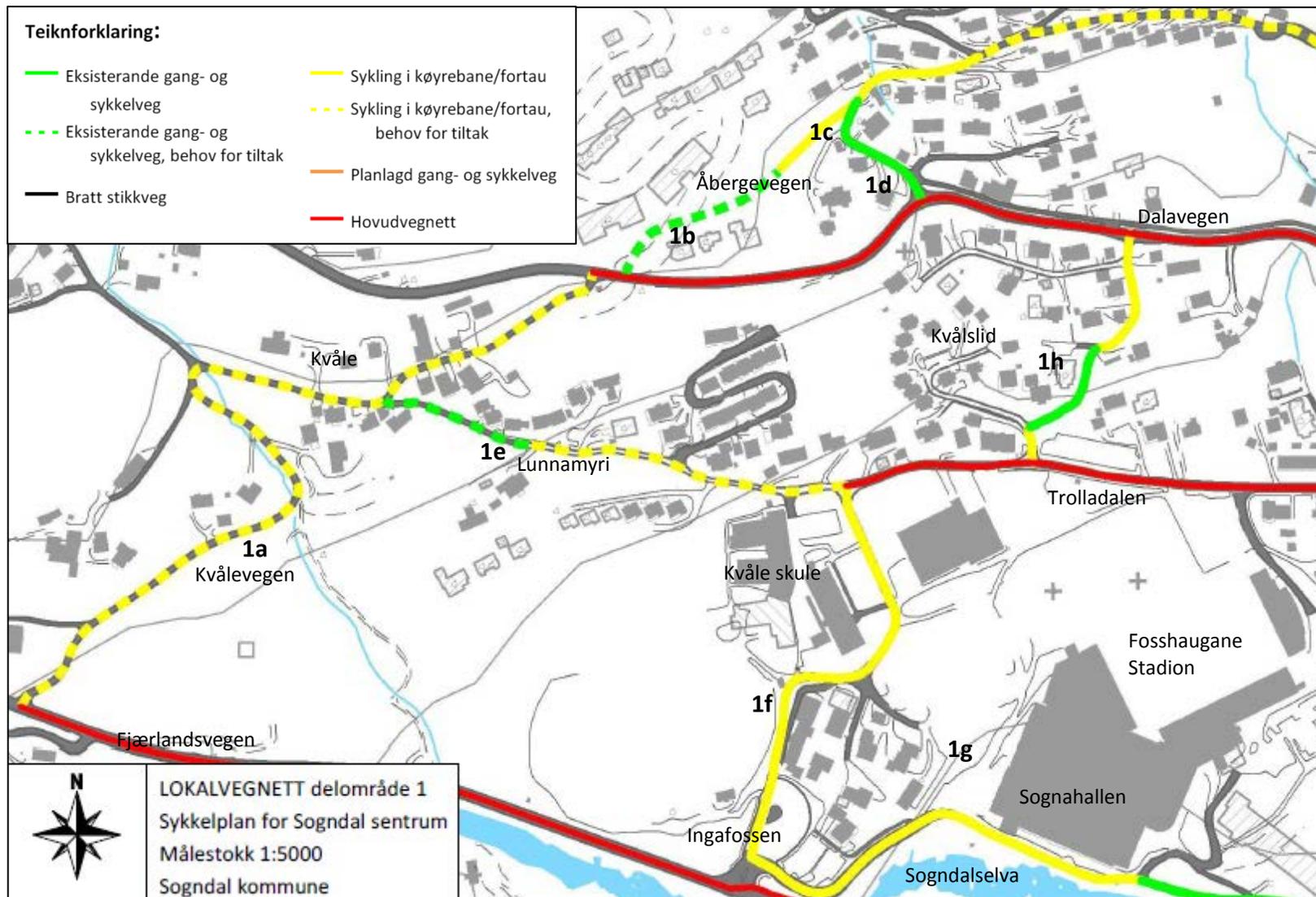
**Lokalvegnettet for sykkel**

- 🚲 skal binde saman bustadområde
- 🚲 skal binde saman hovudnettet for sykkel med busstoppar, barnehagar, skular, nærbutikkar mm.
- 🚲 er lokale, lite trafikkerte gater, snarvegar og gang- og sykkelvegar med liten trafikk
- 🚲 skal gje stor grad av tryggleik (t.d. skuleveg og fritid).
- 🚲 Syklistar og bilistar kan dele same arealet, gåande bør ha eige separat anlegg (t.d. fortau).



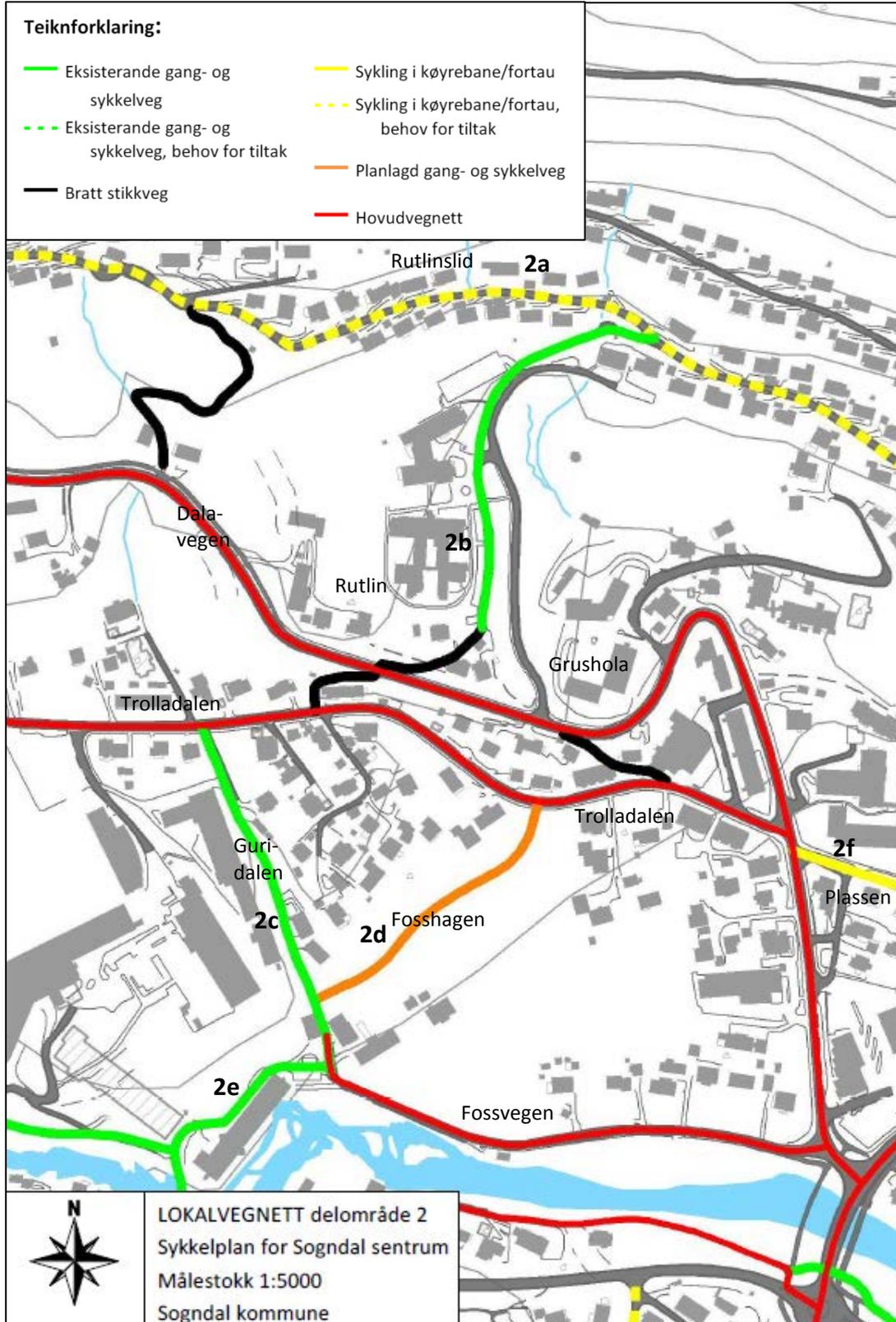
Figur 7 Oversikt over lokalvegnettet for sykkel i Sogndal sentrum (blå), samt hovudvegnettet (raud) og stikkvegar (svart). Delområda er vist med svarte rammer.

**LOKALVEGNETT FOR SYKKEL delområde 1**



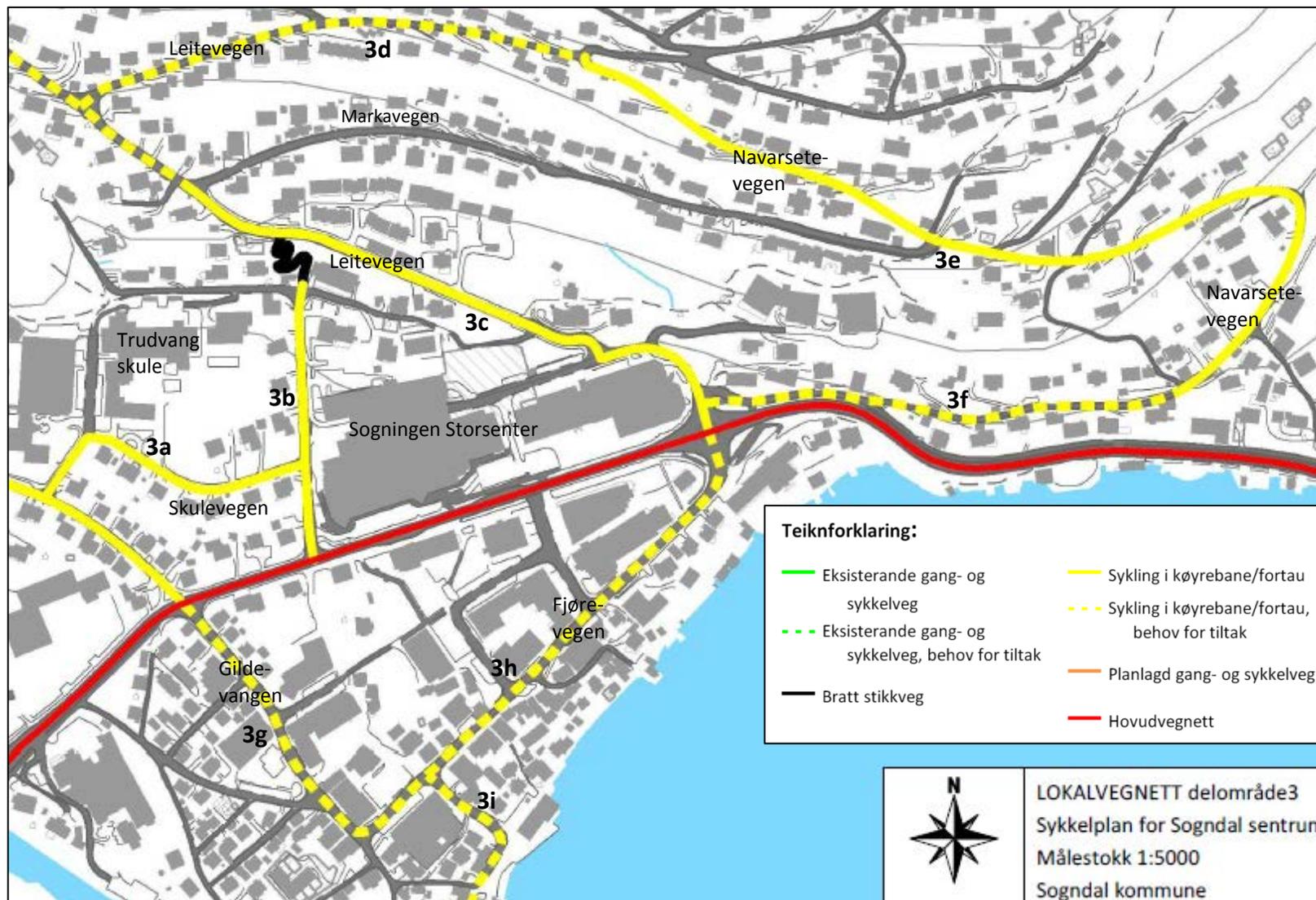
Figur 8 Lokalvegnett for sykkel i Sogndal sentrum, delområde 1.

**LOKALVEGNETT FOR SYKKEL delområde 2**



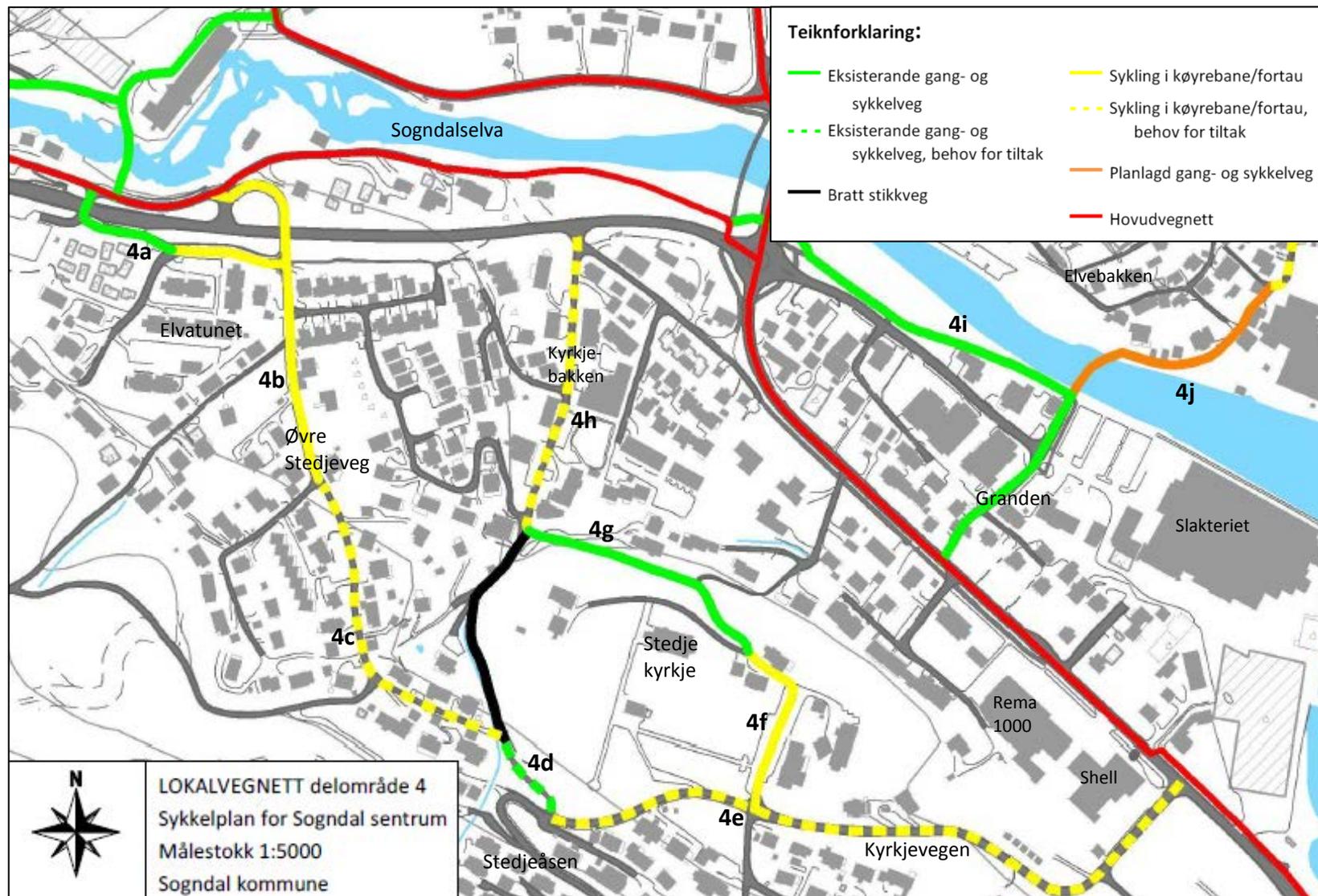
Figur 9 Lokalvegnett for sykkel i Sogndal sentrum, delområde 2.

**LOKALVEGNETT FOR SYKKEL delområde 3**



Figur 10 Lokalvegnett for sykkel i Sogndal sentrum, delområde 3.

**LOKALVEGNETT FOR SYKKEL delområde 4**



Figur 11 Lokalvegnett for sykkel i Sogndal sentrum, delområde 4.

**LOKALVEGNETT delområde 1: Kvåle – Gurvin (figur 8)**

Sykkelrute/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
1a	Kvålevegen (rv. 5 til fv. 211 over Kvåle)	Sykling i smal køyrebane (3-4 m). Øvre del grusveg, nedre del asfalt.	Ny samleveg med fortau.	Reguleringsprosess for samleveg med einssidig fortau er i gang (Kvålevegen).
1b	Nye Åbergevegen (Solsida bustadfelt)	Gang-/sykkelveg (delvis køyrbar) og fortau (2010).	---	Behov for skilting.
1c	Åbergevegen til kryss Rutlinslid	Sykling i køyrebane/ smalt fortau	---	---
1d	Gamle Åbergevegen	Gang- og sykkelveg	---	---
1e	Lunnamyri (Kvåle gard til Kvåle skule)	Bratt eksisterande gang- og sykkelveg.	---	Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.
1f	Ingafossen til Kvåle skule	Ny veg med breitt fortau for gåande og syklande. Vegen er stengt for gjennomkøyring.	---	---
1g	Sognahallen	Sykling i køyrebane + gang- og sykkelveg	---	---
1h	Kvålslid	Sykling i køyrebane og på bratt gang-/sykkelveg.	---	Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.

**LOKALVEGNETT delområde 2: Fosshaugane - Rutlin (figur 9)**

Sykkelrute/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
2a	Rutlinslid	Smal køyrebane med blanding av gåande, syklande og køyrande. Uoversiktleg.	---	---
2b	Rutlinslid til stikkveg Dalavegen	Eksisterande gang-/sykkelveg.	---	---
2c	Guridalen	Bratt, eksisterande gang- og sykkelveg.	Stengt for biltrafikk.	---
2d	Fosshagen (Trolladalen til Fossvegen)	Planlagd gang-/sykkelveg	---	Prioritering og bygging av planlagd GS.
2e	Fossbygget til Fjærlandsvegen	Eksisterande gang/sykkelveg.	---	---
2f	Plassen	Sykling i køyrebane/ fortau	---	Skilting av blindveg med moglegheit for gjennomsykling.

## LOKALVEGNETT delområde 3: Leite – Fjøra (figur 10)

Sykkelrute/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
3a	Skulevegen	Sykling på gang- og sykkelveg/ fortau. Ein del fysiske hinder på vegen (fortauskant, stein m.m.).	Skilje mellom gåande og syklande.	M.a. enkle overlapp mellom veg og fortau/gang- og sykkelveg.
3b	Leighgota	Sykling i køyrebane, kombinert med fortau.	---	---
3c	Leitevegen (sør)	Sykling i køyrebane/ fortau.	Fortau på 3 m heilt frå Sogningen og opp til krysset Rutlinslid - Leitevegen.	Bygging av fortau etter reguleringsplan (Leitevegen Nord)
3d	Leitevegen (nord)	Sykling i køyrebane.	---	Regulering av køyreretning.
3e	Navarsetevg. (nord)	Sykling i køyrebane.	---	Regulering av køyreretning.
3f	Navarsetevg. (sør)	Sykling i køyrebane. Smalt og dårleg sikt.	Separering av køyrande, syklande og gåande?	Fartsreducerande tiltak (fartsdump). Regulering av køyreretning.
3g	Gildevangen	Sykling i køyrebane/ fortau. Dårlig dekke.	Nytt fortau, evt. tosidig	Ynskja løysing i områderegulering.
3h	Fjørevegen	Fortau med mange hindringar. Smal vegbane, blanda trafikk.	Sambruksområde («Shared space») eller miljøgate	Ynskja løysing inn i kommuneplan eller områderegulering.
3i	Kaia	Sykling i køyrebane/ over ope område	---	---

## LOKALVEGNETT delområde 4: Stedje – Øyane (figur 11)

Sykkelrute/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
4a	Elvatunet	Gang- og sykkelveg med undergang under rv. 5/ sykling i køyrebane/fortau.	---	---
4b	Øvre Stedjeveg (nord/ nedste de)	Sykling i køyrebane eller på einssidig fortau.	Utvide eksisterande fortau.	Planlegge ynskja løysing.
4c	Øvre Stedjeveg (sør/ øvste del)	Sykling i køyrebane.	Nytt einssidig fortau.	Planlegge ynskja løysing.
4d	Samband Øvre Stedjeveg og Stedjeåsen	Skilta gang/- sykkelveg med grusdekke.	Asfaltert gang- og sykkelveg.	Asfaltere. Mindre driftstiltak, sjå kap. 5.3.

4e	Nedre Stedjeåsen/ Kyrkjevegen	Sykling i køyrebane og/eller på einssidig fortau. Bratt.	Breiare fortau langs nedre Stedjeåsen. Nytt fortau heile vegen til Shell bensinstasjon.	Einsidig fortau på nordsida frå Stedje barnehage til Shell.
4f	Kyrkjevegen v/Stedje barnehage	Sykling over ope område med parkeringsplass.	---	---
4g	Kyrkjebakken; gangveg til Stedje kyrkje	Bratt gang- og sykkelveg.	---	---
4h	Kyrkjebakken; nedre del til riksveg	Sykling i køyrebane.	Fortau eller gang- og sykkelveg i forlenging av 4g.	Sikre fortau eller forlenging av 4g ved planlegging.
4i	Øyane/Granden	Gang- og sykkelveg	---	---
4j	Sogndalselva/ Elvebakken	Planlagd bru og gang- og sykkelveg.	Ny gang- og sykkelbru og gang- og sykkelveg.	Regulering og gjennomføring.

#### LOKALVEGNETT rute 5 og 6: Barsnes og Vikane

Sykkelplass/område		Skildring av tilstand	Ynskja løysing	Tiltak (behov)
Nr.	Kvar			
5a	Loftesnes- Barsnes	Lite trafikk, gåande og syklande ferdast i køyrebane. Mangel på turveg mellom Barsnes og Årøy.	Tilknytting til framtidig turveg frå Barsnes til Årøy.	---
5b	Kjørnes – Vikane	Gåande og syklande ferdast i køyrebane.	---	---

### 6.3 Sykkelparkering

Det er behov for betre sykkelparkering fleire stader i Sogndal. Parkeringsanlegga bør få ei mest mogleg standardisert utforming som dekkjer behova ved dei ulike plassane, til dømes med tak og/eller overvaking/ tjuverisikring (jf. kap. 3.3). Lista under syner kvar det bør vere gode parkeringsplassar for sykkel i Sogndal sentrum, og kor mange plassar det er behov for:

Kvar	Tal/ storleik	Behov
Fosshaugane Campus	1 – 3 anlegg, min. 200 syklar	Dagparkering. Minst eitt med overbygg.
Sogndal sentrum (Fjøra)	1 stort eller fleire mindre	Minst eitt med overbygg.
Sogningen Storsenter	1 – 2 anlegg, min. 40 -50 syklar	Overbygg er ynskjeleg.
Sogndal skysstasjon	1 anlegg, min. 40 syklar	Langtidsparkering med overbygg. Tjuverisikring ved låst rom eller overvaking.
Kvåle skule	1 anlegg, min. 100 syklar	Oppgradere eksisterande anlegg med overbygg.
Ny busslomme på Stedje		Pendlarparkering til Leikanger med overbygg.

### 6.4 Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehald av sykkelanlegget er ein viktig faktor for å gjere det attraktivt å sykle. Dette gjeld både det daglege vedlikehaldet som brøyting/ måking og strøing/ fjerning av sand og grus under og etter vintersesongen, men også vedlikehald av dekke og fjerning av uønskt

vegetasjon som hindrar sikt osv. Desse tiltaka er samla i førre kapittel i tabellen "Mindre driftstiltak" (kap. 5.3).

### 6.5 Andre tiltak

#### Stikkvegar

Bratte stikkvegar/snarvegar kan skape trafikkfarlege situasjonar dersom syklistar har stor fart ut i køyrebana. Tiltak for å motverke dette kan til dømes vere å merke med varselskilt for syklande eller å setje opp hinder (diagonale bommar) i botnen av stikkvegen.

#### Sykelstativ på bussar

Sykelstativ på bussar vil vere eit positivt tiltak for både transportsyklistar, skuleelevar, terrengsyklistar og landevegssyklistar. Ved å ha sykkelstativ på bussane kan ein til dømes sykle den eine vegen til-frå jobb eller skule og ta med sykkelen på bussen den andre vegen. Det kan gjere vegen lettare for syklistar som sykklar langt, då dei til dømes kan velje å ta buss for å kome seg trygt forbi tunnelar. I tillegg vil sykkelstativ gjere det lettare for syklistar å kome seg til fjells (til dømes for terrengsykling ved Haukåsen).

#### Sykkelturisme og skilting

Skilting av sykkelruter vil gjere det enklare å finne sykkelrutar tilpassa egne ynskjer. I Sogndal er det få dømer på skilting av sykkelruter, utanom sykkelruta frå Årøy mot Skjolden/Sogndal. Fleire stader burde ha skilting som fortel kvar det går sykkelruter, kor lange dei er, og gjerne skilting av kilometer undervegs. Til dømes kan dette vere eit godt tiltak utover mot Leikanger, eller langs Dalavegen. Sykkelruter treng ikkje vere tilrettelagt med gang- og sykkelveg eller sykkelfelt, men det er ein klår fordel der det er stor trafikk.

## Vedlegg 1 Ulike definisjonar

---

**Sykkelvegnett:** Kan bestå av vegar med blanda trafikk, sykkelfelt og separate sykkelvegar.

**Sykkelveg:** Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende. Vegen er skilt frå anna veggrunn med grasrabbatt, grøft, rekkverk, kantstein eller på andre måtar (Trafikkreglane § 1 nr. 1f). Gåande kan også nytte sykkelveg der dette er mest tenleg (Trafikkreglane § 19 nr. 1).

**Gang- og sykkelveg:** Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gåande, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt frå anna veggrunn med grasrabbatt, grøft, rekkverk, kantstein eller på andre måtar (Trafikkreglane § 1 nr. 1f).

**Sykkelfelt:** Køyrefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende (Trafikkreglane § 1 nr. 1g).

**Sykkelrute:** Gater/vegar tilrettelagt ved skilting for syklende, samanhengande mellom to målpunkt (Skiltforskrifta § 16,751–757).

**Sykling på vegskulder:** I landlege omgjevnader med liten trafikk og få syklistar kan sykling på utvida vegskulder vere eit godt alternativ.