



Flora kommune

KOMMUNEDELPLAN FOR SYKKEL

2016-2026

Et arbeidsverktøy for utvikling av god sykkelinfrastruktur

SYKKELBYEN FLØRØ

Innhold

1.0 Formålet med KDP sykkel.....	3
2.0 Mål for sykkelsatsinga	3
3.0 Tema og tiltak	3
3.1 Samanhengande sykkelhovudnett	3
Framtidige tiltak	4
Tilbod til gåande og syklande	6
Snarvegar.....	7
3.2 Sykkelparkeringsplan.....	7
3.3 Generelle planretningslinjer for sykkel	8
3.4 Opplegg for auka sykkelbruk	9
5.0 Rammer for KDP sykkel 5.1 Lovgrunnlag.....	9
5.2 Gjeldande planar	9
5.3 Andre planar og prosjekt som gjer føringar for arbeidet	10
6.0 Planområde	14
7.0 Proses.....	14
7.1 Organisering og medverknad	14
8.0 Framdriftstabell for planlagde tiltak.....	15
8.1 Framdriftstabell for KDP sykkel 2016 - 2017	15
9.0 Vedlegg	15
10.0 Litteratur.....	16

1.0 Formålet med KDP sykkel

Kommunedelplan for sykkel skal utvikle og iverksette måla som er nedfelt i sykkelby- avtalen. Partane i avtalen er Flora kommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Statens vegvesen. Avtaleperioden er frå 01.01.2015 til 31.12.2018.

Statens vegvesen har gitt Flora kommune tilskot på 600 000,- til planlegging av samanhengande sykkelvegnett i Florø. Planen skal utarbeidast og vedtakast som ein kommunedelplan for sykkel.

KDP for sykkel er heilt bevisst valt å vere ein temaplan der sentrale og sykkelrelevante tema blir samla. Alle juridisk bindande sykkevegtrasear og –tiltak er/blir handtert i overordna arealplanar.

Florø by har alle naturlege føresetnader for å auke bruken av sykkel med sine korte avstandar, gode kommunikasjonsaksar og relativt stor andel flatt areal.

Sykkelsatsinga er nedfelt i kommuneplanen sin samfunnsdel. I kap. 4 Samferdsle og infrastruktur er eit av vegvala for å fremme miljøvennlege og sunne tiltak for ferdsel å satse og tilrettelegge for Florø som sykkelby. Utarbeiding av kommunedelplan for sykkel og tilrettelegging av hovudnett for sykkel vil på den måten vareta kommuneplanen sitt avsnitt om Trafikktryggleik. Vegvalet er at flest mogleg skal kunne gå eller sykle som alternativ til å nytte bil.

2.0 Mål for sykkelsatsinga

1. Sykkelby- avtalen sitt hovudmål er å betre folkehelse gjennom auka sykkelbruk, mellom anna ved overføring av reiser frå bil til sykkel. Samtidig må tryggleiken for syklistar betrast for å redusera talet på sykkelulykker.

I løpet av avtaleperioden skal partane i sykkelby- avtalen medverke til:

2. Utarbeide plan for samanhengande hovudnett for sykkel.
3. Bygge og utbetre prioriterte sykkelanlegg på hovudnettet for sykkel.
4. Utvikle og gjennomføre ulike haldningsskapande tiltak og kampanjar.
5. Ta initiativ til samarbeid med lokale aktørar, til dømes frivillige organisasjonar og næringslivsaktørar.
6. Samarbeid med andre sykkelbyar.

3.0 Tema og tiltak

Kommunedelplan for sykkel skal legge til rette for tema og tiltak som refererer til måla for sykkelby-avtalen jamfør avsnitt 2.0 Mål for sykkelsatsinga. Samla sett er tilrettelegginga ein forutsetting for å nå hovudmålet i sykkelby- avtalen.

3.1 Samanhengande sykkelhovudnett

For at sykkel skal være eit naturleg framkomstmiddel for alle alders- og målgrupper er det viktig med eit godt og samanhengande sykkelhovudnett. Kartet viser nettet for Florelandet – Brandsøy lagt som ringar på flatt terreng rundt åsane med forbindelseslinjer nord-sør. Hovudnettet har vid utstrekning for å betene bustadområda mot Brandsøya i aust. Strekningane på Florelandet mellom viktige målpunkt er om lag 5 km eller mindre, og gjer hovudnettet formålstenleg som rute til jobb og skule, se kart vedlegg.

Hovudnett er lagt til eksisterande vegnett. Denne infrastrukturen består dels av riksveg, fylkesveg og mindre kommunale vegar. Der nettet går langs riksveg og fylkesveg har gåande og syklande eigen trase.

Fylkesveg 545, Kinnvegen ble bygd med nytt gang- og sykkelfelt frå Thor Solbergvei til Michael Sars-gate i 2015. Sogn og Fjordane Fylkeskommune er vegeigar og har finansiert prosjektet. I 2016 ble Fylkesveg 548 Brandsøyvegen bygd med nytt gang- og sykkelfelt frå Nybøvegen til Krokavegen. Sogn og Fjordane Fylkeskommune er vegeigar og prosjektet er finansiert saman med SFE og Flora kommune.

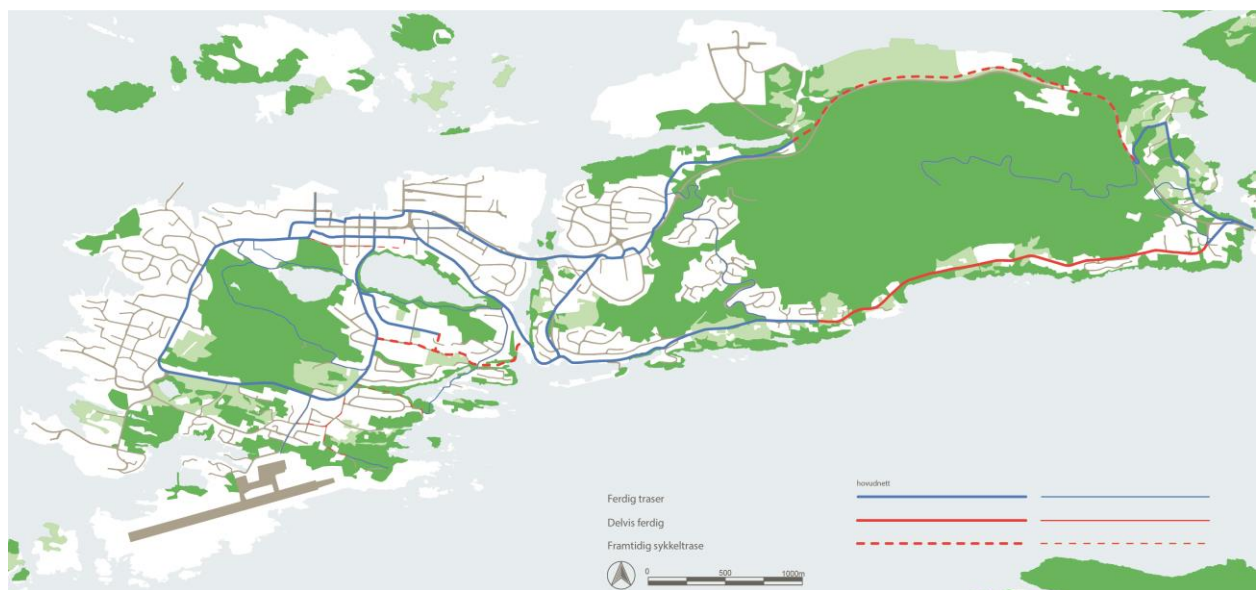
Framtidige tiltak

1. Brandsøyvegen. Strekninga mot aust frå Solheimslia til Rv5 er det planlagt areal til framtidig gang- og sykkelveg. Vegstrekninga vil utgjøre ein viktig del av hovudnett på Florelandet – Brandsøy. Flora kommune har ambisjon om bevilgningar i 2017 på RTP for å fullføre strekninga. Statens vegvesen har tildelt midlar til Kommunedelplan sykkel, som blir eit viktig dokument i forhandlingsprosessen. Statens vegvesen har starta arbeidet med Forprosjekt fv. 548. Arbeidet blir avslutta våren 2017.

Forprosjektet fv. 548 skal kartlegge kostnadar for planarbeid og utbygging. Løysinga som etablerast bør være ein fullverdig løysing både for gåande og syklande. Ideell løysing vil være sykkelfelt adskilt frå fortau og vegbane. Dette gir god sikkerheit og framkommeligheit, og sikrare kryssingar i forhold til blanda gang- og sykkelveg. Løysinga er plasskrevjande og inneber eit systemskifte, som vil være framtidretta og velegna på denne strekninga.

2. Brandsøy til Krokane. På sikt bør det etablerast frittliggande sykkelveg som vil fullføre hovudnett. Samanbindinga blir kopling mellom bustadområda i Brandsøy og målpunkta på Baseområdet, skipsverftet og vidare inn til sentrum.

3. Havhesten - Kinnvegen Hovudnett omgjev dei to grønkledte åsane på Florelandet knytt saman mot nord. Mot sør vil det være naturleg å knyte hovudnett saman med ein avlastningsveg for Firdavegen. I arealplan for området er det vist gangveg frå parkeringsplassen ved Havhesten knytt opp mot eksisterande privat veg/gangveg i Kleiva, Soldalen. Området er regulert som offentlig friområde i dag.



HOVUDNETT FOR SYKKEL

I overordna plan for Florø sentrum er det gjort val om blanda trafikk føremål, der sykkel vert ein del av gatebilletet. Grepet har betydning for ønsket om ein levande og trygg by når fleire ferdast i byrommet.

Sykkelhovudnett i sentrum er orientert aust-vest og bundet saman med enkelte tvergåande aksar til eit lokalt nett. Aust-vest aksane representerar eit godt tilbod til sykklistane. Traseane følger kvadratstrukturen med klare siktelinjer i trafikketningen. Krysningpunkta i strukturen har viktige siktelinjer som binder land og sjø saman. Siktelinjene representerar ein vesentleg kvalitet i Florø. Den nordlige traseen er lagt gjennom Strandgata som er hovudgate for gangtrafikk og forretningsliv. Traseen er nært knytta til eksisterande møtestader og den Blå promenade langs kaikanten. Den sørlige traseen gjennom kyrkjeparken og Hans Blomgata kan betraktast som ein rask forbindelse mellom bustadområda i vest knytt opp mot skule og arbeidsfunksjonar i aust. Traseen er prega av grønne rekreative park- og bustad områder idet den krysser vegetasjonsbeltet fra Storevatnet og Litlevatnet og ned til sjøen.

Grunnstrukturen i sentrumstraseane har gode kvalitetar med kompakte, direkte og logiske ruter. Traseane har allikevel få eller ingen tilrettelegging for sykkeltrafikk. Bilene skal fortsatt ha plass, men syklene må få meir og tydelegare plass i byen. Biltrafikken må nedprioriterast og målretta innsats for sykkel må integrerast på alle nivå, for at byen skal bli ein god, komfortabel og trygg sykkelby med god sykkelkultur.

4. Hans Blomgate er ein naturleg ferdselsåre for mange trafikantar, spesielt i samband med sykling til barneskulen. Denne gata har breidde nok til trygg sykling i ein retning med mindre trafikale justeringar.

5. Michael Sarsgate er ein smal fylkesveg nr. 545 som går mellom Florø kirke og Kinnvegen. Veggen er og ein ferdselsåre som har vært planlagt oppgradert med gang- og sykkelfelt. Etersom Hans Blomgata og Michael Sars gate er to parallelle gater er det naturleg å satse på den gata som har mest ferdsel. Tilrettelegging i Michael Sars gate krev større inngrep eller reduksjon av trafikken i gata.

6. Sentrum Strandgata er ein sentral handlegate og viktig del av hovudnett for sykkel i Florø sentrum. Gata er utan tilrettelegging for sykkel. Sykkelbyen Florø har fått tildelt midlar til etablering av 8 stk. sykkelparkeringar i gata, sentralt plassert i høve butikk- og servicefunksjonar. Parkeringsplassane er berekna til om lag 6 syklar som erstattar ein bilparkeringsplass.

I Strandgata kan det tillates sykling mot køyreretninga i den delen av gata som er einvegsregulert. Sykling mot einvegskjørt strekning skal skiltast mot køyretningen og vareta sikt og vikepliktsforhold.



SYKKELVEGNETT SENTRUM

Tilbod til gåande og syklande

Statens vegvesen skal utarbeide rapporten 'Tilbod til gåande og syklande i Florø'. Arbeidet skal utførast i høyringsperioden. Utgreiinga vil gje ei vurdering og tilråing av strekningsløysingar for hovudnettlet innanfor plangrensa. Systemløysingane på hovudnettlet vert valt etter forhold som omgjevnadar og områdetype, løysingar på tilstøytande strekningar, samansetnad og trafikkvolum for sykkel, og selvfølgelig fart, samansetning og trafikkvolum for bil, samt tal gåande. Systemløysingane er blanda trafikk, sykkelfelt og veg for gåande og/eller syklande. Det er nær samanheng mellom strekningsløysingar og kryssløysingar. I blanda trafikk nyttar dei syklande køyrebana for bil. Løysinga gjer god sikkerheit for syklistane der trafikkmengda og farta er låg. Biltrafikken tek omsyn til synlege syklistar, som og får god framkommelegheit. Sykkelfelt nyttast i gater avhengig av ÅDT og/eller fartsgrensar. Løysinga gjer god sikkerheit og framkommelegheit, samt færre trafikkulykker i kryss samanlikna med gang- og sykkelveg. Løysinga med veg for gåande og/eller syklande vert nytta på strekningar med få vegkryss og avkøyrslar. Trafikantane deler arealet med prioritet for dei gåande.

Systemskifte kan gje auka risiko for konfliktsituasjonar og nyttast i minst mogleg grad innanfor eit område.

Tiltak 1: Hovudnettlet delast opp i ruter/del-strekningar, lage rutebeskrivelser med kart og prioriterte tiltakspakker.

Tiltak 2: På bakgrunn av rapporten utarbeide generelle retningslinjer som legg til rette for syklande.

Sykkelhandboka, Håndbok V122 er Statens vegvesen sin rettleiar med løysingar for syklande. Håndboka understøttar vegnormalane (teknisk standard) for veg- og gateutforming, merking og skilting og gjer anbefalingar om tilrettelegging for sykkeltrafikken på strekningar og i kryss. Løysingane skal opplevast trygge og gje god sikkerheit og framkommelegheit. Dette er avgjerande for å nå nasjonale mål i Klimaforliket og Nasjonal Transportplan 2014-2023 om aukiing i sykkelandelen. Handboka viser til samanhengande, einheitlege og gode løysingar på lengre strekningar, etablering av sykkelparkering og god drift og vedlikehald.

Kommunar som ønsker å prøve løysingar som ikkje er forankra i vegnormalane, kan søke fråvik før reguleringsplan leggast fram etter gjeldande reglar. Eksempel er Oslo kommune sin 'Oslostandarden for sykkeltilrettelegging', som er ein handbok med skreddarsydde løysingar tilpassa hovudstadens eigenart og framtidige kapasitetsbehov. Standarden definerar til dømes skilnaden på sykkelfelt og sykkelbane i juridisk forstand, definisjon av oppmerking og forskjeller i fysisk utforming av sykkelfelt kontra fortau. Oslostandarden siktar høgt for å tilby betre løysingar for alle mellom 8 og 80 år. Standarden er eit ambisiøst tillegg til Sykkelhandboka og er forankra hos alle aktuelle samarbeidspartnarar, som og omfattar Statens vegvesen. Standarden skal handsamast av Oslo bystyre våren 2017 og kan nyttast av andre kommunar.

I Sykkelbyen Florø er det valt løysing med ny gang- og sykkelveg langs Kinnvegen og Brandsøyvegen. Forholda som ligger til grunn for vald løysing er områdetype, løysingar på tilstøytande strekning, samansetting og trafikkvolum for sykkeltrafikk og biltrafikken sin fart, samt antall gåande.

Kommunedelplan for sykkel fastslår at strekningane er del av samanhengande hovudnett, hvor gåande og syklande bør ha separate anlegg.

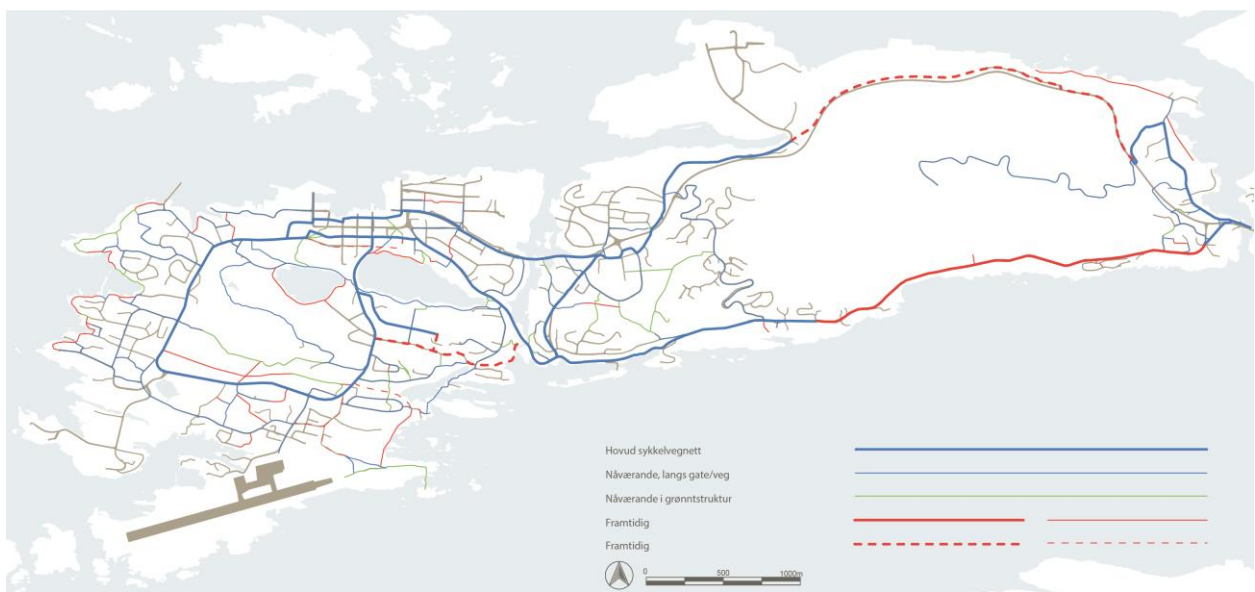
Tiltak 1: Forprosjektet som utarbeidast for fv. 548 Brandsøyvegen bør teke omsyn til type nett for sykkeltrafikk og leggje opp til systemskifte. Gang- og sykkelvegen i Kinnvegen og Brandsøyvegen er utført med detaljar som er til hinder for syklistane. Kantsteinsettinga ved tilkomst- og sideveger er for høge og sykkelbommar for snevre. Tiltaka er ikkje sykkelfremmande og viser at vegnormalar og standard bør tilpassast lokale forhold, som Oslostandard er eit godt eksempel på.

Snarvegar

Snarvegane danner eit finmaska nett og er ein viktig del av gang- og sykkelnettet i Florø. Snarvegar er vegar, stiar, tråkk og passasjar som er raske, funksjonelle og sikre. Snarvegar er viktige for å gjere tilhøva for gåande og syklande enkle og korte.

Flora kommune har i 2015 kartlagt grønnstrukturen i Florø, se vedlegg. Formålet med kartlegginga er å vurdere moglegheitene for ein samanhengande grønnstruktur kopla opp mot ein samanhengande struktur av snarvegar. Registreringa er konsentrert i grøntområder hvor eksisterande stiar og vegar vil fungere som snarvegar, i tilknytning til planlagde stiar og mogleg plassering av nye stiar. Kartlegginga vurderar og den blågrønne strukturen og tilkomst til sjøen i og rundt Florø. Dokumentasjonen er viktig for at snarvegane ikkje forsvinner og for at snarvegane sin verdi vert gjort synleg i planlegginga.

Tiltak: Starte arbeid med å opparbeide snarvegar ihht. vedlagte kartoversikt basert på kartlegginga. Dersom det fremmast plan om bygge- og anleggstiltak som berører snarvegane skal det utarbeidast plan som sikrar snarvegane vist på kartoversikta.



SNARVEGAR FOR SYKKEL

3.2 Sykkelparkeringsplan

Statens vegvesen skal utarbeide plan for sykkelparkering knytt til hovudnettet for sykkel innanfor plangrensa. Arbeidet skal utførast i høyringsperioden. Målet med planen er å ha fokus på tilrettelegging som vil bidra til å auke sykkelbruken i Florø. Planen skal definere målpunkta på hovudnettet og vurdere parkeringsbehovet for respektive målgrupper. Det vil framgå ei tilråing av lokalisering, type og kostnad for den sykkelparkeringa som er best egna. Tilrettelegging av sykkelparkering signalerar at sykkel er

velkommen her. Det er viktig at syklane står godt og kan låsast og tjuverisikrast til stativet. Organisert sykkelparkering er arealbesparande og gir eit ryddig uttrykk, framfor sykklar som parkerast tilfeldig. Ein god tilrettelegging skal være attraktiv og ein naturleg del av infrastrukturen for sykkeltrafikk. Sykkelparkeringsplanen vert eit viktig dokument når Sykkelbyen Florø skal søke tilskot til sykkel-fremmande tiltak. Planen vil dessutan være eit godt verktøy ved bruk av rammeavtale for sykkel. Sykkelbyen Florø skal samarbeide med Statens vegvesen om aktuelle målpunkt ut frå lista over anlegga.

Tiltak: Opparbeiding av sykkelparkeringsanlegg er godt i gang og vidare utbygging skal prioriterast.

Overbygde sykkelparkeringsanlegg:

1. Flora Vidaregåande skule (2016)
2. Florø Barneskole (2016)
3. Flora Ungdomskule (2018)
4. Krokane skule, Torvmyrane skule, Brandsøy skule

Sykkelparkering ved bynære og sentrale stader i sentrum:

1. Samfunnshuset v. Tenestetorget (2017)
2. Samfunnshuset v. hovudinngangen (2018)
3. Strandgata (2017)
4. Amfi/Spenst (2017)
5. Kollektivknutepunkt: Fugleskjærskaya, Flora Lufthamn
6. Stadion
7. Havhesten
8. Næringsbygg

Tiltak: Tydelege generelle føresegner om krav til sykkelparkering i sentrumsplanen. Stille krav om kvalitet til sykkelparkering på offentleg område.

Elsykkel

Elsykkelen gjer at fleire vil sykle. TØI har i ei undersøkelse frå 2013 dokumentert at elsyklistar syklar oftare og lengre en vanlege syklistar. Det er enklare med tanke på å sykle til jobben, lettere å tilpasse seg i bytrafikken, god til transportsykling og treningsutbyttet kan du velje sjølv. Statistikken bekrefter at salstalla stig og auka bruk krev tilrettelegging for lading av elsykkel i bybiletet.

Tiltak: I Florø sentrum er det planlagd ladestasjon for bil og sykkel. Det skal vere ein strategisk, logisk og kostnadsbesparande etablering og sentralt i høve publikumsrelaterte tilbod og skule.

3.3 Generelle planretningslinjer for sykkel

Tiltak: På bakgrunn av rapporten 'Tilbod til gåande og syklande' utarbeide generelle retningslinjer som legg til rette for syklande.

3.4 Opplegg for auka sykkelbruk

Sykkelsatsinga er konsentrert i ein enkel strategi av politiske vedtak, økonomi, fysiske tiltak, kultur - miljø endringar, informasjon- læring og nudging. Strategien skal utvikle Florø og Florelandet til eit sykkeltilrettelagt samfunn med ein god sykkelkultur. Se Årshjulet for Sykkelbyen Florø.

Statens vegvesen har gitt Flora kommune tilskot på 600 000,- til planlegging av samanhengande sykkelhovudnett som er formålet med Kommunedelplan for sykkel. Hovudnettet skal være behageleg å sykle på og være ei god opplevelse for alle målgrupper. Opplevelsen av å sykle er samansett. Fysisk tilrettelegging på hovudnettet er derfor viktig for å synleggjere at sykkelen er prioritert. Hovudgrepet for fysisk tilrettelegging i Florø er etablering av sykkelparkering under tak ved viktige målpunkt og skuler. Det gjer det lettere å sykle til daglege reisemål som barnehage, skule, jobb og sentrum. Framdriftstabellen viser oversikt over tilrettelegging av fysiske tiltak på sykkelhovudnettet. I tabellen framgår det at internt samarbeid er vel så viktig som eksternt samarbeid. Flora kommune sine aktuelle avdelingar må etablere eit tett og velfungerande samarbeid for å fremme sykklisme.

Barn og unge bør sykle og gå til skulen med tanke på fysisk aktivitet, læringsevne og generell folkehelse. Informasjon og opplæring av dei minste elevane vert initiert som skuleopplegg i samarbeid med Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Se Trafikktryggingsplanen 2013 – 2020 og Prosjekt- plan for Sykkelbyen Florø. Sykkelleikeplassar kan være ein trygg arena for å meistre sykkelen. Sykkelleike plassar vil være eit opent og tilgjengeleg rom for uorganisert leik og aktivitet. Plassane kan byggast som midlertidige og faste anlegg, også i byrommet. For å lære ungdom sykkelkultur kan dei lære å vedlikehalde og reparere sin eigen sykkel i sykkelverkstad på skulen.

Næringslivet bør være gode forbilder og legge til rette for sykkelvennlige arbeidsplasser. Virksomhetene kan etablere sykkelparkering og tilby garderobefasilitetar. At fleire reiser miljøvennleg gavner helsa og reduserar sjukefråværet. En inspirasjon er at Flora kommune i 2017 er med på aksjonen 'Sykle til jobben'. Det er ein landsdekkande gratis kampanje med sunn konkurranse for all fysisk aktivitet. Virksomheter, lag og enkeltpersoner kan konkurrere med fokus på aktiv reiseveg og kvardagsaktivitet.

5.0 Rammer for KDP sykkel

5.1 Lovgrunnlag

KDP for sykkel er ein temaplan. Prosessen vil følgje dei reglane som gjeld for utarbeiding av ein ordinær kommunedelplan etter Plan- og bygningslova.

5.2 Gjeldande planar

Flora kommune har følgjande planar der tilrettelegging for bruk av sykkel er tema:

Kommuneplanens samfunnsdel 2016-2020

Kap. 4 Samferdsle og infrastruktur refererer som eit av vegvala for å fremme miljøvennlege og sunne tiltak for ferdsel er satsing og tilrettelegging for Florø som sykkelby. Utarbeiding av kommunedelplan for sykkel og tilrettelegging av hovudnett for sykkel vil på den måten vareta kommuneplanen sitt avsnitt om Trafikktryggleik. Vegvalet er at flest mogleg skal kunne gå eller sykle som alternativ til å nytte bil.

Kommuneplanens arealdel 2003-2013

KDP for sykkel vil gjelde heile kommunen. Det pågår utarbeiding av ny kommuneplan arealdel som vil vere klar i 2017.

KDP Florelandet Brandsøy

Hovudsatsinga på sykkel vil likevel vere innanfor KDP Florelandet Brandsøy. Dette fordi det her bur mest folk og det her vil vere størst både behov og gevinst av å legge til rette for auka bruk av sykkel.

I KDP Florelandet Brandsøy er det lagt opp til å halde på og vidareutvikle det gode turstinettet. Fleire av desse turstiane eignar seg godt for sykling.

"Følgjande er lagt inn som framtidige gang-/sykkelveggar i planområdet:

- *Gang- og sykkelveg Kinnvegen*
- *Ny gang og sykkelveg mellom Brandsøy, Solheim og Krokane*
- *Gang- og sykkelveg langs nordsida av Brandsøyåsen, og mot Botnaneset*

KDP Florø Sentrum www.sentrumsplanen.no

I gjeldande sentrumsplan ligg det inne ei målsetjing om at Florø skal bli «sykkelby». Planen har delvis teke opp i seg utfordringane med å leggje til rette for sykkel i sentrum. Dette må oppgraderast dersom Florø skal ta ut heile potensialet for å verkeleg bli ein sykkelby. Under pågåande arbeid med revidering av Sentrumsplanen vil sykkelvegtraser innanfor sentrumsplanområdet bli gjort juridisk bindande i samsvar med reglane i Plan og bygningslova.

Følgjande står om sykkel i Sentrumsplanen:

"Samanhengande sykkelvegnett"

Sykkel er eit mykje brukt framkomstmiddel i Florø. I planarbeidet er det lagt vekt på å legge til rette for eit samanhengande sykkelvegnett i Florø. Dette er viktig med tanke på transport, miljø, barn-/unge og folkehelse. Framtidas byer vil ha eit stort innslag av sykkelbruk.

Mål

Visjonært: *Florø er ein by med høg del av sykkeltransport til og frå arbeid/skule. Det er lagt til rette for sykling i byen på ein slik måte at det er trygt og effektivt.*

Resultatmål: *Tal personar som nyttar sykkel til og frå skule/jobb er dobla i perioden 2012 – 2016.*

Flora kommune er ein nasjonal sykkelby som får statleg medfinansiering til gjennomføring av sykkelvegprosjekt.

Grep: *a) Det er gjort eit val om blanda føremål sykkel/bil i sentrumsområda i staden for å reindyrke gang og sykkelveggar. Dette må også sjåast i samheng med 3.2.13 Trafikk, kor ein har gjort eit bevisst val om å føre biltrafikken gjennom Markegata for å redusere biltrafikken i dei andre gatene som går aust - vest.*

b) Det skal gjennomførast kartlegging og teljing av sykkelbruk i dag, som grunnlag for vidare planlegging og måling av måloppnåing."

5.3 Andre planar og prosjekt som gjer føringar for arbeidet

Følgjande andre planar og prosjekt vil vere viktige i planarbeidet og for arbeidet med å betre forholda for syklande:

Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP)

Nasjonal transportplan 2014-2023 har som mål for den nasjonale transportpolitikken at veksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Klimaforliket sitt mål, nullvekstmålet, er lagt til grunn. Regjeringen vil, ref. kap. 9 i planen, styrke innsatsen for kollektivtransport, syklistar og fotgjengere mellom anna med å leggje til rette for å doble sykkelandelen og betre trafikkisikkerheit og framkommeligheit for syklistar. Sykkelsatsinga innebærer mellom anna at det etablerast samanhengande sykkelvegnett i byområder.

Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014 – 2023 (RTP)

Handlingsprogrammet for 2014-2017 (23) sin strategiske politikkkutforming for Gang- og sykkelveg er at tilrettelegging av gang- og sykkelveg gir stor samfunnsnytte. Sogn og Fjordane fylkeskommune inngikk saman med Statens vegvesen sykkelbyavtale med Flora kommune i 2014 for å auke sykkelaktiviteten. Sykkelbyavtalen medvirker til prioritering av gang- og sykkelveg i tilknytning til skular, hvor grunnlaget til et aktivt liv bør legges. Transport formen er rask, gir betre helse og mindre forureining i eit levande by- og tettstads miljø.

Sykkelbyen Florø er såleis del av strategi og vedtak i både NTP og RTP. I Sogn og Fjordane fylke er Førde sykkelby og i Region vest er Bergen, Stavanger, Haugesund/Karmøy, Stord og Eigersund vedtatte sykkelbyar. Utarbeiding av KDP for sykkel i Flora kommune er i tråd med overordna planar og vert utforma som ein tematisk plan. Flora kommune og Sykkelbyen Florø vil nytte planen som eit aktivt arbeidsdokument og den vil danne grunnlag i søknadsprosesser til tiltak for auka sykkelbruk.

Handlingsplan for sykkel i Region Vest 2016-2017

Statens vegvesen sin handlingsplan innleder med at for å løyse transportmessige utfordringar, gjøre byer og tettstader levande og attraktive og betre folkehelsa, er investeringar i sykling på sikt svært lønnsomme for samfunnet.

Statens vegvesen er som vegeigar og forvaltar med på å tilrettelegge for attraktive sykkelløysingar som gir raske og trygge sykkelopplevelser på tvers av mål og målgrupper. Formålet med handlingsplanen er å bidra til at regionen skal nå sykkelrelaterte mål i Nasjonal transportplan og Nasjonal sykkelstrategi knyta opp mot Region vest sin strategiplan og resultatavtalar. Statens vegvesen vil med handlingsplanen motivere, veilede og legge føringer for arbeidet som utføres i regionen for auka sykkelbruk.

Statens Vegvesen sin handlingsplan for sykkel i Region Vest er eit internt dokument med krav til egen organisasjon, ansvar og ressursbruk samstundes som den definerer tiltak for Region vest i perioden 2016 - 2017.

Handlingsplanen bygger på nasjonale mål for sykkelarbeidet. Over er kort referert fra Nasjonal transportplan sitt hovudmål, og Klimaforliket sitt nullvekstmål. Transportetatane sitt plandokument til NTP 2018 – 2029 konstaterer at for å nå målet må offentlege vegeigarar samarbeide tett og sentrale samarbeidsarenaer er bymiljøavtalar, bypakkar og sykkelbyavtalar. Folkehelsemeldinga 2014 – 2015 peika på at auka sykling, gange og kollektivtransport gjennom tiltak og tilrettelegging gir betre helse, betre miljø og betre klima.

Nasjonal sykkelstrategi har som hovudmål at sykkeltrafikken i Norge skal auke til 8 prosent av alle reiser innan 2023. Det er eit ambisiøst mål som krevjer innsats på følgjande delmål:

- *Fremme sykkel som transportform*
- *Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet*
- *Bedre framkommeligheit og trafikkisikkerheit for syklistar*
- *80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen*

Økonomiske rammer i NTP sitt Handlingsprogram 2014 – 2017 skisserar at staten skal bidra med 2,4 mrd. kr. på gang- og sykkeltiltak og at annen finansiering, som bompenger, skal bidra med 0,7 mrd. kr.

Det skal byggast 220 km gang- og sykkelanlegg langs riksveg og av disse er 47 km definert som samanhengande sykkelnett i byer og tettstader, gjerne langs kommunal eller fylkeskommunal veg.

Status for sykkeltrafikken i Region vest viser at sykkelaktiviteten gjennomsnittlig samsvarer med nasjonale tall. Resultatet er henta frå spørreundersøking i utvalgte sykkelbyer og sammenlikna med nasjonal RVU i 2013/2014 da den norske sykkelandelen var 4,5 prosent. Sykkelundersøkingen er også utført i 2016 basert på registrert sykkeltrafikk i regionen sine tellepunkt. Sykkelbyen Florø har fått midlar til 3 slike tellepunkt som etablerast i begynnelsen av 2017.

Langs riksveg er sykkeltilbodet og behovet for sykkeltilrettelegging kartlagt til NTP 2018 – 2027. Det viser at samla for heile regionen er 16 prosent av riksvegane tilrettelagt for sykling. Framkommeligheiten langs riksveg er forskjellig, mellom anna grunna tunnelstrekningar med sykkelforbod utan alternativ rute. Flora kommune har fleire tunnelstrekningar utan tilrettelegging for sykkel. Riksvegnettet nyttast til distansesykling og trening hvor alternativ rute og varslingsystemer må vurderast.

Tilrettelegging for sykkeltrafikk langs riksveg er et stort behov, spesielt i by- og tettstadsområder. Sykkelvegnettet i Florø vil førast i rute utenom den smale riksvegen i sentrum, ref. Statens vegvesen sitt forprosjekt for utbetring av Markegata. For regionen har hovudnettet langs riksveg ikkje standard og kapasitet til auka sykkeltrafikk for å nå nullvekstmålet. Vurderingene i kartlegginga er basert på separering av gåande og syklande i innfartsårene til dei største byane og for anlegg i 4 km avstand fra skuler. Flora kommune har lite sykkeltrafikk til skule langs riksveg og hovudnettet som del av innfartsåre til sentrum er lagt til fylkeskommunal veg.

Målet for utbygginga av sykkelinfrastruktur i regionen for HP-perioden 2014 – 2017 er 11 km for gåande og syklande i by og tettstad og 34 km utenfor by og tettstad. Utbygginga ser allikevel ut til å bli lik som forrige periode med lavere mål, det vil si at måloppnåinga er svekka særlig for by og tettstad områda hvor behovet er størst.

Trafikksikkerheiten er vurdert i temaanalysar på landsplan og regionsplan. Sykkelulykker er underrapportert og skadeomfanget er større enn det talla viser. Analysene viser et stort forbettringspotensial på system- og organisasjonsnivå i Statens vegvesen hva angår rutinar, varsling og krav. Oppfølging internt hos vegmyndigheit er ein forutsetning for å få antallet på ulykker ned for syklistar i dag og i framtida.

Mål for sykkelarbeidet i Region vest er forankra i måla til Nasjonal transportplan og Nasjonal sykkelstrategi. Regionen sin Strategiplan og Resultatavtalene sine mål skal og oppfyllest. Hovudgrepa for at sykkelsatsinga skal bidra til eit samfunn med mindre Co2 utslepp har fokus på større byer med nullvekst i personbiltrafikken. Men utviklinga i mindre byar er ikkje uvesentleg. Resultatavtalar, som for Sykkelbyen Florø er Avtale om sykkelby, har mål om utbygging av gang- og sykkelinfrastrukturen, utbetring etter inspeksjon av sykkelinfrastruktur og plan for sykkelhovudnett. For å nå måla har kommuner og fylkeskommuner tilskuddsordning for sykkeltiltak. Måloppnåinga følgjes gjennom reisevaneundersøkingar, sykkelbyundersøkingar og rapporteringssystem for antall km bygget gang- og sykkelveg, utbetringar og planar for samanhengande sykkelvegnett. Handlingsplan for sykkel Region vest beskriver målbare tiltak som skal gjennomførast i perioden 2016 – 2017.

Suksesskriterier for å auke sykkelbruken er dokumentert internasjonalt, skandinavisk og i TØI sine anbefalinger til å nå målet om 8 prosent sykkelandel.

- *Eit samanhengande og godt utbygd sykkelnett med høg kvalitet i detaljane.*
- *Høg kvalitet på vedlikehald og drift av sykkelnettet både sommar og vinter.*
- *Sykkelkultur og sosial aksept. Med ein "kritisk masse" syklistar vil sykkelkulturen styrkast og bilistane teke større omsyn i trafikken.*

- *Trafikkregulerande tiltak, som td. rushtidsavgift og parkeringsrestriksjonar.*
- *Samla innsats på fleire felt, med eit bredt spekter av virkemidlar, som sykkeltilbod, kampanjar og informasjonstiltak med positiv vinkling.*
- *Fokus på kvardagssyklistar og tilrettelegging for alle grupper av befolkninga, spesielt barn, ungdom og kvinner.*

Utfordringane med å auke sykkelandelen i Region vest sett frå fylkeskommunal, kommunar og regionen sine avdelingar er oppsummert:

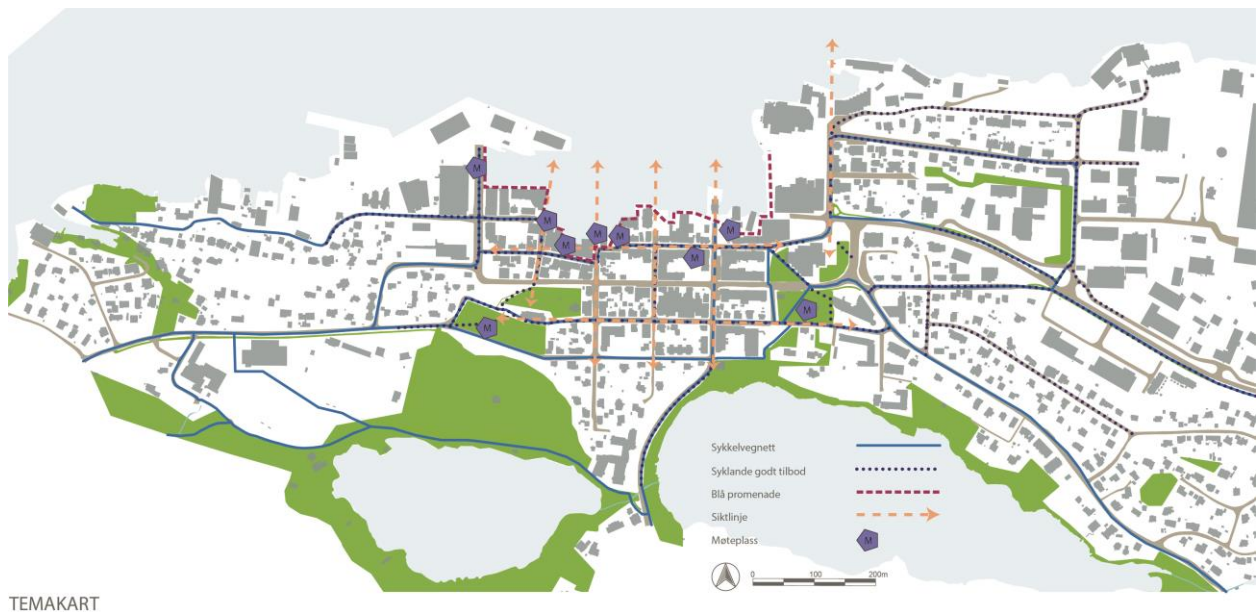
- *Haldningar til sykkel – å gje status til arbeid med sykkel, byggje sykkelkompetanse og forståing for sykkel som transportmiddel*
- *Fysisk tilrettelegging – å tilby samanhengande og attraktiv standard på sykkeltilbodet*
- *Prioritering – å kunne sette sykkel foran andre interesser*
- *Samhandling mellom forvaltningsnivåa – å bidra til at sykkel prioriterast i bypakkar, bymiljøavtalar, plansakar osv.*

Hovudgrepa skal leggast i by- og tettstader hvor potensialet for sykling er størst. Statens vegvesen er premissleverandør for transportvaner og skal saman med fylkeskommuner og kommuner bidra til å auke sykling. Ein av dei viktigaste faktorane for å få fleire til å sykle er eit samanhengande sykkelnett tilrettelagt for alle. Det skal være minst like attraktivt som å køyre bil!

Forprosjekt for utbetring av rv. 5 Markegata

Statens vegvesen har utarbeida forprosjekt for utbetring av Rv. 5 Markegata gjennom Florø sentrum. Det er utarbeida 3 hovudtrasear for Rv. 5 inn til byen frå aust. Gateløpet i sentrum har bruk for å bli styrka og tilpassa sideareal og sidegater. Areal til mjuke trafikantar skal definerast i høve biltrafikken. Forprosjektet består av ein tekstdel, planteikningar og temateikningar. Illustrasjonane i temadelen viser noverande og framtidig situasjon for alle trafikantgrupper i alle trase alternativa. Tema teikningane viser og tilhøve til kulturminner, vegetasjon, møteplassar og parkering og peikar på utfordringar og gode løysingar.

Kommunedelplanen sine sykkelkart vil ta opp i seg metodikken i temateikningane. Metoden tek utspring i det overordna hovudsykkelnettet og kategoriserer tema på ein lagdelt kartstruktur. Kommunedelplan sykkel vil nytte informasjonane for sentrum og bygge vidare på Statens vegvesen sitt forprosjekt.



6.0 Planområde

Avgrensning av planområdet følger kommunegrensa. KDP for sykkel gjeld heile kommunen, men hovudsatsinga vil vere innanfor grensene til KDP Florelandet Brandsøy.

7.0 Prosess

7.1 Organisering og medverknad

Bystyret er prosjekteigar, Plan og samfunnsutvalet er styringsgruppe og rådmannen har sekretariats- og prosjektleiaransvar. Det har vore høyring med innspel i tråd med krava i Plan og bygningslova.

Intern arbeidsgruppe:

- Administrasjonen ved Einar Årdalsbakke, Anders Espeset, Aleksandra Hajduk, Philip D. Sandberg, Rolf Bjarne Sund, Heidi Dyrøy, Margit D. Kløvfjell, Sigmund Solheim, Elisabeth Solheim og Catherin Secher.

Ekstern samarbeidsgruppe:

- Saga Fjordbase AS ved HMSK-leiar Danckert Dankertsen
- Norges Cykleforbund Region Vest ved nestleiar Geir Kristiansen
- Fram Florø ved Lone Bereksten og Arne Olsen
- Byen Vår ved Barbro Furset
- Flora barneskole ved Øyvind Knapstad
- Krokane skule ved Bjørg Aslaksen
- Florø ungdomsskule ved Geir Knapstad
- Flora videregående skule ved Knut Chr. Clausen

8.0 Framdriftstabell for planlagde tiltak

Tiltak	Samarbeid	Partar	Oppstart	Ferdig
Tellepkt. Havrenesvegen, Evja Tellepkt m. søyle, Kinnvegen	Sykkkelbyen Florø og Statens vegvesen	Sykkkelbyen Florø, Statens vegvesen	2017	2017
Sykkelparkering 8 x 6 Strandgata	Sykkkelbyen Florø og Teknisk Drift el. entreprenør, Florø Parkering	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift	2017	2017
Sykkelparkering 38 Amfi/Spenst	Sykkkelbyen Florø og Teknisk Drift el. entreprenør	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift	2017	2017
Sykkelparkering 15 Flora Samf.hus, Hovudinngangen	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift el. entreprenør, Kultur	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift, Kultur	2017	2017
Sykkelparkering 240 Flora ungd. skule	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift el. entreprenør, Flora ungdomsskule	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift, Kultur	2017	2018
Sykkelparkering 15 Flora Samf.hus, Tenestetorget	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift el. entreprenør, Kultur	Sykkkelbyen Florø, Teknisk Drift, Kultur	2017	2017
Ladestasjon for el-sykkel	Sykkkelbyen Florø og Florø Parkering	Florø Parkering , SFE	2017	2017

8.1 Framdriftstabell for KDP sykkel 2016 - 2017

	Hending/Månad	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
1	Plan og samfunn Handsaming av planprogram	19														
2	Høringsperiode planprogram	x	x													
3	Bystyret. Fastsetting av planprogram			21												
4	Arbeid med planen i arbeidsgruppe					x	x	x	x							
5	Plan og samfunn Orientering/styringsgruppe		24							13						
6	Bykonferanse og workshop								9							
7	Plan og samfunn. Leggje planen ut på høyring												7			
8	Høyringsperiode												x	25		
9	Plan og samfunn Slutthandsaming														x	
10	Bystyret Endeleg handsaming															x

9.0 Vedlegg

Kart:

Sykkelhovudnett Florelandet – Brandsøy

Sykkelhovudnett Florø sentrum

Sykkelhovudnett temakart sentrum

Snarvegar
Viktige målpunkt

Årshjul

Grønnstruktur stier og gangvegar

Sykkelby- avtalen

Handlingsplan for sykkel i Region Vest

I høyringsperioden:

Statens vegvesen

- Tilbod til gåande og syklande i Florø, vurdering av planlagt nett
- Sykkelparkering i Florø

10.0 Litteratur

Nasjonal Transportplan 2014-2023

<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2014-2023>

Regional Transportplan 2014-2023 - Handlingsprogram 2014-17 (23)

<https://img4.custompublish.com/getfile.php/2979705.2344.vsbtwqepdr/RTP+-+Handlingsprogram+2014-17.pdf?return=sfjfk.custompublish.com>

Statens vegvesen Forprosjekt for Rv. 5 Markegata

<http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv5markegata>

Statens vegvesen Sykkelhandboka, Håndbok V122

http://www.vegvesen.no/attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging

<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/etater-og-foretak/bymiljoetaten/sykkelprosjektet/oslostandarden-for-sykkeltilrettelegging/>

Plan og bygningslova 2008

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q>

Flora kommune:

<https://www.flora.kommune.no/gjeldande-vedtekne-planar-i-flora-kommune.5171886-285622.html>

Budsjett og handlingsprogram 2017

Kommuneplanen sin samfunnsdel 2016-2020 (2028)

Kommuneplanen sin arealdel 2017-2022

Kommunedelplan for Florelandet Brandsøy 2006-2018

Kommunedelplan for Florø sentrum 2012-2016

Kommunedelplan for Eikefjord

Trafikktryggingsplan 2013 - 2020

Kommunedelplan for Florø sentrum 2012-2016

<http://www.sentrumsplanen.no/>