

# Hovedplan for sykkel i Kristiansund



2. gangs behandling

30.09.2014

# Innhold

1 Forord

2 Bakgrunn

3 Eksisterende situasjon

Del 1: Hovednettet for sykkel

4 Hovednettet

5 Ruter i hovednettet

Del 2: Videre arbeid

Del 3: Virkemiddel for å fremme sykkelbruk

Del 4: Vedlegg

Hovedrute 1; Riksveg 70

Hovedrute 2; Vågen

Hovedrute 3; Sentrum

Hovedrute 4; Kirklandet

Hovedrute 5; Gomalandet

Hovedrute 6; Nordlandet

Hovedrute 7; Innlandet

Hovedrute 8; Kvernberget

# 1 Forord

Hovedplan for sykkel i Kristiansund kommune er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen Region midt, Møre og Romsdal fylkeskommune og Kristiansund kommune.

Planen er en temaplan iht. kommunens plansystem, og det er lagt opp til en behandling omtrent som for en kommunedelplan, med politisk behandling og offentlig ettersyn. Planen behandles i Hovedutvalg for miljø- og tekniske tjenester, og endelig vedtak gjøres av Kristiansund bystyre.

Hovedrutene for sykkel ligger på kommunale veier, fylkesveier og riksvei, og henholdsvis gjennomfører veieiere tiltak på disse. Statens vegvesen er ansvarlig for sykkeltrafikk som er knyttet til riksveitrafikken. Sykkeltilbudet kan ligge langs kommunal vei eller fylkesvei dersom dette er sett på som riksveitrafikk.

Planarbeidet er utført i perioden mars 2012 til september 2014.

Forslaget til Hovedplan for sykkel i Kristiansund lå ute til offentlig ettersyn med frist for innspill 24.1.2014. Det kom inn 5 høringsuttalelser til forslaget. Disse er kommentert i eget dokument.

## 2 Bakgrunn

Hovedplan for sykkel i Kristiansund foreslår og beskriver et framtidig hovednett for sykkel, samt andre sykkeltiltak som anbefales gjennomført for å øke sykkelandelen i kommunen. Planen legger vekt på området fra Rensvik og inn til sentrum, da de største utfordringene ligger i byområdet og potensialet for økt sykkelbruk er størst her.

Det er forsøkt å balansere forslaget mellom føringene fra NTP og realiserbarhet i gjennomføring av tiltak på og langs veinettet i Kristiansund. Hovedplanen kan rulleres ved behov, men vi antar en levetid på 15 – 20 år. Det er derfor viktig å ha noen ambisiøse prosjekter å strekke seg etter.

Skoleveier inngår i planen i de tilfeller hvor disse er sammenfallende med hovednettet. Øvrige lokalruter vil bli ivaretatt gjennom kommunens trafiksikkerhetsplan.

## Bakgrunnsdokumenter:

- Nasjonal Transportplan (NTP) 2006 – 2015, 2010 – 2019 og 2014 – 2023
- Nasjonal sykkelstrategi, gr.dok. for NTP 2006 – 2015, 2010 - 2019 og 2014 - 2023
- Handlingsprogram for NTP, 2014 – 2023
- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2013 - 2016
- Transportstrategi for gående og syklende i Møre og Romsdal 2010-2019
- Kommuneplan for Kristiansund 2008 - 2020 Samfunnsdelen (2012)
- Kommuneplanens arealdel 2009 - 2020 (2011)
- Notat – Bypakke Kristiansund – Innhold, organisering og gjennomføring (2013)
- Klima og energiplan for Kristiansund kommune 2009 – 2012
- Trafikksikkerhetsplan for Kristiansund 2012 – 2016
- Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming
- Statens vegvesens håndbok 233 Sykkelhåndboka

## Nasjonal sykkelstrategi

Stortinget har vedtatt at trafikkveksten i byene skal tas ved hjelp av kollektivtrafikk, sykkel og gange. I NTP (2014 – 2023) legges det stor vekt på at kommuner og fylkeskommuner forplikter seg til å etablere sammenhengende gang- og sykkelveinett i byområdene.

Det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle, slik at flere velger å sykle. Dette bidrar til bedre framkommelighet, miljø og helse. Det er beregnet at investeringer i et sammenhengende hovednett for sykkel vil kunne gi en netto samfunnsøkonomi på tre ganger kostnadene. (Nasjonal sykkelstrategi, 2010 – 2019)

I dag er nesten halvparten av alle reiser kortere enn 5 km, og halvparten av disse utføres med bil. Dette er tilsvarende for reiser under 1 km. Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen på landsbasis fra dagens 4 % til 8 %. I byene hvor potensialet for økning av sykkelandelen er størst, må derfor sykkelandelen økes til 10 – 20 % for å nå dette målet. (Nasjonal sykkelstrategi, 2010 - 2019 og 2014 – 2023)

Det er flere tiltak og forhold som er sentrale i arbeidet med å øke sykkelandelen (NTP, 2014 – 2023; Civitas 2012):

- Detaljer i sykkelnettet, f.eks. fokus på trafikksikkerhet i kryss og krysningpunkter.
- Høy kvalitet på vedlikehold og drift av sykkelnettet. For å forlenge sykkelsesongen er vinterdriften særlig viktig.
- Sykkelkultur og sosial aksept. Med en «kritisk masse» syklist vil sykkelkulturen styrkes og bilistene ta større hensyn.
- Trafikkregulerende tiltak, som f.eks. rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner og redusert fart i bygater.
- Samlet innsats på flere felt med et bredt spekter av virkemidler, som; sykkel fasiliteter, kampanjer og informasjonstiltak som motiverer til sykling.
- Fokus på hverdagssyklister og tilrettelegging for alle grupper av befolkningen, spesielt barn, ungdom og kvinner.

## Målsetninger

Målsetningen med denne planen er å skape et grunnlag for bedre tilrettelegging for sykling og bidra til at sykling blir et reelt samferdselspolitisk virkemiddel for å motvirke den bilbaserte framveksten.

Kristiansund har med sin tetthet et stort potensial for å øke sykkelandelen.

Det er skrevet en intensjonsavtale om planlegging og gjennomføring av Hovedplan for sykkel i Kristiansund kommune. Partene i denne avtalen er Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune og Kristiansund kommune. Formålet med avtalen er å etablere et felles grunnlag for partenes arbeid med sykkelsatsingen i Kristiansund.

I avtalen er det definert følgende mål for sykkelsatsingen i Kristiansund kommune;

### Effektmål

Prosjektet skal føre til

- at flere i Kristiansund kommune velger sykkel som reisemåte i stedet for bilkjøring
- færre ulykker med involvering av syklist
- mindre støy, lokal luftforurensning og klimagassutslipp
- bedre folkehelse gjennom fysisk aktivitet (jf. Regional delplan for folkehelse 2014-2017)
- bedre fremkommelighet med sykkel i kommunen
- bedre samarbeid og samordning mellom avtalepartene for økt tilrettelegging for syklist i Kristiansund kommune
- et mer attraktivt og sosialt bymiljø

### Resultatmål

I løpet av avtaletidsrommet skal

- det utarbeides en temaplan for Hovednett for sykkel i Kristiansund kommune som skal gi viktige innspill til Bypakke Kristiansund
- det lages en handlingsplan for gjennomføring av vedtatte tiltak for sykkel i Kristiansund kommune
- det bygges og forbedres prioriterte sykkelanlegg i henhold til handlingsplanen
- partene gjennomfører holdningsskapende og adferdsrettede tiltak i samsvar med målene for nasjonalt nettverk for sykkelbyer

## Organisering og prosess

Arbeidet med Hovedplan for sykkel er organisert i ei styringsgruppe og ei prosjektgruppe.

Prosjektgruppa har ansvar for å utarbeide Hovedplan for sykkel i Kristiansund og er sammensatt av representanter fra Statens Vegvesen, Vegavdeling Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune, Samferdselsavdelingen og Kristiansund kommune, Byingeniørens planavdeling.

Det ble i mars 2012 arrangert et åpent møte med idéverksted for de som ønsket å komme med innspill til det forestående planarbeidet. Materialet fra dette møtet ga et godt utgangspunkt for videre arbeid med planen.

Planen har status som temaplan og skal være grunnlag for en sterk satsing på sykkel ved fremtidige utbygginger. Sykkelveisatsingen er en betydelig del av Bypakken som er under utarbeiding for Kristiansund kommune.

## 3 Eksisterende situasjon

### Dagens sykkelveinett

Dagens sykkelveinett i Kristiansund kommune består hovedsakelig av gang- og sykkelveier, som er av varierende standard og oppleves mange plasser som usammenhengende. Flere steder blir sykklistene tvunget til uønskede krysninger eller sykling i veibanen eller på fortau i mangel på andre muligheter.

Det finnes ingen sykkelveivisningsskilt i kommunen og få steder godt tilrettelagt med sykkelparkering.

### Viktige trekk ved dagens sykkelbruk

Potensial for sykkeltrafikk mellom bosted og arbeidsplass på veinettet i Kristiansund i forhold til reisetid er beregnet ved hjelp av ATP-modellen (areal- og transportplanleggingsmodellen): Sentrum er et tydelig målpunkt for mange reisende og sykkeltrafikken går inn mot sentrum langs hovedinnfartsårene. På Nordlandet fungerer Riksveg 70 som hovedåre for sykklister. På Gomalandet deles hovedstrømmen mellom riksveien og Freiveien/Kranaveien langs Vågen.

**To manuelle korttidssykkeltellinger** (1 dag) er gjennomført i Kristiansund (2011 og 2013).

Tendensen for 2013 kan oppsummeres slik:

- Antallet syklister har ikke økt vesentlig fra 2011 - 2013.
- Det er flest syklister på Nordsundbrua og i Vågen. Tallene kan tyde på at det er mest sykling på strekningen sentrum – Løkkemyra.
- Kjønnforskjell har omtrentlig fordeling; 70 % menn og 30 % kvinner
- Andelen som bruker hjelm er ca. 60 %. Flere bruker hjelm om morgenen - 68 % (jobbsykling), enn om ettermiddagen/kvelden - 30 % (fritidssykling).

Målepunkt/år	Juni 2011 Kl. 07.00-09.00 og 15.00-17.00	Juni 2013 Kl. 07.00-09.00 og 17.30-19.30
<b>Vågen</b>		
Morgen	54	59
Kveld	55	32
<b>Sørsundbrua</b>		
Morgen	16	13
Kveld	16	8
<b>Nordsundbrua</b>		
Morgen	67	62
Kveld	62	25
<b>Omsundbrua</b>		
Morgen	15	18
Kveld	13	17

*Tabellen viser antall syklister ved de fire målepunktene for de gjennomførte sykkeltellingene.*

## Sykkelulykker

Generelt er det en betydelig underreportering av sykkelulykker. Av alle politirapporterte ulykker i landet der syklende er involvert skjer 80 % i tettbygde strøk. Størstedelen av ulykkene skjer midt på dagen og er kollisjon med biler i kryss og avkjørsler eller ved kryssing av vei. Analyser av dødsulykker med syklister viser at årsaken ofte er at syklister blir oversett av bilister.

I tillegg er det en betydelig andel eneulykker på sykkel, skade ved velt eller utforkjøring. Årsaken kan være forhold ved sykkelveien, som hull og dårlig dekke.

## Lenker

Lenke til trafikkreglene: <http://lovdata.no/for/sf/sd/sd-19860321-0747.html>

Lenke til skiltforskriften: <http://lovdata.no/for/sf/sd/sd-20051007-1219.html>

# Del 1 – Hovednettet for sykkel

I byer og tettsteder er det et mål å definere sammenhengende nett for trafikk innenfor hver av transportformene: gange, sykkel, personbil, kollektiv og næring. (Håndbok N100 Veg- og gateutforming)

## 4 Hovednettet

### Hovednettet for sykkel

**Hovednettet for sykkel** skal binde sammen konsentrasjoner av bolig-, arbeids- og næringsområder, skoler og knutepunkt for samferdsel.

Strekningene i hovednettet kan bestå av sykkelfelt, kollektivfelt / sambruksfelt, sykkelgater, separate sykkelveier, gang- og sykkelveier eller kjørebane med blandet trafikk. Gågater og fortau er hovedløsningen for gående og skal ikke inngå som systemløsning i hovednett for sykkel. Delt løsning for gående og syklende kan føre til utrygghet og evt. fare for fotgjengere. Ved sykling på fortau er risikoen større for syklister for å kollidere med bilister ved utkjørsler og i kryss.

**Lokalnett for sykkel** har tettere struktur og er forbindelser til hovednettet og mellom boligområder, busstopp, barnehager, skoler, nærbutikker med mer. Barn og ungdom er ofte hyppige brukere i ferdsel mellom hjem, fritidsaktiviteter og skoler. Lokalnettet kan bestå av lokale og lite trafikkerte gater, snarveier, turveier, gang- og sykkelveier, med mer.

Lokalnett for sykkel i Kristiansund blir ikke planlagt eller omhandlet ytterligere i denne planen.



## Målsetninger og prinsipper ved planleggingen av hovednett for sykkel:

- Planlegge med tanke på at syklende er kjørende, med samme ønsker til kvalitet og utforming veinettet som bilister. Utforming skal sikre at det er trygt og komfortabelt å sykle opp mot 25 - 30 km/t.
- Planlegge med tanke på arbeids- og hverdagssyklister. Disse har forskjellige preferanser til systemløsning. Gang- og sykkelvei er normalt en god løsning for hverdagssyklister, mens transportsyklister foretrekker sykkelfelt og sykkelvei med fortau.
- Normal maskevidde på hovednettet bør være 500 – 800 meter, noe mindre i sentrale byområder. Unødvendige stigningsforskjeller skal unngås. En tommelfingerregel er at innsats brukt på 50 høydemeter kan oppleves tilsvarende innsatsen brukt på en flat strekning på 4 kilometer.
- Forhindre konfliktsituasjoner og ulykker gjennom:
  - Utforming av veikryss og krysninger av vei med tanke på å:
    - unngå høydesprang ved over- og underganger, eventuelt fordele høyde mellom vei og over-/underganger
    - tydeliggjøre vikepliktsforhold
    - sikre siktforhold
  - Forutsigbarhet for bilister og sykklister som et resultat av kontinuitet og fremkommelighet på strekninger.
  - Begrensning av antall og problematiske skifter mellom systemløsninger. Disse bør om mulig plasseres i kryss, rundkjøringer, ved gangfelt eller andre etablerte og naturlig krysningpunkter. Det er kun mindre tiltak som skal til for å skifte mellom systemløsningene blandet trafikk og sykkelfelt og gang- og sykkelvei og sykkelvei med fortau. Det er størst problemer knyttet til skifte mellom en ensidig systemløsning som sykkelvei med fortau og til en tosidig systemløsning som sykkelfelt.
- Behov for separering av ulike trafikantgrupper øker med antall og hastighet av disse. Det er ingen eksakte grenser for når det er aktuelt å velge de forskjellige typene systemløsninger for sykkeltrafikk, men når det er hensiktsmessig og areal og omstendigheter tillater det bør systemvalg være:
  - sykkelfelt og blandet trafikk i sentrumskjernen
  - sykkelvei med fortau i sentrumsnære områder
  - gang- og sykkelvei utenfor sentrumsområder
- Planlegging av hovednett for gående, syklende og kollektivtransport må ses i sammenheng med hverandre. For eksempel vil systemløsningen for sykklister komme an på behov knyttet til fortau. Minstekrav til fortausbredde er 2 meter, men 2,5 meter muliggjør maksimal rydding. Løsningen bør være tosidig, men kan være ensidig ved få målpunkter på den ene siden.

## Syklisttyper

Grovt kan syklistere deles inn i fire typer:

**Transportsyklisten** – voksne og unge med fast reisetid og reisemål, mellom bolig og arbeid eller utdanningsinstitusjoner. Sentrum og andre arbeidsplasskonsentrasjoner er målpunktet. Aktuelle reiseruter er ofte sammenfallende med hovedveinettet inn mot bysentrum.

Reiserute tas ut i fra ønsket om god framkommelighet og høy fart. Ved større trafikkmengder velges ofte sykling i blandet trafikk. God helårsdrift og dekkevedlikehold er viktig.

Gruppen inkluderer de som bruker sykkel som treningsform. Treningssyklistene sykler utenfor faste reisetider og reisemål.

**Hverdags syklisten** – er en stor gruppe syklistere som sammenlignet med transportsyklisten, i større grad velger reiserute ut i fra opplevelse, komfort og trygghet.

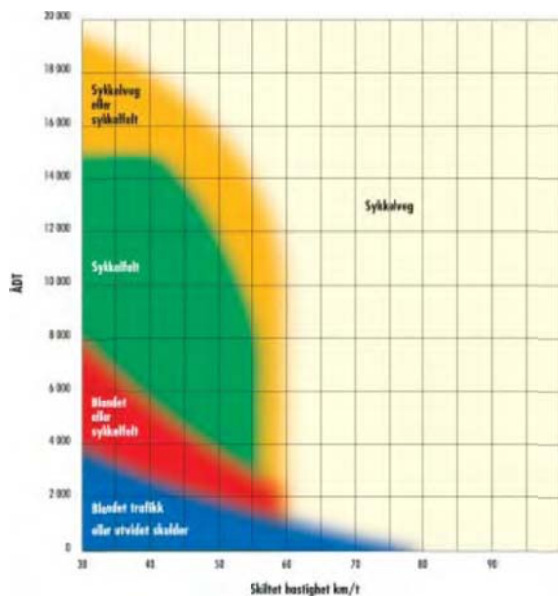
Gruppen representerer de som for eksempel ved større trafikkmengder foretrekker å sykle på fortauet i stedet for i blandet trafikk eller sykkelfelt.

**Fritidssyklisten** – sykler mest utenom rushtider og har lokale, sentrale eller mer fjerne reisemål. Eksempel er familier på søndagstur eller barn og ungdom til og fra fritidsaktiviteter. Gruppen verdsetter opplevelse, komfort og trygghet.

**Skolebarn** – har faste lokale reisemål mellom skole og bolig. Reisetidspunktet er noe forskjøvet i forhold til transportsyklisten. Deres behov er en trafikksikker reiserute med minst mulig kontakt med biltrafikk. Planskilte krysninger kan være ønskelig ved større trafikkmengder på veien. Reiseruten inngår ofte i det vi definerer som lokalnett for sykkel.

## Systemløsninger

Ved valg av systemløsning for syklende vektlegges kjørehastighet, trafikkmengde og andre stedlige forhold. I tillegg må blant annet frisikt, skulderbredde og tungtrafikkandel vurderes. Det er ingen eksakte grenser for når det er aktuelt å velge de forskjellige typene systemløsninger for sykkeltrafikk, men dette må vurderes for hver enkelt delstrekning.



Grafen er en veiledning i valget av hvilken systemløsning som bør velges ut i fra antall kjøretøy per døgn (ÅDT) og fartsgrense (km/t).

### Aktuelle systemløsninger for hovednettet:

**Sykkelfelt** – kjørefelt som ved offentlig oppmerking og trafikkskilt er bestemt for syklende. Normalt tosidig løsning, men i stigninger kan sykkelfelt være ensidig, på siden med stigning.

Systemløsningen blir anbefalt benyttet ved store trafikkmengder (ÅDT over 4000 kjøretøy) og opp mot hastigheter mellom 50 - 60 km/t. Sykkelfelt er å foretrekke når det er tett med veikryss og avkjørsler.

Fordeler og ulemper: Løsningen gir bra framkommelighet og god sikkerhet for de syklende i kryss og avkjørsler. Støv, støy og vannsprut, hindringer i sykkelfeltet som parkerte biler og avløp og tette forbikjøringer med vindtrykk, kan føles utrygt og ubehagelig. Vintervedlikehold er av samme årsaker ofte vanskelig. Vil kunne markere og framheve en hovedrute visuelt.

Tiltak og detaljutforming: Se snittfigur 1 og 3 for eksempel på tverrsnitt av vei med sykkelfelt.

**Blandet trafikk** - syklende flettes inn i den øvrige trafikken i kjørebanelen.

Systemløsningen blir anbefalt benyttet når hastighetsforskjeller mellom sykkel og bil er liten (30 - 50 km/t). Ved fart over 30 km/t bør det etableres fysiske fartsreduserende tiltak. Ved store trafikkmengder (ÅDT opp mot 4000 kjøretøy) bør andre løsninger vurderes. Dette er en alternativ løsning når det ikke er tilstrekkelig gatebredde for sykkelfelt.

Fordeler og ulemper: Løsningen gir god sikkerhet for de syklende, men kan for noen oppleves utrygt. Kan ha fartsreduserende og dermed trafikkreduserende effekt i en gate, men framkommeligheten for syklistene kan bli redusert ved bilkø.

Tiltak og detaljutforming: Skilting er spesielt viktig ved denne løsningen. I tillegg bør det i planleggingen vurderes; hvorvidt det skal være mulig for biler å kjøre forbi syklistene og om tiltak som å forby biltrafikk, fjerne kantparkering eller ulike typer fartsreduserende tiltak skal gjennomføres.

**Sykling i kollektivfelt** - kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kollektivtrafikk, kan også benyttes av for eksempel syklende.

Systemløsningen blir anbefalt benyttet som en del av sykkelveinettet ved fartsgrense 50 km/t eller lavere og minimum 4 meters bredde på kjørefeltet. Hovedtrasé for sykkel bør normalt ikke legges sammen med hovedtrasé for buss.

Kollektivfelt bør etableres dersom det er 8 eller flere busser i en retning i maksimaltiden og mer enn ett minutt forsinkelse per kilometer. Dersom forsinkelsen for buss er mer enn 2 minutter per kilometer, bør det brukes kollektivfelt selv om det er færre enn 8 busser i maksimaltiden. Normalt vil kollektivfelt være aktuelt ved ÅDT > 8000 kjøretøyer, men kan også bli vurdert ved lavere trafikkmengder. Dersom det er kollektivfelt i bare en retning, bør det være sykkelfelt i den andre retningen, forutsatt et behov for sykkelfelt. (Håndbok N100 Veg- og gateutforming)

Fordeler og ulemper: Løsningen gir bra framkommelighet og god sikkerhet for de syklende i kryss og avkjørsler. Støv, støy og vannsprut og tette forbikjøringer med eventuelt vindtrykk, kan som for sykkelfelt føles utrygt og ubehagelig. Tiltaket kan hindre framkommelighet for kollektivtransporten.

**Gang- og sykkelvei** – vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kombinert gange- og sykkeltrafikk. Veien er fysisk skilt fra annen vei med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller lignende.

Systemløsningen blir anbefalt benyttet utenfor tettbygde strøk eller i utkanten av by og tettsteder, i byer gjennom parker, langs vassdrag og som lokalnett, ved få veikryss og avkjørsler, ÅDT over 4000 kjøretøyer og hastighet på over 60 km/t.

Fordeler og ulemper: Gir stor trygghetsfølelse for sykklistene som tilpasser seg ganghastighet. Potensiale for konflikter mellom gående og transportsyklisten med ønske om høy fart. Sykkelfelt kan vurderes som et supplerende tilbud. Ofte ulykkespunkt i kryss pga. at syklende har vikeplikt ovenfor annen kjørende trafikk.

Tiltak og detaljutforming: Bredde avhenger av antall gående og syklende per time. Se anbefalinger i Håndbok V122 - Sykkelhåndboka. Minimumbredde er 2,5 meter, i tillegg må påregnes en 0,25 meter skulder mot terreng.

**Sykkelvei med fortau** – vei skilt fra annen vei og som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende, med fortau for gående.

Systemløsningen blir anbefalt benyttet etter samme kriterier som gang- og sykkelvei, men på grunn av mange syklende og/eller gående (mer enn 15 gående i maksimaltiden) anlegges fortau på sykkelveien.

Fordeler og ulemper: sykkelvei med fortau gir bedre fremkommelighet og færre konflikter mellom gående og syklende enn på gang- og sykkelvei. Syklende kan eventuelt forkjørreguleres i kryss gjennom oppmerking og trafikkskilt.

Tiltak og detaljutforming: Se snittfigur 4 for eksempel på sykkelvei med fortau. Bredde avhenger av antall gående og syklende per time. Ønskede bredder er 3/4 meter sykkelvei, 2/2,5 meter fortau. I tillegg må påregnes en 0,25 meter skulder mot terreng. Se anbefalinger i Håndbok V122 - Sykkelhåndboka. Det kan sykles i begge retninger på sykkelveien, men kjøreretninger kan skilles med gul stiplede varsellinje.

## 5 Ruter i hovednettet

Planen foreslår et hovednett for sykkel i Kristiansund, som skal binde sammen store konsentrasjoner av bolig-, arbeid- og næringsområder, skoler og kollektivknutepunkt.

Plankartet viser lokalisering av hovedtraseene og systemløsninger. De er oppdelt i enhetlige delstrekninger som er nummerert og beskrevet i vedlegget. Røde felt markerer områder hvor ytterligere mulighetsstudier og detaljprosjektering er nødvendig. Strekningene som ikke er stiplet har allerede en utbygd løsning for syklende eller må tilrettelegges med mindre tiltak.

Planen retter fokus mot både langsiktige tiltak som ofte er kostbare og kortsiktige tiltak som kan konsentreres der disse gir best effekt og kommer flest syklister til gode. Mindre tiltak kan være skilting, enveisregulering av biler og fartsreduserende tiltak rettet mot biltrafikken.

Planen konkluderer med at Hovedrute 2 mellom Vågen og Steinberget og Hovedrute 1 Riksveg 70 over Nordlandet bør prioriteres med tiltak. Det er få uavklarte situasjoner eller områder som behøver store fysiske tiltak eller mulighetsstudier langs Hovedrute 2 Vågen, bortsett fra passering gjennom Mellemværftet. Det er flere strekninger som må utredes og som er potensielt kostbare å utbedre langs Hovedrute 1 mellom Nordsundbrua og sentrum. Riksveg 70 over Nordlandet kan bli betydelig utbedret ved en løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen.

## Delstrekningene

Delstrekningene er oppsummert i understående tekst. For mer detaljerte beskrivelser viser vi til Del 4 Vedlegg - Delstrekninger.

### Rute 1 – Riksveg 70

Riksveien tjener flere typer trafikanter. Dette gjør ruten til en hovedtrase for biltrafikk, kollektivtransport, utrykningskjøretøy og syklistene.

**I den sentrumsnære delen** vest for Viadukten, foreslår planen etablering av sykkelfelt. Det må eventuelt gjennomføres store tiltak for å tilrettelegge for syklistene i Langveien, mellom Viadukten og Kaibakken. Med en ÅDT på ca. 13 000 kjøretøy og fartsgrense på 50 km/t og utrykningskjøretøyer bør ikke systemløsningen være blandet trafikk. Planen konkluderer med at spesielt de sentrumsnære delstrekningen vil kunne bli hovedtrase for transportsyklisten.

Tilrettelegging for sykling på riksveien i sentrumsområdet må ses i sammenheng med tilrettelegging for kollektivtransport. Planen fokuserer på løsninger som fører til mindre biltrafikk og bedre framkommelighet for både sykkel og kollektivtransport.

**På den nordøstlige delen av riksveien** øst for Viadukten, foreslår planen etablering av ensidig sykkelvei med fortau. Dette er hensiktsmessig i sentrumsområdene der ferdsele er størst. Det bør planlegges mot at det etableres en ensidig, sammenhengende og effektiv trase forbeholdt syklistene langs riksveien. Det er flere fordeler og ulemper ved å plassere sykkelvei med fortau på nordøst- eller sydvestsiden av Riksveg 70. En oppsummering er beskrevet under Hovedrute 1.

**Viadukten** er en sentral forbindelse for skoleelever mellom Atlanten idrettsanlegg og den videregående skolen på Sankthanshaugen.

### **Rute 2 – Vågen**

Strekningen gjennom Vågen gir en kort og opplevelsesrik sykkelstur sammenliknet med ruta langs riksveien. Den kan være aktuell som hovedtrasé mellom Gomalandet og sentrum. Ruta er mye brukt i dag, selv om sykling forbi Mellemværftet er noe uforutsigbar på grunn av periodevis stenging ved Mellemværftets båtslipp.

### **Rute 3 – Sentrum**

I sentrumsområdet egner flere by- og boliggater seg for sykling, med lave fartsgrenser og lite trafikk. Noen gater er foreslått som en del av hovednettet med blandet trafikk eller sykkelfelt, og kan kun få bedret situasjonen for syklister ved trafikkregulerende tiltak som skilting, fartsreducerende tiltak og fjerning av kantparkering.

### **Rute 4 – Kirkelandet**

Hagbart Brinchmanns vei vil kunne bli en viktig trasé som fanger opp mange innbyggere mot sentrum. Ruten vil også kunne øke gang- og sykkeltrafikk mellom skoler, boligområder og sentrum.

### **Rute 5 – Gomalandet**

Det er hensiktsmessig å inkludere kortere strekninger av de ytre gangveiene i Folkeparken i hovednettet på grunn av høydeforskjeller opp til riksveien, utbygging på Skorpa og Atlanten som sentralt skole- og idrettsområde.

### **Rute 6 – Nordlandet**

Melkvika er utelatt fra hovednettet på grunn av store stigningsforskjeller og ellers dårlige forhold for syklister. Ruten er i tillegg definert som en ulykkesstrekning i Trafikksikkerhetsplanen for Kristiansund (2012 – 2016). Delstrekning 6.5 via Ole Vigs gate vil fungere som hovedtraseen langs riksveien inntil en ny løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen blir bygd i tilknytning til Bypakke Kristiansund.

### **Rute 7 – Innlandet**

Fra Kaibakken til sundbåtkaia på Innlandet er det varierende standard for gående og syklende. Sørsundbrua med sine smale fortau er på denne strekningen ansett som den største utfordringen for syklister. En breddeutvidelse av veien her er trolig lite gjennomførbart uten ny bro, og anbefalt systemløsning er blandet trafikk. Fartsreduksjon kan være aktuelt for å trygge syklister som må bruke veibanen.

### **Rute 8 – Dale**

Hovedruta rundt Dale og til flyplasskrysset er godt utbygd med gang- og sykkelveier, og det er ingen store problemområder på strekningen. Området vil trolig utvikles ytterligere med boligbebyggelse og næringsvirksomhet.



## Del 2 - Videre arbeid

I det videre arbeidet må tiltak prioriteres i en handlingsplan, planlegges og bygges.

Det er viktig at «problempunktene» blir raskt utredet og detaljert for å sikre videre framdrift, i sammenheng med reguleringsplanarbeid i for eksempel bypakkeprosessen.

Mindre tiltak som raskt kan bedre forholdene for syklister bør kartlegges og iverksettes, dette gjelder spesielt sentrale traseer som Hovedrute 2 Vågen.

Veivisningsskilt bør etableres på sykkelrutene. I tillegg vil vi framheve betydningen av kunnskaps- og holdningsskapende arbeid for å fremme bruken av sykkel.

Veieiere gjennomfører tiltak på henholdsvis kommunale veier, fylkesveier og riksvei. Statens vegvesen er ansvarlig for sykkeltrafikk som er knyttet til riksveitrafikken. Sykkeltilbudet kan ligge langs kommunal vei eller fylkesvei dersom dette er sett på som riksveitrafikk.

## Del 3 – Virkemiddel for å fremme sykkelbruk

Målsetningen med denne planen er å skape et grunnlag for bedre tilrettelegging for sykling og bidra til at sykling blir et reelt samferdselspolitisk virkemiddel for å motvirke den bilbaserte framveksten. Flere virkemiddel er nødvendig for å nå denne målsetningen.

### Drift og vedlikehold

En målsetning er at standarden på hovednettet for sykkel er like bra som på veinettet forøvrig. Det er viktig med jevnlig sykkelveiinspeksjoner og mulighet for tilbakemelding fra brukerne om feil og mangler. Sentralt er planlegging ned i detaljer og rutiner på gjennomførelse av drift og vedlikehold:

- **prosjektering:**
  - tverrfall på veiareal for å unngå avrenning og vanndammer
  - unngå at skilt, pullerter og trafikklys hindrer brøyting
  - tilstrekkelig areal til snølagring og eventuelt fysisk hinder for snø som kastes av brøytemaskin ved overganger / broer
- **vinterdrift:**
  - forutsigbarhet for syklisten i forhold til hyppighet og tidspunkt for brøyting
  - strøing når det er glatt
  - definere en «hovedrute» mellom sentrale knutepunkt som prioriteres med tanke på vinterdrift
- **Sommerdrift / vedlikehold:**
  - klipping av vegetasjon for å opprettholde nødvendige siktsoner
  - feiing / spyling for å fjerne strøsand og løv
  - reasfaltering ved sprekker og bortfresing av eksisterende asfalt for å unngå nivåforskjeller ved kummer, sluker og mot kantareal
  - opprettholde oppmerking
- **Ansvar:** Det er viktig at de ulike veieierne har felles forståelse for utførelsen av drift og vedlikehold. Veieier har ansvar for eventuelle langsgående hovednett for sykkel. Statens vegvesen har også ansvar for hovednett som går på tvers av riksveien (kryssinger). Staten kan gi tilskudd til vedlikehold.

### Trafikkregulerende tiltak

- fartsdempende tiltak; innsnevring kjørebane, fartsdumper med mer
- farget asfalt for sykkelfelt
- regulering av biltrafikken; enveisregulering, svingforbud med mer
- tillat sykling mot enveiskjøring
- vikepliktsregulering av biltrafikk ved kryssende sykkelvei
- skilting (se understående kapittel)

## Skilting

Det er viktig at alle sykkelrutene skiltes, som en regulerende funksjon, veivisning for sykklistene og informasjon til andre trafikanter. Skiltene skal plasseres og utformes etter Statens vegvesen sin skiltnormal. Symbol i veibanen er supplerende informasjon.

**Trafikkregulerende skilt** benyttes ved systemskifter (det vil ofte si i alle kryss):

- o ved overgang til blandet trafikk; skilt nr. 144 *Syklende*
- o ved overgang til sykkelvei / sykkelfelt; skilt nr. 520 *Sykkelveg*
- o ved overgang til gang- og sykkelvei; skilt nr. 522 *Gang og sykkelveg*

**Veivisningsskilt** benyttes langs sykkelrutene:

- o i kryss som veivisning, med informasjon om rutenummer, start- og endepunkter, andre viktige målpunkter og **avstander**; skilt nr. 751 og 753
- o med jevne mellomrom som påminning; skilt nr. 755



## Sykkelparkering

Sykkelparkering er en naturlig del av infrastrukturen for sykkeltrafikk. God plassering og utforming signaliserer at sykling er ønsket. Flyplasser, kjøpesenter, skoler, idrettsanlegg, kollektivknutepunkt med flere, bør ha et godt tilbud til sykkelparkering.

Det bør planlegges med tanke på økt sykkelbruk. Under er norm for minimum antall parkeringsplasser for sykkel, som bør innarbeides i reguleringsbestemmelser i nye planer (Sykkelhåndboka 2013):

- bolig– 1-3 plasser pr bolig
- skole – 0,7 plasser pr elev
- bedrifter – 0,3 – 0,5 pr ansatt + besøkende
- forretning og kontor – minst 2 plasser pr 50 m<sup>2</sup>
- kollektivterminaler – må vurderes spesielt, etter for eksempel antall reisende

### Ideelle krav til sykkelparkering:

- lett å få øye på – belysning, sentral plassering i forhold til bevegelseslinjer eller godt skiltet o.l.
- se innbydende ut – belysning, robust, godt vedlikehold og rengjøring, tilpasses omkringliggende estetikk mm.
- på veien og i umiddelbar nærhet til målet – tett plassering i forhold til inngangspartier, tilstrebe maks. 25 meter
- tilstrekkelig med plasser – flere enn det som er i bruk ved på det meste
- sikre sykkelen mot været – tak eller innendørs
- sikre sykkelen mot tyveri – låsemuligheter til ramme og for- eller bakhjul
- tilpasses arealet - lett å bruke og å vedlikeholde og rengjøre
- passe til alle typer sykler og ikke skade – min. gi støtte opp til over senter av hjulet
- ladepunkt for el-sykler og servicestativ på knutepunkter kan være aktuelt

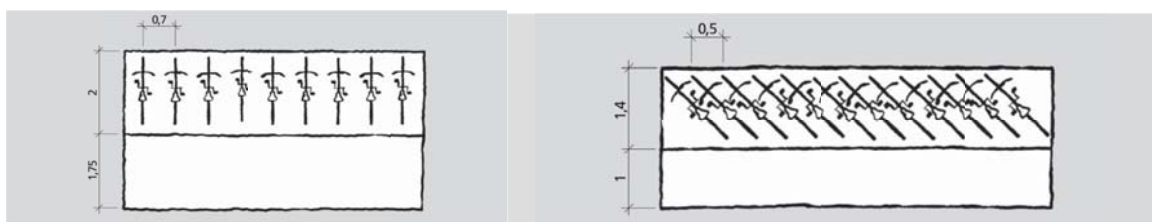


Fig. Dimensjonering av sykkelparkering. (Sykkelhåndboka 2003)

## Kommunikasjon

Informasjons- og motivasjonskampanjer er viktige strategisk virkemiddel for å få flere til å velge sykkel framfor bil på kortere reiser. Kunnskap om sammenheng mellom sykling, helse og miljø er vesentlig for å påvirke folks valg om å ta dette valget. Lokal media bør brukes aktivt.

## Forslag til andre tiltak for å øke sykkelbruken

- kampanjer som for eksempel Sykle til jobben
- godtgjørelse for bruk av sykkel i jobben (i bykjernen)
- bysykler til utlån
- parkeringsrestriksjoner i bykjernen
- tilrettelegge for å ta med sykkel på kollektivnettet / busser
- opplæring av barn og trygghet langs skoleveiene
- samarbeid med idrettslag om sykling til fritidsaktiviteter
- sykkelkart
- vurdering av snarveier for sykling i reguleringsplaner

## Del 4 – Vedlegg

### Delstrekninger på hovednett

#### Hovedrute 1; Riksveg 70

Hovedrute 1 følger Riksveg 70 fra Rensvikkrysset (x Fv. 265), passerer over fire broer og ender som en gate i Kristiansund sentrum ved Vågekaia.

Fartsgrense og ÅDT varierer fra 50 til 70 km/t og mellom 10 000 og 20 000 kjøretøy. Andel tungtrafikk er i gjennomsnitt ca. 7,5 % (med en kjøretøylengde over 5,6 meter). Langveien og Melkvik er to spesielt ulykkesbelastede strekninger. Det er registrert mer enn 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 4 år (TS-plan KRSU 2012 – 2016). I Langveien er mange syklister eller fotgjengere involvert i ulykkene.

Riksveien er hovedferdselsåre for kollektiv og bilister, dette setter premisser for valg av systemløsning for syklister. Møre og Romsdal fylkeskommune antar at det i maksimaltiden kjører 35 – 40 busser på riksveien, med 5 – 10 minutters forsinkelse.

Tilrettelegging for sykling på riksveien i sentrumsområdet må ses i sammenheng med tilrettelegging for kollektivtransport. Det er viktig at tiltak for syklende ikke gjør det vanskeligere å gjennomføre tiltak for kollektivtrafikken.

Riksveien går gjennom byen og vil bli en viktig hovedåre for syklister i Kristiansund. Type syklister som foretrekker traseen vil variere etter systemløsning. Den sentrumsnære delen vil kunne bli attraktivt for transportsyklister. For skoleelever er det viktig å få en god løsning over Viadukten.

Det bør planlegges en ensidig, sammenhengende og effektiv trase forbeholdt syklister langs riksveien. Sykkelvei med fortau er foreslått systemløsning. Dette er hensiktsmessig i sentrumsområdene der ferdselen er størst. På deler av riksveien ved bebyggelse, avkjørsler og holdeplasser må det være hensiktsmessige løsninger for alle myke trafikanter.

Det er flere fordeler og ulemper ved å plassere sykkelvei med fortau på nordøst- eller sydvestsiden av Riksveg 70. Om krysninger er gode kan denne også skifte side. Oppsummering av situasjon ved utarbeidelse av planen:

- Forslag til delstrekning 1.1 – 1.4: tosidig systemløsning; sykkelfelt.
- Forslag til delstrekning 1.5: sykkelfelt eller ensidig sykkelvei med fortau; i forhold til målpunkter for skoleelever mellom Atlanten og St. Hanshaugen skole, vil en løsning på yttersiden/nordsiden av Viadukten være best på grunn av at krysninger av riksveien unngås.
- Forslag til delstrekning 1.6: ensidig sykkelvei med fortau. I forhold til strekningen som inngår i reguleringsplan Atlanten hotell og stadion; vil en løsning på yttersiden / nordsiden av riksveien være mest hensiktsmessig mtp. en breddeutvidelse av gang- og sykkelveien. Den sørlige delen av strekning 1.6 har i dag gang- og sykkelvei, og vil kunne være den mest hensiktsmessige plasseringen ift. sammenhengen med Nordsundbrua og trase videre mot Løkkemyra. Mulighet for løsning for syklende må bli belyst gjennom mulighetsstudie og bypakkearbeidet.
- Forslag til delstrekning 1.7, 1.8, 1.9: ensidig sykkelvei med fortau. Ny innfartsveg i Gomabakken og over Nordsundet kan være bestemmende for hvilken side av riksvegen fra Viadukten til Løkkemyra en sykkelveg bør ligge langs. For eksempel vil plassering og utforming av ny bro over Nordsundet og om eller hvilken type bruk det skal være av den eksisterende, være utslagsgivende. Det er viktig at det er et sammenhengende tilbud for syklende langs riksvegen i anleggsperioder og i påvente av nye prosjekter.
- Forslag til delstrekning 1.10: Ensidig gang- og sykkelvei, trolig som i dag på nordsiden av riksvegen.
- Forslag til delstrekning 1.11: Gang- og sykkelvei. Løsning må ses i sammenheng med krysningmuligheter av riksveien og systemløsningen for sykkel langsmed hele riksveien inn til sentrum.

## 1.1 Vågekaia; x Fv. 421 – Kaibakken, ca. 500 m

**Områdekarakter:** Smalere kaifront med mange funksjoner, sentrum og kai.

**Transportfunksjon:** Sentrumsgate, kai og hovedvei til Vågekaia.

**Systemløsning:** Blandet trafikk. Fortauet mot sjøen er også kai med landfortøyde båter.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 9 750 kjøretøy, 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Tau fra fortøyde båter skaper dårlig framkommelighet på fortauet/kaifronten for myke trafikanter. To fotgjengerulykker med lettere skade er rapportert de siste 13 årene: Fotgjengere krysset kjørevei i gangfelt ved kryss mellom Astrups gate og Vågeveien. Kryssløsningen mellom Kranaveien/Prost Schaanings gate/Fosnagata er vid og uoversiktlig

**Planstatus:** I reguleringsplan R-211 for Fosnagata – Kranaveien /Håndverkeren er kryssløsningen regulert til en rundkjøring nord for Håndverkeren. Ved en realisering av planen vil Fosnagata ende ved Gassverktomta, med tosidig og hovedsakelig sammenhengende fortau.

### Behov for tiltak:

- På grunn av store trafikkmengder er det ønskelig å separere gående, syklister og bilister.
- Reduksjon av fartsgrensen, med evt. fartsreducerende tiltak. (TS-plan, 2012 – 2016)

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt, men strekningen må mulighetsvurderes og evt. detaljeres.

## 1.2 Kaibakken; x Vågekaia – x Langveien, ca. 250 m

**Områdekarakter:** Bred sentrumsgate (ca. 23 meter mellom husfasadene), med grønn midtrabatt.

**Transportfunksjon:** Hovedgaten i sentrum, handlegate, hovedvei til Vågekaia fra Kirklandet.

**Systemløsning:** Fortau og blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Riksvei, 50 km/t. ÅDT 9 000.

**Ulykker / Problempunkt:** Systemskifte og krysningsproblematikk mellom Langveien og Kaibakken. Dårlig siktforhold på grunn av trær, og liknende.

Tre politirapporterte fotgjengerulykker de siste 13 årene, hvorav 1 med alvorlig skade. I samme periode ble en sykkelulykke med lettere skader og ukjent årsak registrert. Dette er mange ulykker. De fleste ulykkene skjedde da fotgjenger krysset kjørevei i eller utenfor gangfelt og kryss.

**Planstatus:** Ny kryssløsning i vestlig del av Kaibakken er planlagt utarbeidet.

### Behov for tiltak:

- Store trafikkmengder og mange kryssende gater gir behov for vurdering av vikepliktsforholdene for syklende i forhold til sideveier.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt. Anbefales i gater med mange kryssende tverrgater.



### 1.3 Langveien; x Kaibakken – x Hagbart Brinchmanns vei, ca. 600m

**Områdekarakter:** Kvartalsstruktur og bypark.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler og buss, utrykningstrase, samlevei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei i Byparken.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 13 100, 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** I Langveien fra Kaibakken til Reipslagergata: Etter at Langveien blei ombygd rundt 2000 har det vært en sterk reduksjon i antall registrerte trafikkulykker. Det er registrert 13 (politianmeldte) fotgjengerulykker de siste 13 årene, hvorav 2 med alvorlig skade. I samme periode er det registrert 2 sykkelulykker med lettere skader og av ukjent årsak. De fleste ulykkene skjedde ved kryssing av kjørevei i gangfelt, men utenfor kryss. Den ene sykkelulykken var kollisjon mellom venstresving hos sykklist og motgående kjøretøy.

#### **Behov for tiltak:**

- o Reduksjon av fartsgrense kan være aktuelt (TS-plan, 2012 – 2016).

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt, i tillegg til dagens gang- og sykkelvei gjennom Byparken. Om ikke sykkelfelt er gjennomførbart bør det undersøkes muligheter for sykkelvei med fortau gjennom parken. Sykkelfelt anbefales i gater med mange kryssende tverrgater. Se snittfigur 2.

### 1.4 Langveien - St. Hanshaugen; x Hagb. Brinchmanns v. – Reipslagergt., ca. 750m

**Områdekarakter:** Boligområder med bypreg og noe næring. Terrenget er kupert.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler og buss og utrykningstrase.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 13 100, 50 km/t.

#### **Ulykker / Problempunkt:**

- o Strekningen inngår i ulykkesbeskrivelsen under delstrekning 1.3.
- o En strekning av Langveien på 200 meter mellom Ole Jullums gate og Lars Guttormsens gate, er avstanden mellom husene på hver side av veien 20 meter.

**Behov for tiltak:** Mulighetsstudier og detaljprosjektering må utføres for å kunne avgjøre hva som er hensiktsmessig og hva areal og omstendigheter tillater.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt.

**Status:** Riksveien er hovedtrase for kollektivtrafikk, buss og alle tre typer utrykningskjøretøy. Dette forhindrer etablering av fartsreducerende tiltak. På grunn av ÅDT på ca. 13 000 kjøretøy og fartsgrense 50 km/t, kan ikke systemløsningen for delstrekningen være blandet trafikk.

**Vurdering:** Kan denne delstrekningen utelates fra hovednett for sykkel eller kan veien utvides slik at det blir plass til kollektivfelt, sykkelfelt eller sambruksfelt (kollektiv og sykkel)?

Alternativer: Krav til veibredde ved kollektivfelt etter Håndbøker 232:

Tilrettelegging for kollektivtransport på vei; med sykkel er 20 meter / uten sykkel er 18 meter; fortau – skulder - kollektivfelt med sykkel – kjørefelt – kjørefelt - kollektivfelt med sykkel – skulder – fortau; 2,5 - 0,25 - 4,25 / 3,25 - 3,0 - 3,0 - 4,25 / 3,25 - 0,25 - 2,5.

Se snittfigur 3: Løsningsforslag bredder veiareal iht. trafikkmengde og klasse inkl. tosidig fortau og sykkelfelt (1,55): **15,1 meter** (Håndbok 017 – fartsgrense 50 km/t og ÅDT 8 000 – 15 000)

## 1.5 Viadukten; Reipslagergata - rundkjøring på Wilhelm Dalls vei, 400 m

**Områdekarakter:** Veien går i bro over et er bratt dallandskap. Næringsområde med noe boligbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler og buss, og utrykningstrasé.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Riksvei, 50 km/t. ÅDT 13 100.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Behov for tiltak:** God forbindelse over Viadukten, mellom Kristiansund videregående skole og idrettsanleggene rundt Atlanten, er viktig.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt eller evt. sykkelvei med fortau.

Systemløsningen avhenger av valgt veiløsning (kollektivfelt). En evt. systemløsning med sykkelvei med fortau kommer an på mulighetene og ønsker for en utvidelse av broen, påheng eller supplerende gangbro. I forhold til målpunkter for skoleelever mellom Atlanten og St. Hanshaugen skole vil en løsning på yttersiden / nordsiden av Viadukten være best på grunn av at krysninger av riksveien unngås. Det er viktig at løsningsvalg ses i sammenheng med systemløsning vest og øst for broen og hvilken side sykkeltrafikken evt. vil være på. Systemskifte mellom sykkelvei med fortau over Gomalandet og sykkelfelt i sentrum må løses på en god måte. Systemskifte øst for Viadukten er mest sannsynlig å gjennomføre ved rundkjøringen, men et evt. sideskifte for syklister fra sentrum vil skje i undergangen ved Atlanten.

### 1.5b Dalabrekka (Fv. 421); Rundkjøring Wilh. Dalls vei – rundkjøring Kranaveien, ca 250 m

**Områdekarakter:** Næringsvirksomhet, noe boligbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Fv. 64 mot Atlanterhavstunnelen og Kranaveien.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei på sørlig side av veien, fortau på nordlig side.

**Trafikkdata:** Fylkesvei, 50 km/t. 7900 ÅDT.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei. Eksisterende løsning er relativt nybygd og fungerer tilfredsstillende. Det bør vurderes om systemløsning for strekning opp mot riksveien med fortau kan bli gang- og sykkelvei.

### 1.5 c Stortuveien; Wilhelm Dalls vei – Kranaveien, ca 430 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei.

**Systemløsning:** Blandet trafikk

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t, envegsregulert.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

### 1.6 Wilhelm Dalls vei; rundkjøring på Wilhelm Dalls vei - Nordsundbrua, ca. 1100 m

**Områdekarakter:** Næringsområde, tydelig preg av innfartsveiområde og Folkeparken på nordøstlig side av veien.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler og buss, og utrykningstrasé.

**Systemløsning:** Blandet trafikk / fortau som går over i ensidig gang- og sykkelvei ved Gomabakken (mellom Trollsvingen og Røsslyngveien)

**Trafikkdata:** Riksvei, 50 og 60 km/t. ÅDT 19 000.

**Ulykker / Problempunkt:**

- o Det er uklart hvor gang- og sykkelveien slutter og begynner ved skifte av side før toppen av Gomabakken.
- o Overgangen mellom rute 1 og rute 2 – Vågen er uoversiktlig og gir mulighet for mange løsninger. Brå overgang fra gang- og sykkelveiene i området til Freiveien.
- o Bolig og næringsbebyggelse ligger i områder relativt tett inntil riksveien.

**Planstatus:** I reguleringsplan R-262 for Atlanten hotell og stadion er regulert i hovedsak gang- og sykkelvei (3 m bredde) langs ytter-/nordsiden og fortau (3 m bredde) på inner-/sørsiden av Wilhelm Dalls vei, fra Viadukta til krysset Trollsvingen. Undergang fra sørlig side av veien til Atlanten stadion er i dag etablert. Undergang på østsiden av krysset Wilhelm Dalls vei / Trollsvingen er regulert hvor det i dag er etablert en midlertidig gangbru. I R-144 ligger regulert gang- og sykkelveiløsning på vestlig side av veien før toppen av Gomabakken i retning mot Nordsundbrua og fortsetter på samme side under rampe fra rv. 70 til og med runkjøring i Dalegata.

**Behov for tiltak:** Reguleringsplanen bør revideres og så langt det lar seg gjøre være i tråd med forslag i denne planen. Adskilt og ensidig løsning for syklende med gjennomgang av krysningsspunkt og evt. systemskifter. Det bør vurderes om deler av fortau bør bli gang- og sykkelveg ved å skilles fortau fra kjøreveien med grøftareal.

**Anbefalt systemløsning:** Ensidig sykkelvei med fortau.

I forhold til strekningen som inngår i reguleringsplan Atlanten hotell og stadion; vil en løsning på yttersiden / nordsiden av riksveien være mest hensiktsmessig mtp. en breddeutvidelse av gang- og sykkelveien.

Den sørlige delen av strekning 1.6 har i dag gang- og sykkelvei, og vil kunne være den mest hensiktsmessige plasseringen ift. sammenhengen med Nordsundbrua og trase videre mot Løkkemyra. Mulighet for løsning for syklende må bli belyst gjennom mulighetsstudie og bypakkearbeidet.

## 1.7 Nordsundbrua; Nordsundbrua (Goma) - rundkjøring i Dalegata, ca. 650 m

**Områdekarakter:** Nordsundbrua ligger høyt over omkringliggende boligområder og Nordsundet med sjø og næringsliv. Noe skog.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til sentrum og Vågekaia for biler, buss, gående og syklende og utrykningstrase.

**Systemløsning:** Ensidig gang- og sykkelvei, på vestsiden.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 19 000, 60 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** Regulert gang- og sykkelvei på vestsiden av Wilhelm Dalls vei i R-144 er i dag etablert. I forbindelse med Bypakke Kristiansund vil området få en ny regulering.

**Behov for tiltak:** Breder areal for myke trafikanter. Tak over Nordsundbrua kan øke komforten og sykkelandelen ved våte og kalde forhold. I påvente av reguleringsplanarbeidet, bør «mindre» tiltak vurderes for å løse de akutte trafikkproblemene.

**Anbefalt systemløsning:** Ensidig sykkelvei med fortau.

Se ytterligere beskrivelse av problemstillingen rundt hvilke side av riksveien systemløsningen skal ligge langsmed, under «forordet» til Hovedrute 1.

## 1.8 Kråkhaugen (mulig fremtidig løsning); rundkjøring i Dalegata – Vikansvingen, 900 m

**Områdekarakter:** Kråkhaugen er en skogkledd kolle (50 moh.) som fungerer som et friluftsområde for de omkringliggende boligområdene og skolene.

**Transportfunksjon:** En potensielt viktig forbindelse som vil kunne redusere avstand og tid mellom sentrum og Løkkemyra.

**Systemløsning:** I dag går flere turstier og gang- og sykkelveier går på tvers av haugen. Disse vil kunne fungere som midlertidige traseer for hovednett.

**Problempunkt:** Skifte av systemløsninger mellom gang- og sykkelvei og blandet trafikk kan se usammenhengende ut på plankartet, men trafikkmengden er liten, kjørehastigheten er lav og en eventuell god skilting av sykkeltrasé på kjøreveiene vil gjøre den fremtidig foreslåtte strekningen mer oversiktlig.

**Planstatus:** I forbindelse med Bypakke Kristiansund vil området få en ny regulering, trolig med en løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen.

**Anbefalt systemløsning:** Ensidig sykkelvei med fortau.

Plankartet illustrer forslag til trase for gående og syklende gjennom Kråkhaugen.

Dette vil redusere lengden på delstrekningen betraktelig. Av- og påkoblingsområdene må ved en ny trase, detaljeres for å sikre god framkommelighet mellom de ulike hovedrutene i området.

Se ytterligere beskrivelse av problemstillingen rundt hvilke side av riksveien systemløsningen skal ligge langsmed, under «forordet» til Hovedrute 1.

## 1.9 Løkkemyra; Vikansvingen – rundkjøring på Løkkemyra, 600 m

**Områdekarakter:** Nærings- og kjøpesenterbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til Kristiansund sentrum og «samlevei» for området.

**Systemløsning:** Tosidig gang- og sykkelvei.

**Trafikkdata:** Riksvei, 50 km/t. ÅDT 12 100.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Behov for tiltak:** Vurdere krysningspunkt av riksveien ved rundkjøring.

**Anbefalt systemløsning:** Ensidig sykkelvei med fortau.

Se ytterligere beskrivelse av problemstillingen rundt hvilke side av riksveien systemløsningen skal ligge langsmed, under «forordet» til Hovedrute 1.

## 1.10 Nordmørsveien; rundkjøring på Løkkemyra - Rensvikholmen, 2500 m

**Områdekarakter:** Fra spredt bebyggelse og varehusbebyggelse på Løkkemyra til brukryssing og noe tettere bebyggelse mot Rensvik.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til Kristiansund, eneste landfaste forbindelse mellom Frei og Nordlandet. Broer over Omsundet og Rensviksundet.

**Systemløsning:** Ensidig gang- og sykkelvei. Denne ligger ikke på samme side over de to bruspennene på strekningen.

**Trafikkdata, andel tungtrafikk, fartsnivå:** ÅDT 12 100 - 10 000, 70 - 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:**

- o Gang- og sykkelvei skifter side av riksveien og får kryssing i plan i bakkebunn over Rensviksundet.

**Planstatus:**

- o Forslag om planskilt kryssing er spilt inn til SVV Region Midt for gang- og sykkelvei i bro over riksveien.
- o Det skal trolig bli utarbeidet en kommunedelplan for strekningen. Planskilt kryssing må bli sett i sammenheng med et evt. mulighetsstudie / løsningsvalg i Rensvikkrysset.
- o Bør bli sett i sammenheng med en evt. sykehusplassering på utpekt tomt på sørsiden av Frei.

**Behov for tiltak:** Utbedret kryssing av riksveien. I påvente av et evt.

kommunedelplanarbeid for en planskilt kryssløsning bør mindre tiltak bli vurdert for å løse de akutte trafikkproblemene.

**Anbefalt systemløsning:** Ensidig gang- og sykkelvei, trolig som i dag på nordsiden av riksvegen. En evt. god kryssing av riksvegen for Hovedrute 1 må vektlegges.

## 1.11 Rensvik; Rensvikholmen – Rensvikkrysset, ca. 600 m

**Områdekarakter** Spredt bebyggelse, brukryssing over Rensviksundet.

**Transportfunksjon:** Hovedinnfart til Kristiansund, eneste landfaste forbindelse mellom Frei og Nordlandet. Broer over Omsundet og Rensviksundet.

**Systemløsning:** Ensidig gang- og sykkelvei. Denne ligger ikke på samme side over de to bruspennene på strekningen.

**Trafikkdata, andel tungtrafikk, fartsnivå:** ÅDT 12 100 - 10 000, 60 – 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:**

- o Gang- og sykkelvei skifter side av riksveien og får krysning i plan i bakkebunn over Rensviksundet.
- o Uoversiktlig trafikkbilde i Rensvikkrysset pga. avkjøring til bensinstasjon og T-kryss hvor riksveien svinger uten forkjøringsregulering.

**Planstatus:**

- o Forslag om planskilt krysning er spilt inn til SVV Region Midt for gang- og sykkelvei i bro over riksveien.
- o Det skal trolig bli utarbeidet en kommunedelplan for strekningen av SVV.
- o Planskilt krysning må bli sett i sammenheng med et evt. mulighetsstudie / løsningsvalg i Rensvikkrysset.
- o Bør bli sett i sammenheng med en evt. sykehusplassering på utpekt tomt på sørsiden av Frei.

**Behov for tiltak:** Redusere og utbedrede krysninger av riksveien. I påvente av kommunedelplanarbeid for en planskilt kryssløsning bør mindre tiltak bli vurdert for å løse de akutte trafikkproblemene.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei. Sykkelveg med fortau bør vurderes på strekningene med mange skoleelever.

Løsning må ses i sammenheng med krysningmuligheter av riksveien og systemløsningen for sykkel langsmed hele riksveien inn til sentrum, se ytterligere beskrivelse under «forordet» til Hovedrute 1.

## Hovedrute 2; Vågen

Hovedruta går langs Vågen, fortsetter østover gjennom Gomalandet til Steinberget og ender på Sundbåtkaia i Nordsundet.

Strekningen gjennom Vågen gir en kort og opplevelsesrik sykkelturn sammenliknet med ruta langs riksveien. Den kan være aktuell som hovedtrasé mellom Gomalandet og sentrum. Ruta er mye brukt i dag, selv om sykling forbi Mellemværftet er noe uforutsigbar på grunn av periodevis stenging ved Mellemværftets båtslipp.

### 2.1 Vågen vest; Gassverktomta – Øvervågen, ca. 650 m

**Områdekarakter:** Maritimt miljø, verneverdig bebyggelse.

**Transportfunksjon:** Ingen mulighet for gjennomkjøring. Strekningen er hovedsakelig tilrettelagt for gående, men blir også benyttet av syklister.

**Systemløsning:** Ingen bestemt løsning. Store deler av strekningen har asfaltert veidekke, men noe består av betong, grus og tre.

**Trafikkdata:** Noe biltrafikk til og fra småbåthavn og seilforening. Ikke åpent for biltrafikk forbi Mellemværftet.

**Ulykker / Problempunkt:** Slipen ved Mellemværftet stenger tidvis for gang- og sykkeltrafikk på grunn av opptrekk av båter.

**Planstatus:** I reguleringsplan R-230 fra 1960 er hovedmålet for reguleringsområdet en utvikling på kulturminnens premisser, hvor disse skal veie tungt ved en eventuell konflikt. Et delmål er tilrettelegging for fleksibel bruk og tilgjengeliggjøring for både turister, lokalbefolkning og virksomheter. Delstrekningen skal bli opparbeidet for alminnelig ferdsel. R-211 er også gjeldende, som betyr endring av reguleringsplan for å anlegge en gang- og sykkelvei mellom Gassverktomta og Håndverkeren.

**Anbefalt systemløsning:** Gang og sykkelvei (vist i reguleringsplan for området)

**Behov for tiltak:** Bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Bevisstgjøre trafikanter om tidvis stengt trasé ved båtslipp gjennom skilting. Etablere en synlig systemløsning for syklende i det utflytende trafikkområdet mellom Gassverktomta og Fosnagata.

**Trafikkreguleringskilt:** Se 2.2. Skilte overgang fra gang- og sykkelvei til blandet trafikk på Gassverktomta. Skilte kulturminne på begge sider av gang- og sykkelveien forbi Mellemværftet. Skilte overgang til blandet trafikk fra Gassverktomta til Håndverkeren.

**Visningsskilt:** Skilte til Atlanten, sentrum og Kirklandet vest samt Goma ved innkjøring til Kaffebrønneriet i Vågen. Skilte til sentrum, Kirklandet vest og Innlandet ved Håndverkeren. Skilte Vågen, Løkkemyra og sentrum ved innkjøring til Gassverktomta. Skilte til Atlanten og Goma ved pumpestasjon i Vågen.

### 2.2 Vågen øst ; Øvervågen – x Freiveien/Steinberget, ca. 900 m

**Områdekarakter:** Maritim næringsvirksomhet og boligbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Delvis enveisregulert, fungerer som adkomst til næringsvirksomheter og boliger. Blir benyttet mye som gang- og sykkeltrase.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t. Ca. 1000 ÅDT (2013), målt på nordlig del av strekningen som er toveiskjørt. Veibredden er mellom 3,3 og 3,9m.

**Ulykker / Problempunkt:** Veibredden er avgrenset av berghammeren på østlig side og av høydeforskjell på vestlig side av veien.

**Planstatus:** I gjeldende reguleringsplan, R-230, er enveiskjørt del av Freiveien regulert til blandet trafikk.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

Begrensede muligheter for utviding av veibredden og begrensede adkomstmuligheter gjør det vanskelig å etablere en annen systemløsning. Lavt fartsnivå og relativt lav ÅDT tilsier at en samordnet bruk mellom bilister og syklister kan være en god løsning. Strekningen bør undersøkes og evt. utbedres for dårlige siktforhold.

**Behov for tiltak:** Begrense gjennomkjøring. Gjennomkjøringsforbud for motoriserte kjøretøy.

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte overgang fra gang- og sykkelvei til blandet trafikk i krysset Freiveien/Steinberget. Påminningsskilt syklende. Skilte overgang fra blandet trafikk til gang- og sykkelvei i krysset Freiveien/Steinberget.

**Visningsskilt:** Ingen.

### 2.3 Freiveien øst; x Steinberget – Bentnesveien, ca. 400 m

**Områdekarakter:** I hovedsak boligområder.

**Transportfunksjon:** Samleveli for omkringende boligområder. En del gjennomkjøring fra Gomalandet til Kranaveien.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei på nordsiden av Freiveien som går over til blandet trafikk.

**Trafikkdata:** 30, 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Behov for løsning for syklende/gående under rv. 70 mot Bentnesveien.

**Planstatus:** R-062, R-158, R-144.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt.

**Behov for tiltak:** Undergangene for gående og syklende under Wilhelm Dalls vei (Rv. 70) blir ikke benyttet i særlig grad av syklister fra Freiveien på grunn av stigningsforhold på gang- og sykkelveien. En løsning for sykkel langs rampe opp mot riksveien bør derfor vurderes etablert.

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte overgang fra gang- og sykkelvei til blandet trafikk i Freiveien. Se 5.4.

**Visningsskilt:** Skilte til Goma øst på skiltstolpe før undergang i Freiveien. Se 5.4. Skilte til Løkkemyra og sentrum på skiltstolpe som i dag viser retning til Sunndalsøra.



- 2.4 Freiveien – Sundbåtkai Goma;** Freiveien – Sundbåtkai på Gomalandet, ca. 500 m
- Områdekarakter:** Tettbygd boligområde, noe næringsvirksomhet.
- Transportfunksjon:** Adkomstvei til boligområde.
- Systemløsning:** Blandet trafikk.
- Trafikkdata:** Kommunal vei, 30, 50 km/t. 600 ÅDT (2012).
- Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problemområder.
- Planstatus:** R-230, R-062, R-053 og R-158.
- Behov for tiltak:** Fjerning av gateparkering kan vurderes.
- Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.
- Trafikkreguleringsskilt:** Skilte blandet trafikk.
- Visningsskilt:** Skilte til Sundbåt og Goma sør på sørsiden av Freiveien. Skilte til Sundbåt sør for krysset Freiveien/Milnveien samt i krysset Freiveien/Strandgata. Skilte til Sundbåt ved Bohus og ved veien ned til sundbåten.

## Hovedrute 3; Sentrum

Hovedruten går gjennom flere bygater og danner sammen med Hovedrutene 1 og 4 et fullverdig hovednett for sykkel i sentrumskjernen.

I sentrumsområdet egner flere by- og bolig-gater seg for sykling, med lave fartsgrenser og lite trafikk. Noen gater er foreslått som en del av hovednettet med blandet trafikk eller sykkelfelt, og kan kun få bedret situasjonen for syklister ved trafikkregulerende tiltak som skilting, fartsreducerende tiltak og fjerning av kantparkering.

### 3.1 Lars Guttormsens gate; x Langveien – x Dr. Werrings gate, ca. 650 m

**Områdekarakter:** Rent boligområde. Mye gateparkering (tosidig i sørlig del av gaten).

**Transportfunksjon:** Adkomst til boligområder. Skolevei.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t. ÅDT 700 (2005). Total veibredde er i nordlig del av strekningen 11,3m, og er på det smaleste 9,9m like etter krysset Lars Guttormsens gate/Lofotgata.

**Ulykker / Problempunkt:** Smalt parti ved kryss Lofotgata.

**Planstatus:** Gjeldende reguleringsplaner er R-(98?) R-007, R-018, R-037, R-043 og R-046

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk. Strekningen har lav ÅDT og fartsgrense 30 km/t.

**Behov for tiltak:** Fjerning av gateparkering kan forenkle sykling til/fra sentrum.

For at dette skal bli en hovedrute for sykkel, bør det kun være ensidig gateparkering, dersom det samlet er vurdert som ikke gunstig å fjerne all parkering i gata. (Flytte gatelysene til vestlig side av gata, på innsiden av fortauet. **Trafikkreguleringsskilt:** Skilte for blandet trafikk.

**Visningsskilt:** Skilte mot sentrum og Vågen og i andre retningen mot Karihola og Løkkemyra, nær krysset Langveien/Lars Guttormsens gate.

### 3.2 Hauggata; x Dr. Werrings gate – x Kaibakken, ca. 450 m

**Områdekarakter:** Bygate med skole, boliger og næringsvirksomhet.

**Transportfunksjon:** Skolevei og adkomstvei til boliger og næringsvirksomheter.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 50 og 30 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Stigningsforhold kan være en problemfaktor.

**Planstatus:** Området er regulert i R-007.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

I en sentrumsgate vil det være naturlig at syklister og bilister innretter seg i fellesskap, fremfor å legge til rette for stor hastighet inn mot trafikkerte kryss som Hauggata/Kaibakken.

**Behov for tiltak:**

**Trafikkreguleringsskilt:**

**Visningsskilt:** Se. 4.1. Skilte Løkkemyra og Kirklandet vest nær krysset Hauggata/Kaibakken.

### 3.3 Politimester Bendixens gate; x Hauggata – x Johan P. Clausens gate, ca. 400 m

**Områdekarakter:** Bynær boliggate.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til sentrum og boliger.

**Systemløsning:** Blandet trafikk. Tosidig fortau.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** En del gateparkering og kvartalskryss kan gi en uoversiktlig vei for sykkel.

**Planstatus:** Området er regulert i R-007 og R-037.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk. Som for Hauggata vil det være naturlig at syklister og bilister innretter seg i fellesskap i sentrumsgater.

**Behov for tiltak:** For strekningen mellom krysset Politimester Bendixens gate og Øvre Enggate og krysset Politimester Bendixens gate og Hauggata fjernes gateparkeringen på nordlig side. Sykkelparkering nær Kaibakken.

**Trafikkreguleringsskilt:**

**Visningsskilt:** Skilte Kirklandet vest i krysset Politimester Bendixens gate/Hauggata.

### 3.4 J. P. Clausens gate; Vanndamman – x Sykehusgata/Konsul Knudtzons gate, ca. 800 m

**Områdekarakter:** Boliggate, kultur- og idrettsanlegg.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til boliger og idrettsanlegg.

**Dagens systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Mye gateparkering. Åpning av bildører er et konfliktpunkt mellom bilister og syklister, ved blandet trafikk.

**Planstatus:** R-007, R-213, og R-035.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk. Lav hastighet i gata og mange kryss gjør blandet trafikk den beste systemløsninga for boligområdene vest for Langveien og som et alternativ til sykling langs riksveien.

**Behov for tiltak:** Rydding av vegetasjon der Bremsnesveien går over til Sykehusgata for å bedre siktforholdene. Dette innebærer at det ryddes til autovern i Bremsnesveien. Nedsenking av fortauskant ved overgang fra Bremsnesveien til Sykehusgata. Sikkerhetssone mellom gateparkering og veibane, og flytte

gateparkeringa til øst i gata. Fjerne fartsdumper i sørlig del av J. P. Clausens gate. Forene fortau ved J. P. Clausens gate 37, med nedsenket kantstein for overkjøring til adkomstvei for nr. 39 (for å poengtere at bilen kjører over et fortau, fremfor at fotgjengere får vikeplikt for avkjørselen)

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte blandet trafikk med skiltet Syklende på Gjennonkjøring forbudt-skilt ved inngang til Vanndamman fra Peter Rosentræders gate. Skilte for blandet trafikk i sørlig del av gata, i krysset J. P. Clausen gate/Marstrands gate.

**Visningskilt:**

## Hovedrute 4; Kirklandet

Hovedruta går fra Kranaveien til Hagelin via Prost Schaannings gate, Dr. Werrings gate, Hagbart Brinchmanns vei og Dalabukta.

Hagbart Brinchmanns vei vil kunne bli en viktig trasé som fanger opp mange innbyggere mot sentrum. Ruten vil også kunne øke gang- og sykkeltrafikk mellom skoler, boligområder og sentrum.

### 4.1 Prost Schaannings gate; x Kranaveien – x Hauggata, ca. 200 m

**Områdekarakter:** Boligområde som i hovedsak består av rekkehus. Mye parkering på vestsiden av veien.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei, gjennomkjøring fra havna til Hauggata.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 50 km/t. ÅDT usikker, Total veibredde 9,6 m.

**Ulykker / Problempunkt:** Kryssproblematikk i krysset Prost Schaannings gate/Kranaveien. Stor høydeforskjell.

**Planstatus:** I R-211for krysset Kranaveien/Fosnagata/Prost Schaannings gate er krysset erstattet med en rundkjøring nord for Håndverkeren. Tosidig fortau eller gang- og sykkelvei er innregulert og sammenhengende med gangfelt. Systemløsning for gående og syklende ned Prost Schaannings gate vil ved en eventuell flytting av krysset bli skilt fra biltrafikken i retningVågekaia. R-007 og R-037 er også gjeldende for strekningen.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt. Ved sykkelfelt som systemløsning ned Prost Schannings gate vil sykkelfeltet fortsette naturlig langs anbefalt løsning i Fosnagata uten systemskifte. Pga. lav hastighet og ÅDT i gata kan blandet trafikk være en egnet systemløsning for sykkel.

**Behov for tiltak:** Kryssutbedring i krysset Prost Schaannings gate/Kranaveien.

#### Trafikkreguleringsskilt;

**Visningsskilt:** Skilte til sentrum og Vågen nær krysset Lars Guttormsens gate – Prost Schaannings gate, på vestsiden av veien mot Schaannings gate. Skilte til Vågen og Kirklandet vest nær krysset Schaannings gate/Kranaveien. Skilte til Vågen og Kirklandet vest nær krysset Kranaveien/Fosnagata.

### 4.2 Dr. Werrings gate; x Prost Schaannings gate/Lars Guttormsens gate – x Langveien, ca. 200 m

**Områdekarakter:** Boligområde, skole. Mye parkering på begge sider av veien.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til boliger, bensinstasjon og skole.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 50 km/t. ÅDT usikker. Fortausbredden varierer fra 1,5 til 1,8m og hvert kjørefelt er 5,2m.

**Ulykker / Problempunkt:** Mye gateparkering.

**Planstatus:** Gjeldende reguleringsplan er R-007 og R-213.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

**Behov for tiltak:** Stramme inn krysset Lars Guttormsens gate/Dr. Werrings gate.

Etablere overgangsløsning fra blandet trafikk til gang- og sykkelvei på vestsiden av Langveien samt etablere sammenheng mellom Dr. Werrings gate og Hagbart Brinchmanns vei.

**Trafikkreguleringsskilt:**

**Visningsskilt:** Skilte til Vågen og sentrum samt Kirklandet vest nær krysset Langveien/Dr. Werrings gate.

#### 4.3 Hagbart Brinchmanns vei; x Langveien – x Vesterveien, ca. 800 m

**Områdekarakter:** Hovedsakelig boligbebyggelse, parkområde (Vanndamman).

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til boligområder.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t. 1300 ÅDT (2013). Total veibredde er 11,1m, med 1,9 – 2,4m fortausbredde.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt. Liten totalbredde på vei/fortau kan vanskeliggjøre sykkelfelt.

**Planstatus:** Gjeldende reguleringsplaner er R-31-01, R-82a og b, og R-151-01 og R-213.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt. Relativt lav trafikk, men et antatt potensial for at mange kan benytte sykkel som transportmiddel, vil kunne gjøre det viktig med prioritering av sykkel i veibanen.

Se snittfigur 1: Løsningsforslag bredder veiareal med sykkelfelt og tosidig, men smalere fortau (2 meter): **12 meter**.

**Behov for tiltak:** Fjerning av gateparkering bør vurderes. **Parkering på vestsiden av strekningen fra Vanndamman til krysset Hagbart Brinchmanns vei/Tollinspektør Flors gate. Sykkelparkering på Kr. sund vgs. er nødvendig.**

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte blandet trafikk i begge ender av Nummedals vei. Skilte overgang fra blandet trafikk/sykkelfelt til gang- og sykkelvei ved systemløsning langs Vesterveien. Skilte gang og sykkelvei ved fotgjengerovergang over Vesterveien.

**Visningsskilt:** Skilte til Karihola og sentrum nær krysset Tollinspektør F. gate/Hagbart Brinchmanns vei. Skilte til Kr. sund VGS ved krysset Brinchmanns vei – Nummedals vei, og skilt for Karihola nord. Skilte til Karihola nord og sentrum ved Vesterveien.

#### 4.4 Karihola; x Vesterveien/Reipslagergata – x Makrellsvingen, ca 750 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse i form av blokker, rekkehus og eneboliger.

**Transportfunksjon:** Samlevei for Brunsvika og Karihola. Kollektivtrasé.

**Systemløsning:** Blandet trafikk

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 40 og 50 km/t. 3400 ÅDT (2010). Total veibredde ca. 10,7m, med fortausbredder på 2,5m.

**Ulykker / Problempunkt:** Liten totalbredde på vei/fortau kan vanskeliggjøre eventuelle fremtidige sykkelfelt. Uheldig avslutning av fortau på Viadukten.

**Planstatus:** R-031, R-047-01, R-088, R-115, R-117-01, R-151 og R-151-01.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt.

**Behov for tiltak:** Dersom gateparkering skal beholdes i Makrellsvingen, bør denne være på en side av veien langs hele strekningen.

**Trafikkreguleringsskilt:**

**Visningsskilt:** Skilte til Atlanten i krysset Brinchmanns vei/Dalabrekka.

#### 4.5 Kaasbøls vei; Langveien – Hagbart Brinchmanns vei, ca 250 m

##### Dagens situasjon

**Områdekarakter:** Boligområde og skole.

**Transportfunksjon:** Skolevei. Adkomstvei til boligområder.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R-031 og R-213.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

**Behov for tiltak:** Fjerne gateparkering på sørsiden av Kaasbøls vei. Fjerne gateparkering på nordsiden av Kaasbøls vei mellom krysset med Nummedals vei og Brinchmanns vei. Fjerning av parkering kommer av å sikre at sykling i veibanen i nedoverbakker ikke skal komme i konflikt med åpning av

bildører. **Trafikkreguleringsskilt:** Skilte overgang fra gang- og sykkelvei i Rv70 til blandet trafikk i Kaasbøls vei. Skilte evt. overgang fra blandet trafikk til sykkelfelt i krysset Kaasbøls vei/Brinchmanns vei.

**Visningsskilt:**

#### 4.6 Reipslagergata/Dalabrekka; x Reipslagergata/Vesterveien – x Langveien og Kranaveien, ca. 600 m

**Områdekarakter:** Boligområde, skole.

**Transportfunksjon:** Skolevei, adkomstvei til boligområder.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, lav ÅDT, 30 km/t.

**Planstatus:** Gjeldende reguleringsplan er R-151, R-151-01, R-016, R-017, R-032, R-200, R-213 og R-232-01.

**Behov for tiltak:** Vedlikehold og en eventuell forbedring av undergang ved Vesterveien, ved vegetasjonsrydding og belysning. Flytte gatelys ved sørsiden av undergang. Rydde vegetasjon som henger over Reipslagergata.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte overgang fra systemløsning i Vesterveien til gang- og sykkelvei under Vesterveien. Skilte overgang til blandet trafikk på skiltstolpe på sørsida av undergangen. Skilte Unntatt sykkel på skiltstolpe med skilting for blindvei.

**Visningsskilt:** Skilte til Atlanten i Krysset Dalabrekka/Reipslagergata. Skilte til Karihola, sentrum og Atlanten vest for undergang under Wilhelm Dalls vei.

#### 4.7 Yttervågen; Makrellsvingen – x Dalabergan, ca. 900 m

**Områdekarakter:** Planlagt utbygd kommunalteknisk område, boligbebyggelse.

**Transportfunksjon:** Skolevei, adkomstvei til boligområder. Kollektivtrasé.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei i Yttervågen, blandet trafikk i Makrellsvingen.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R- 117-01 (og R-266 ved vedtak av planforslag)

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei, som i dag. Blandet trafikk i makrellsvingen. Yttervågen er relativt nylig opparbeidet og fungerer som transportåre mellom Karihola og skole- og idrettsområdet på Atlanten.

**Behov for tiltak:** Sikre at det reguleres for blandet trafikk i Magnar Isaksens vei, før overgang til gang- og sykkelvei i Yttervågen.

**Trafikkreguleringsskilt:** Skilte for blandet trafikk nær krysset Makrellsvingen/Havgapet og Skilte overgang fra blandet trafikk til gang- og sykkelvei i nordlig del av Yttervågen.

**Visningsskilt:** Se



## Hovedrute 5; Gomalandet

Hovedruta går fra Vågen, gjennom den nordlige delen av Folkeparken og, gjennom nordøstlige deler av Gomalandet og ender på Skorpa.

Det er hensiktsmessig å inkludere kortere strekninger av de ytre gangveiene i Folkeparken i hovednettets på grunn av høydeforskjeller opp til riksveien, utbygging på Skorpa og Atlanten som sentralt skole- og idrettsområde.

Dekkekvalitet må ses i sammenheng med eventuelt vinterdrift.

### 5.1 Hagelinveien; Freiveien – Yttervågen, ca. 450 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse, kommunale bygninger.

**Transportfunksjon:** Samlevei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Trafikkdata:** Fylkesvei og kommunal vei, 50/40 km/t, ÅDT 7900 kjøretøy.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R-237 (som vil erstattes av R-266), R-232-01 og R-232-03

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei, som i dag. Eksisterende løsning er nyetablert og fungerer tilfredsstillende.

**Behov for tiltak:** Det er behov for å fjerne sperrer på gang- og sykkelvei ved avkjørsel til Hagelinveien 17, og etablere en kansteinsløsning for å vise at adkomstveien går over gang- og sykkelveien. (Det skal ikke lages begrensninger for sykkelløsning pga. at en avkjørsel innebærer kryssing av løsningen for gående syklende.)

**Trafikkregulerende skilting:** Gang- og sykkelvei.

**Veivisende skilting:** Skilte til Atlanten stadion, Karihola og sentrum via Dalabrekka på sørsiden av undergang under Wilhelm Dalls vei samt ved overgang fra gang- og sykkelvei i Wilhelm Dalls vei til fortau i Dalaveien. Skilte til Karihola, Atlanten og sentrum ved krysset Dalabergan/Yttervågen. Skilte til Karihola, sentrum og Goma ved busstopp i Hagelinveien.

### 5.1 b Dalaveien og Dalabergan; x Wilhelm Dalls vei/Dalaveien – x Dalabergan/Yttervågen, ca. 400 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse, idrettsanlegg, skolevei.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.**Planstatus:** R-232-01, R-237 (som vil erstattes av R-266), R-237-01 og reguleringsplan for Atlanten idrettspark.,

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei eller blandet trafikk.

**Behov for tiltak:** Det bør etableres en sammenhengende og ensidig løsning for sykkel langs hele delstrekningen. For å etablere en sammenhengende og ensidig gang- og sykkelvei kan gang- og sykkelvei på vestsiden av Dalaveien ved Nordmøre museum flyttes til østsiden av veien. Alternativt kan dagens gang- og sykkelvei omgjøres til fortau.

**Trafikkregulerende skilting:** Skilte overgang fra gang- og sykkelvei ved krysset Wilhelm Dalls vei/Dalaveien til blandet trafikk i Dalaveien samt for overgang fra gang- og sykkelvei ved Atlanten videregående skole til blandet trafikk forbi Atlanten stadion. For begge skiltpunktene innebærer dette at det skiltes med skilt 144 Syklende i en retning og skilt 522 i motsatt retning.

**Veivisende skilting:** Se anbefalt veivisende skilting for delstrekning 5.1 og 5.2.

## 5.2 **Atlanten – Wilhelm Dalls vei;** x Dalabergan/Dalaveien til Wilhelm Dalls vei via Mildred Didriksens vei og folkeparken, ca. 1100 m

**Områdekarakter:** Ungdomsskole, videregående skole, park- og idrettsanlegg.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til skoler, boligområder og idrettsanlegg. Turvei i Folkeparken.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei/turvei. Blandet trafikk i Mildred Didriksens vei.

**Trafikkdata:** kommunal vei, 30 km/t, ÅDT 3500 kjøretøy i Dalabergan.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R-237, R-237-01, R-237-02 og R- 262.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei. Blandet trafikk i Mildred Didriksens vei.

**Behov for tiltak:** Dekkevalitet må ses i sammenheng med eventuell vinterdrift.

**Trafikkregulerende skilting:** Gang- og sykkelvei/overgang fra gang- og sykkelvei til blandet trafikk i krysset Dalabergan/Dalaveien og krysset Wilhelm Dalls vei/Dalaveien.

**Veivisende skilting:** Skilting til Dunkarsundet og Rv. 70/ Wilhelm Dalls vei ved krysset Dalaveien/Mildred Didriksens vei. Skilte til Rv. 70/Wilhelm Dalls vei og Dunkarsundet der gang- og sykkelveien gjennom folkeparken krysser med gang- og sykkelvei i retning mot Dunkarsundet.

## 5.3 **Folkeparken - Dunkarsundet;** x turvei i Folkeparken – Bentnesveien via Dunkarsundet, ca. 700 m

**Områdekarakter:** Park, småbåthavn.

**Transportfunksjon:** Turvei i Folkeparken, Adkomstvei til småbåthavn i Dunkarsundet.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei/turvei, blandet trafikk i Dunkarsundet.

**Trafikkdata:** Fylkesvei, 50 km/t, ÅDT 7900 kjøretøy.

**Ulykker / Problempunkt:** Ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R-212, R224 og R-237.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Behov for tiltak:** Dekkekvallitet må ses i sammenheng med eventuell vinterdrift.

**Trafikkregulerende skilting:** Skilte gang- og sykkelvei i krysset turvei Folkeparken/Bentnesveien. Skilte overgang fra gang- og sykkelvei til blandet trafikk i Bentnesveien.

**Visningsskilt:** Skilte til Rv. 70/Wilhelm Dalls vei og Dunkarsundet der gang- og sykkelveien gjennom folkeparken krysser med gang- og sykkelvei i retning mot Dunkarsundet. Skilte til Skorpa, sentrum/Rv. 70 og Atlanten i krysset Bentnesveien/Skorpaveien.

#### 5.4 **Bentnesveien; Freiveien, vest fra Wilhelm Dalls vei – Skorpa, ca. 1000 m**

**Områdekarakter:** Tettbygd boligområde av eneboliger og rekkehus, industriområde og småbåthavn.

**Transportfunksjon:** Samlevei for omkringliggende boligområder. Adkomst til industriområde og friluftsområde. En del tungtrafikk til og fra Teistholmen industripark.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t. 2500 ÅDT (2013). Total veibredde 10,8m

**Ulykker / Problempunkt:**

**Planstatus:** Innregulert fortau langs Bentnesveien i R-212 er etablert. I Reguleringsplan for Skorpa og Meløya, R-260, blir lagt frem for endelig planvedtak ila. 2013. I planen går sykkelvei med fortau langs ny vei over Skorpa 3m bred og på samme nivå. Det er ikke lagt til rette for løsning for sykkel langs eksisterende Skorpaveien i planen. Her vil sykling foregå i veibanen, i følge Konsekvensutredning for Meløya og Skorpa. (R-272 vil erstatte deler av) R-158, og R-144.

**Anbefalt systemløsning:** Sykkelfelt. Fremtidig utbyggingsområde på Meløya og Skorpa vil gi mange arbeidsreisende. Strekningen har lav kjørehastighet, men en del tungtrafikk. Strekningens stigningsforhold er gunstig for å sykle med en viss hastighet. Sykkelfelt vil separere syklistene fra både kjørende og gående på strekningen.

**Behov for tiltak:** Etablere sykkelfelt.

**Trafikkregulerende skilting:** Sykkelfelt.

**Visningsskilt:** Se visningsskilt for 5.3 Skilte til sentrum og Skorpa i krysset Freiveien/Bentnesveien.

## Hovedrute 6; Nordlandet

Hovedruta går fra Melkvika til Løkkemyra, via Dalegata og Omagata.

Melkvika er utelatt fra hovednettet på grunn av store stigningsforskjeller og ellers dårlige forhold for syklistene. Ruten er i tillegg definert som en ulykkesstrekning i Trafikksikkerhetsplanen

for Kristiansund (2012 – 2016). Delstrekning 6.5 via Ole Vigs gate vil fungere som hovedtraseen langs riksveien inntil en ny løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen blir bygd i tilknytning til Bypakke Kristiansund.

#### 6.1 Dalegata; Rundkjøring i Dalegata – Nergata, ca. 550 m

**Områdekarakter:** Boligområde, park og sundbåtkai.

**Transportfunksjon:** Adkomst til boliger, en del tungtrafikk til næringsområde i Omagata. Kollektivtrasé.

**Systemløsning:** blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Fylkesvei, ÅDT 2500 kjøretøy, 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:**

**Planstatus:** Dalegata er under ombygging. Det vil bli fjernet gateparkering, utvidelse av fortau, og fartsdempende tiltak.

**Behov for tiltak:** Trafikkbedrende tiltak blir gjennomført i 2013.

**Anbefalt systemløsning:** blandet trafikk.

#### 6.2 Vikan; Nergata – Vikansvingen, ca. 1500 m

**Områdekarakter:** Nergata/Omagat er en bygate med delvis sammenhengende boligfasader. Blandet boligbebyggelse og næring langs sundet. Veien varierer i bredde og svinger vertikalt og horisontalt.

**Transportfunksjon:** Adkomst til boliger, noe tungtrafikk til næringsområde i Omagata. Kollektivtrasé.

**Systemløsning:** blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Fylkesvei, ÅDT 2100, 10 %, 50 km/t, med et kortere parti i Omagata på 40 km/t vest for Vikansvingen.

**Ulykker / Problempunkt:** siktproblemer og mangel på fortau; en- og tosidig. Behov for tiltak: En eventuell fartsreduksjon til 40 km/t kan være tilstrekkelig i Dalegata. En kjørehastighet på 30 km/t vil trolig bli for sakte i området.

**Anbefalt systemløsning:** blandet trafikk.

#### 6.3 Omagata; Vikansvingen - Løkkemyrveien, ca. 1000 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse og næringsvirksomheter.

**Transportfunksjon:** adkomstvei.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, ÅDT 2500, 30 og 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Høyt hastighetsnivå i østre del av Omagata. Mye tungtrafikk.

**Behov for tiltak:** fartsreduserende tiltak og fjerning av gateparkering bør vurderes.

**Anbefalt systemløsning:** blandet trafikk.

#### 6.4 Fostervolds gate; Vikansvingen – Persløkka, ca. 350 m

**Områdekarakter:** Eneboligbebyggelse og rekkehus, kirkegård og skog. Veien ligger i en liten dalbunn og preger omgivelsene.

**Transportfunksjon:** hovedinnfart til Kristiansund og samlevei for omkringliggende boligområder.

**Systemløsning:** gang- og sykkelvei øst for riksveien.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 17500, 50 km/t.

**Behov for tiltak:** Videreføre systemløsning som gjennom Løkkemyrområdet. Må ses i sammenheng med foreslått løsning for gående og syklende gjennom Kråkhaugen, beskrevet ved delstrekning 1.8.

**Anbefalt systemløsning:** sykkelvei med fortau.

#### 6.5 Ole Vigs gate; Persløkka – rundkjøring i Dalegata, ca. 750 m

**Områdekarakter:** Sammensatt område, med blant annet friområder, blokkbebyggelse, eneboliger, skole og aldershjem.

**Transportfunksjon:** Adkomst til Nordlandet ungdomsskole, Bergan sykehjem og noe boligbebyggelse.

**Systemløsning:** Blandet trafikk og gang- og sykkelvei

**Trafikkdata:** Kommunal vei, lav ÅDT, 30 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Glatt dekke og skarpe svinger mm. på og ved dagens gangbro over riksveien.

**Behov for tiltak:**

- o Detaljutbedringer av og ved dagens gangbro over riksveien.
- o Skilting vil her være spesielt viktig som veivisning for syklende og informasjon for kjørende.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk og gang- og sykkelvei.

På grunn av store høydeforskjeller, stor trafikk og reduserte utvidelsesmuligheter gjennom Melkvika, foreslås det at hovedtrase legges langs Ole Vigs gate.

#### 6.6 Råket; Vikansvingen – rundkjøring i Dalegata, ca. 950 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse og næringsvirksomheter.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei langs Råket, Blandet trafikk i Norddalsveien (blindvei).

**Trafikkdata:** Kommunal vei, lav ÅDT, 30 og 50 km/t.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei og blandet trafikk som i dag.

#### 6.7 Norddalsveien; Omagata – Råket, ca. 350 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse og barneskole.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei fra Råket til Nordlandet barneskole, Blandet trafikk fra Nordlandet barneskole til Omagata.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei og blandet trafikk som i dag.

## Hovedrute 7; Innlandet

Hovedruta går mellom sørlige del av Kirklandet fra Kaibakken til sundbåtkaia på Innlandet.

Fra Kaibakken til sundbåtkaia på Innlandet er det varierende standard for gående og syklende. Sørsundbrua med sine smale fortau er på denne strekningen ansett som den største utfordringen for syklister. En breddeutvidelse av veien her er trolig lite gjennomførbart uten ny bro, og anbefalt systemløsning er blandet trafikk. Fartsreduksjon kan være aktuelt for å trygge syklister som må bruke veibanen.

Videre fra Sørsundbrua og ned Heinsagata mot sundbåtkaia er gang- og sykkelvei etablert, men denne går over til blandet trafikk. Det er få muligheter til å utvide veien ytterligere pga. nærliggende bygninger, men eksisterende løsning blir ansett som å fungere godt.

### 7.1 **Konsul Knutzons gate;** x Langveien/kaibakken – x Heinsagata – Sørsundveien, ca. 350 m

**Områdekarakter:** Bygate med bygårdsboliger og næringsvirksomhet. Sykehus og politistasjon ligger nær strekningen.

**Transportfunksjon:** Utrykningstrase. Overordnet funksjon som hovedvei fra Kirklandet til Innlandet.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Fylkesvei 420, 50 km/t, ÅDT 4200 kjøretøy.

**Ulykker / Problempunkt:** Veibredden blir smalere ved oppkjøringen til Sørsundbrua, og fortau på sørlig side av veien avslutter brått. Gående og syklende blir i dag ledet fra det avsluttede fortauet over til fortau på andre siden av veien via et gangfelt. Veibredde på Fv. 420 blir avgrenset av støttemurer på grunn av forskjellige terrengnivå. Tiltak som krever mer veibredde vil derfor bli vanskelig å gjennomføre. Eksisterende fortau over Sørsundbrua er smale og gjør sykling vanskelig. Syklister må derfor sykle i veien.

**Planstatus:** R-137, R-7 og R-178.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk. Det er i dag en del trafikk langs strekningen, men en fartsreduksjon kan gi større mulighet for samordning mellom bilister og syklister.

**Behov for tiltak:** En fartsreduksjon fra 50 til 40 km/t kan vurderes for strekningen fra krysset Langveien / Konsul Knutzons gate til og med Sørsundbrua.

**Trafikkreguleringsskilt:**

**Visningsskilt:** Skilte Innlandet

### 7.2 **Sørsundbrua;** Heinsagata - x Heinsagata / Sørsundveien, ca. 600 m

**Områdekarakter:** Bru over Sørsundet.

**Transportfunksjon:** Eneste veiforbindelse mellom Kirklandet og Innlandet.

**Systemløsning:** tosidig fortau / blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Fylkesvei 420, 50 km/t, ÅDT 4200 kjøretøy.

**Behov for tiltak:** Fartsreduksjon over Sørsundbrua fra 50 til 40 km/t kan vurderes.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk, med fortau for gående som i dag. En separat løsning for sykkel over brua vil bli vanskelig å etablere på grunn av begrenset brubredde.

### 7.3 Heinsagata; x Sørsundveien - Sundbåtkaia på Innlandet, ca. 700 m

**Områdekarakter:** Tettbygd boligområde, med innslag av nærings- og servicebygg.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei, busstrasé, skolevei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei i Heinsagata. Fortau/blandet trafikk fra Garverigata.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 50/30 km/t, ÅDT 1300 kjøretøy i (Norsk vegdatabank 2012).

**Ulykker / Problempunkt:** ingen spesielle problempunkt.

**Planstatus:** R-169, R-177. Vedtak om omklassifisering til kommunal vei i 2013.

**Behov for tiltak:** Fartsreduksjon bør vurderes.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei og blandet trafikk, som i dag. Det er få muligheter for å utvide veitraséen på grunn av nærliggende bygg. Trafikkmengden er antatt til ikke å være særlig høy fra Garverigata til Fiskergata, og sykling i veibanen på strekket hvor det i dag er fortau blir ansett som forsvarlig.



## Hovedrute 8; Kvernberget

Hovedruta ligger på Nordlandet og går fra Melkvika til Flyplasskrysset, via Dale.

Hovedruta er godt utbygd med gang- og sykkelveier, og det er ingen store problemområder på strekningen. Området vil trolig utvikles ytterligere med boligbebyggelse og næringsvirksomhet.

### 8.1 **Persløkka**; x Fostervolds gate – x fv.423 Dalegata, ca. 500 m

**Områdekarakter:** Boligområde.

**Transportfunksjon:** Adkomstvei til boliger.

**Systemløsning:** Blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 km/t med fartshumper.

**Anbefalt systemløsning:** Blandet trafikk.

### 8.2 **Dale**; x Persløkka/Fv.423 Dalegata - x Kvernberget lufthavn, ca. 4200 m

**Områdekarakter:** Bolig- og næringsområder, skole og idrettsanlegg.

**Transportfunksjon:** Samlevei til bolig- og næringsområder, gjennomkjøringsmuligheter til Kvernberget flyplass.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Trafikkdata:** Fylkes- og kommunal vei, ÅDT 4500 kjøretøy, 40 og 50 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Gang- og sykkelveien skifter side ved overgang mellom fylkes- og kommunal vei.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei, som i dag.

### 8.3 **Flyplassveien**; x Kvernberget lufthavn – Nordmørsveien, ca. 1400 m

**Områdekarakter:** Flyplass, nærings- og naturområder.

**Transportfunksjon:** Hovedvei til flyplassen og gjennomkjøringsmulighet til Dale.

**Systemløsning:** Blandet trafikk / ingen.

**Trafikkdata:** Riksvei, ÅDT 1450, 3 % tunge kjøretøy, 80 km/t.

**Ulykker / Problempunkt:** Behov for forbindelse og videreføring av systemløsning.

**Planstatus:** Gang- og sykkelvei bygges ut i 2013 / 2014.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

### 8.4 **Myraskaret**; x fv.423 Dalegata - Løkkemyrveien, 1500 m

**Områdekarakter:** Næringsbebyggelse på løkkemyra, boligbebyggelse på Torvhaugan, natur- og friluftsområde.

**Transportfunksjon:** Gang- og sykkelforbindelse på tvers over Nordlandet.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei, som i dag.

**8.5 Seivika;** x rv. 70 Nørdmørsveien – Seivika fergekai, ca. 3200 m

**Områdekarakter:** Spredt boligbebyggelse, natur- og friluftsområde.

**Transportfunksjon:** Veiforbindelse mellom rv. 70 og Seivika fergekai, samlevei for boligområder.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**Trafikkdata:** Fylkesvei 680, ÅDT 1100 , 60, 50 og 80 km/t.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei.

**8.6 Industriveien;** Persbakken – Flyplassveien, ca. 2200 m

**Områdekarakter:** Boligbebyggelse og næringsvirksomheter.

**Transportfunksjon:** Gang- og sykkelvei og samlevei.

**Systemløsning:** Gang- og sykkelvei, delvis blandet trafikk.

**Trafikkdata:** Kommunal vei, 30 og 50 km/t.

**Anbefalt systemløsning:** Gang- og sykkelvei.