

SYKKELVENNLIG NABOLAGSGATER

En strategi for økt sykling



Elise Rustad Fossnes

Norconsult 

SYKKELPLANLEGGING I NORCONSULT

- Hvem er vi?
- Hva har vi jobbet med?
- Vår tilnærming

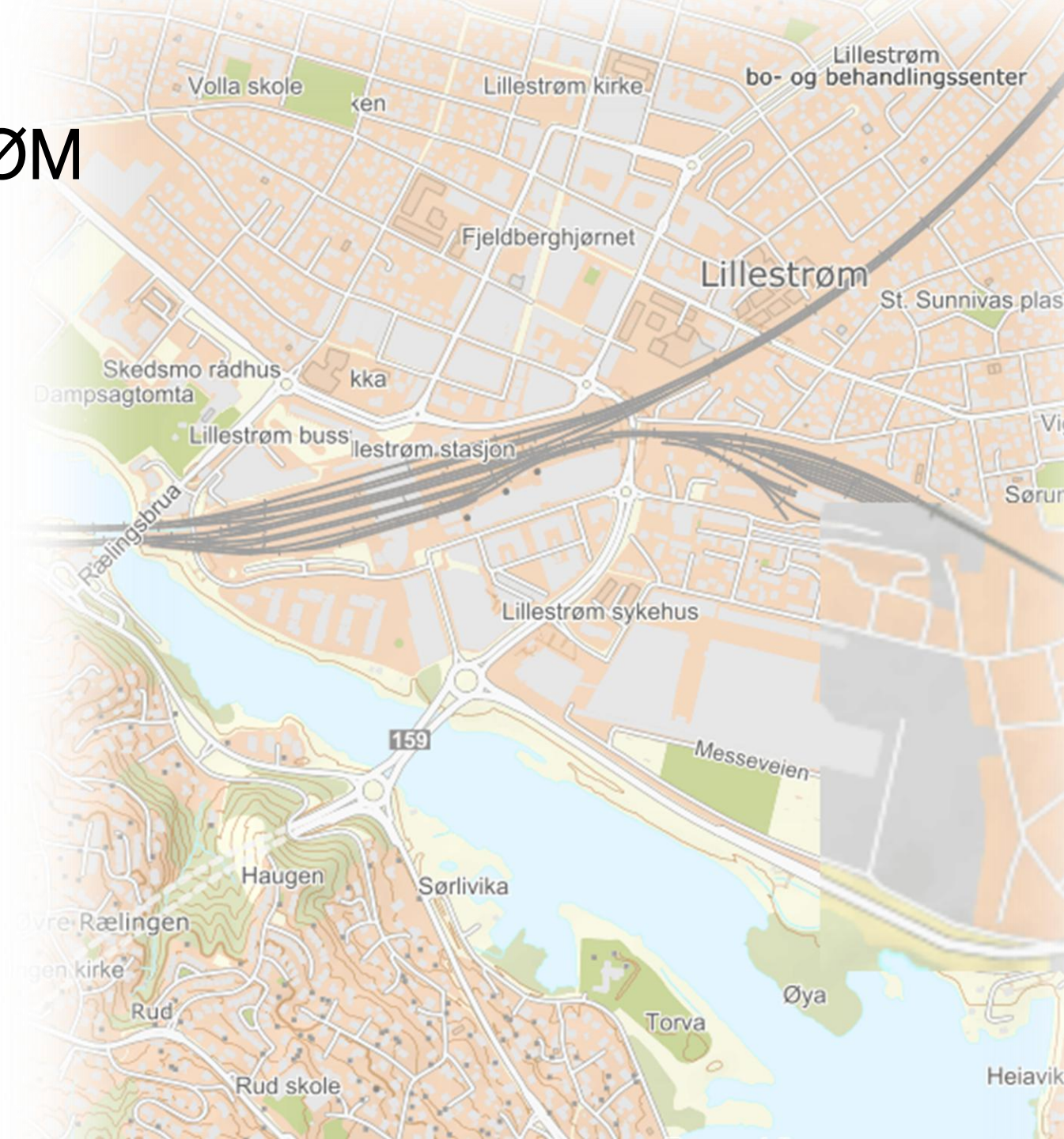
Presentasjon av 2 prosjekter:

- Sykkelgater i Lillestrøm
- Mobilitetsplan Larvik



SYKKELGATER I LILLESTRØM

- Overordnet plan sykkelgater
- Pilotprosjekt sykkelgater
- Før- og etterundersøkelse av pilotprosjekt sykkelgater



Sykkelgater i Lillestrøm

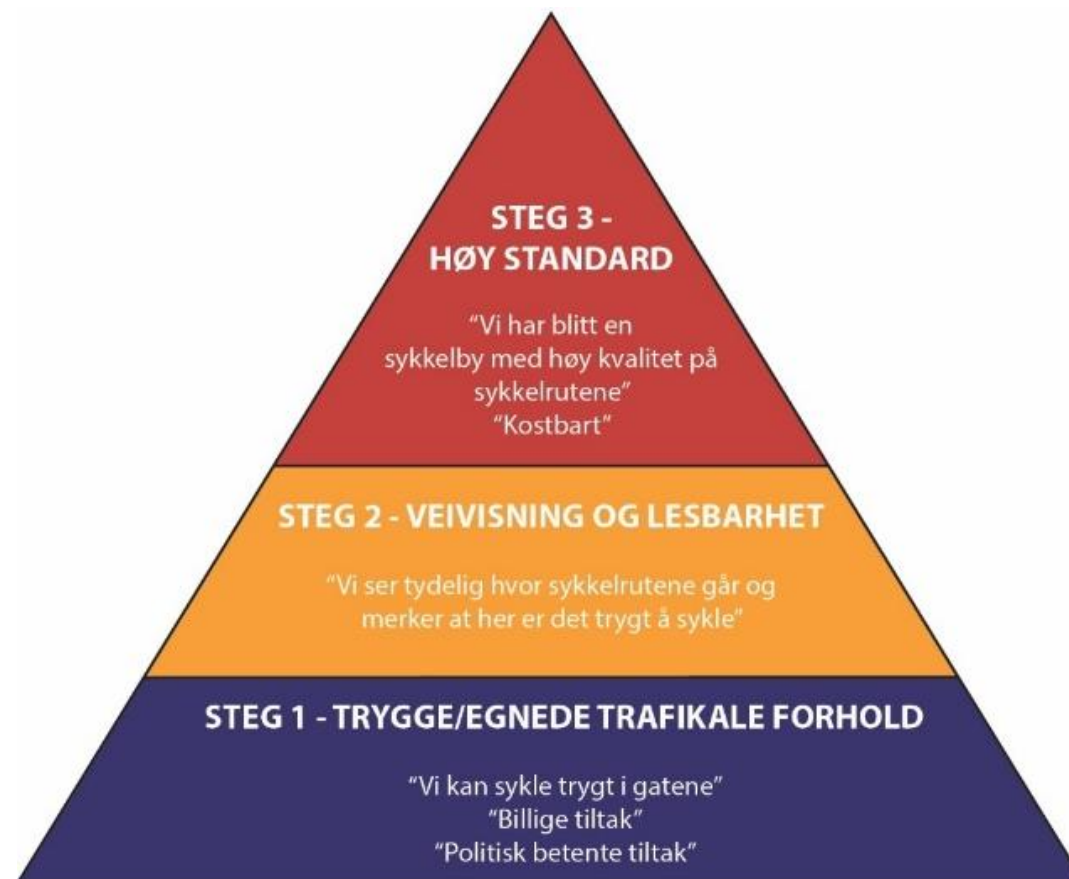
- Pilotprosjekt enkle tiltak
 - Trinnvis gjennomføring (trinn 1 og 2)

VIRKEMIDLER STEG 1

Senke hastighet
Senke biltrafikkmengden
(ÅDT og makstimetraffikk)
Bedre sikt
Få og trygge kryss
Godt dekke
Drift og vedlikehold

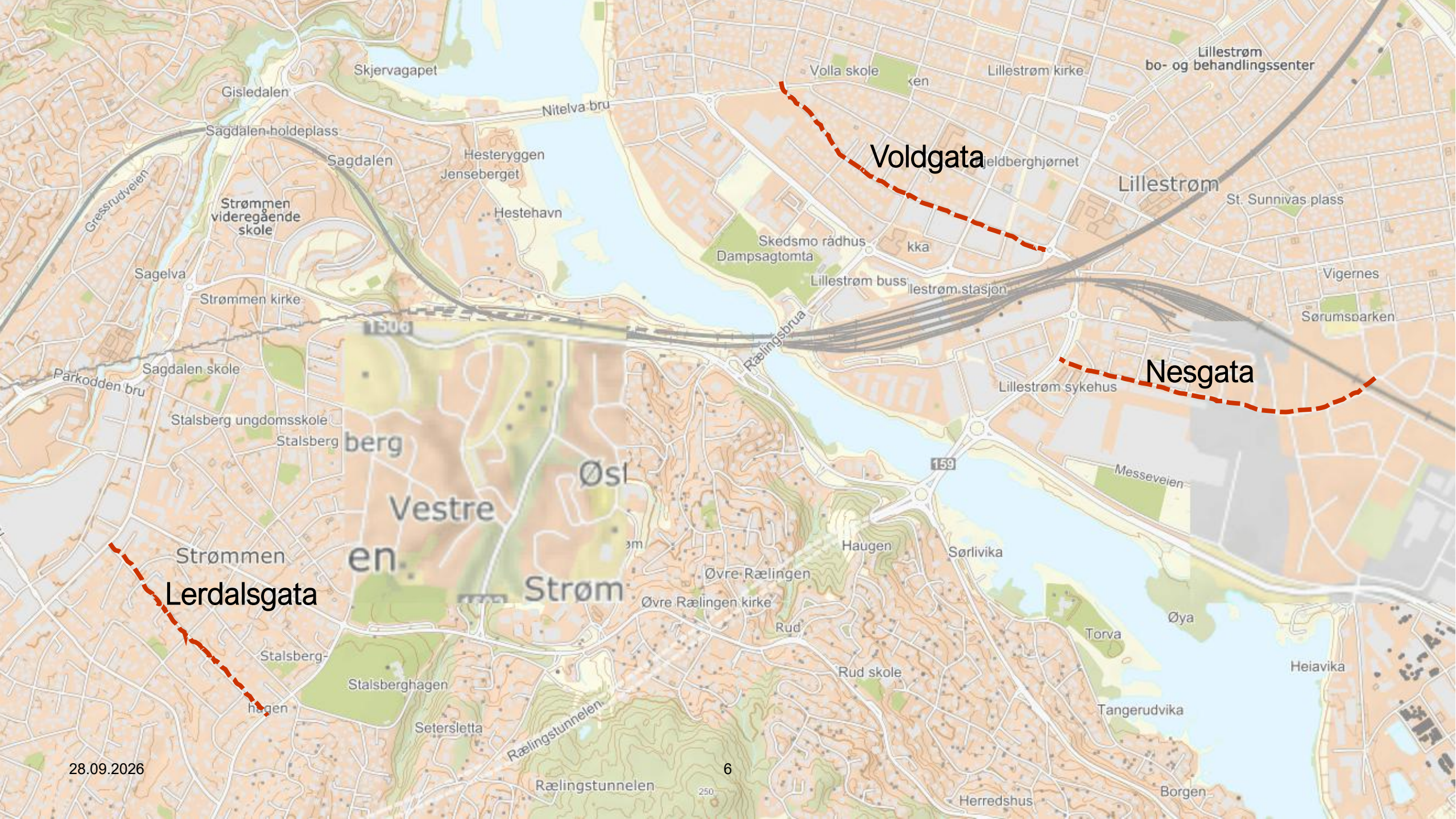
VIRKEMIDLER STEG 2

Egne sykkelruteskilt
Oppmerking
God lesbarhet



Vurderingskriterier for egnede testgater

VURDERINGSKRITERIER	VERDI SETTING		
			
Gjennomførbarhet	vanskelig	middels	enkel
Høyt antall syklende	få	middels	mange
Gate som naturlig del av sykkelrute	nei	nøytral	ja
Gate med moderat til høy trafikk	nei	nøytral	ja
Mulighet for endret atferd for sykkel og bil	dårlig	middels	god
Kostand	dyrt	middels	billig
	0 poeng	1 poeng	2 poeng

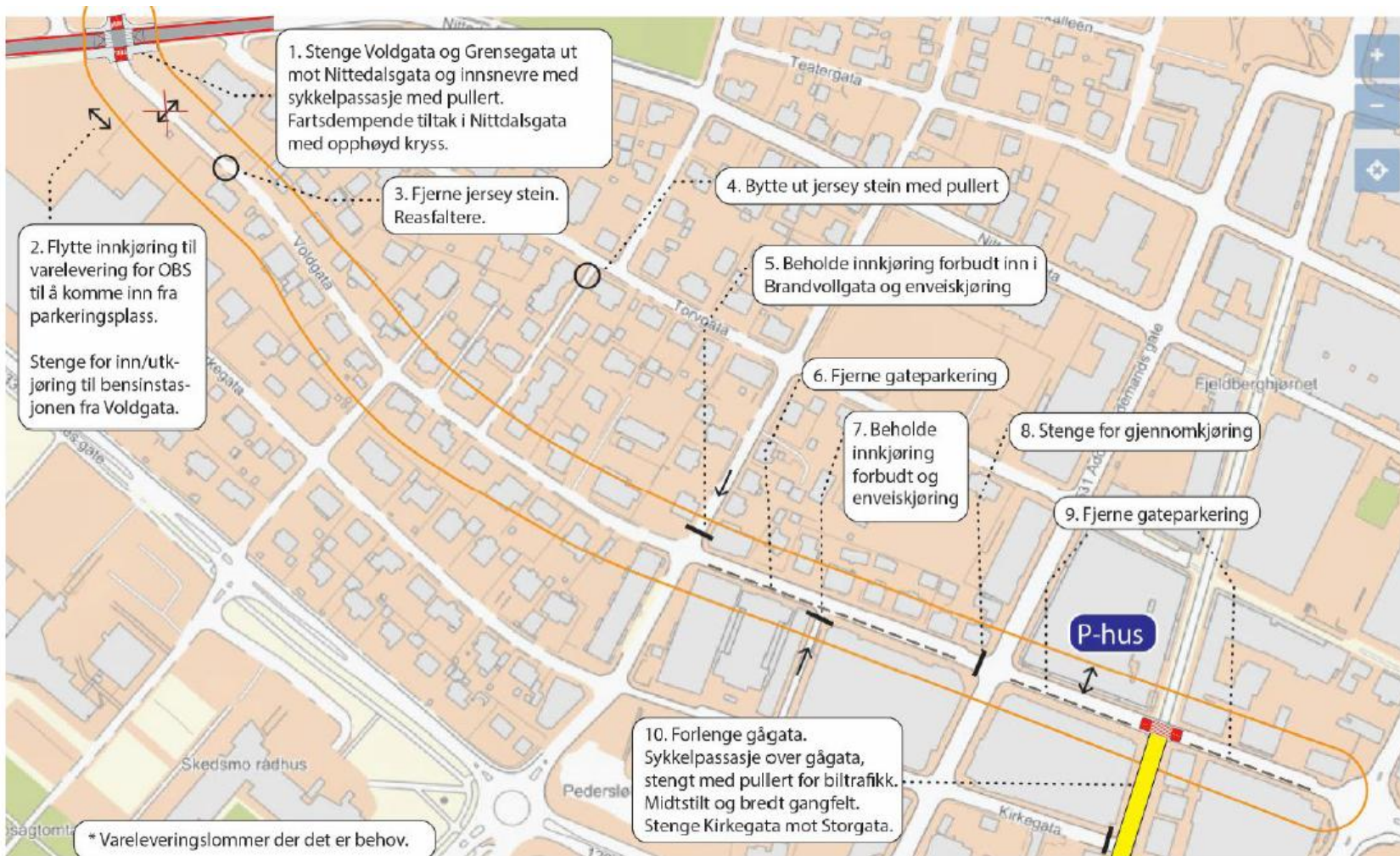


Voldgata

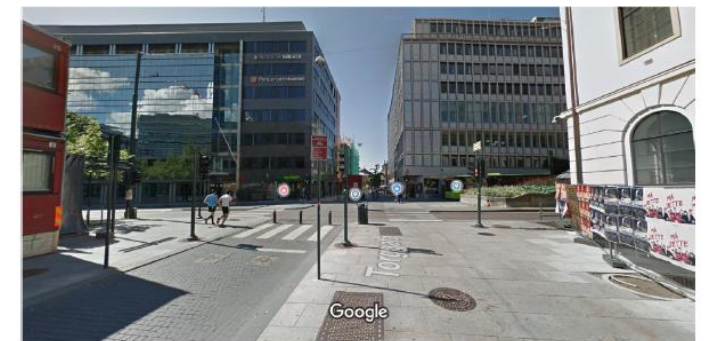
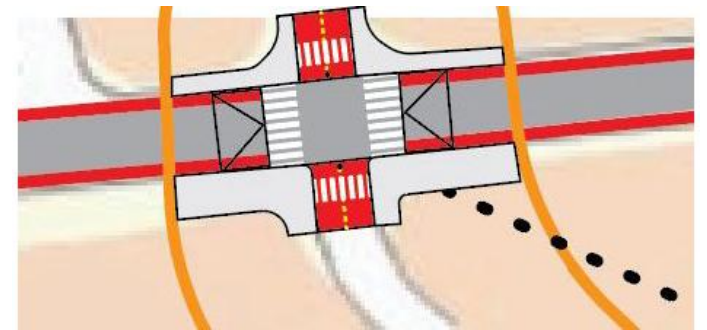
Nesgata

Lerdalsgata

Vurdering av sykkelgate i Voldgata



Figur 4 Voldsgata, mellom Nittedalsgata og Solheimsgata, med foreslått tiltak.

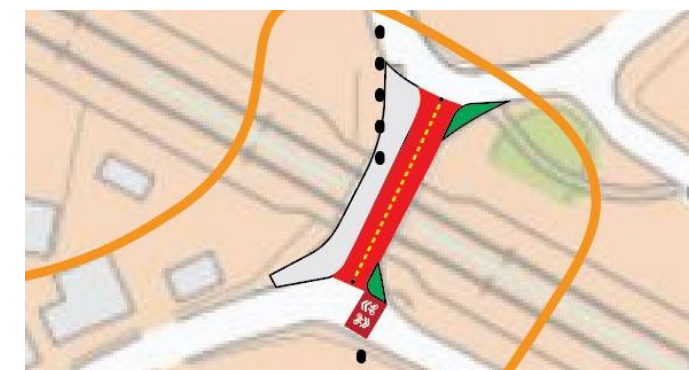
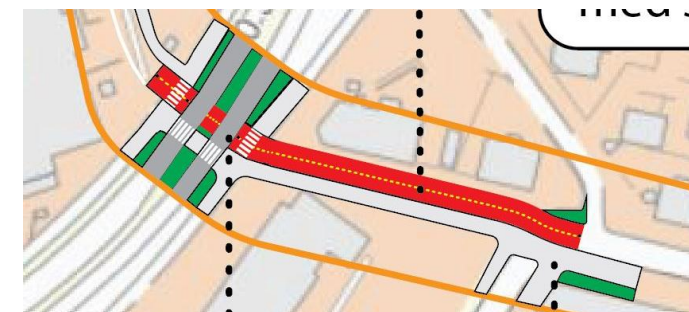
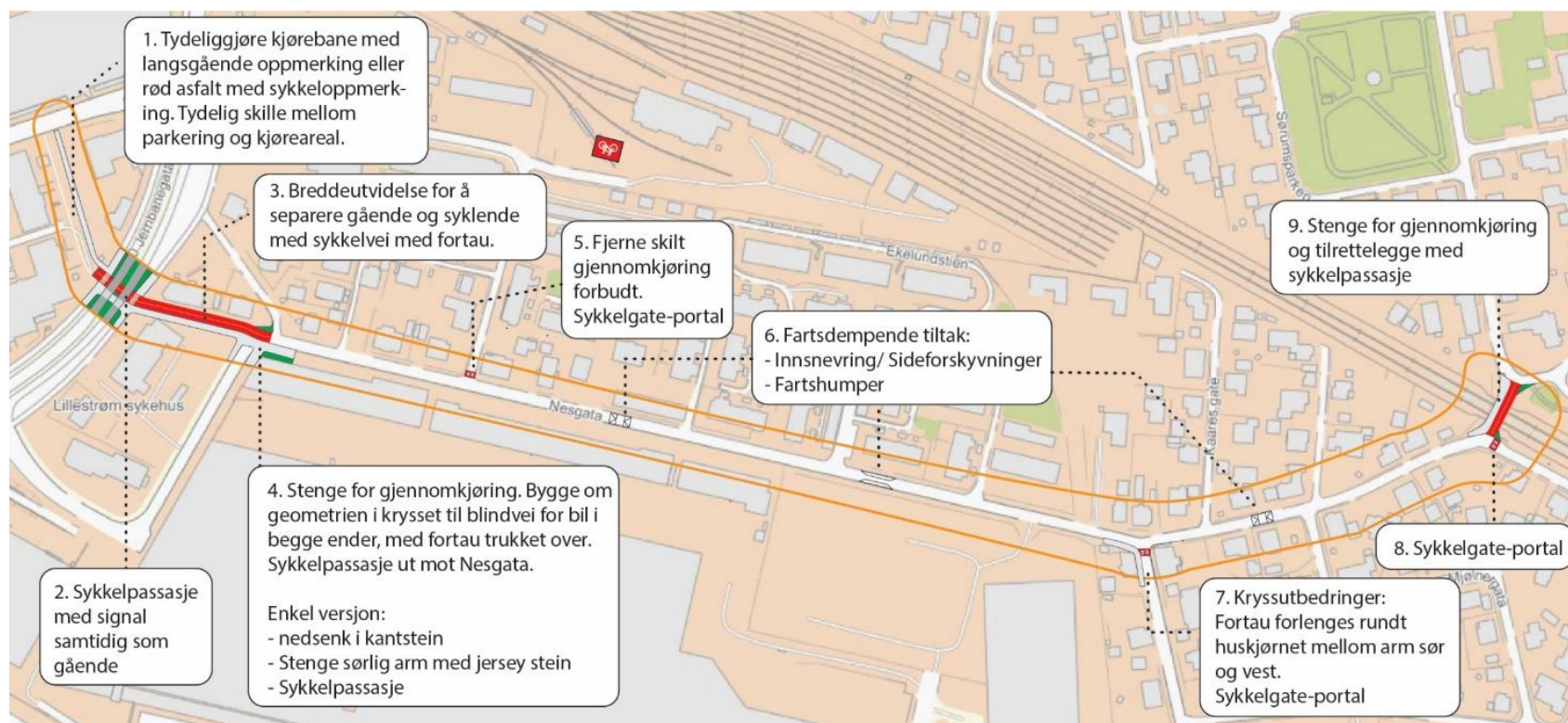


VURDERING AV TILTAK - VOLDGATA

- Gjennomførbarhet
- Høyt antall syklende
- Gate som naturlig del av en sykkelrute
- Gater med moderat til høy trafikk før tiltak
- Mulighet for endret adferd for sykkel og bil
- Kostnad

8 av 12 poeng

Vurdering av Nesgata

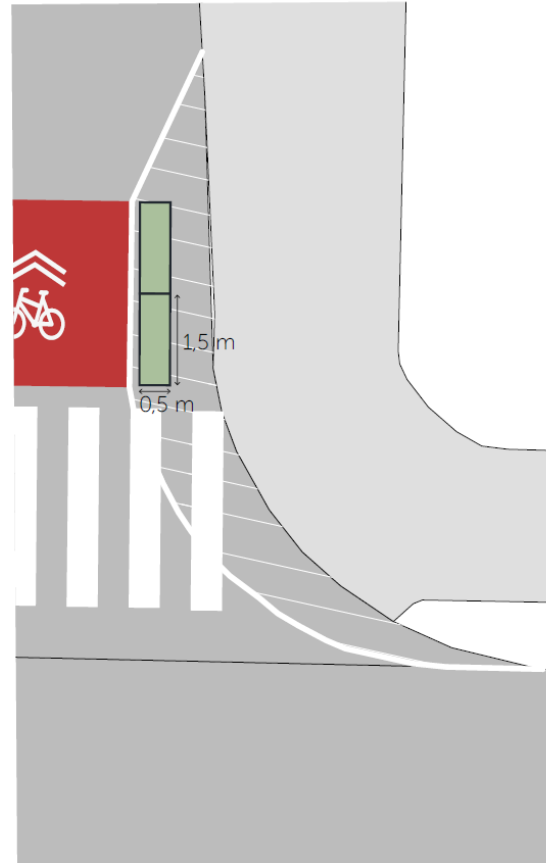
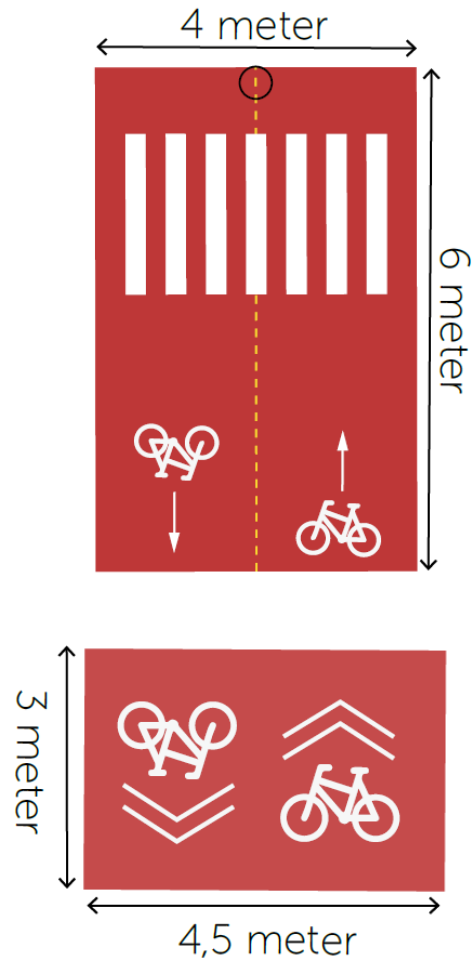


VURDERING AV TILTAK - NESGATA

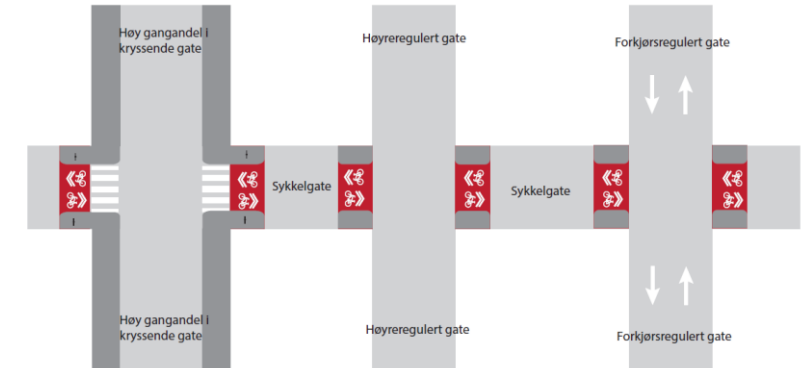
- Gjennomførbarhet
- Høyt antall syklende
- Gate som naturlig del av en sykkelrute
- Gater med moderat til høy trafikk før tiltak
- Mulighet for endret adferd for sykkel og bil
- Kostnad

8 av 12 poeng

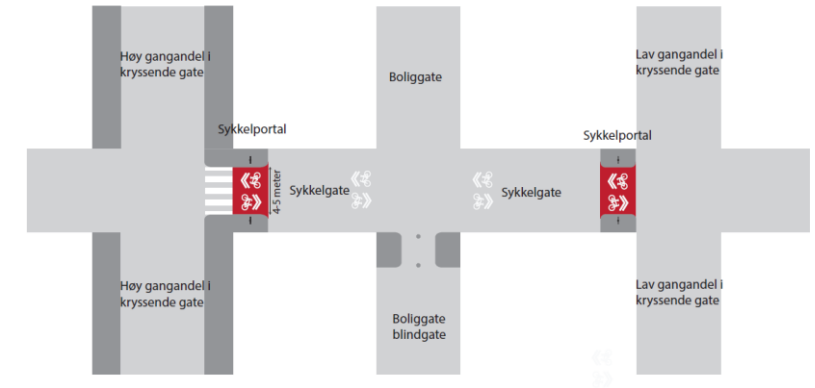
Trafikale tiltak og utformingsprinsipp



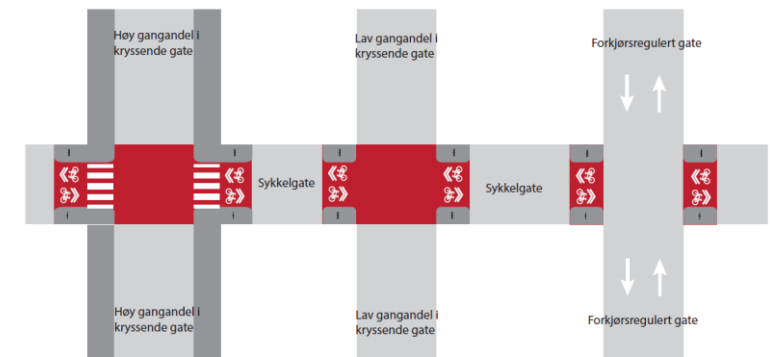
Prinsipp for kryss i høyregulert sykkelgate



Prinsipp for sykkelportaler ved inngangene til sykkelgate



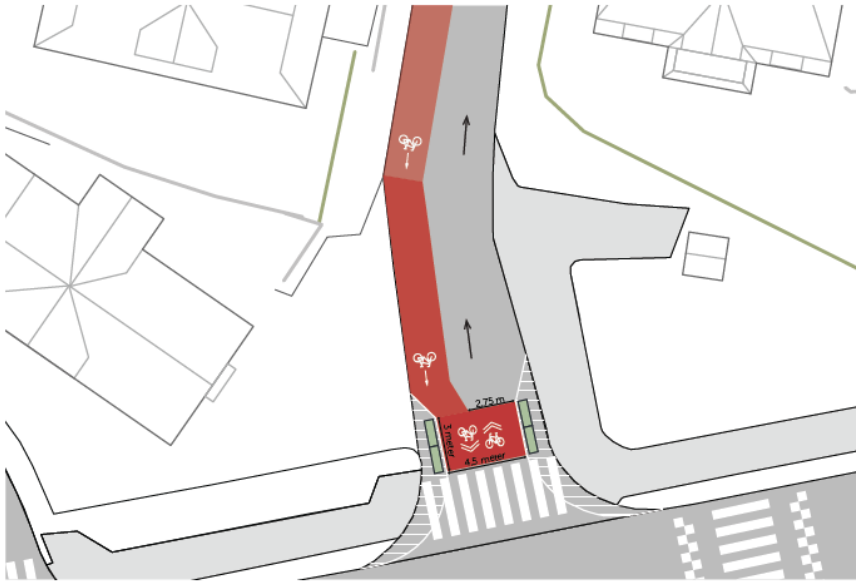
Prinsipp for kryss i forkjørsregulert sykkelgate



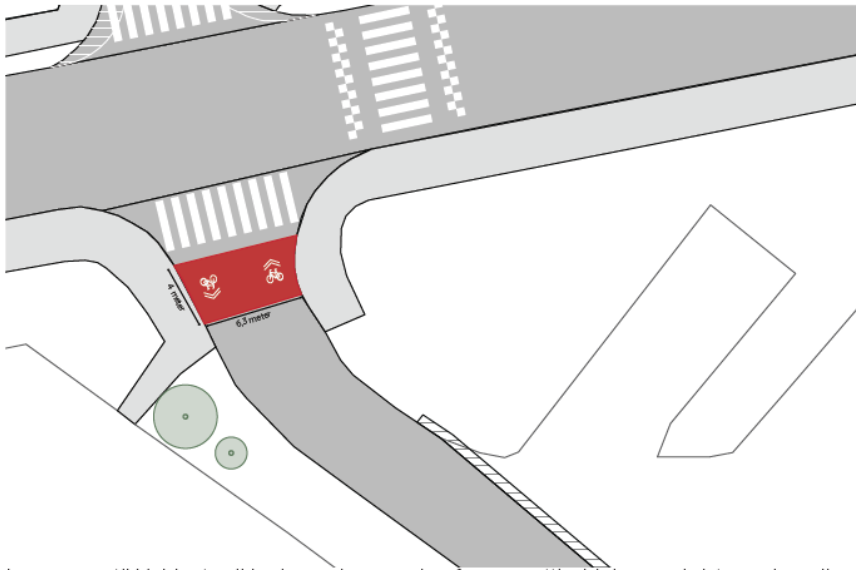
Voldgata – enkle tiltak for etablering av sykkelgate



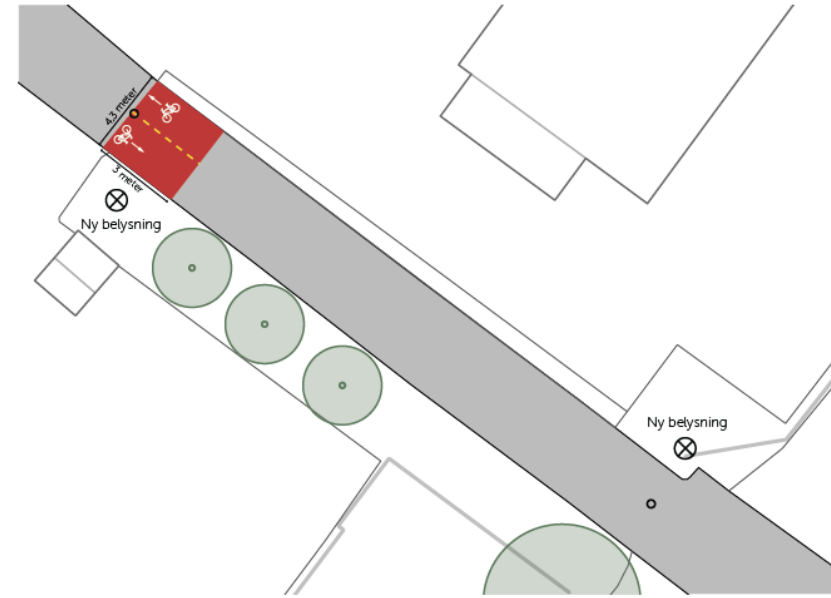
Strekningen Nittedalsgata - Brogata



Inngangen til Grensegata blir enveiskjørt slik som resten av gaten. Motstrømssykkelfelt trekkes helt frem til sykkelportal. Minstebredde på kjørefelt på 2.75 meter overholdes i møte mellom sykkelportal og sykkelfelt.



Inngangen til Voldgata vil ha ingen innsnevring for opprettholdelse av eksisterende radius. Oppstramming av innkjørsel til bensinstasjon med granittblokker.

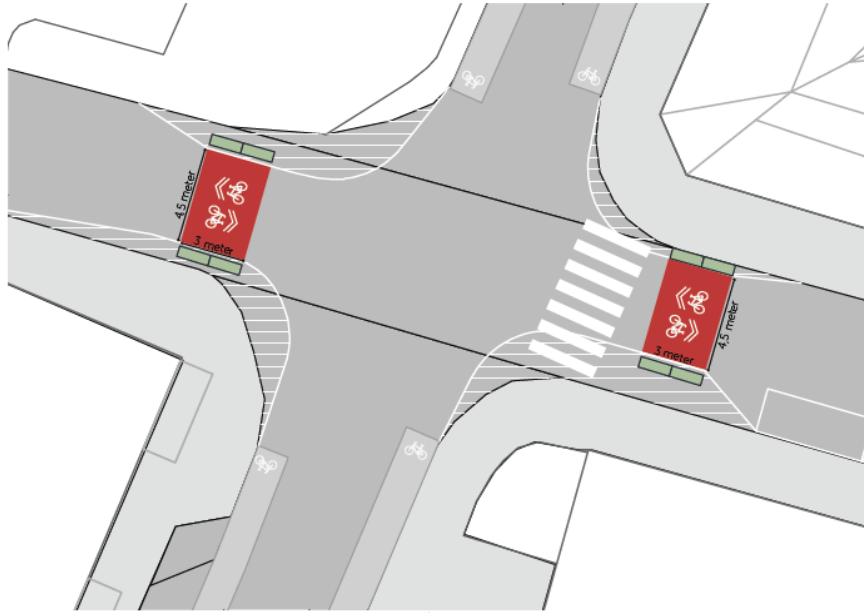


Stenging ved bensinstasjonen med sykkelpassasje. Behov for ny belysning i tilknytning pullertene.

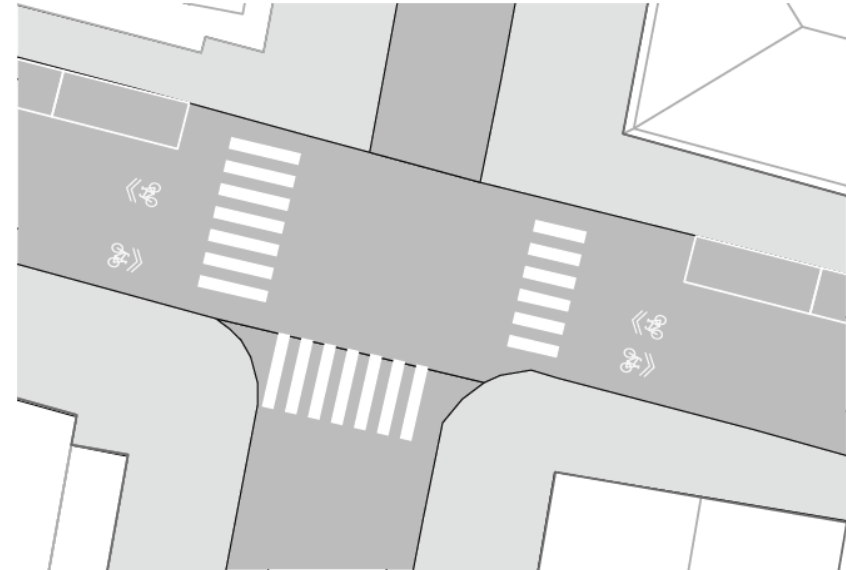


Nye fartshumper som fartsreduserende tiltak i boliggedelen av Voldgata. Sharrowmarkeringer ved avkjørsel Amund Hellands gate

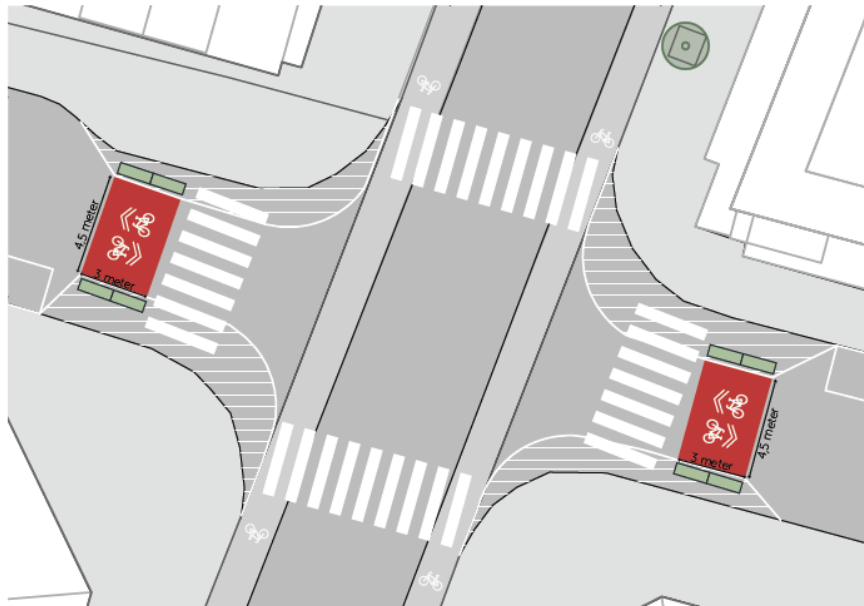
Strekningen Brogata - Solheimsgata



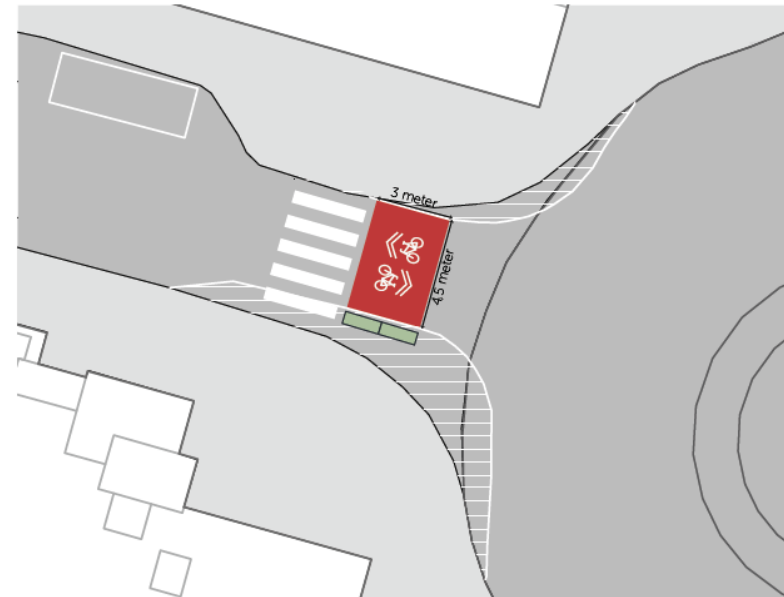
Sykkelportaler ved krysset Volgata - Brogata/Brandvoldgata



Sharrowsmarkeringer i kryssing ved Gågata



Sykkelportaler ved krysset Volgata- Adolph Tidemanns gate.

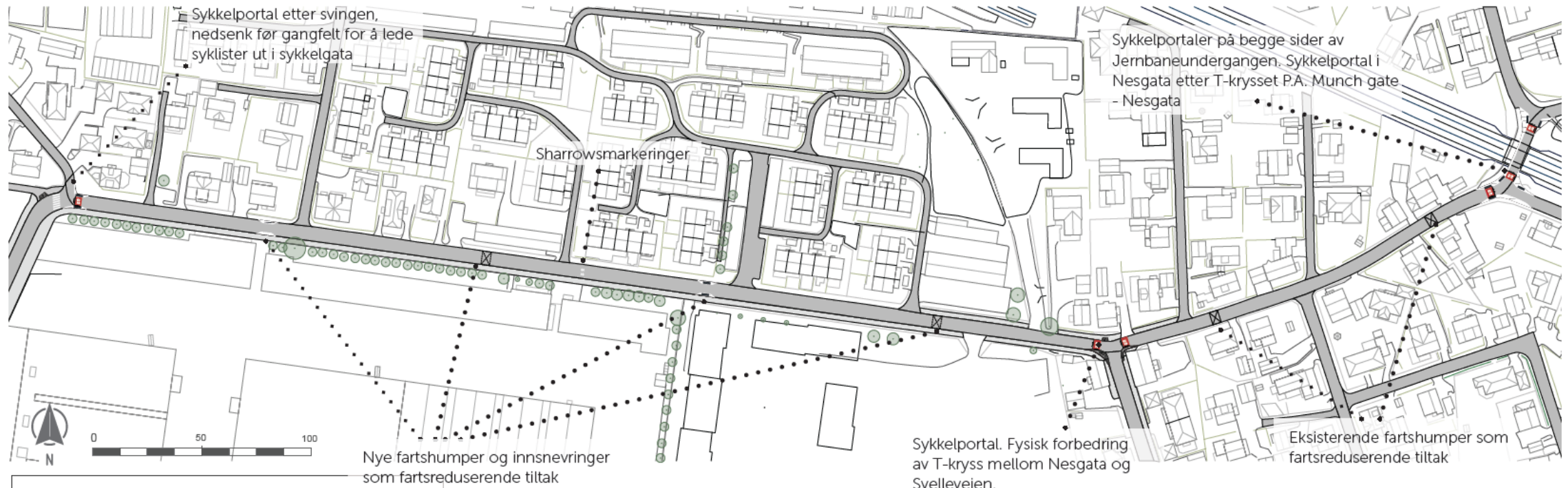


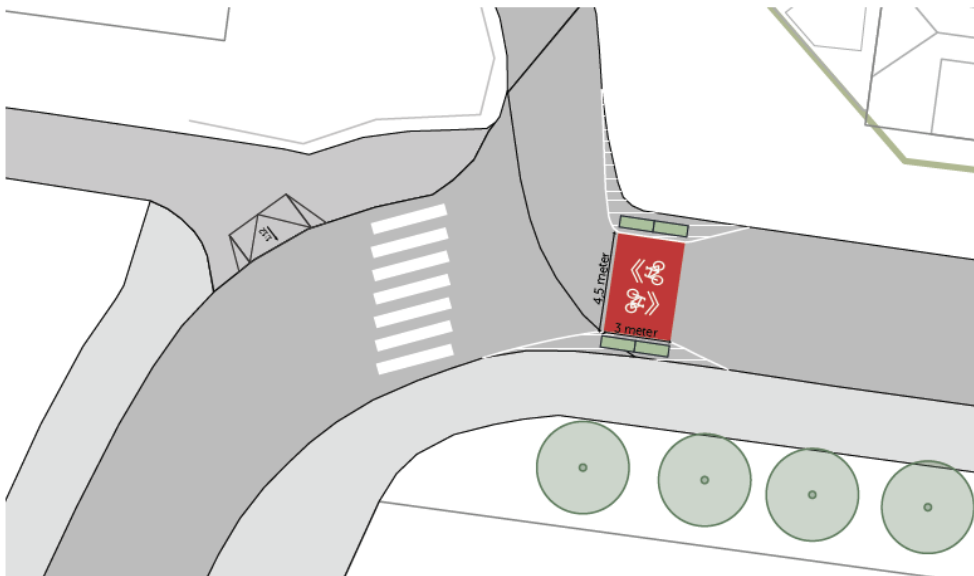
Sykkelportal i vestlige arm i rundkjøringen ved Solheimsgata/Jernbanegata. Gangfelt er plassert på innsiden av sykkelportalen her i motsetning til de andre kryssene. Dette er for å signalisere inngangen til sykkelgaten tydeligere mot rundkjøringen.

Nesgata - enkle tiltak for etablering av sykkelgate

Tegnforklaring

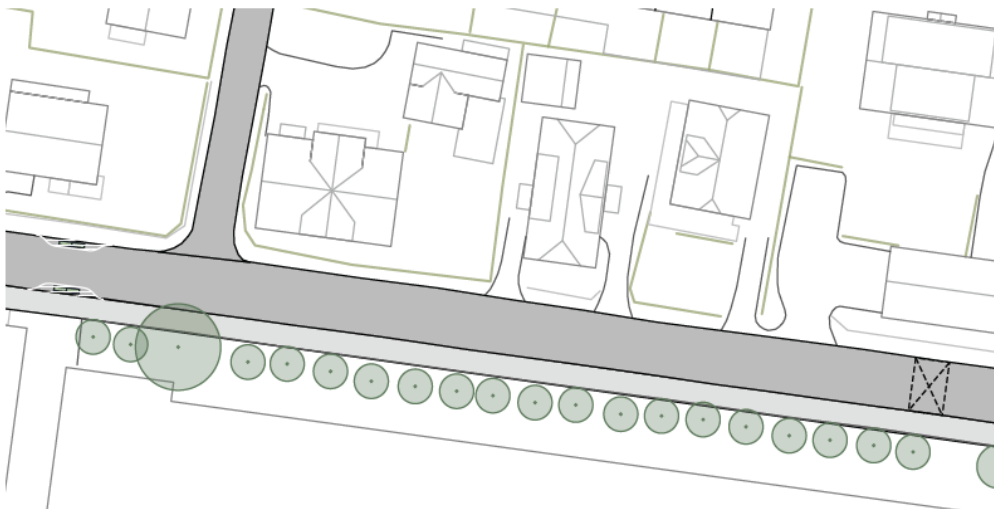
-  Sykkelportaler med sharrows markeringer
-  Sykkelpassasjer med pullert
-  Blomsterkasser til fylling areal midlertidige innsnevring
-  Eksisterende fartshumper
-  Nye fartshumper
-  Nedsenk fortau
-  Ny belysning
-  Gateinnsnevring/ny kantstein
-  Innmålte trær
-  Hekk



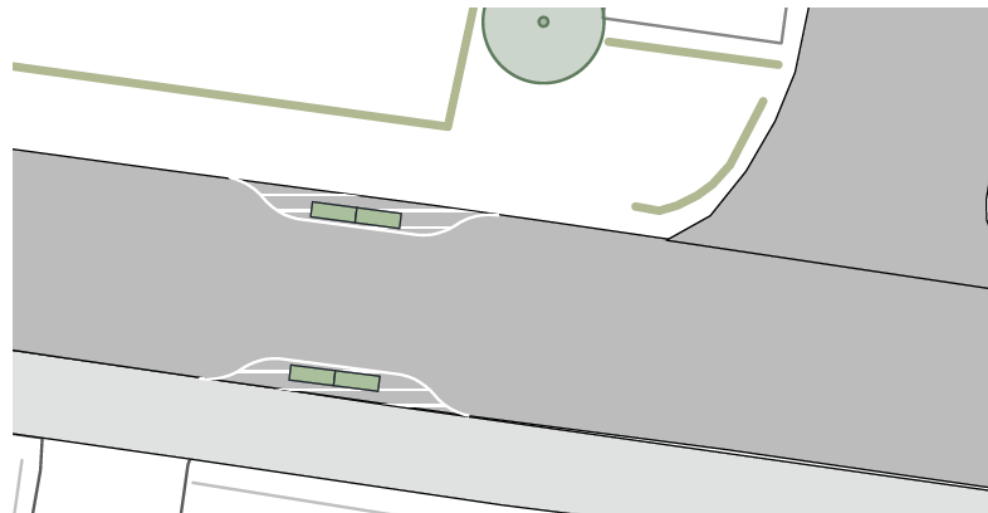


Sykkelportal etter svingen og gangfeltet. Nedsenk legges før gangfelt for å lede syklister ut i sykkelgata og unngå konflikter mellom syklende og gående

Fartsreducerende tiltak i Nesgata

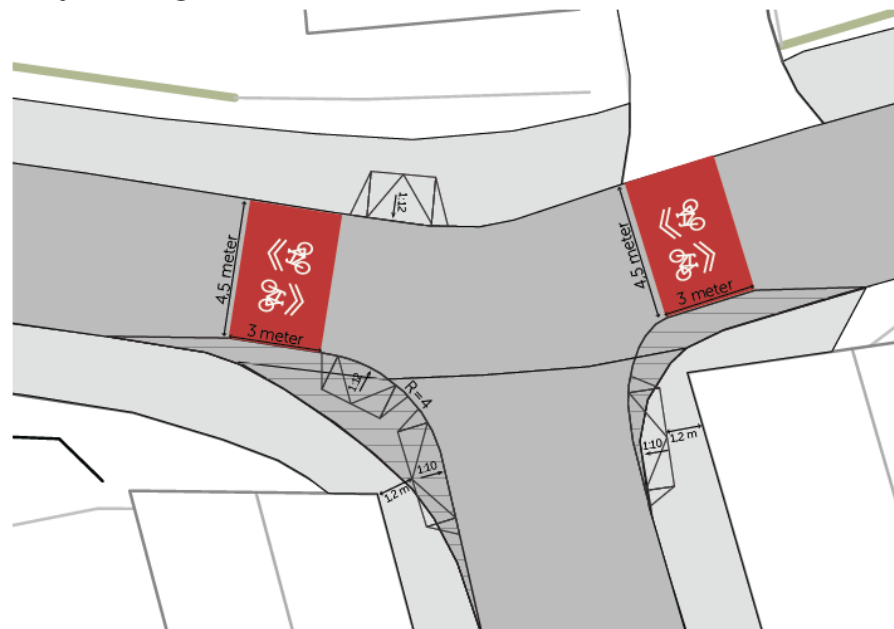


Nye fartsreducerende tiltak på strekning vil være annen hver fartshump og innsnevring for å sikre lav fart samtidig som at forbikjøring av syklister er mulig.



Utforming av innsnevring som fartsreducerende tiltak. Disse utformes som midlertidige tiltak med markering og blomsterkasser.

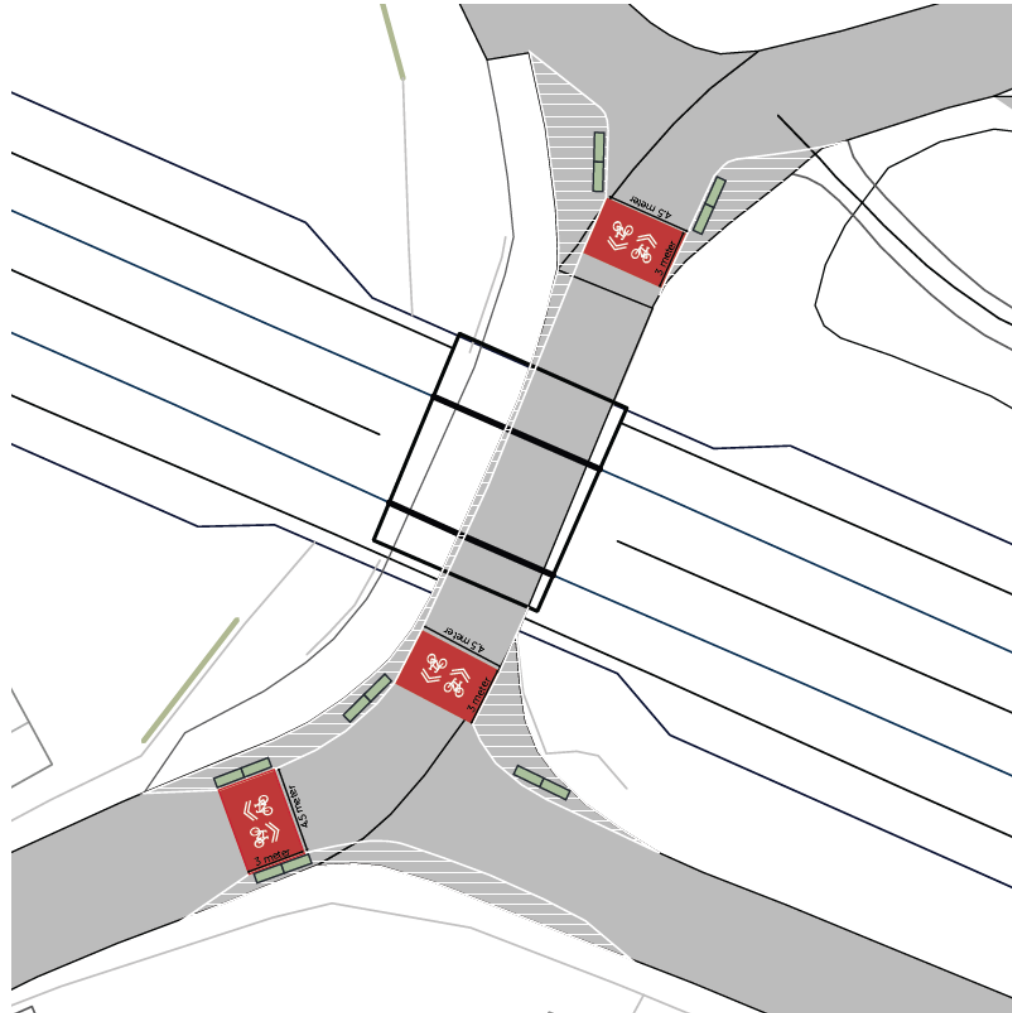
T-krysset Nesgata-Svelleveien



Sykkelportal på begge sider av T-krysset Nesgata-Svelleveien. Dette er det eneste krysset som forbedres fysisk med utvidelse av fortau med granittkantstein og tilrettelagt gangkryssing.

Jernbaneundergangen og krysset Nesgata - P.A. Munchs gate.

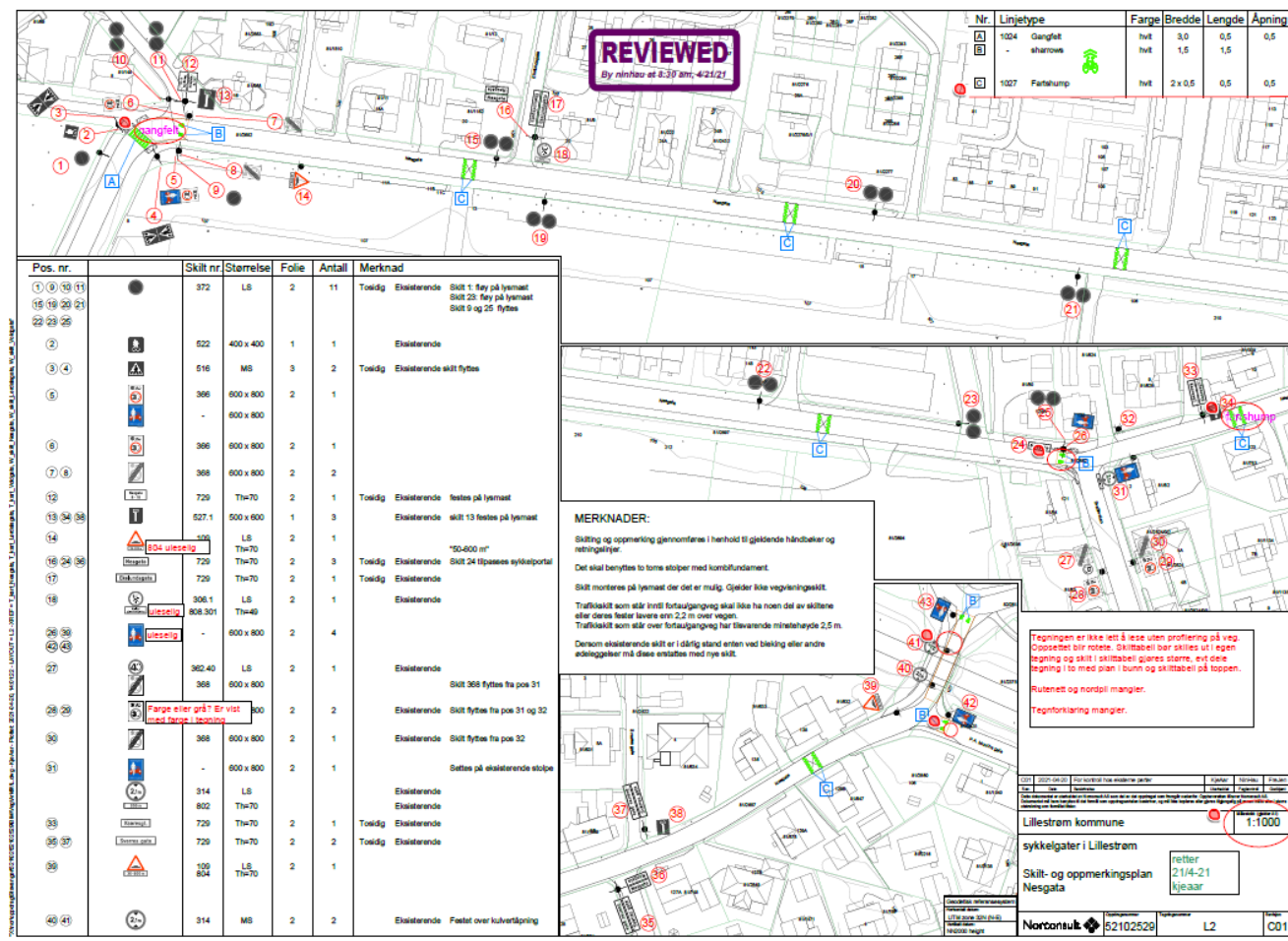
Det legges sykkelportal på hver side av jernbaneundergangen og krysset før og etter undergangen strammes opp med markerte innsevringer og blomsterkasser.



Jernbaneundergangen og krysset Nesgata - P.A. Munchs gate. Sykkelportaler i jernbaneundergangen og i Nesgata etter krysset ved P.A. Munchs gate.

Sykkelgater i Lillestrøm – Plan – Skilt- og oppmerking

- Skilt og oppmerkningsplan for Nesgata
- Eksisterende skilt
- Nye skilt som følge av tiltak og veivisningsskilt
- Oppmerking av nye fartsreducerende tiltak og sykkelportaler

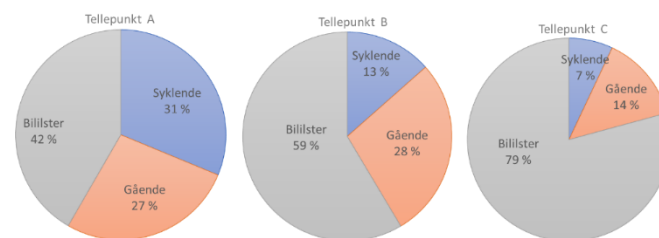


Før- og etterundersøkelse

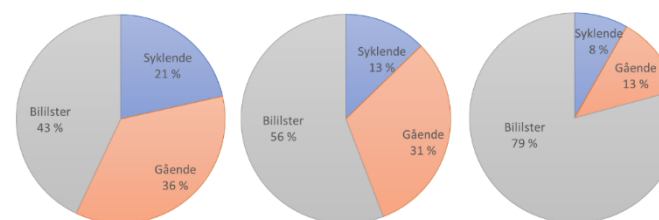
- Elektronisk spørreundersøkelse
- Trafikktellinger
- Observasjoner



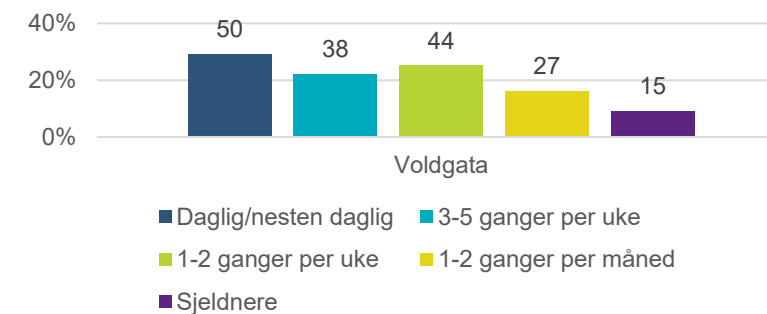
Morgen



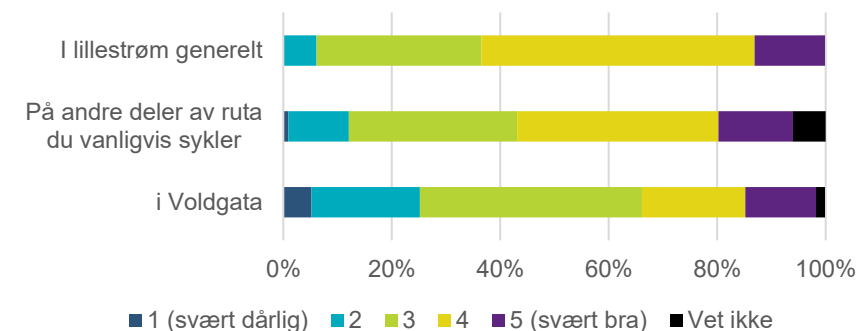
Ettermiddag



Hvor ofte reiser du i Voldgata på denne tiden av året?



Hvor bra synes du det er å sykle ...



Status

- Halvveis gjennomført
- Krevende prosess



MOBILITETSPLAN LARVIK

Bypakke Larvik

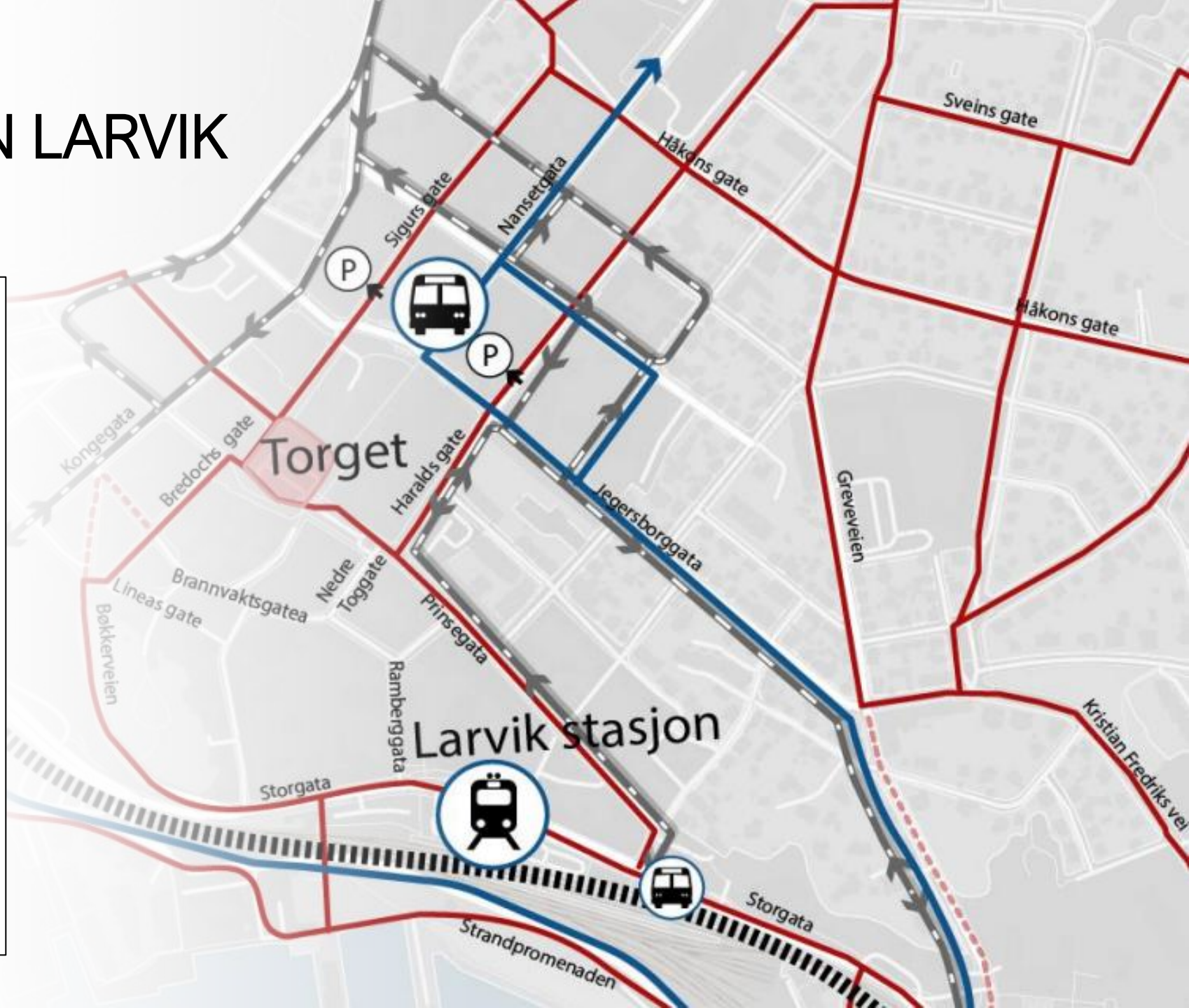
► Overordnet mobilitetsplan for Larvik 2025-2036

Med vekt på sykkel og kollektivtransport

Oppdragsnr.: 52501885 Dokumentnr.: PLAN-RAP-01 Versjon: E02 Dato: 2025-10-29

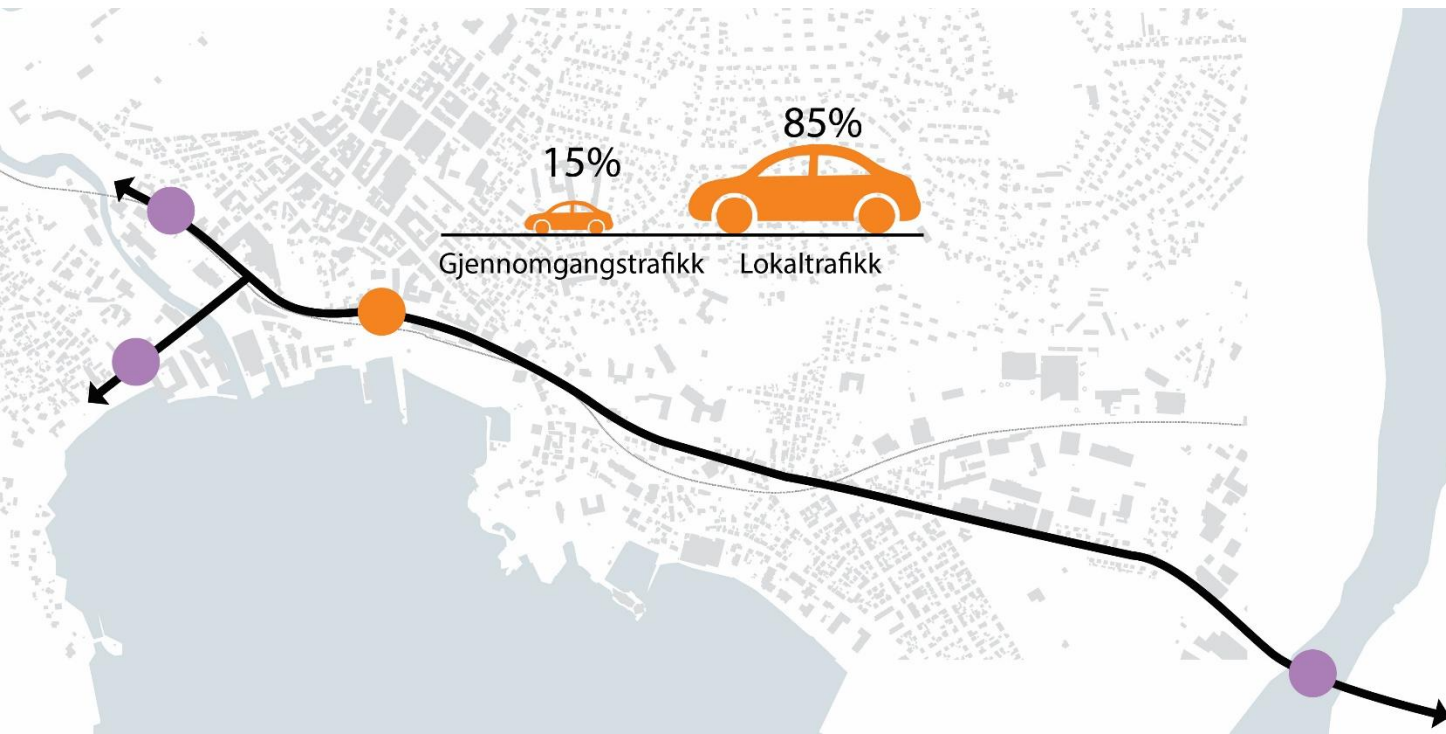


Norconsult



Utgangspunkt for mobilitetsplanarbeidet

- Høy bilandel (77 %) og lav sykkelandel (3 %).
- Mange korte reiser i og rundt Larvik sentrum.
- Begrensede investeringsmidler.
- Behov for rask gjennomføring.



Mål



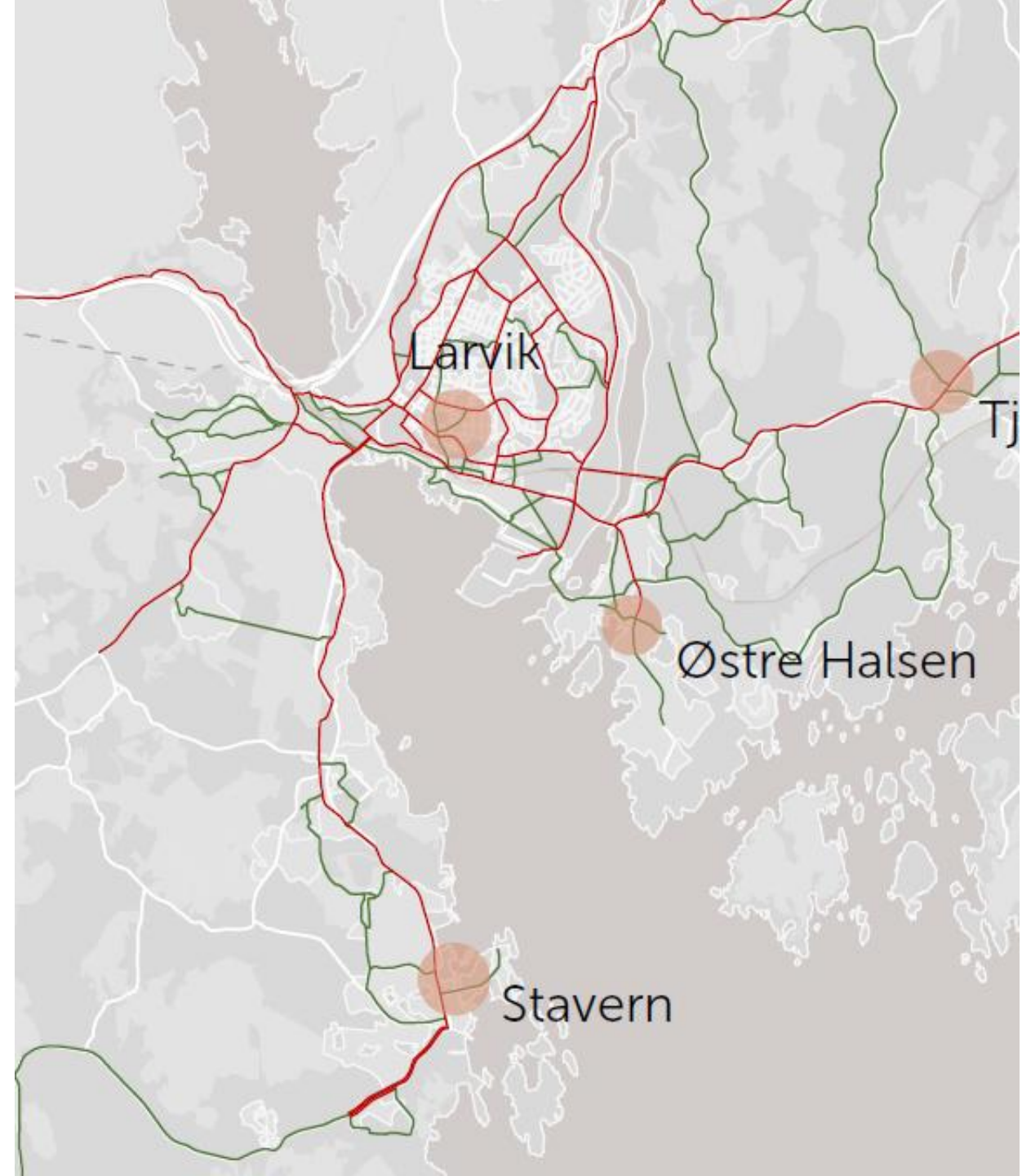
*Øke andelen som går,
sykler og reiser kollektivt i
Larvik, og å skape et mer
attraktivt bysentrum.*



Analyse av eksisterende sykkelveinett

- God tilgjengelighet
- Enkelte ikke sammenhengde ruter
- Store barrierer
- Få alternative ruter
- Manglende bredde for gode løsninger

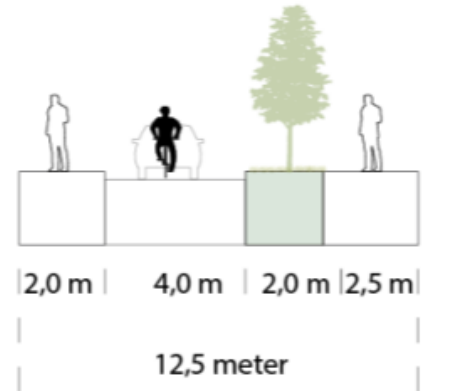
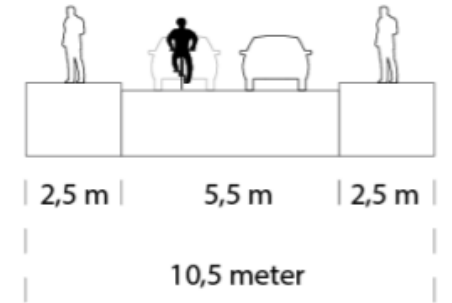
Ikke realistisk gjennomførbarhet



Strategi for sykkelveinettet

- Planlegge sykkelnettet innenfra og ut.
- Prioritere korte hverdagsreiser på 1–5 km.
- Skille buss og sykkel der det er mulig.
- Bruke rolige boliggate som en sentral del av hovedsykkelnettet





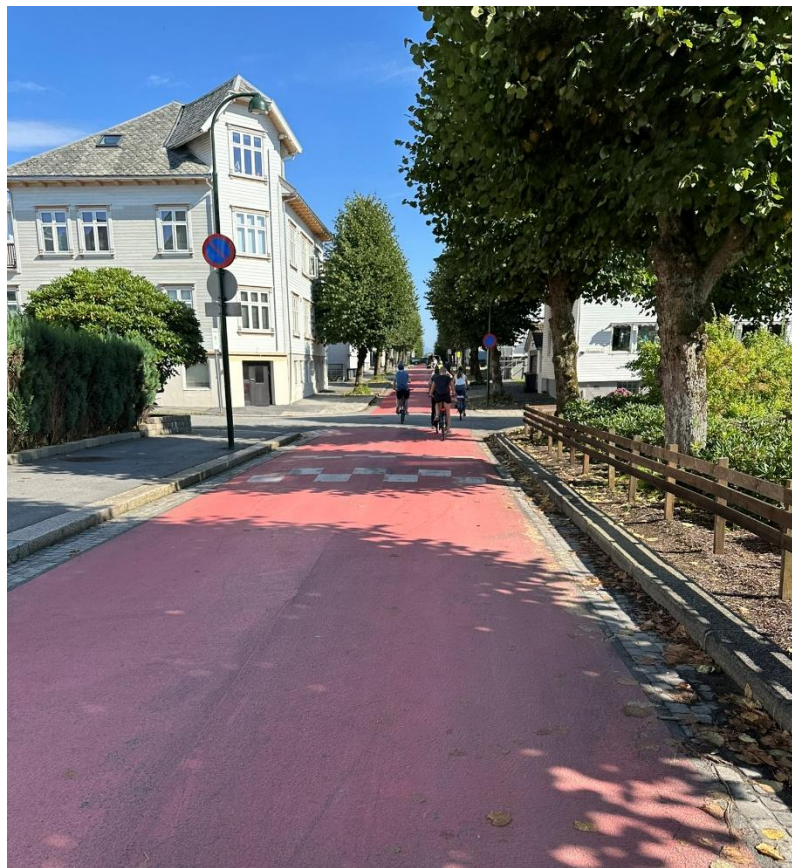
Potensiale i nabolaget i Larvik

Lav trafikkmengde og fart

Aktuelt i sentrumsgater og nabolagsgater



Eksempler fra Bergen

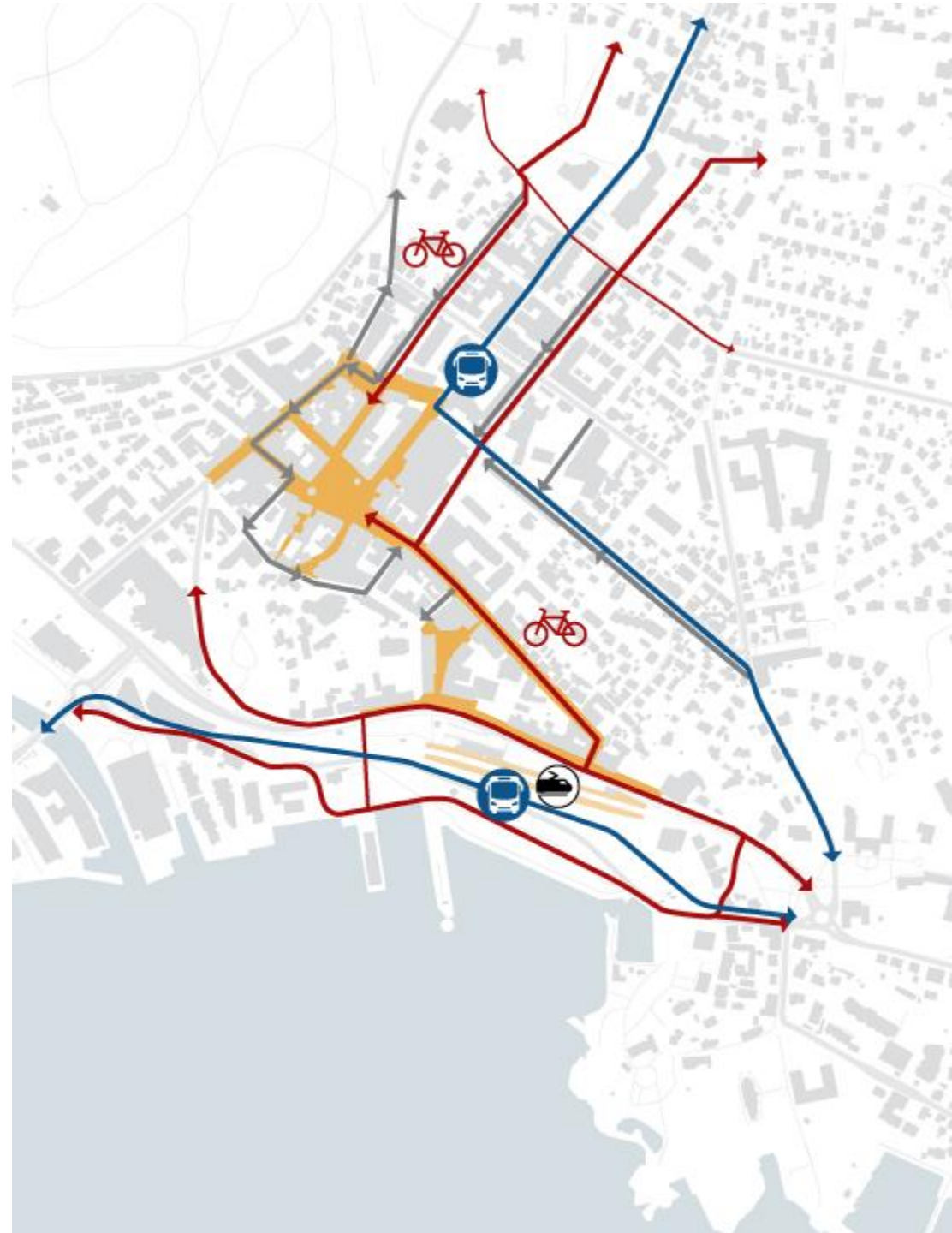


Eksempler fra Stavanger og Oslo

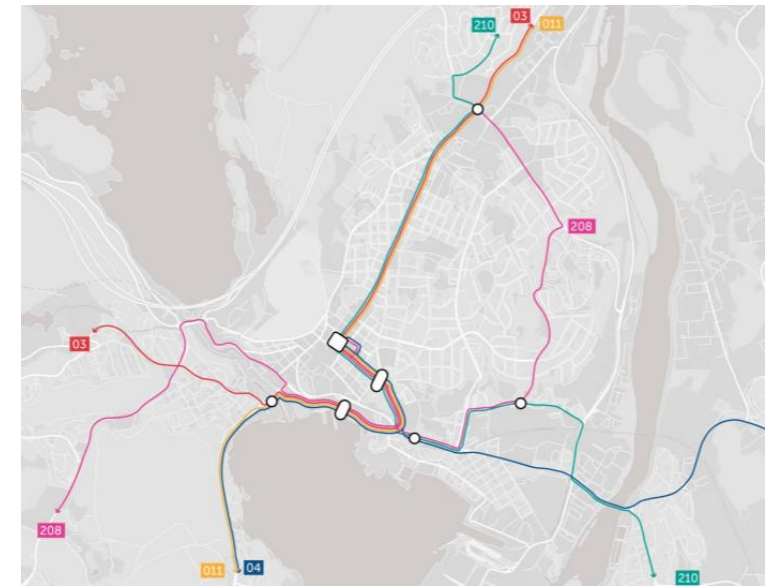
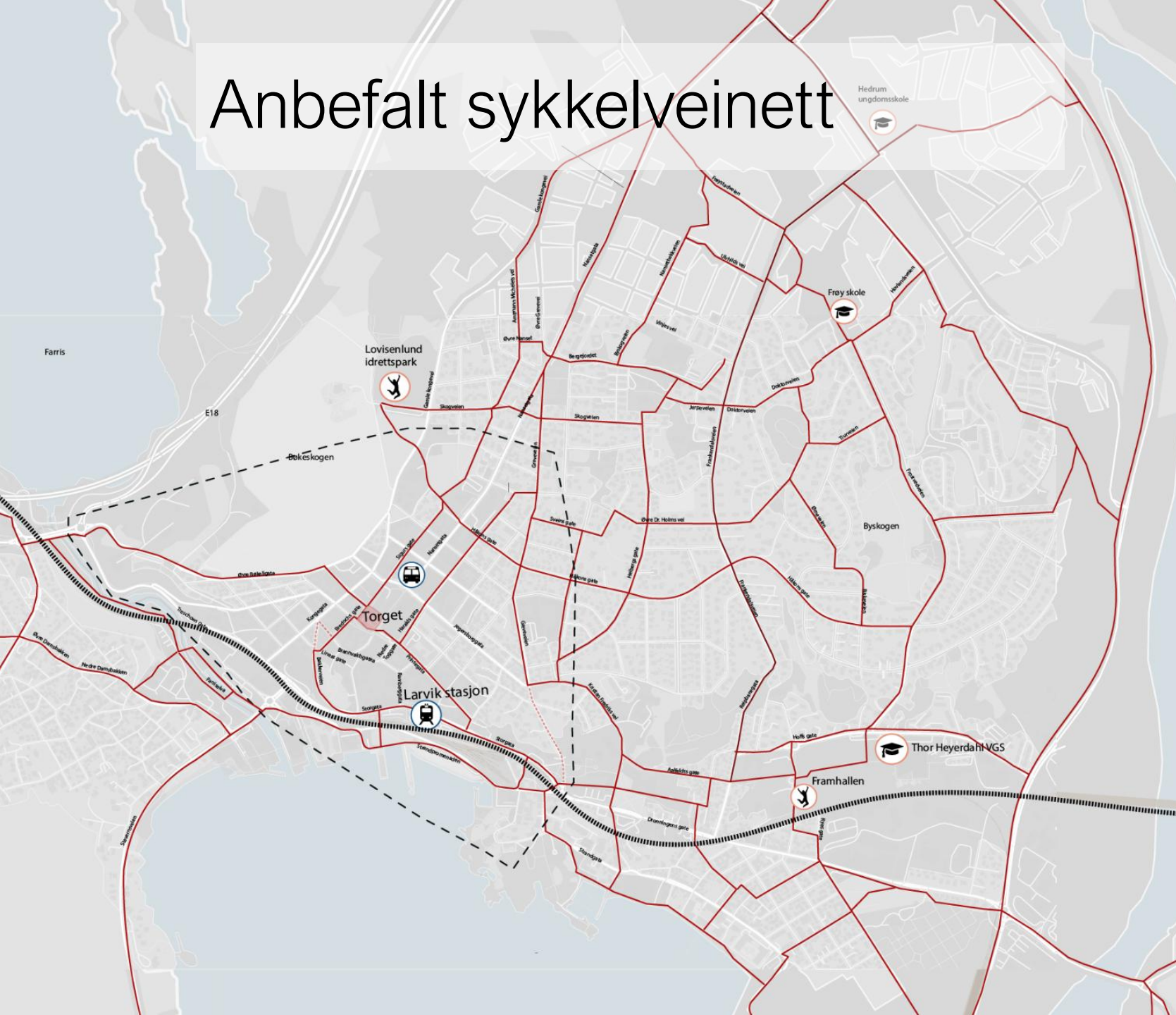
Nettverksanalyse

- Inngang til sentrum fra vest-øst-sør
- Hvor mange ruter er nødvendig?
- Nettverk for buss og bil?
- Mulige løsninger og helning?

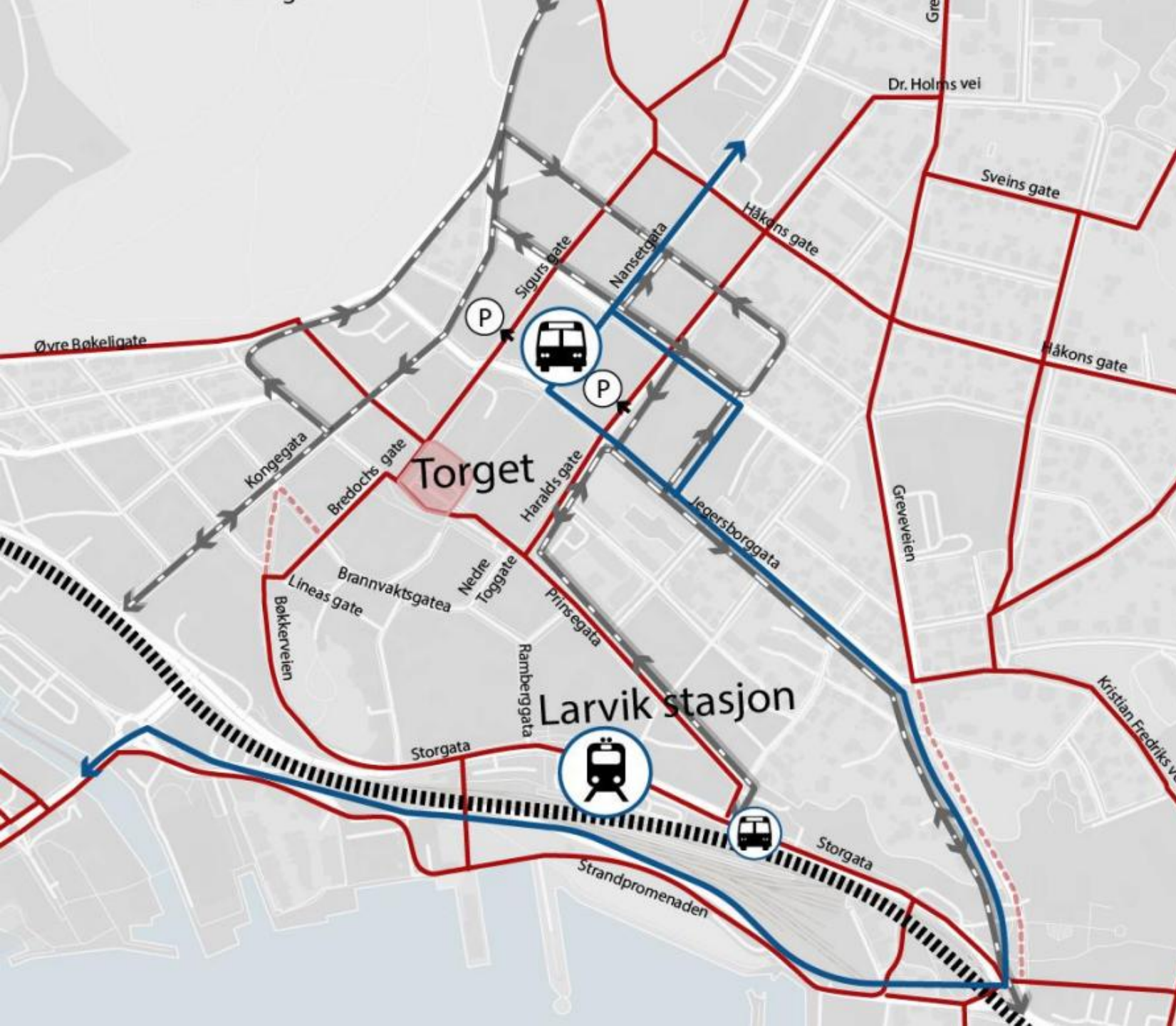




Anbefalt sykkelveinett



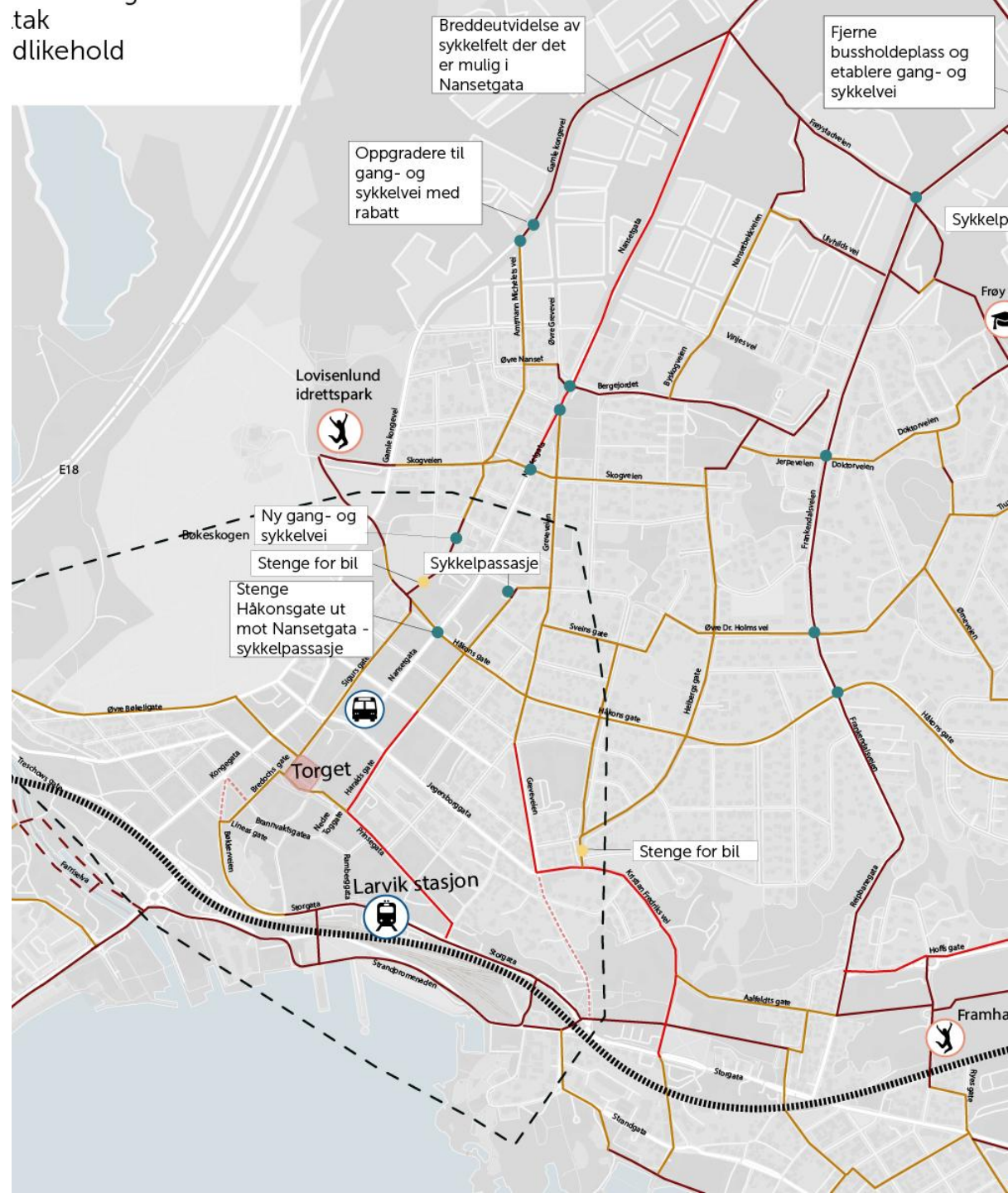
Anbefalt kollektivnettverk



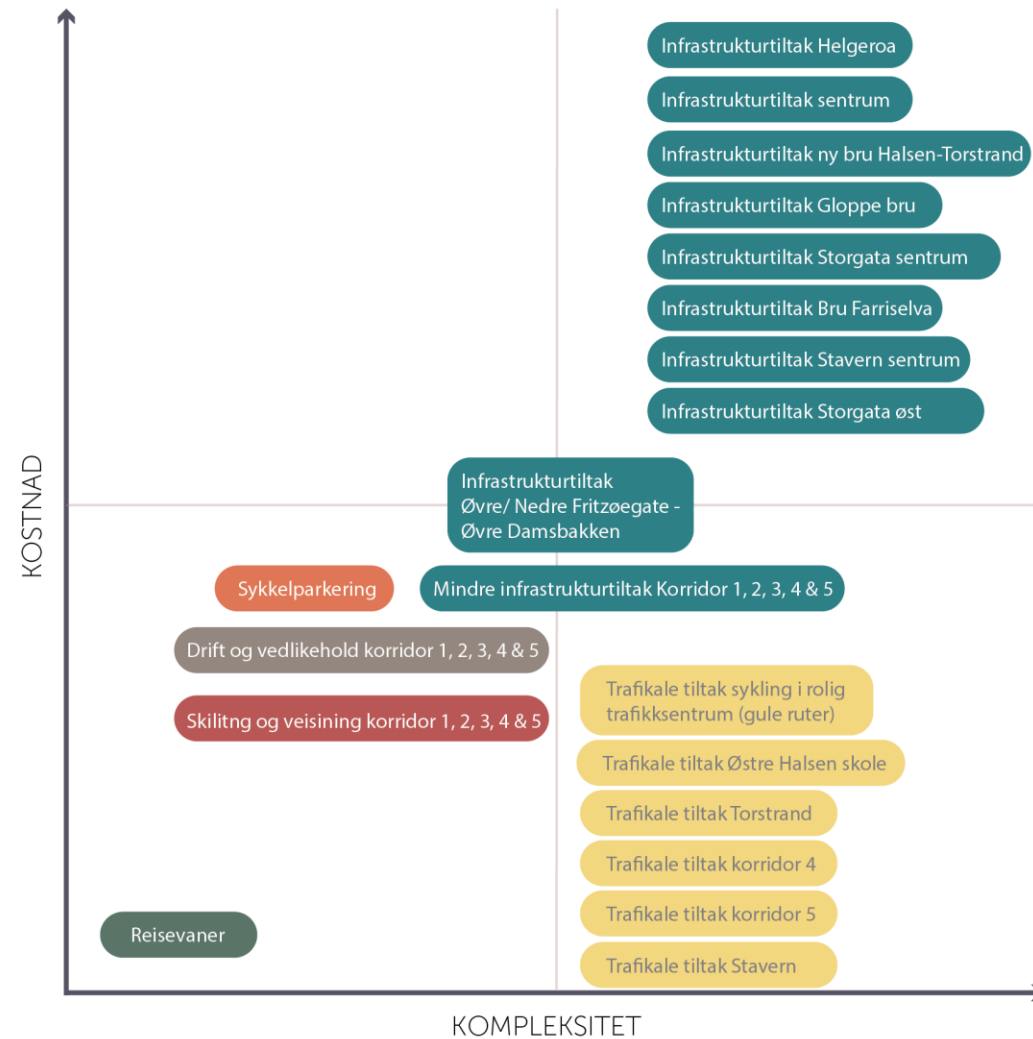
Anbefalt alternativ for
mobilitet i Larvik sentrum

Mobilitetsplan Larvik

- Prinsegata prioritert som hovedsykkelakse.
- Flere ruter flyttet til gater med rolig trafikk.
- Konkrete strakstiltak, skilting og fartsreduksjon



Kostnad og kompleksitet



Trafikale tiltak

- Redusere hastighet
 - Reduksjon av fartsgrense
 - Fysiske tiltak
 - Innsnevring
 - Fartshump
 - Opphøyd og oppstrammede kryss
 - Endring i dekke
 - design, vegetasjon og møblering
- Redusere trafikkmengde
 - Enveisregulering
 - Kjøremonster endring
 - Stenging



Trafikale tiltak

- Redusere hastighet
 - Reduksjon av fartsgrense
 - Fysiske tiltak
 - Innsnevring
 - Fartshump
 - Opphøyd og oppstrammede kryss
 - Endring i dekke
 - design, vegetasjon og møblering
- Redusere trafikkmengde
 - Enveisregulering
 - Kjøremønster endring
 - Stenging



Veivisning og lesbarhet

- Skilting og oppmerking
- Utforming





Prinsipper



30 km/t og lav trafikkmengde



Sykling i blandet trafikk der forholdene ligger til rette.



Mindre behov for separasjon og ombygging.



Bedre opplevd trygghet.



Gevinster for kommunen



Lavere kostnad.



Raskere realisering.



Kan kobles til VA-prosjekter og vedlikehold.



Mulighet for testing og justering underveis.



Gevinster for innbyggerne



Tryggere og lettere å sykle.



Bedre kobling til sentrum, skole og arbeid.



Mer byliv og folkehelse.



Mindre biltrafikk på korte reiser.



Potensiale i nabolaget



SKILT- OG OPPMERKINGSTILTAK



ENVEISKJØRING

Muligheter for ulik retning
i ulike kvartaler



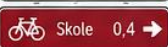
FORBY ENKELTE SVINGEBEVEGELSER



STENGT FOR MOTORISERT TRAFIKK – UNNTATT SYKKEL



SHARROWS SYMBOL

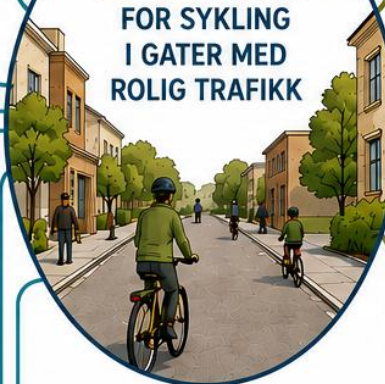


VEIVISNINGSSKILT



SYKKELPORTAL (LILLESTRØM EKS.)

TILTAK FOR BEDRE FORHOLD FOR SYKLING I GATER MED ROLIG TRAFIKK



ENKLE TILTAK SOM GIR STØRRE TRYGGHET, BEDRE FREMKOMMELIGHET
OG MER ATTRAKTIVE GATER FOR SYKLISTER – OG ALLE ANDRE.



FYSISKE TILTAK



OPPHØYDE KRYSS



FARTSHUMP



INNSNEVRINGER



SIDEFORSKYVNING



PUNKSTENGING



DEKKE: RØD ASFALT, GATESTEN MM.



SYKKELPORTAL (LILLESTRØM EKS.)



SYKKELPASSASJE

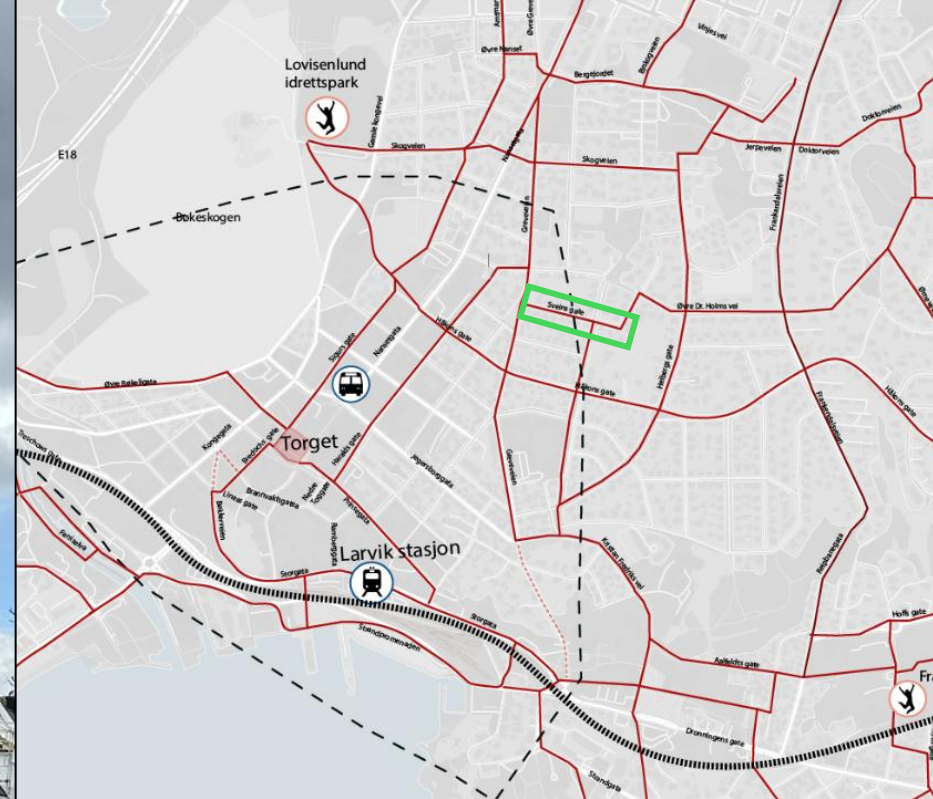


VEGETASJON



MØBLERING







AI generert



Overføringsverdi til andre kommuner



Start med eksisterende gatenett

Bygg videre på det som allerede finnes og gjør det bedre.



Finn rolige parallellgater

Skap trygge og attraktive alternativer ved å bruke parallelle gater.



Gjennomfør enkle tiltak først

Små, konkrete grep gir rask effekt og skaper tillit til satsingen.



Bygg nettverk for store investeringer

Samarbeid og kunnskapsdeling gjør det enklere å få gjennomført større tiltak.



Lærdom



Ikke alle hovedruter trenger sykkelvei

Sykkelgater kan være et godt og effektivt alternativ på mange strekninger.



Nabolagsgater kan være hovedinfrastruktur for sykkel

Trygge og rolige nabolagsgater gir gode løsninger for både hverdagsreiser og lokalmiljø.



Høy gjennomførbarhet gir raskere resultater

Enkle tiltak er lettere å få på plass og skaper synlige effekter raskt.



Små tiltak kan gi stor effekt

Selv mindre endringer kan gjøre en stor forskjell for trygghet, trivsel og sykkelandel.



TAKK FOR MEG!



Norconsult 

Kontakt meg gjerne for en prat!

elise.rustad.fossnes@norconsult.com

