

ÅPENT MØTE 25.09.2018

KOMMUNEDELPLAN FOR SYKKEL –
LILLESAND KOMMUNE



AGENDA:

- Lillesand kommune ønsker velkommen
- Statens vegvesen informerer om planarbeidet
- Møtedeltakerne inviteres til å komme med innspill



Hvorfor kommunedelplan for sykkel?



- Alle byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha hovedplan for sykkeltrafikk.
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles
- 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser (Lillesand har 4-5 % i dag)
- Planlegge sammenhengende tilbud til syklisterne

Hvorfor kommunedelplan for sykkel i Lillesand?

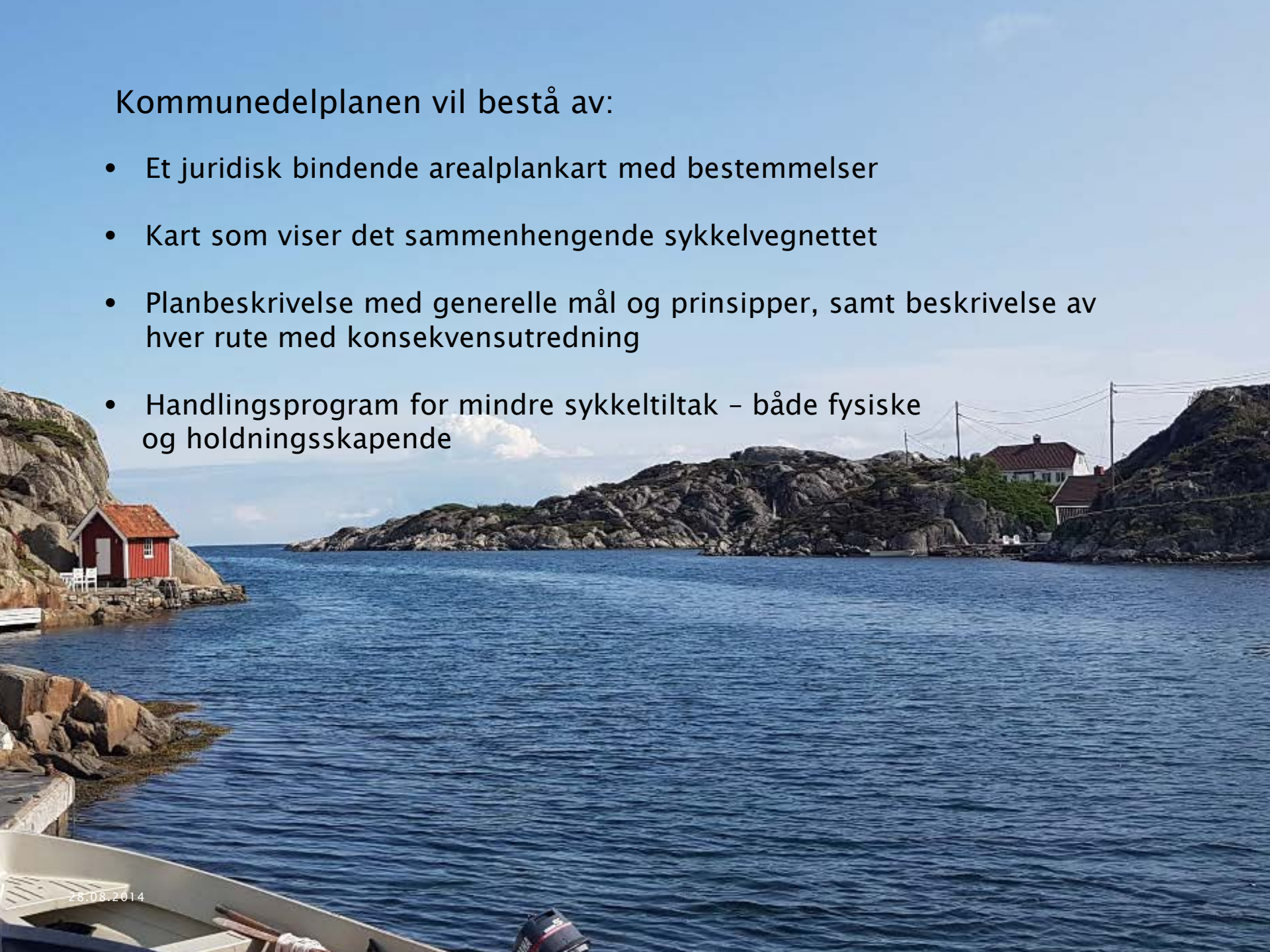
Kommunedelplan for sykkel vil gi:



- Bedre forankring politisk og administrativt i kommunen og hos andre myndigheter
- Ha rettsvirkning (arealdelen)
- Gi grunnlag for prioritering og forvaltning
- Gi økt fokus på sykling

Kommunedelplanen vil bestå av:

- Et juridisk bindende arealplankart med bestemmelser
- Kart som viser det sammenhengende sykkelvegnettet
- Planbeskrivelse med generelle mål og prinsipper, samt beskrivelse av hver rute med konsekvensutredning
- Handlingsprogram for mindre sykkeltiltak – både fysiske og holdningsskapende



Utredning i forhold til syklist

Fremkommelighet:

- *Separere myke trafikanter*
- *Tilrettelegging mellom viktige målpunkt*
- *Stigning*
- *Antall kryss*
- *Omveg/snarveg*

Reiseopplevelse:

- *Opplevelse av trygghet*
- *Reiseopplevelse i forhold til trafikk/
grønne omgivelser*

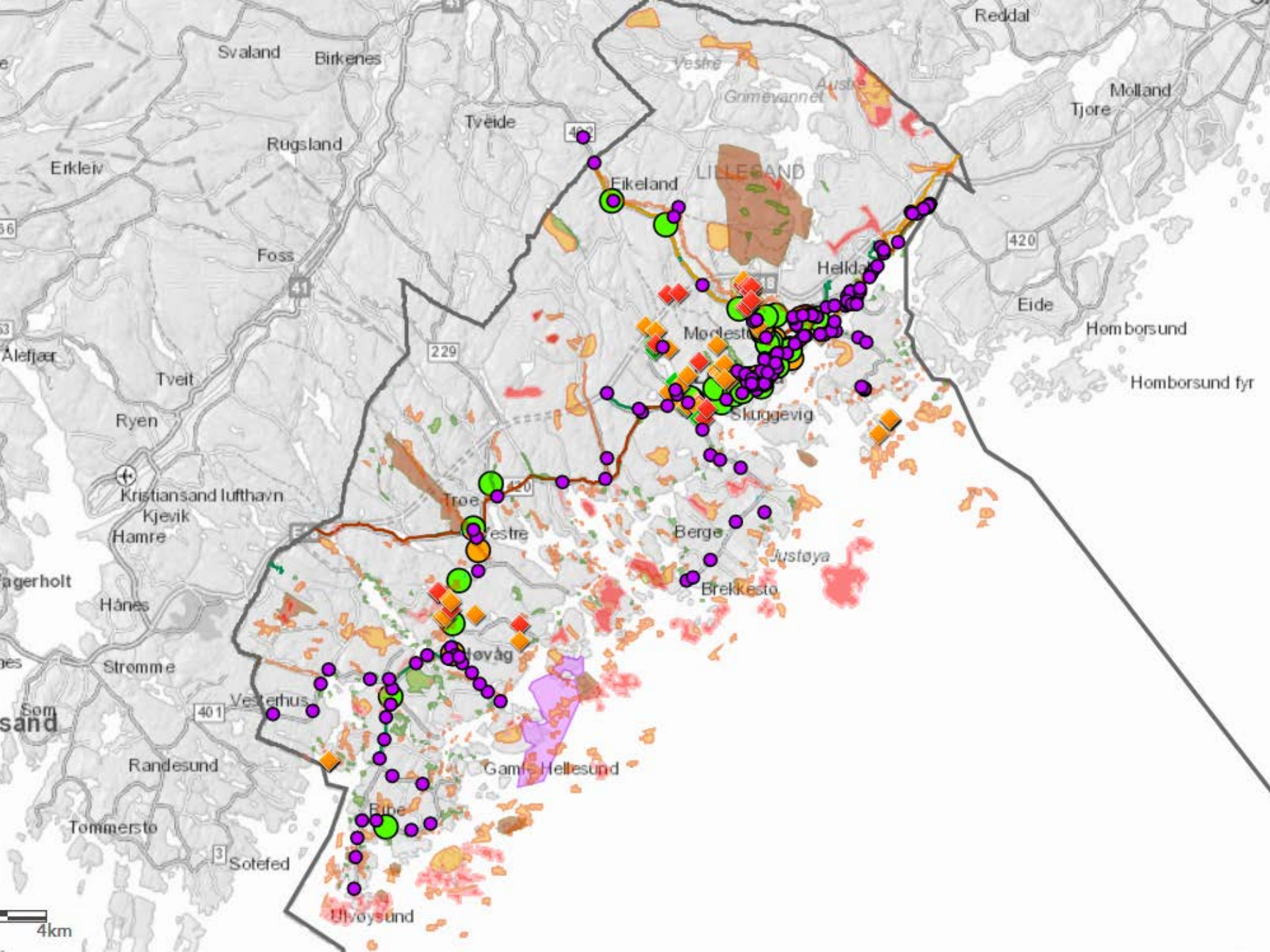
Utredning i forhold til miljø

- *Naturmangfold*
- *Naturressurs*
- *Kulturmiljø og kulturminner*
- *Landskapsbilde*
- *Bybilde*
- *Nærmiljø og friluftsliv*

Utredning i forhold til samfunn

- *Risiko og sårbarhet*
- *Potensial for endring av reisevaner*
- *Kostnadsvurdering*



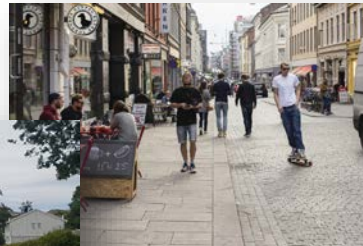


Hvordan finne riktig tiltak?

Valg av type tiltak

For å vurdere type tiltak tar en utgangspunkt i:

- Dagens situasjon – Årsdøgnetrafikk, fartsgrense, områdetype
- Potensialet for gående og syklende til arbeid, skole og fritidstilbud – *ikke dagens sykkelbruk*
- Fremtidig regulert utvikling i kommunen – fremtidige boligfelt, næringsområder, skoler o.l.





Hvordan finne riktig tiltak

Kriterier for vurdering av type tiltak for myke trafikanter

TILTAK	ANBEFALT
Gang- og sykkelveg	<ul style="list-style-type: none">Bredde anbefales ut fra antall syklistar og gående, se tabell 3.3 i SykkelhåndbokaVed få kryss og avkjørslerFartsgrense ≤ 80 km/t
Sykelveg med fortau	<ul style="list-style-type: none">Ved behov for separering av myke trafikanter (ved mer enn 50 syklistar og 15 gående per maksimaltime, se tabell 3.3. i Sykkelhåndboka).Ved få kryss og avkjørslerFartsgrense ≤ 80 km/t
Sykkelfelt med fortau	<ul style="list-style-type: none">Ved behov for separering av myke trafikanterFartsgrense ≤ 50 km/tFartsgrense 30–40 km/t, når ÅDT er > 4000Ved mange kryss og avkjørsler
Blandet trafikk/ Miljøgate/Sykelgate	<ul style="list-style-type: none">Ved ÅDT < 4000Fartsgrense 30–40 km/tVed 200 tunge kjøretøy eller mindreTettbygd sentrumsområde
Utvidet skulder	<ul style="list-style-type: none">Utenfor tettbygd strøk ved ÅDT < 4000Fartsgrense ≤ 80 km/t.Anbefales ikke ved skoleveg
Fortau	<ul style="list-style-type: none">Fortau er en løsning for gående, og ikke et anlegg for syklende. Det er tillatt å sykle på fortau på de gåendes premisser, og fortau kan derfor fungere som et supplement for de som føler seg utrygge som syklistar på sykkelfelt/sykel (f.eks barn og eldre)

Sykkelbegrep og løsninger

Gang -og sykkelveg

- Syklende og gående bruker samme areal
- Kan skilles fra kjørevegen ved rekkverk/rabatt eller grøft
- Stor trygghetsfølelse
- Brukes av:
 - Hverdagssyklisten
 - Tursyklisten
 - Skolebarn



Sykkelbegrep og løsninger

Sykkelveg med fortau

- Separert sykkel og gående, med sykling i begge retninger
- Muligheter for å sykle fort uten hindringer
- Stor trygghetsfølelse og god fremkommelighet
- Brukes av:
 - Hverdagssyklisten
 - Transportsyklisten
 - Skolebarn



Sykkelbegrep og løsninger

Sykkelfelt

- Eget «kjørefelt» for syklisten i samme retning som bil
- Mulighet til å sykle fort uten hinder
- Aktuelt i sentrumsnære strøk
- Brukes mest av:
 - Transportsyklisten
 - Treningssyklisten
 - Vgs



Sykkelbegrep og løsninger

Blandet trafikk, miljøgate/sykkelgate

- Syklende og kjørende bruker samme areal, gående på fortau
- Brukes ved lav fart og liten trafikkmengde
- Brukes ofte i sentrumsområder
- Brukes av:
 - Hverdagssyklisten
 - Skolebarn



Fortau

- Syklende og kjørende bruker samme areal, gående på fortau
- Fortau er en løsning for gående, og ikke et anlegg for syklende. Det er tillatt å sykle på fortau men på de gåendes premisser
- I tillegg til fortau bør det vurderes fartsreducerende tiltak i vegbanen
- Brukes ofte i sentrumsområder



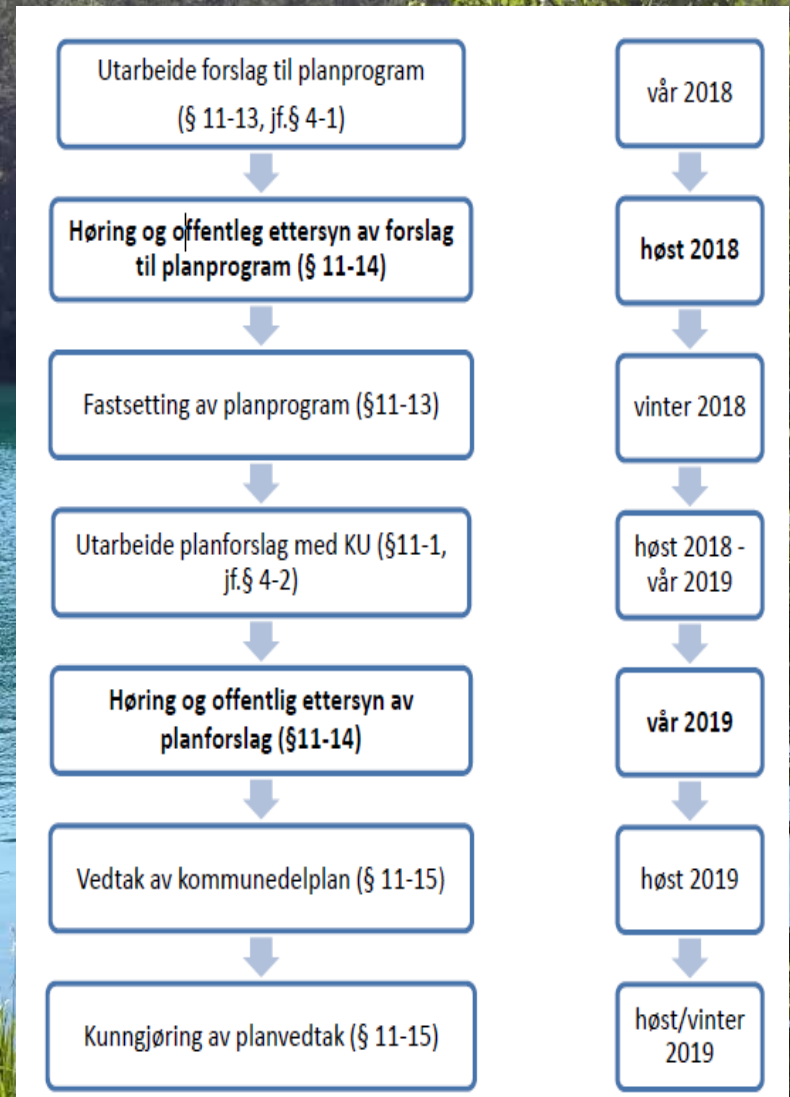
Sykkelbegrep og løsninger

Utvidet skulder

- Aktuelt der det er lite biltrafikk, helst i utkantstrøk med lite bebyggelse
- Utenfor gå og sykkelavstand til skolen
- Ingen fysisk hindring fra bilvegen
- Tilbud bedre enn dagens situasjon for myke trafikanter
- Brukes av:
 - Treningssyklisten



Framdriftsplan





INNSPILL

- Kart
- Kriterietabell
- Ark med type tiltak
- Collector (ÅDT, fartsgrenser, sykkelulykker, diverse miljøtema)