

Statens Vegvesen | Hovudnett for sykkel i Ørsta og Volda

Oppdragsgivar

Oppdrag

Rapport type

Prosjektnr.

Dato

Statens Vegvesen

Hovudnett for sykkel i Ørsta og Volda

Planomtale

09136

04.05.2010, rev A 28.06.2010

planomtale



Statens vegvesen | Hovudnett for sykkel for Ørsta og Volda

Innhald:	side
----------	------

Forord 3

1	Bakgrunn	4
1.1	Innleiing	4
1.2	Formål med planen	4
1.3	Kommunane sine mål og ambisjonar for sykkeltransport	4
1.4	Planføresetnader	4
1.5	Planprosess og framdrift	4
2	Samandrag sykkelplan Ørsta-Volda	5
3	Eksisterande situasjon	15
3.1	Status dagens sykkelvegnett	15
3.2	Viktige trekk ved dagens sykkelbruk	15
3.3	Trafikkregler, sykkelgrupper og ulykkestypar	16
3.3.1	Trafikkregler	16
3.3.2	Sykkelgrupper	16
3.3.3	Ulykkestypar	16
4	Sykkelvegnett	17
4.1	Generelt	17
4.2	Standard og utforming	17
4.2.1	Hovudnettet	17
4.2.2	Lokalnettet	17
4.2.3	Aktuelle løysingar for utforming av sykkelanlegg	18
5	Framtidig hovudsykkelvegnett	19
5.1	Hovudrute 1 Ørsta: E39 Volda – Ørsta	19
5.1.1	Delstrekning Ørsta: Morkabrua – Kyrkjegata	19
5.1.2	Delstrekning Ørsta: Ivar Aasengata - Ørstaelvbrua	21
5.1.3	Delstrekning Ørsta: Osoddane – 70-sona	23
5.1.4	Delstrekning Ørsta: 70-sona til kryss Industrivegen	27

5.1.5	Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Industrivegen og Indrehovdevegen _____	29	6.3	Lokalrute 3 Ørsta: Engesetvegen _____	68
5.1.6	Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Indrehovdevegen og Ytrehovdevegen – sør for E39 _____	32	6.4	Lokalrute 4 Ørsta: deler av Mosmarkvegen _____	69
5.1.7	Delstrekning Ørsta: Indrehovdevegen opp til Skulevegen _____	35	6.5	Lokalrute 5 Ørsta: Holmegata til Rossåelva _____	69
5.1.8	Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Ytrehovdevegen og Torvmyrane _____	36	6.6	Lokalrute 6 Ørsta: Melsvegen _____	70
5.1.9	Delstrekning Ørsta, langs Hovden flyplass _____	39	6.7	Lokalrute 7 Ørsta: Fv 655 - Torvmyrane _____	71
5.1.10	Delstrekning Ørsta: Slutt regulert ny g/s-veg flyplass – Kryss industriområde Furene _____	41	6.8	Lokalrute 8 Ørsta: Industrivegen til Indrehovdevegen _____	72
5.1.11	Delstrekning: Kryss industriområde Furene – Ekset _____	43	6.9	Lokalrute 9 Ørsta: Ytrehovdevegen (fv 47) til Sjøvegen – tilknytning Eiksundsambandet _____	73
5.1.12	Delstrekning Furene/Volda: Eksisterande g/s-veg på austsida av E39 – x Ørstavegen/Gamlevegen _____	44	6.10	Lokalrute 10 Ørsta: Torvmyrvegen _____	75
5.1.13	Delstrekning Volda: x Ørstavegen/Gamlevegen – Volda ferjekai _____	45	6.11	Lokalrute 11 Volda: Gamlevegen - Storgata – Skjervavegen – Porsmyrvegen _____	76
5.1.14	Delstrekning: Volda ferje kai – x Elvegata _____	46	6.12	Lokalrute 12 Volda: Frå sentrum-Ristevegen-Andanesvegen _____	77
5.2	Hovudrute 2 Ørsta: Morkabrua – Mosmarkvegen _____	47	6.13	Lokalrute 13 Volda: Frå "Sjukehuskrysset" x Myravegen til krysset Prestegata x Elvegata _____	78
5.2.1	Delstrekning Ørsta: Morkabrua – Vinjevollvegen – Bakkevegen - Håkonsgata - Ørstaheimen _____	47	6.14	Lokalrute 14 Volda: Frå stadion/idrettsanlegget v/ Rotevatnet til Myravegen - Ungdomsskulen _____	80
5.2.2	Delstrekning Ørsta: Ørstaheimen – Mosmarkvegen _____	49	6.15	Lokalrute 15 Røyslidvegen - Stadion _____	81
5.2.3	Delstrekning Ørsta: Mosmarka – Anders Hovden gata _____	50	6.16	Lokalrute 16 Volda : Heltnevegen – Uravegen, og Raudemyrvegen - Engesetvegen _____	82
5.3	Hovudrute 3 Ørsta: Fv 655 – Dalevegen _____	51	6.17	Lokalrute 17 Volda : x Bakkelidvegen – brua ved Brungot _____	83
5.3.1	Delstrekning Ørsta: Parkvegen – Dalevegen - Rossåbrua _____	51	6.18	Lokalrute 18 Volda: x Botnavegen – Golfbane/Rotevatn _____	85
5.3.2	Delstrekning Ørsta: Frå Rossabrua til brua ved Brungot _____	53	7	Sykkelvegvisning og sykkelparkering _____	87
5.4	Hovudrute 4 Volda: Frå Bakkelidvegen-Elvegata-sentrum _____	54	7.1	Sykkelvegvisning _____	87
5.4.1	Delstrekning Volda: Frå Bakkelidvegen til rundkøyring "Sjukehuskrysset" _____	55	7.1.1	Destinasjonar (reisas start- og endepunkt) _____	87
5.4.2	Delstrekning Volda: Frå "Sjukehuskrysset" (rundkøyring) til krysset Elvegata x Ristevegen (sentrum) _____	57	7.1.2	Behov for skilting _____	87
5.5	Hovudrute 5 Volda: Høgskulen – x Ørstavegen/ Gamlevegen _____	60	7.2	Sykkelparkering _____	88
5.5.1	Delstrekning: Høgskulen – Kryss Dr. Halkjelsviks veg _____	60	7.2.1	Ideelle krav til sykkelparkering _____	88
5.5.2	Delstrekning: Kryss Dr. Halkjelsviks veg – Volda omsorgsenter _____	61	7.2.2	Utforming og dimensjonering _____	88
5.5.3	Delstrekning: Volda omsorgsenter – x Ørstavegen/ Gamlevegen _____	63	7.2.3	Oversikt over eksisterande og forslag til nye sykkelparkeringsplassar _____	89
6	Framtidig lokalsykkelvegnett _____	65	8	Tiltaksplan for hovudsykkelvegnettet _____	92
6.1	Lokalrute 1 Ørsta: Strandgata – Webjørn Svendsens gate – Ørstaelvbrua _____	65	8.1	Prioriterte strekningar _____	92
6.2	Lokalrute 2 Ørsta: Garvargata – Kyrkjegata- Sjøbrauta _____	67	8.2	Drifts- og vedlikehaldsansvar _____	92
			8.3	Finansiering _____	93
			8.4	Andre tiltak for å auke sykkelbruken _____	93

Forord

Plan for hovudnett for sykkel i Ørsta kommune og Volda kommune er utarbeidd av Nordplan as, på oppdrag frå Statens vegvesen Region midt.

Frå Nordplan har følgjande deltatt i planarbeidet: samfunnsplanleggar Heidi Hansen, vegingeniør Roger Holgersen, vegingeniør Henning Bjørkedal og sivilarkitekt Lesley Robinson

Planarbeidet er utført i perioden november 2009 til mai 2010.

Vinteren 2009/2010 har vore uvanleg snørik med lange kuldeperiodar. Snøen kom tidleg i desember og låg fram til mars, men vi rakk så vidt i grove trekk å registrere eksisterande sykkelnett frå sykkelsetet før snøfallet. Supplerande synfaringar vart gjennomført i mars og april. I den første fasen av registreringsarbeidet var kommunen sine ortofoto gode underlagsdokument.

Statens vegvesen si sykkelhandbok og rettleiarar om sykkelparkering er lagt til grunn i planarbeidet. Elles har sykkelbynettverket (www.sykkelby.no) vore viktig inspirasjons- og informasjonskjelde.

Utarbeiding av planen skulle skje i samarbeid med kommunane, vegvesenet og fylkeskommunen. Alle partar har vore innkalla til aktuelle møter, men fylkeskommunen har ikkje hatt høve til å delta.

Planarbeidet har derfor skjedd i nært samarbeid med kommunen og statens vegvesen. I prosessen er det gjennomført fleire møter med partane.

Følgjande har vore kontakt- og samarbeidspartar:

Statens vegvesen:	Maren Meyer
Ørsta kommune:	Linda Øiehaug, Gunnar Wangen, Einar Ytre-Hauge
Volda kommune:	Per Heltne, Asbjørn Åsebø, Heidi Istad
Fylkeskommunen:	Magne Vinje
Nordplan as:	Heidi Hansen og Roger Holgersen

Ålesund 07.05.2010, revidert 28.06.2010



Heidi Hansen
Prosjektleder

1 Bakgrunn

1.1 Innleiing

Som ledd i den Nasjonale sykkelstrategien for perioden 2010-2019 er det eit mål å utarbeide overordna sykkelplanar for minst halvparten av byar og tettstader med over 5000 innbyggjarar i Region midt.

Ørsta kommune har pr 1/1 2010, 10 343 innbyggjarar og Volda kommune har 8 573. Kommunane er blant dei som skal ha vedtatt hovudnett for syklande innan utgangen av 2010.

Avstanden mellom Ørsta og Volda sentrum er på om lag 8 km. Kommunane har felles bustad- og arbeidsmarknad med stor grad av arbeidspendling mellom sentrumsområda. Det er stort potensiale for auka sykkelbruk og det er naturleg å sjå kommunane i samanheng og utarbeide felles plan.

1.2 Formål med planen

Formålet med planarbeidet er å definere og synleggjere eit hovudsykkelvegnett mellom kommunane Ørsta og Volda, og internt i tettstadane i desse kommunane. Planen skal legge vekt på å fastsette eit heilskapleg rutenett med høg grad av trafikktryggleik og framkome for syklistane.

Planen skal leggast til grunn for framtidig areal og transportplanlegging i Ørsta kommune og i Volda kommune.

Kostnadsoverslag og skiltplan er tatt med for hovudsykkelvegnettet, men ikkje for lokalsykkelvegnettet.

1.3 Kommunane sine mål og ambisjonar for sykkeltransport

Kommunane sine mål og ambisjonar er:

- Det skal bli meir attraktivt å sykle for alle
- redusere veksten i biltrafikken
- at sykkeltrafikken skal utgjere minst 8 % alle reiser

- at sykkeltransporten skal doblast i tettstadane
- at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og frå skulen

Tiltak for å nå måla:

- planlegging og regulering av eit hurtig og trygt hovudsykkelvegnett mellom kommunane og internt i tettstadane
- tiltaksplan for etablering av manglande punkt, utbetring av eksisterande system og nye tiltak
- kjøp av nødvendig grunn, prosjektering og utbygging

1.4 Planføresetnader

I kommunane er det i dag etablert mange strekningar med gang- og sykkelveggar og turveggar. Planen skal bygge på dagens system så langt det passer inn i den framtidige løysinga, og må også ta omsyn til dagens og framtidig utbyggingsstruktur i dei to kommunane.

Fleire aktuelle strekningar er allereie regulert eller under regulering til g/s-veg.

Statens vegvesen sine ulykkeskart er nytta i arbeidet, her er registrerte ulykker frå perioden 2000-2007. Det er ikkje differensiert mellom ulykkestypar (t.d. om bil, sykkel eller gåande er involvert), men ein får ein indikasjon på om strekninga er belasta eller ei. Truleg vert ikkje alle ulykker registrerte, slik at der er nokre mørke tal. For Ørsta er dessutan kommunen sine egne registreringar nytta.

1.5 Planprosess og framdrift

Plan for hovudsykkelvegnettet skal vere grunnlag for innarbeiding i arealdelen til Ørsta og Volda sine kommuneplanar. I første omgang blir planen å behandle som ein fagplan med prinsippavklaring i politiske organ, slik at den vert politisk forankra i plansystemet.

Volda kommune har vedtatt arealdelen til kommuneplanen 18.06.2009, men det er ikkje vist eit samanhengande sykkelvegnett. Kommunen vil innarbeide hovudsykkelvegnettet og sykkelstrategien i

kommunen sin handlingsplan for trafikktrygging som blir revidert og behandla i kommunestyret kvart år.

Ørsta kommune vil innarbeide hovudsykkelvegnettet og sykkelstrategien i arealdelen til kommuneplanen som er moden for revisjon. Tiltak vil bli sett i samanheng med trafikktryggingsplanen.

2 Samandrag sykkelplan Ørsta-Volda

Arbeidet fram til valt løysing for hovudsykkelnettet i Ørsta og Volda har vore utfordrande, og til ein viss grad – spesielt i sentrumsområda – har det vore naudsynt å gå på tvers av retningslinene i Statens vegvesen si Handbok 017.

Gjennom sentrumsområda er det plassproblem og det er derfor valt løysing med sykling i blanda trafikk med fartsreducerande tiltak (jfr HB072).

Det er ulike årsaker til dette, mellom anna for å ivareta dagens miljøkvalitetar slik som grøntabattar og trealléar, som elles ville forsvinne med etablering av sykkelfelt.

Det er også gjort av omsyn til trafikktryggleiken: Mange kryss, avkøyrslar, gateparkering og rundkøyringar gjer det uråd å ha samanhengande sykkelfelt gjennom sentrum og for å unngå systemskifte er det valt sykling i gata. Ei samanhengande løysing gir betre oversikt for trafikkantane, enn om det vert skifte mellom fleire system. Denne løysinga er valt, sjølv om det i realiteten er for høg trafikkbelastning gjennom Ørsta og Volda for sykling i blanda trafikk.

I dei meir landlege områda har vi i hovudsak valt å byggje på eksisterande g/s-veg løysingar, innføre sykkelfelt eller halde fram med sykling i vgbana der trafikkbelastninga tillét det.

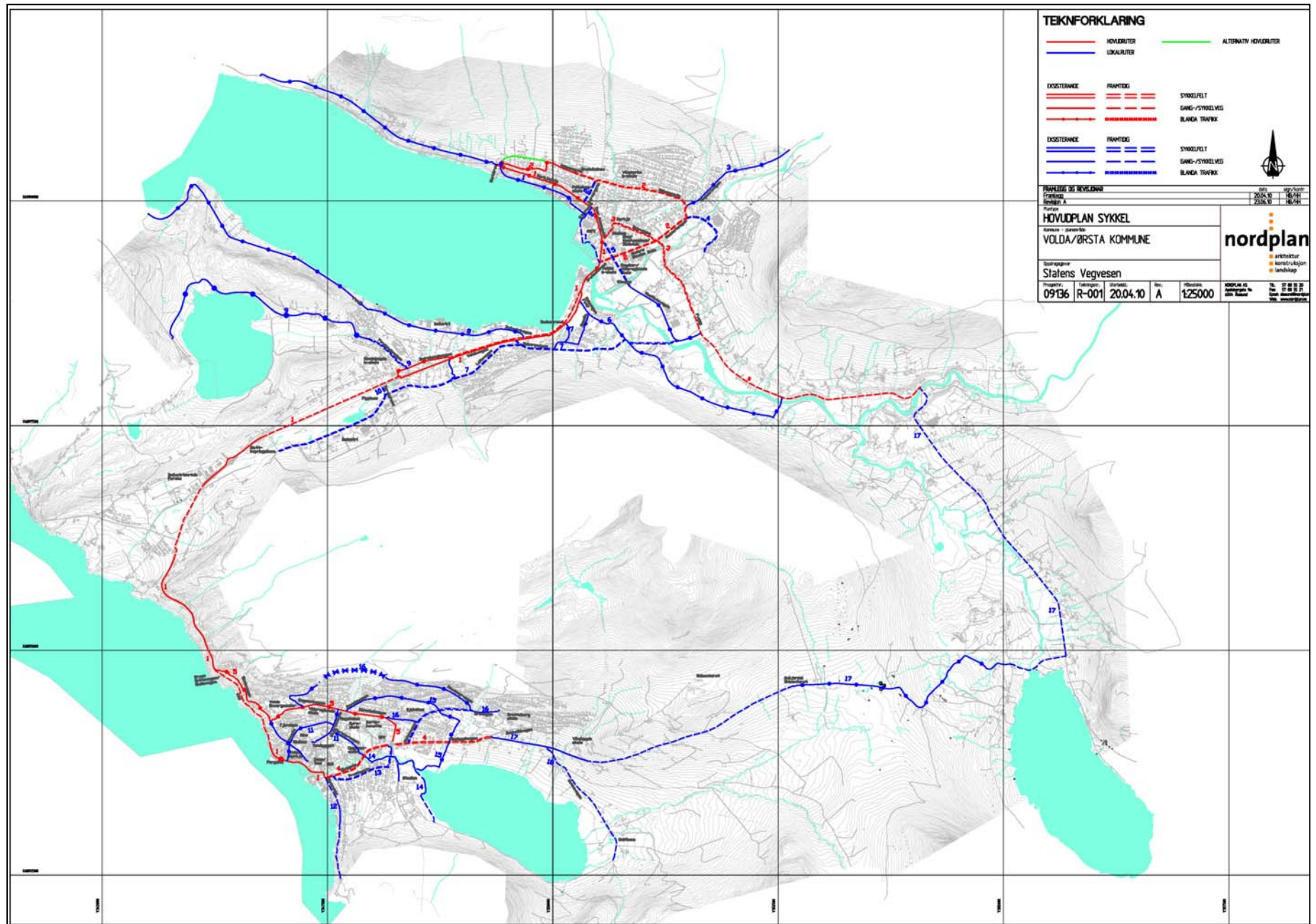
Hovudruta er inndelt i delstrekk, slik at det vert enklare å skildre og vurdere dei ulike løysingane og naudsynte tiltaka. Dei lokale rutene leiar syklisten frå bustad/arbeidsplass/skule/rekreasjonsområde og fram til hovudrutene.

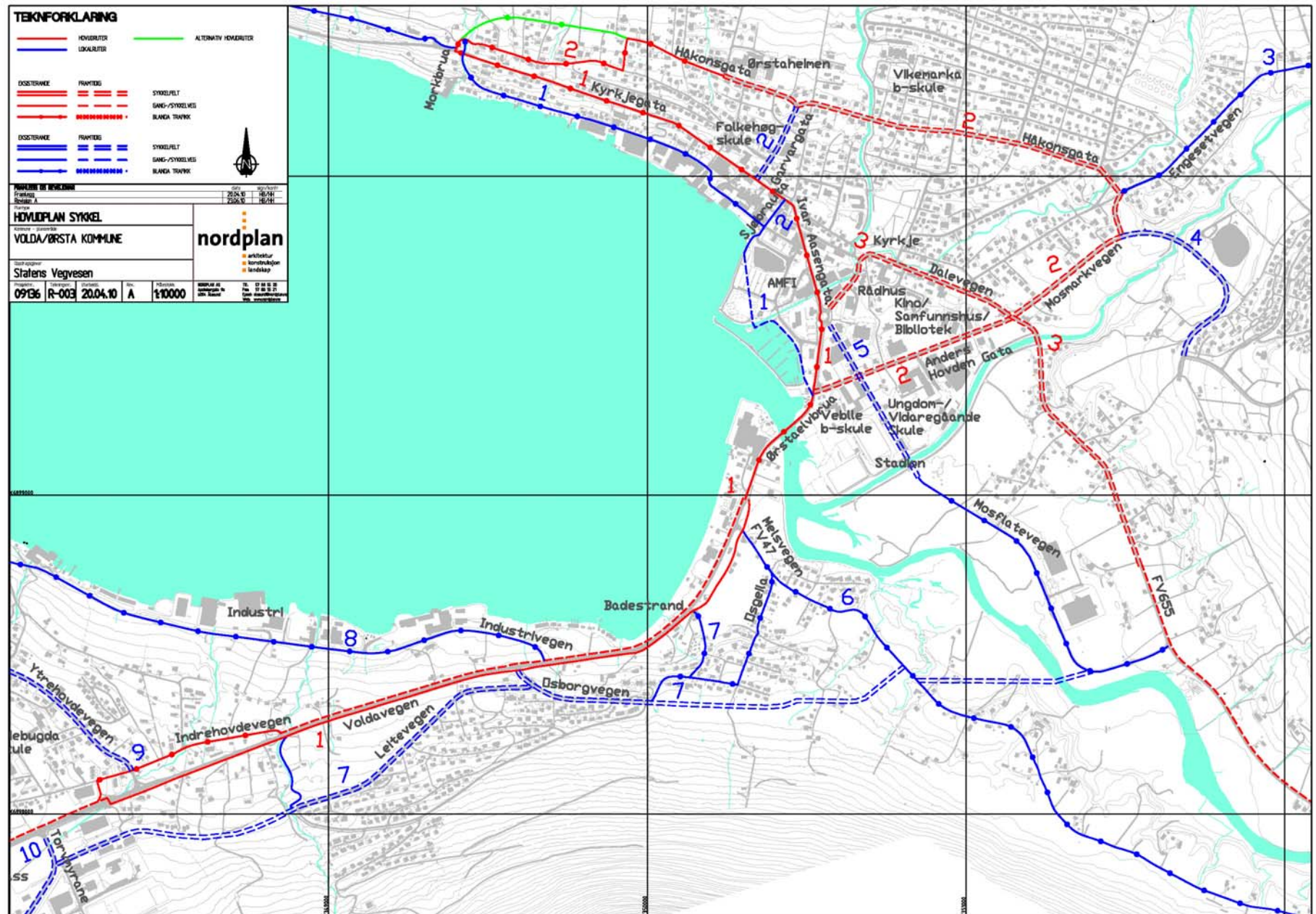
Følgjande 3 system er valt for hovudnettet:

- Separate gang- og sykkelvegar.
- Sykling i blanda trafikk.
- Sykkelfelt.

Sykelplanane følgjer på dei neste 3 sider, der første plan visar hovud- og lokalruter i både Ørsta og Volda, samt mellom disse to tettstadene. Deretter følgjer sykkelplan for Ørsta og Volda i mindre målestokk.

Vidare har vi valt å vise hovudsykkelnettet på ortofoto, slik at ein får oversikt over korleis områda ser ut frå lufta og lettare kan orientere seg. Hovudsykkelnettet er vist på 6 ortofotokart som følgjer etter dei 3 sykkelplankarta som nemnt over.

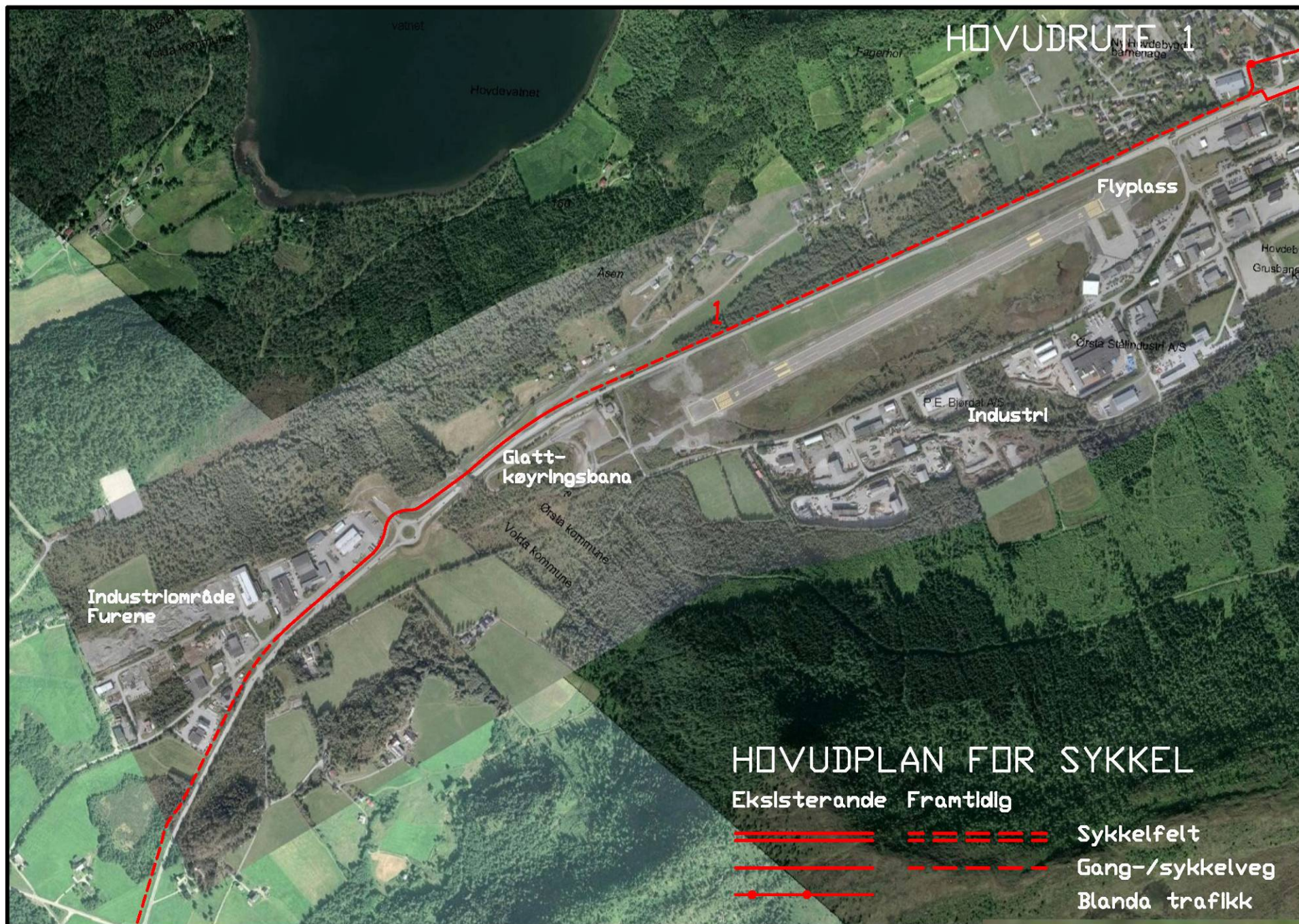






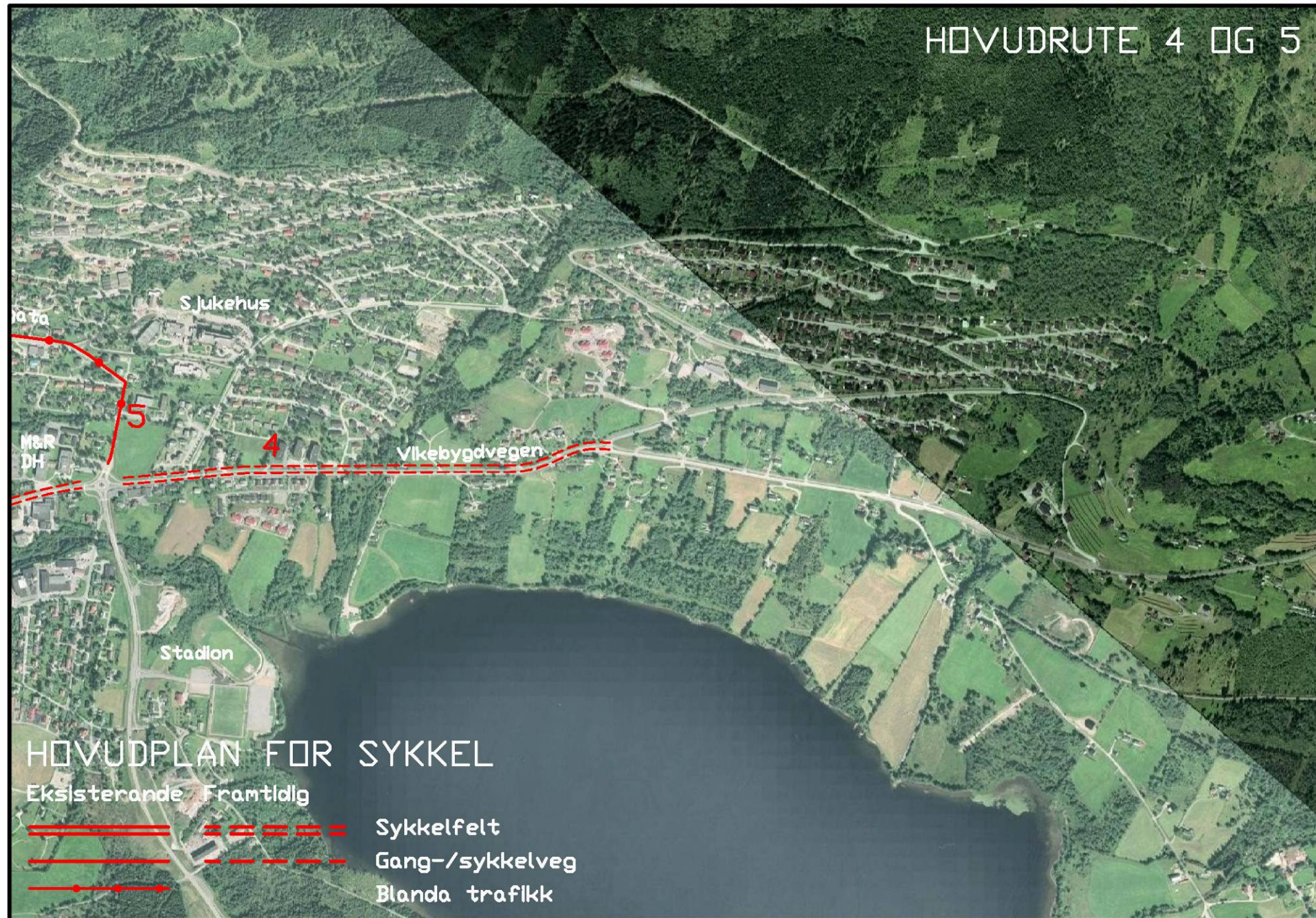












3 Eksisterande situasjon

3.1 Status dagens sykkelvegnett

Dagens sykkelvegnett omfattar ei blanding av system med gang- og sykkelvegar, sykling i blanda trafikk, i vegbana og på fortau. Kvaliteten på vegbana varierar og er mange stader dårleg med krakelert asfalt med hol og telehiv, kantstein utan nedsenking ved kryss og gangfelt. Det er også manglande ledd på ein del strekningar. På fleire delstrek er det siktproblem og farlege kryssingspunkt mellom gang- og sykkelvegar og bilvegar og/eller avkøyrslar.

Viktige ruter går i stor grad på og langs E 39 og fylkesvegane. På deler av desse strekningane er det høg fart, 70 km, og årstdøgnsstrafikken (ÅDT) er stor og utgjør opp til 10 800 bilar i døgnet.

3.2 Viktige trekk ved dagens sykkelbruk

Reisevaneundersøkingar gir informasjon om samanhengen mellom bruk av sykkel. Vi må bruke tal frå 2005 som er på landsbasis då det ikkje er tal på kommune- eller fylkesnivå. Ny undersøking er utført i 2009, men data er ikkje klare endå.

På landsbasis viser undersøkinga at det er svak nedgang i sykkelbruken frå 1992-2005, og auka bilbruk. 5% av alle reiser skjer pr sykkel, medan det er 54 % som brukar bil. 76 % av befolkninga på 13 år og eldre har tilgang på sykkel og heile 90 % i aldersgruppa 13-17 år. Største brukargruppa er dei mellom 13-17 år, der 15 % nyttar sykkel. Både i Ørsta og Volda ligg store bustadkonsentrasjonar i dalsidene ovanfor sentrum. Terrenget stig relativt bratt frå fjorden og sentrumsområda opp til bustadområda. Mange stader er det ei fysisk utfordring å bruke sykkel. Det er derfor mange som tar ein kort og bratt veg til sentrum og ein annan slakare heim.

Mange sykklar i vegbana sjølv om det er høg fart og stor biltrafikk, fordi alternativet via fortau, gangfelt med meir, går for seint. Det er for mange hindringar og sykkelvegane har ofte dårlegare standard enn

bilvegen. Det er for utrygt å sende barn og unge uti denne type trafikk med sykkel. Ein del skular tillet heller ikkje at barn på lågare trinn enn 4. klasse får sykle til skulen. Dette medfører truleg at mange barn blir køyrd til skulen og færre barn nyttar sykkel.

Kommunane manglar oppdatert informasjon om sykkelbruken. Ørsta har sendt spørreskjema til skulane, medan Volda ikkje har hatt kapasitet til å gjere dette.

Resultatet frå Ørsta viser at dei fleste elevane ved barneskulane brukar sykkel dagleg eller 2-3 gongar i veka. Dei sykklar til skulen, fritidsaktivitetar og anna. I følgje elevane sine svar er det langt færre av elevane ved ungdomsskulen som sykklar til skulen, og få sykklar ofte, i snitt om lag 1 gong i veka*. Vidare skil ein skule seg ut med lite sykling - og det er Hovdebygda. Årsaka ligg truleg i at her er mykje trafikk og særleg tungtrafikk, både langs E39 og til industriområdet. Elles kan årsaka til lav sykkelbruk vere at det manglar trygge og overdekte parkeringsplassar, at det er skummelt å krysse riksvegen, mange uoversiktlege kryssområde, samt at sykling er vèravhengig.

**Dette resultatet stemmer likevel ikkje heilt med dei observasjonar som er gjort ved vår synfaring, då vi registrerte stor sykkelbruk ved både Folkehøgskulen og Ungdomsskulen.*

Inntrykket i Volda er at mange unge brukar sykkel, og sett i forhold til at kommunen har mange studentar både på høgskulenivå og vidaregåande skule verkar det sannsynleg.

Asplan Viak har berekna potensiale for sykkelbruk ved å nytte ATP-modellen. Resultatet viser at E 39 mellom kommunane skil seg ut som ei tydleg hovudåre og bør prioriterast. Ingen strekning har høgare døgnsstrafikk enn ca. 225 syklistar, og fleire strekk er heilt utan sykkeltrafikk.

Data for pendling (vi har ikkje fordeling av reiser pr. bil, sykkel eller kollektivt) fordeler seg slik:

Pendling frå Volda til Ørsta – 554 personar. I Ørsta er det totalt 1977 arbeidsplassar.

Pendling frå Ørsta til Volda – 778 personar. I Volda er det totalt 2429 arbeidsplassar.

Flest syklistar finn vi på veg langs E39 inn mot Ørsta sentrum frå sør. Hovudstraumen inn mot Ørsta kjem via fv 665 Dalevegen i aust og E39 i nord. Mange nyttar Anders Hovden gata som bindeledd mellom Dalevegen og E39.

I Volda er det Engesetvegen og Kårstadvegen, saman med fv 45 opp frå sentrum til Sjukehuskrysset, som har mange potensielle syklistar, her ligg høgskulen og sjukehuset med mange arbeidsplassar.

3.3 Trafikkregler, sykkelgrupper og ulykkestypar

3.3.1 Trafikkregler

Syklistar er køyrande i følge trafikkreglane. Det er ulike reglar som gjeld for sykling i vegbane, på fortau, gang- og sykkelveg eller sykkelfelt.

På fortau/gangveg - berre lov å sykle når gangtrafikken er liten, og syklinga skal vere tilpassa gangtrafikken.

Gang- og sykkelveg – fotgjengarar og syklistar ferdast på like vilkår.

Sykkelfelt – berre lov å bruke sykkelfelt på høgre side av vegen.

Bilvegar – sykling kan skje på alle bilveggar unntatt motorveggar og der det er skilta sykling forbode og einvegskøyning (om ein sykklar i mot køyreretninga).

Vikepliktreglar

- på sykkelveg er det vikeplikt for all trafikk på kryssande veg, men ikkje for trafikk frå avkøyrslar (bensinstasjonar, parkeringsplassar, privatveggar og liknande).
- ut frå fortau, gangveg, sykkelveg har syklisten vikeplikt for all anna trafikk.
- i sykkelfelt gjeld høgreregelen.
- i rundkøyning har syklisten vikeplikt for dei som alt er i rundkøyninga.
- i fotgjengarfelt skal sykling skje på dei gåande sine premissar, først når syklisten går av sykkelen har biltrafikken vikeplikt for han.

3.3.2 Sykkelgrupper

Vi kan grovt sett dele inn syklande i 4 grupper:

Transportsyklisten – vaksne og unge på veg til arbeid eller utdanningsinstitusjonar. Dei har fast reisetid og reisemål, ofte til sentrum og/eller arbeidsplasskonsentrasjonar. Gruppa sitt krav til sykkelveg er god framkommelegheit, kort rute og høg fart.

Skulebarn – har fast reisemål, men reisetidspunktet er litt forskjellig frå transportsyklisten. Reisa skjer mest lokalt nær skule og bustad. Behov for best mogleg trafikktryggleik og minst mogleg kontakt med biltrafikk.

Fritidssyklisten – familiar og andre på tur. Syklar mest utanom rushtid og har blanda reisemål. Ønsker oppleving, komfort og tryggleik.

Kvardagssyklisten – kan definerast som ei gruppe mellom transportsyklist og fritidssyklist. Vel gjerne rolegare ruter og er meir avhengig av vørforhold.

3.3.3 Ulykkestypar

Av alle politirapporterte ulykker på landsbasis der syklande er involvert, skjer 80 % i tettbygde strøk og 75 % i kryss og avkøyrslar, eller ved kryssing av veg.

Eneulykker – skade ved velt eller utforkøyning utan andre involverte. Som oftast på grunn av dårleg vedlikehald av vegdekke t.d. hull og krakelert asfalt. Utgjer 70 % av sjukehusregistrerte ulykker.

Sykkelykker i kryss – skjer mellom bil og sykkel og er dei alvorlegaste ulykkene.

Sykling på fortau – sykling på venstre side av fortau skaper problem og ulykker i kryss og avkøyrslar fordi bilfører ikkje forventar syklistar på ”feil side” av vegen.

Kommune	Sum Ulykker	Alvorleg	Lettare skadd	Tettbygd	Spreidtbygd
Ørsta	8	1	7	5	3
Volda	12	1	11	8	4

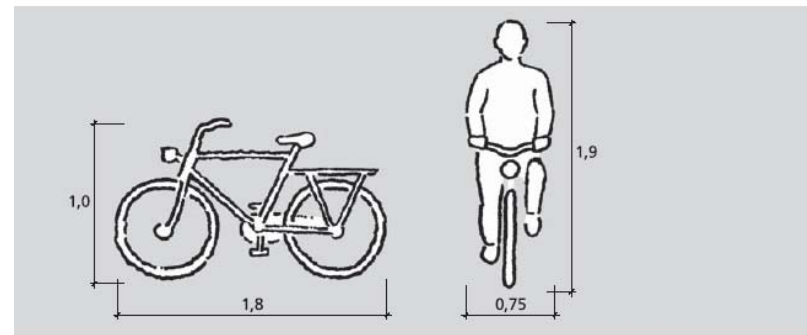
Tabell – politirapporterte sykkelykker i perioden 2000-2009

4 Sykkelvegnett

4.1 Generelt

For å oppnå målsetninga om auka sykkelbruk og redusert bruk av bil, vil det mest effektive verkemiddelet vere å legge til rette for transportsyklisten som er den største potensielle brukargruppa nest etter skulebarna. Denne gruppa bruker i dag bil i rushtida til og frå arbeid eller utdanningsinstitusjon. Å få denne gruppa over på sykkel vil gi miljøgevinst. Ein føresetnad for å lykkes er at tidsforbruket ved sykling ikkje skal vesentleg overstige tidsforbruket med bil.

4.2 Standard og utforming



Mål i meter

Kjelde: SVV Håndbok 017

4.2.1 Hovudnettet

Hovudnettet skal binde saman bydelane med kvarandre og sentrum, i tillegg til viktige målområde som kollektivterminalar, arbeidsplass-konsentrasjonar, skular, rekreasjonsområde m.m. Utanfor tettbygde strøk er hovudrute for sykkeltrafikk bindeleddet til tettstad og til m.a. skular.

Sykkelvegnettet bør utformast slik at det er trygt og komfortabelt å sykle i 30 km/t. For å unngå konflikt mellom gåande og syklande bør det i størst mogleg grad etablerast separate vegløyningar. Det bør leggst opp til kontinuerlege løysingar og unngå systemskifte, og der det er aktuelt må det skiltast. Systemskifte til dømes frå sykkelfelt til sykling i blanda trafikk krev varsling og merking i god tid før sjølve skiftet skjer, for at trafikkbildet skal vere oversiktleg.

Hovudsykkelvegnettet følgjer ofte hovudvegen, fordi det vanlegvis representerar dei naturlege trafikkorridorane også for syklande.

4.2.2 Lokalnettet

Lokalnettet er tilførselsruter til hovudnettet og kan også vere alternativ til hovudrutene.

Lokalrutene følgjer ofte samlevegane i bustadfelt, og fylkesvegane i meir spreidd bygde område. Deler av lokalrutene er ofte skuleveg og det er ønskeleg å legge til rette for trygg skuleveg for barna.

4.2.3 Aktuelle løysingar for utforming av sykkelanlegg

Det er fire aktuelle systemløysingar for hovud- og lokalrutene i Ørsta og Volda.

- Sykling i blanda trafikk – sykling i køyrebana saman med andre køyrande. Fartsgrense maks 40 km/t med fartsreduserande tiltak t.d. fartshumpar. Fortau for å skilje ut gangtrafikken.

ÅDT 0-4000 og fart mellom 30-50 km/t, med tiltak viss over 30 km/t.

- Sykling på skulder - i landlege omgjevnader med liten trafikk kan sykling på vegskulder akseptertast.

ÅDT 0-4000 og fart opp til 80 km/t.

- Sykkelfelt – eige felt for syklistar på begge sider av vegen. Skal vere skilta og merka med eigne felt i vegbana.

ÅDT over 4000 og fart opp til 60 km/t.

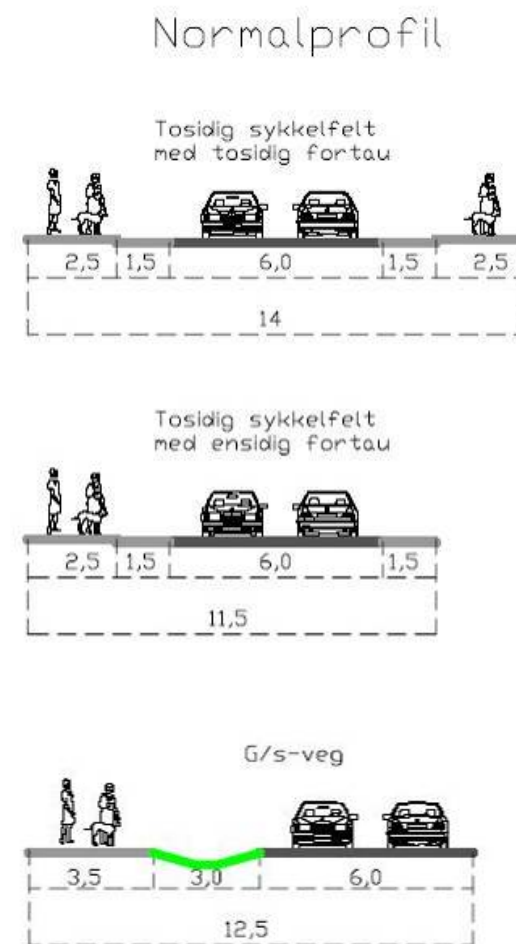
- Separate gang- og sykkelveg – skal brukast ved ÅDT over 4000 og fart over 60 km/t.

Sykelveg med fortau er ikkje vald pga høge kostnader, ulykker spesielt i kryss og problem med kryssing av E39.

Iht. SVV Håndbok 017 vedrørende gater med sykkelfelt:

- gater/veggar med fartsgrense 30 eller 40 km/t og **ÅDT > 4000** skal ha sykkelfelt på 1,5 m (inkl. kantsteinklarering).
- gater/veggar med fartsgrense 50 km/t og **ÅDT < 8000** skal også ha sykkelfelt på 1,5 m.
- gater/veggar med fartsgrense 50 km/t og **ÅDT mellom 8000-15000** skal ha sykkelfelt på 1,8 m.

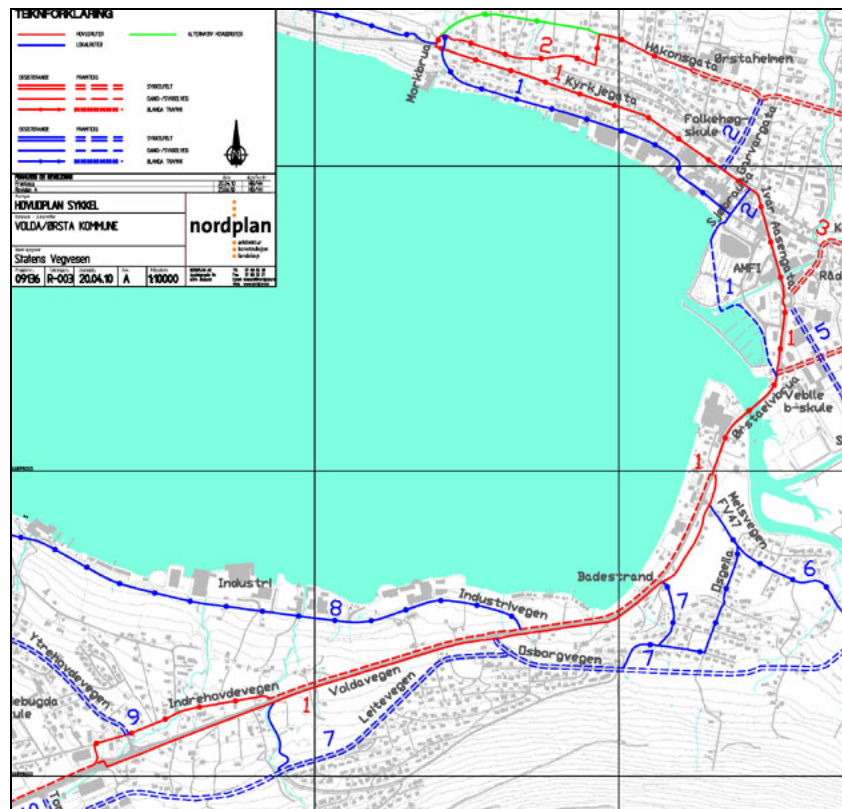
Iht. håndbok 017 bør gater med sykkelfelt der det går by-/regionallinjer eller langruter, ha ein køyrefelt med breidde på 3,25 m av omsyn til framkomme for buss.



Typiske tverrprofiler av køyreveg med sykkelfelt og fortau, samt av køyreveg med rabatt/grøft og fortau.

5 Framtidig hovudsykkelvegnett

5.1 Hovudrute 1 Ørsta: E39 Volda – Ørsta



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute. Ikke i målestokk.
Hovudrute med raud strek, lokalrute vist med blå strek.

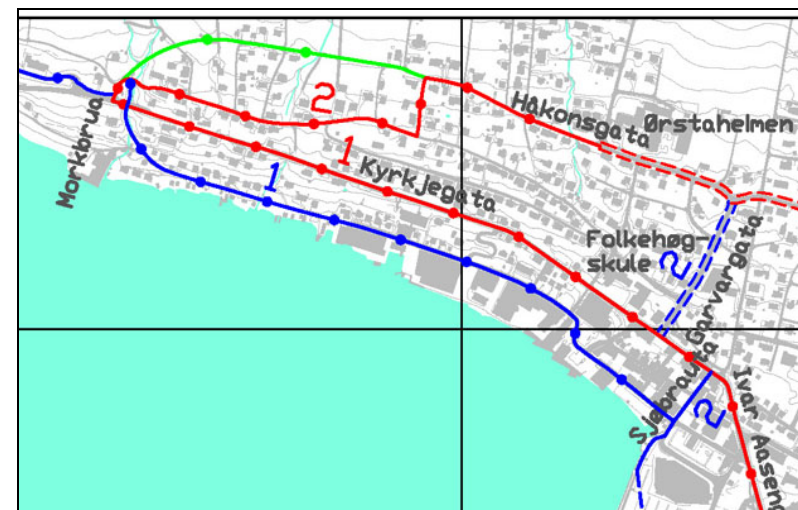
Det er lagt opp til ei mest mogleg direkte rute mellom Ørsta og Volda, med best mogleg stigningsforhold. Med dette som utgangspunkt er det naturleg å følge E39.

På grunn av at det er vekslende fartsgrense mellom 50 – 80 km/t, og det skiftar mellom tettbygde sentrumsområde til spreidd bygde og landlege område, får ruta ulike systemskifte.

I dag er det etablert lange strekk med separate 1-sidige g/s-vegar som det er naturleg å bygge vidare på.

5.1.1 Delstrekning Ørsta: Morkabrua – Kyrkjegata

Delstrekninga startar ved Morkabrua og går fram til krysset Kyrkjegata x Vikegeila.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Ørsta sentrum startar her. Gata har hovudsakleg tett villabebyggelse på begge sider. 2-sidig fortau, med smalt fortau på austsida fram til litt etter Prestebrauta, då vert det breiare fortau.

Kyrkjegata er relativt nyleg oppgradert og utbetra, med fortau og nye murar heilt inntil gata for dei eigedomane som ligg tett inntil. Vinteren har medført betydelege skader på vegdekket i form av telehiv.

Ulykker

Mellom år 2000 og 2007 er det registrert 4 ulykker med lettare skader. Ulykkesstadene er jamt fordelt utover strekninga.

Problempunkt

Problematiske kryss med Garvargata, 2 ulykker registrert. Det er også registrert ulykke ved busslomme nær krysset Vikegeila. Her er same problem som i Volda sentrum: det er smalt og lite tilgjengeleg areal til tiltak, -samstundes som det er viktig å ta vare på dei miljøkvalitetane som finst, som t.d. grønt rabattar og trealléar.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta sentrum. I hovudsak arbeidsreise og skuleveg.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 3500 fram til litt før x Garvargata, herifrå er ÅDT 10800 og fartsgrensa er 50 km/t.

Forslag til tiltak:

Det er ikkje plass til sykkelfelt gjennom Kyrkjegata, arealbehovet er 1,5 meter på begge sider av gata. For å få eit ryddig trafikkbilete er det ein fordel at syklistar brukar vegbana. Dette krev senka fart til 40 kmt med fartsdempande tiltak /miljøprioritert gjennomkøyring og skilting av ruta (fartsdumper/opphøya gangfelt/øyer/innsnevring av gateløp).

Planstatus:

Området er regulert til køyreveg og fortau.

Konsekvensar:

Det må utarbeidast ein byggeplan for miljøgategatiltaka.

Tilrådd systemløyising

Sykling i blanda trafikk.



*Situasjonen langs Kyrkjegata med fortausløyisingar og parkeringar.
Situasjonsbilde nederst: av Kyrkjegata, sett mot sentrum.*





Nederst: Ivar Aasens gate sett frå sentrum mot Folkehøgskulen.

Situasjonen langs Kyrkjegata med fortausløyising og parkering.



5.1.2 Delstrekning Ørsta: Ivar Aasengata - Ørstaelvbrua

Delstrekninga startar ved x Vikegata og går fram til Ørstaelvbrua. Gjennom sentrum er det i hovudsak 2-sidig fortau. Sykling skjer i blanda trafikk.



Dagens situasjon:

Områdekarakter

Dette er sjølve sentrumsområdet i Ørsta med ordna gatestruktur og tettare bymessig bebyggelse i form av 3-4 etasjes forretnings- og kontorbygg. Det er pr i dag etablert 1 rundkøyring. Det er varierende fortausbredde og standard. Trafikkerte kryss og sentrumsfunksjonar som bensinstasjon og kjøpesenter.

Ulykker

Mellom år 2000 og 2007 er det registrert 8 ulykker med 7 lettare skader og 1 alvorleg. Ulykkesstadene er jamt fordelt utover strekninga.

Problempunkt

Rundkøyringane og dei mange gatekryssa. I tillegg til generelt problem med stor gjennomgangstrafikk og høg andel tungtransport.

Ørsta: utsnitt av kart med sykkelrute.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta sentrum. I hovudsak arbeidsreise og skuleveg.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 10800 og fartsgrensa er 50 km/t.

Forslag til tiltak:

Sykling i blanda trafikk blir tilrådd, sjølv om her er plass til sykkelfelt. Det er fleire grunnar til dette; den viktigaste er å behalde grøntarabattar og trealléar for å ivareta miljøkvaliteten i sentrum,

blant fleire årsaker som nemnt under samandraget i kapittel 2. Her er bensinstasjonar og kjøpesenter som skal utvidast. Dette genererar mykje trafikk, i tillegg er det kompliserte forhold ved møtet med Ørstaelvbua. Det er med andre ord mykje som skjer samstundes og situasjonen blir uoversiktleg. For å få eit ryddig trafikkbilete er det derfor ein fordel at syklistar brukar vebana. Dette krev senka fart til 30-40 km/t med fartsdempande tiltak /miljøprioritert gjennomkøyring og skilting av ruta (fartsdumper/opphøga gangfelt/øyer/innsnevring av gateløp).

Planstatus:

Området er regulert, men tiltaket er ikkje i tråd med planen. Det har vore aktuelt å omregulere Amfi-krysset, og endre dagens reguleringsplan for E39 gjennom sentrum.

Konsekvensar:

Det må utarbeidast ein detaljreguleringsplan for miljøgatetiltaka. Vegsituasjonen for sentrum må vurderast på nytt i sin heilheit i samband med endring av Amfi-krysset. Dette planarbeidet er ikkje sett i gang, og sykkeltraséen gjennom sentrum vil bli endra som følgje av dette.

Tilrådd systemløyising

Sykling i blanda trafikk.



Ørsta sentrum.

Bildene viser eksisterande g/s-veg, fortausløyisingar, og kryss-situasjonar i E39.





5.1.3 Delstrekning Ørsta: Osoddane – 70-sona

Delstrekninga startar ved brua over Ørstaelva med gang- og sykkelveg langs E39 på austsida fram til x coop. Herifrå blir det blanda trafikk på Osvegen fram til Osholane, deretter går det gang- og sykkelveg langs E39 fram til 70-sona. Lengde: ca 1 km.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Område med blanda bebyggelse og stor gjennomgangstrafikk. Det manglar samanhengande gang- og sykkelvegssystem på vestsida av E39. Her er ein del utflytande parkeringsareal knytt til bedrifter og forretningar. På austsida er det hovudsakleg einebustader med hageareal og ubebygd landbruksareal. Her er registrert ulykker i samband med avkøyrslar til bustadane lengst nord og i krysset Melsvegen.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum.

Trafikkdata

E39 fram til Melsvegen har ein ÅDT på 10 800. Melsvegen har ein ÅDT på 1000 og Voldavegen / E39 etter 70 sona har ein ÅDT på 9 250. Fartsgrensa er 50 km/t på E39 og på Osvegen. Trafikken på Osvegen er hovudsakleg til etablerte bustader. Gangfeltet over krysset Melsvegen - Osvegen er heva over gateplan.

Problempunkt

Dårleg og mangelfullt samband på vestsida av E39, med blanda trafikk på deler av strekket. Folk går langs skuldra på E39 og ved Rema

manglar gangfelt over E39. Ingen kopling til busslomme og badeplass. Komplisert trafikkbilde pga mykje som skjer i kryssområda like før brua over Ørstaelva og ved krysset i Osholane ved campingplassen.

Ulykker

4 registrerte ulykkespunkt, i kryss og avkøyrsløse ved Osøyra- E39 og Melsvegen-Osvegen.

Forslag til tiltak:

Sykling i blanda trafikk fram til x coop, deretter 2-sidig g/s-veg. På E39 må farta senkast til 40 km/t med fartsreducerande tiltak, frå brua og til x coop. Deretter 2-sidig g/s veg vidare. Det må etablerast gang- og sykkelveg på nordsida av E39 frå krysset Osholane og austover til Rema, og Osstranda. Fortau vidare forbi rekkehusa og fram til brua, slik reguleringsplanen legg opp til.

På austsida av E 39 bør private avkøyrsløse til E39 sanerast slik godkjend reguleringsplan legg opp til. Ein del hekkar må fjernast for å gi betre sikt.

Det bør settast opp sykkelvegskilt i x Melsvegen.

Planstatus:

Det er ikkje utarbeidd plan for gangbru på vestsida av elva og heller ikkje for miljøgatetiltak.

Konsekvensar:

Utarbeiding av detaljreguleringsplan for gangbru og miljøgatetiltak. Grunnkjøp og arealinngrep må gjennomførast. Inngrep i ein del hageareal og parkeringsareal til nokre bedrifter.

Tilrådd systemløyising

Sykling i blanda trafikk fram til x coop og deretter 2-sidig g/s-veg langs E39 .



Foto over viser situasjonen ved brua over Ørstaelva mot nord, og under viser situasjon med separat gang- og sykkelveg sørover på austsida av E39.



Foto over viser gangfelt over E 39 og situasjon sørover frå Ørstaelva og under viser situasjon med blanda trafikk vidare sørover på vestsida av E39.





Foto over viser blanda trafikk langs Osvegen og under viser kryssområdet Osholane.



Foto over og under viser missing links før og etter Rema på nordsida av E39, sørover til krysset i Osane ved buss-stopp og badeplass.



5.1.4 Delstrekning Ørsta: 70-sona til kryss Industrivegen

Delstrekninga startar ved 70 sona på E39 (Voldavegen) og strekker seg fram til x Industrivegen.

Lengde: ca 340 meter



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Område med ubebygde landbruksareal og lite bebyggelse. Separat gang- og sykkelveg langs sørsida av E39, med grøfteareal mellom vegane.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum.

Trafikkdata

Fartsgrensa på E39 er 70 km/t og ÅDT på 9 250.

Problempunkt

Manglar gangfelt/kryssingspunkt over E39 til Industrivegen. Busslommer på begge sider av vegen. Mangler g/s vegsystem til busslomma på nordsida av E39.

Utrygt i kryss/avkøyrslene, særleg når du sykklar nedoverbakke. Fart kombinert med uoversiktlege avkøyrslar og bilar som sperra i kryss. Løebygning ligg heilt inntil g/s vegen og saman med den tette granhekkene, hindrar det sikt i avkøyrslpunktet.

Ulykker

2 registrerte ulykker i kryss ved Industrivegen.

Forslag til tiltak:

Etablering av gang- og sykkelveg langs nordsida av E39, frå Industrivegen og til Osholane. Oppgradering av g/s-veg på sørsida av E39 (pga dårlig stand og for smal bredde). Fjerne granhekkar som stenger for sikt på sørsida av E39. Sykkelvegskilt x Industrivegen.

Planstatus:

Området er regulert til landbruksareal.

Konsekvensar:

Ny regulering må til.
Inngrep i landbruksareal.
Grunnkjøp må gjennomførast.

Tilrådd systemløyising

2-sidig gang- og sykkelveg langs E39 (nord- og sørsida).



Foto over viser farleg kryssingspunkt på sørsida av E39 og under viser manglande system på nordsida av E39.

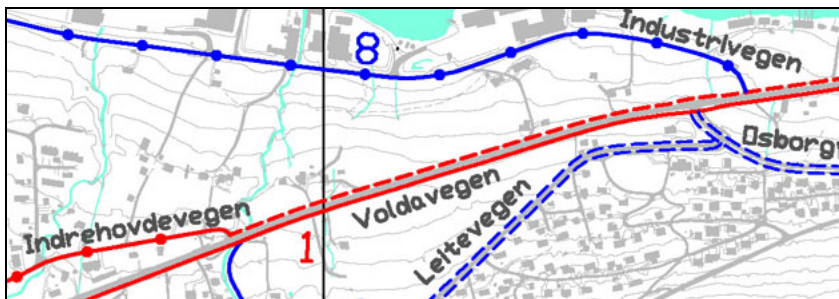


Foto over viser siktproblem på sørsida av E39 og foto under viser manglande gangfelt over E39.



5.1.5 Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Industrivegen og Indrehovdevegen

Delstrekninga startar ved T-krysset Industrivegen x E39 med gang- og sykkelveg langs E39 på sørsida og heilt fram til krysset Indrehovdevegen x E39, til gang-/sykkelveg-undergang. Lengde ca. 860 m.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent område med lite bygningar (i hovudsak bustader og gardsbruk), ubygd landbruksareal/dyrka mark og stor gjennomgangstrafikk. Samanhengande g/s-veg på sørsida av E39, med middels veidekkestandard.

Ulykker

Det er registrert ulykker (med lettare skader) ved krysset Osborgveien og nærare Industrivegen. Her er registrert ulykker på sørsida av E39 ved undergangen/krysset Indrehovdevegen. I tillegg registrert ved avkjørselen/busslomme ved garden nord for E39.

Problempunkt

Det er eit problematisk kryss der Osborgveien munnar ut i E39. Det er vidare ein grusa gangveg (fra Leitevn.) vinkelrett ned på g/s-vegen – bratt med saksegjerde nederst. Der er inga gangfelt over Voldavegen ved busslomma på nordsida av E39, ei heller overganger der g/s-vegen kryssar Osborgvn. Utrygt ved uoversiktlege avkjørsler og kryss over g/s-vegen.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum. Kombinert funksjon skuleveg, tilkomst til sentrum, idrettsområde, arbeidsveg.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 9 250 og fartsgrensa er 70 km/t. I hovudsak arbeidsreiser og skuleveg langs strekninga. 2 g/s-vegar samt ein avkjørsel møtast ved undergangen i krysset E39 x Indrehovdevn. Buss-stopp og g/s-vegen er skilta.

Forslag til tiltak:

Sidan dette er langs hovudtraséen for sykkelrute mellom Ørsta og Volda, foreslår vi å etablere g/s-veg på nordsida av E39, som koplast til foreslått g/s-veg. Dette vil lette "hurtigsykling" mellom tettstadene, da ein skil sykkelretningane i kvar sine baner, som samstundes gir betre trafikktryggleik i høve til gåande også.

Opprusting av eksisterande g/s-veg pga stedvis dårleg veidekkestandard, samt gjere traséen tydelegare i områda ved kryssing av veg/avkjørsle (evt. opphøya overgang, endra belegning).

Planstatus

Heilt aust på delstrekninga er ein reguleringsplan under arbeid, der m.a. g/s-veg er vist (slik bygd) på sørsida av E39. Vestre del av delstrekninga er regulert med m.a. g/s-undergang og g/s-veg på sørsida av E39 (slik bygd). Det er på nordsida av E39 ikkje regulert til g/s-veg, kun føremålet "anna veggrunn". Elles uregulert område (ca. 400 m langs E39). Tiltaket er såleis ikkje i tråd med gjeldande reguleringsplanar.

Konsekvensar

Tiltaket inneber reguleringsarbeid, erverv av grunn og arealinngrep. Inngrep i areal som i hovudsak er dyrka mark (men uregulert). Utbetring av eksisterande g/s-veg, evt. utviding av banebredda.

Tilrådd løysing

G/s-veg på nordsida.



Foto tatt ved austre busslomme (mot Ørsta), der Industrivn. munner ut i E39. G/s-vegen visast til høgre i bildet, middels til dårleg veidekkestandard.

Bildet under: Austre busslomme (mot Volda). Dyrka mark til høgre.





Der er ikkje noko som klart framhevar g/s-traséen i krysningspunktet med Osborgvegen. Uoversiktleg overgang. E39 til høgre i bildet.

Bildet under: Saksegjerde der bratt grusa g/s-veg frå Rystefeltet munner ut i g/s-vegen langs E39. Uheldig krysningspunkt, pga uoversiktleg og evt. høg fart.



G/s-veg langs E39 i retning mot Ørsta. Middels veidekkestandard. Dyrka mark til høgre.

Bildet under: Austre busslomme på sørsida av E39, sett i retning Volda (vest) ved undergangen. G/s-trasé ned mot undergangen.





G/s-veg systemet ved undergangen, tatt frå nordsida av E39.

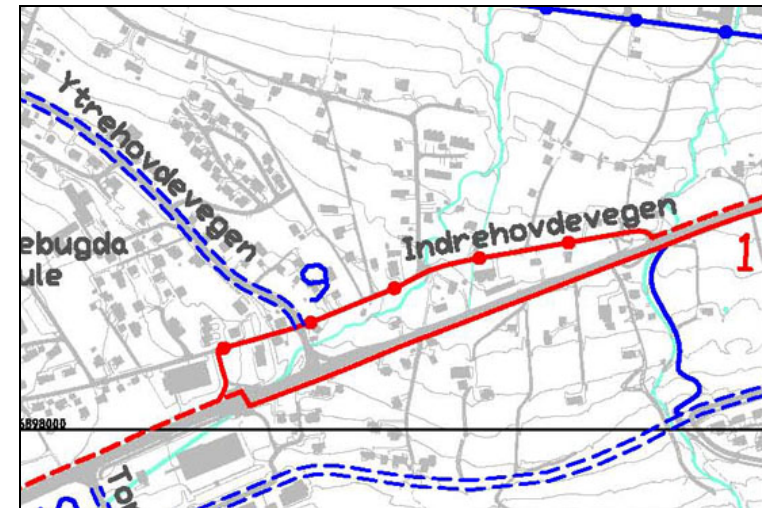
Bildet under: G/s-veg systemet ved undergangen der det munner ut i Indrehovdevn. Sett i retning mot vest.



5.1.6 Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Indrehovdevegen og Ytrehovdevegen – sør for E39

Delstrekninga startar ved T-krysset Indrehovdevn. x E39 (v/undergangen) med gang- og sykkelveg langs E39 på sørsida og heilt fram til krysset Ytrehovdevegen x E39.

Lengde ca. 480 m.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent område med få bygningar, eit lite areal for dyrka mark, stor gjennomgangstrafikk. Samanhengande g/s-veg på sørsida av E39, med middels veidekkestandard på g/s-vegen. Steingard.

Ulykker

Her er registrert ulykker aust og lengst vest på delstrekninga (v/krysset E39 x Ytrehovdevn.)

Problempunkt

1 farleg kryss der stikkveg/avkøyrsl munner ut i g/s-vegen, samt uoversiktleg avkøyrsl ved steingarden. Køyring til eigedomane via g/s-veg. Utrygt med uoversiktlege avkøyrslar og kryss over g/s-vegen,

bl.a. ein avkøyrse frå eigedom nord for E39 direkte ut i E39 (nært krysset E39 x Ytrehovdevn.) Manglande fotgjengerovergang.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum. Kombinert funksjon skuleveg, tilkomst til sentrum, idrettsområde, arbeidsveg (skule ligg nord-vest for delstrekninga, medan møbelsenter, bensinstasjon, verkstader og anna ligg vest for denne.)

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 9 250 og fartsgrensa er 70 km/t. I hovudsak arbeidsreiser og skuleveg langs strekninga.

Forslag til tiltak:

Opprusting av eksisterande g/s-veg pga stedvis dårleg veidekkestandard, samt gjere traséen tydelegare i områda ved kryssing av veg/avkøyrse (evt. opphøga overgang, endra belegning).

Planstatus

Gjeldande plan viser bl.a. g/s-veg (slik bygd) på sørsida av E39. Det er på nordsida av E39 ikkje regulert til g/s-veg, kun føremålet ”anna veggrunn”. Tiltaket er i tråd med intensjonane i planen. Ein køyreveg er regulert inn mellom (på tvers av) E39 og Indrehovdevegen, denne er ikkje bygd.

Konsekvensar

Utbetring av eksisterande g/s-veg, evt. utviding av banebredda medfører erverv av grunn.

Tilrådd løysing

G/s-veg på sørsida av E39. Sykling i blanda trafikk langs Indrehovdevegen på nordsida.



G/s-veg systemet på sørsida av E39, like vest for undergangen. Typisk eksempel på at adkomstveg til bustader kryssar g/s-vegen og munnar ut i E39, utan synleg skille mellom g/s-veg og adkomstveg. Sett mot aust.



E39, med g/s-vegen på sørsida til venstre i bildet. Sett mot vest.

Bildet under: Bustad på nordsida av E39, med direkte avkøyrse ut i E39. Sett mot nord.



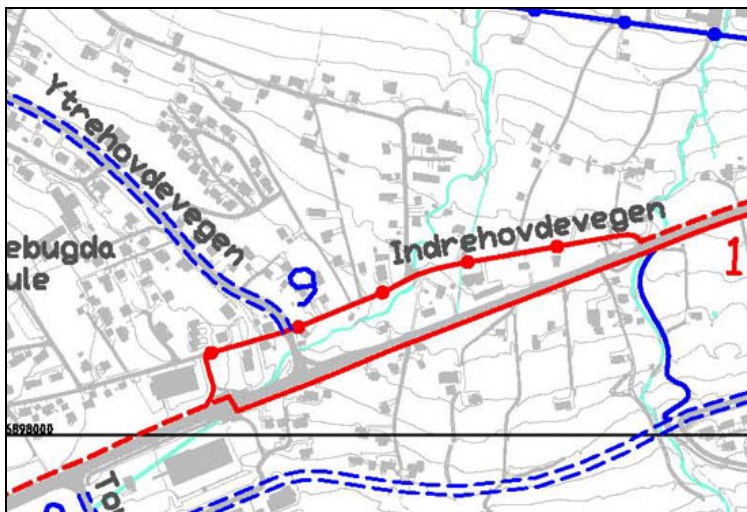
Avkøyrse ut i E39 som kryssar g/s-vegen på sørsida av E39. Sett mot aust.

Bildet under: Krysset der Ytrehovdevegen munner ut i E39. Sett mot nord.



5.1.7 Delstrekning Ørsta: Indrehovdevegen opp til Skulevegen

Delstrekninga startar ved avkøyrsla frå E39 til Indrehovdevegen (ved undergangen), gjennom krysset Indrehovdevegen x Ytrehovdevegen og held fram til framtidig gang- og sykkleveg.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter:

Åpent landskap, noe landbruksareal. Område med lite bustadbebyggelse, og relativt lite trafikk. Vest for krysset Indrehovdevn x Ytrehovdevn er blanda område med bustader og forretning/service (Møbelsenter bl.a.) og meir trafikk enn aust for krysset.

Ulykker:

Ikkje kjende i Indrehovdevegen, fleire ulykker i krysset Indrehovdevegen x Ytrehovdevegen.

Problempunkt:

Frå krysset Indrehovdevegen x Ytrehovdevegen og oppover til Skulevegen er det problematisk med tungtransport til Møbelsenteret,

samstundes som det manglar samanhengande system for gåande og syklande. Fortau forbi Møbelsenteret er del av parkeringssonen for tungtransporten, her blir uoversiktleg når små barn på skuleveg skal gå når det er av-/pålossing på gang. Mykje biltrafikk i rushtida pga foreldre som køyrar barna sine til skulen eller barnehage. Fortau manglar delvis etter møbelsenteret.

Transportfunksjon:

Bustad- og skuleveg, 50 km/t. Alternativ rute til hovudrute 1 sør. Ingen g/s-veg langs ruta i dag. Fortau er stedvis vest for krysset Indrehovdevn. x Ytrehovdevn. på ei side av vegen.

Forslag til tiltak:

Senking av fartsgrensa til 30-40 km/t og fartsdempande tiltak.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk.



Sett oppover Indrehovdevn. (vestover). Åpent og oversiktleg område



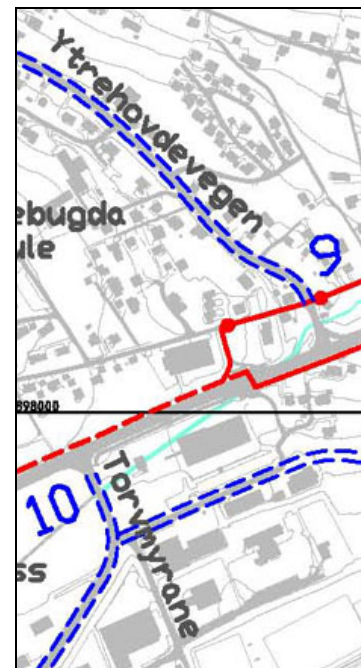
Sett mot aust nedover Indrehovdevn.

Bildet under syner korleis Indrehovdevn. kryssar Ytrehovdevn. og held fram oppover forbi bustader og opp til Møbelsenteret (ca. midt i bildet). Dette er den mest trafikkerte del av lokalruta med til dømes foreldrekyring til og frå, samt store lastebilar – som gjer skulevegen utrygg for gåande og syklande.



5.1.8 Delstrekning Ørsta: Voldavegen mellom Ytrehovdevegen og Torvmyrane

Delstrekninga startar ved T-krysset Ytrehovdevn. x E39, med gang- og sykkelveg langs E39 på sørsida og held fram til krysset Torvmyrane x E39. Der er undergang under E39. Lengde delstrekning ca. 330 m.



Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent område med få bustader. Området er prega av bygnader av ein viss storleik (Møbelsenter, verkstader, bilhall, bensinstasjon m.m.). Samanhengande g/s-veg på sørsida av E39, med middels vegdekkestandard på g/s-vegen. Stor gjennomkøyringstrafikk.

Ulykker

Her er registrert ulykker både i krysset E39 x Ytrehovdevn., i krysset E39 x Torvmyrane, samt ved busslomme/undergang på sørsida av E39.

Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Problempunkt

Sjølv om undergangen skal hindre uønska kryssing av E39, så ligger den truleg litt for langt mot vest til at alle vil bruke den. Den er heller ikkje skilta. Liten stikkveg/turveg lengst vest på delstrekninga ser ut til å ende blindt ut i E39 på uoversiktleg stad utan gangfelt nord for krysset E39 x Torvmyrane. Syklar ligg slengd i graset ved busslomma/undergangen på nordsida av E39, rett ved Møbelsenteret.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum. Kombinert funksjon skuleveg, tilkomst til sentrum, idrettsområde, arbeidsveg (skule og barnehage, samt møbelsenter,

ligg nord og nord-vest for delstrekninga, medan bensinstasjon, verkstader og anna ligg sør for denne.)

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 9 250 og fartsgrensa er 70 km/t. I hovudsak arbeidsreiser og skuleveg langs strekninga.

Forslag til tiltak:

Opprusting av eksisterande g/s-veg pga stedvis dårleg veidekke-standard, samt gjere traséen tydelegare i områda ved kryssing av veg/avkøyrsl (evt. opphøga overgang, endra belegning). Kople ein ny g/s-veg nord for E39 til den som er planlagd på nordsida (må sjåast i samanheng). Evt. sykkelparkering ved undergangs-overbygga.

Planstatus

Gjeldande plan viser bl.a. g/s-veg (slik bygd) på sørsida av E39. Reguleringsforslag er under arbeid, der det førebels ser ut til at g/s-veg på nordsida av E39 skal inn, som koplar seg til undergang og anna g/s-veg (som ikkje er bygd). Tiltaket er truleg i tråd med intensjonane i planen.

Konsekvensar

Utbetring av eksisterande g/s-veg, evt. utviding av banebredda, samt ny strekning g/s-veg medfører erverv av grunn.

Tilrådd løysing

G/s-veg.



Sett mot vest. E39 med verkstader, bilhaller og bensinstasjon til venstre for vegen. Bekk i kulvert under E 39 til høgre.



Sett mot nord. Undergangs-overbygget ved busslomma på nordsida av E39. Møbelsenteret i bakkant.

Bildet under: Sett mot nord. Stikkveg som munner ut i E39 – uoversiktlig og trafikkfarleg stad å krysse E39. Ingen gangfelt.



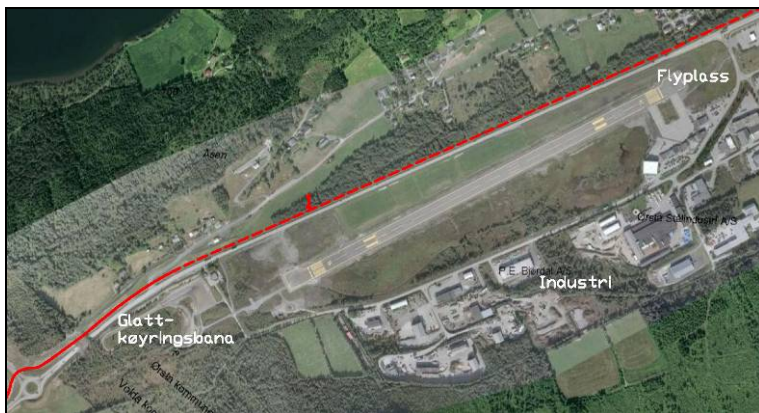
Sett mot vest. Undergangs-overbygget ved busslomme og g/s-veg på sørsida av E39.

Bildet under: Sett mot aust. G/s-veg nedover mot sentrum. Møbelsenter til venstre og bensinstasjon og vegservice/verkstader med parkeringsplass til høgre.



5.1.9 Delstrekning Ørsta, langs Hovden flyplass

Delstrekninga startar ved T-krysset Torvmyrane x E39, her er ikkje lenger gang- og sykkelveg langs E39 på sørsida. Det er planlagd gang-/sykkelveg nord for E39. Der manglar gangfelt over E39 ved glattkøyringsbana/busslommene. Lengde ca. 1,5 km.



Ørsta: Utsnitt av ortofoto med sykkelrute.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent og flatt landskap, prega av flyplassen og flystripa med tilhøyrande bygningsmasse, elles lite bebyggelse. Stor gjennomgangstrafikk på E39.

Ulykker

Ikkje kjende.

Problempunkt

Krysning frå glattkøyringsbana på sørsida til nordsida av E39 er problematisk pga mykje gjennomkøyringstrafikk.

Transportfunksjon

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda til Ørsta sentrum. Kombinert funksjon skoleveg, tilkomst til sentrum, idrettsområde, arbeidsveg (skule og barnehage, samt møbelsenter ligg nord-aust for delstrekninga, medan bensinstasjon, verkstader og anna ligg sør-aust for denne.)

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 7 100 og fartsgrensa er 70 km/t. I hovudsak arbeidsreiser og transportreiser langs strekninga. Her vil vere få fotgjengarar som ferdast og som kan kome i konflikt med syklistane.

Forslag til tiltak:

Byggje ny gang-/sykkelveg på nordsida av E39, samankopla med g/s-vegen skildra i pkt. 5.1.8. Få til ein god gangfeltløysing over E39 ved glattkøyringsbana.

Planstatus

Der er pågåande reguleringsarbeid ved flyplassområdet inkl. delar av Hovdebygda.

Det skal regulerast inn ein g/s-veg på nordsida av E39, som koplar seg til undergangen. Tiltaket er i tråd med intensjonane i den pågåande planen.

Konsekvensar

Ny strekning g/s-veg medfører erverv av grunn.

Tilrådd løysing

G/s-veg.



Innkøyring frå Torvmyrane til bensinstasjon og verkstadsområdet (flyplassen bak gjerdet midt i bildet). Stort utflytande asfaltområde, uklart køyremønster. Uklart også for gåande og syklande.

Sett mot nord-aust. Eksisterande g/s-veg på sørsida av E39 ved krysset Torvmyrane x E39 (bensinstasjon til høgre for bildet.) Ny g/s-veg er under regulering på nordsida av E39.



Bildet under: Sett nord-vestover i krysset Torvmyrane x E39. Ny g/s-veg er under regulering på nordsida av E39, i tillegg er planlagd rundkøyring i dette krysset.

E39 sett mot vest ved glattkøyringsbana/busslommene. Ei kort strekning gang-/sykkelveg mot vest.

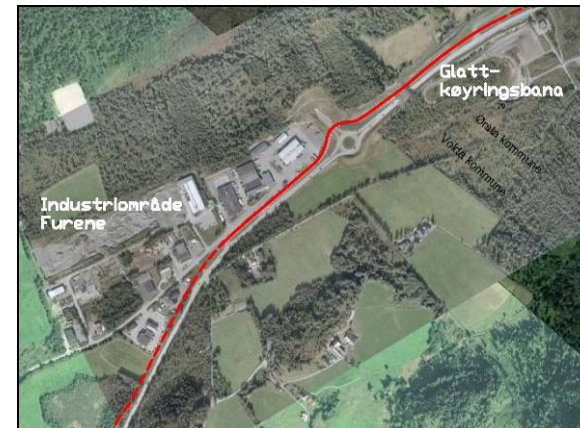




Bildet under: Går frå glattkøyringsbana mot vest. Ingen definert gangfelt over E39. G/s-vegen held fram på nordre side av E39 eit lite stykke mot vest. Ny g/s-veg austfrå er under regulering og skal kople seg til dette punktet.

5.1.10 Delstrekning Ørsta: Slutt regulert ny g/s-veg flyplass – Kryss industriområde Furene

Delstrekninga startar ved slutt av regulert ny g/s-veg på nordsida av flyplass og går vidare til kryss industriområde Furene. Lengde: ca 750 m



Ørsta/Volda: Utsnitt av ortofoto med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Industriområde med stor gjennomgangstrafikk. Nyetablert g/s-veg som har god standard.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta og Volda sentrum.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 7100 og fartsgrensa er 70km/t. I hovudsak arbeidsreiser og transportreiser langs strekninga.

Problempunkt
Ikkje kjende.

Ulykker
Ikkje kjende.

Forslag til tiltak
Ingen

Planstatus
Ingen tiltak

Konsekvensar
Ingen

Tilrådd løysing:
G/s-veg som i dag.



Foto over viser start av ruta 5.1.10.

Foto under viser situasjonen ved start ny g/s-veg, rute 5.1.11.



5.1.11 Delstrekning: Kryss industriområde Furene – Ekset

Delstrekninga startar ved kryss industriområde Furene og held fram til Ekset, der den eksisterande g/s-veg ligg på austsida av E39.

Lengde: ca 1000 m



Dagens situasjon

Områdekarakter

Industri-/landbruksområde, med stor gjennomgangstrafikk. Vidareføring av g/s-veg med ny prosjektert g/s-veg på vestsida av E39. Denne går under E39 i undergang etter kryss til Berknes og tilknytttes dagens g/s-veg på austsida av E39. Det manglar i dag system frå industriområdet på Furene til Ekset.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta og Volda sentrum.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på mellom 6500 og 7100. Fartsgrense på 60 og 70km/t.

Problempunkt

Manglande samanheng for sykkelsystem.

Ulykker

4 registrerte ulykker

Forslag til tiltak

Bygge prosjektert g/s-veg med undergang.

Planstatus

Tiltak i tråd med godkjend reguleringsplan og byggeplan.

Tilrådd løysing

G/s-veg.



Foto over viser situasjonen ved kryss til Berknes.



Foto viser situasjonen ved tilknytning til eksisterande g/s-veg.

5.1.12 Delstrekning Furene/Volda: Eksisterande g/s-veg på austsida av E39 – x Ørstavegen/Gamlevegen

Delstrekninga startar ved eksisterande g/s- veg på austsida av E39 og følgjer denne heilt fram til Frøholmkrysset. Lengde: ca. 1,5 km.



Konsekvensar

Tynne ut vegetasjon.
Skilting.

Tilrådd løysing

G/s-veg som i dag.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Område med begyggelse og skogkratt tett inn på eksisterande g/s-veg. Eksisterande g/s-veg med mange avkjørsler til bustadhus.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta og Volda sentrum.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 7100 og fartsgrensa er 60km/t.

Problempunkt

G/s-veg blir brukt som avkjørsel til mange bustadhus. Parkering og rygging ut i g/s-veg som kan føre til farlige situasjonar.

Ulykker

2 registrerte ulykker

Forslag til tiltak

Tynne ut vegetasjon langs g/s-veg som sikrar god sikt. Skilting og utvide banebredda.

Planstatus

Ingen tiltak.



Foto viser situasjonen langs eksisterande g/s-veg.

Dette viser ein typisk situasjon langs g/s-veg.



5.1.13 Delstrekning Volda: x Ørstavegen/Gamlevegen – Volda ferjekai

Delstrekninga startar ved x Gamlevegen og går forbi Volda ferjekai.
Lengde: ca 1100 m



Volda: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Smalt svingete parti, med terrengmessig vanskelig område. Fjell på eine sida og bratt ned mot sjøen på den andre.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk til Ørsta og Volda sentrum.

Trafikkdata

E39 har her ein ÅDT på 7100 og fartsgrensa er 50 og 60 km/t.

Problempunkt

Syklistar bruker E39 som sykkelveg.

Ulykker

5 registrerte ulykker

Forslag til tiltak

Sidan dette er langs hovudtraséen for sykkelrute mellom Ørsta og Volda, foreslår vi å vidareføre g/s-veg frå Frøholmkrysset og forbi krysset til ferjekaia.

Planstatus

Forslag ikkje etter godkjent reguleringsplan.

Konsekvensar

Utvidelse veg, grunnnerv, arealinngrep, reguleringsarbeid.

Tilrådd løysing

G/s-veg.



Foto viser situasjonen langs strekninga.



Her ser ein avkjørsel til Volda ferje kai

5.1.14 Delstrekning: Volda ferje kai – x Elvegata

Delstrekninga startar ved Volda ferje kai og strekker seg til x Elvegata.
Lengde: ca 800 m



Volda: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Rv651 Volda sentrum. Sentrumsområde med gateparkering, grøntrabattar og trealléar langs hamna.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for all sykkeltrafikk frå Volda og Hovdebygda til Ørsta sentrum.

Trafikkdata

Rv651 har her ein ÅDT på 6450 og fartsgrensa er 50km/t.

Problempunkt

Mange avkjørsler mot forskjellige deler av sentrum. Her er same problem som i Ørsta sentrum: det er smalt og lite tilgjengeleg areal til tiltak, -samstundes som det er viktig å ta vare på dei miljøkvalitetane som finst, som t.d. grønt rabattar og trealléar.

Ulykker

8 registrerte ulykker.

Forslag til tiltak



På grunn av plassmangel og for å ta vare på miljøkvaliteten i sentrum, har vi valt løysing med etablering av miljøgate. Dette er valt også av omsyn til å redusere antall systemskifte. Redusere fartsgrense til 40 km/t og sykling i blanda trafikk fram til x Elvegata. Brua over elva på Ristevegen må utvidast til 2-sidig fortau.

Planstatus

Tiltaket er i tråd med godkjent plan.

Konsekvensar

Mulig grunnnerverv. Utarbeiding av byggeplan.

Tilrådd løysing

Miljøgate. Sykling i blanda trafikk.

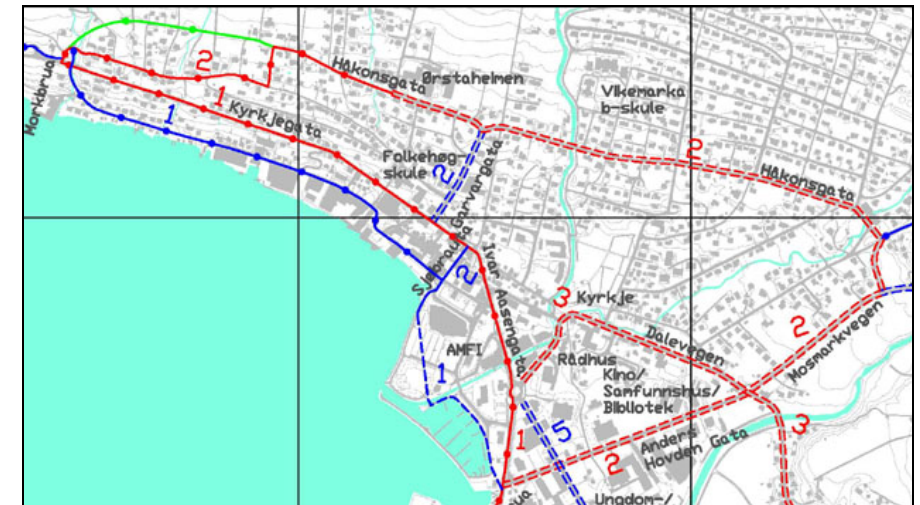


Foto viser situasjonen langs hamna.



5.2 Hovudrute 2 Ørsta: Morkabrua – Mosmarkvegen

Ruta bind saman dei tett utbygde einebustadområda i nordre og austlege del av Ørsta sentrum.



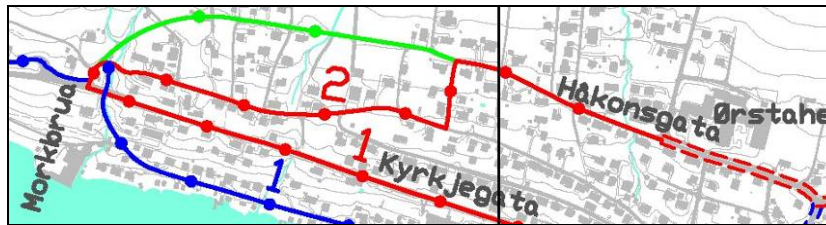
Ørsta: Kartutsnitt hovudrute 2

5.2.1 Delstrekning Ørsta: Morkabrua – Vinjevollvegen – Bakkevegen – Håkonsgata – Ørstaheimen

Delstrekninga startar ved avkøyrsløp frå E39 Morkabrua, vidare gjennom Vinjevollvegen og Bakkevegen før ein kjem til Håkonsgata og vidare til Ørstatunet.

Lengde: ca 1 km

På sikt planlagt trasé vidare vestover (forlenging av Håkonsgata) til Morkabrua.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter:

Bustadveg med middels tett bebygging.

Ulykker

Ingen kjende.

Problempunkt

Generelt dårleg standard

Transportfunksjon:

Alternativ rute til hovudrute 1. Arbeidsveg og skuleveg.

Trafikkdata

Kommunalveg. Fartsgrense 50 km/t.

Forslag til tiltak:

Fartsreduserande tiltak, generell opprusting.

Planstatus

Tiltaket er i tråd med godkjent plan.

Konsekvensar

Byggeplan fartreduserande tiltak og opprusting, skilting.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk.



Situasjon langs Vinjevollvegen over.



Situasjon langs Håkonsgata.

5.2.2 Delstrekning Ørsta: Ørstaheimen – Mosmarkvegen

Delstrekninga startar ved Ørstaheimen og går vidare austover langs Håkons gate til Mosmarkvegen.

Lengde ca 2,5 km.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter:

Bustadveg med middels tett bebyggelse og mykje trafikk, fartsgrense 50 km/t og fortau langs eine sida. 2sidig fortau forbi Kiwi butikken og overgang til g/s-veg siste del mot Mosmarkvegen.

Ulykker

Ingen kjende.

Problempunkt

Mange avkøyrslar, dårleg sikt.

Transportfunksjon:

Alternativ rute til hovudrute 1. Arbeidsveg og skuleveg.

Trafikkdata

Kommunal veg, fartsgrense 50 km/t.

Forslag til tiltak:

Opparbeide sykkelfelt og einsidig fortau. Ein kan også få til tosidig fortau, men dette får store konsekvensar for avkøyrslar/tilkomst, parkering og plassering av garasjar.

Planstatus

Forslag ikkje etter godkjent reguleringsplan.

Konsekvensar

Reguleringsplan, byggeplan, grunnnerv.

Tilrådd løysing:

Sykkelfelt og einsidig fortau.



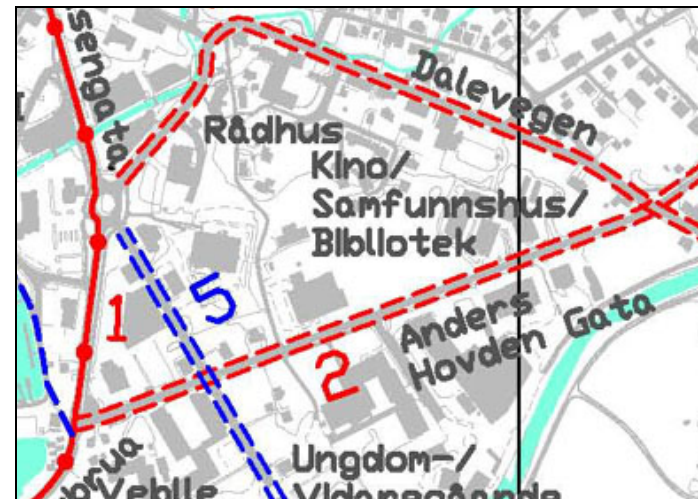
Situasjon langs Håkonsgata over (fra Kiwi butikk og vestover).

Situasjon langs Håkonsgata under.



5.2.3 Delstrekning Ørsta: Mosmarka – Anders Hovden gata

Strekket omfattar heile gata frå krysset Dalevegen til krysset Ivar Aasengata. Relativt ope, med ein del ubebygde areal langs vegen.



Ørsta: Utsnitt av kart med sykkelrute.

Dagens situasjon

Områdekarakter

I hovudsak skuleområde med ungdomsskule, vidaregåande skule, barneskule, idrettsanlegg, lege og omsorgssenter. I dag 1-sidig fortau fram til x Ripateigane.

Ulykker

Her er registrert 4 ulykker med lettare skader og 1 alvorleg.

Problempunkt

Kryssområde, skuleveg, busstrasé.

Transportfunksjon

Hovudsakleg skuleveg og rekreasjonsreiser. Det er kort avstand til sentrumsområde og ei rute utan vanskelege stigningsforhold.

Trafikkdata

Fartsgrensa er på 50 km/t .

Forslag til tiltak:

2-sidig sykkelfelt og 1-sidig fortau på strekket som manglar.

Konsekvensar

Medfører kjøp av grunn, reguleringsplan, byggeplan.

Planstatus

Regulert 1-sidig fortau. Rundkøyringsløyising for kryss Dalevegen/Mosmarkvegen.

Tilrådd systemløyising

Sykkelfelt.

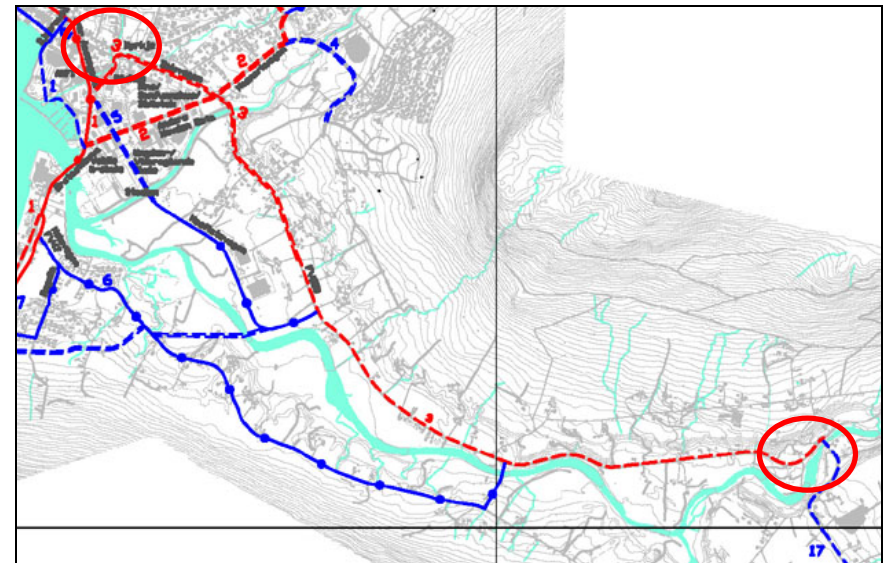


Anders Hovden Gata

5.3 Hovudrute 3 Ørsta: Fv 655 – Dalevegen

Ruta starta i sentrum, Parkvegen og går via Dalevegen fram til brua ved Brungot. Det er landveg store deler av strekket, med spreidd bebyggelse. ÅDT på 2500 og fartsgrense 60 km/t inntil vi møter byen med tettare bebyggelse i 50- sona, omtrent ved krysset med Mosflatevegen.

Det manglar tilrettelegging for syklande og gåande på store deler av strekket. I dag skjer sykling i blanda trafikk.



Ørsta: kartutsnitt viser start i sentrum og slutt ved brua ved Brungot (røde sirkler henholdsvis nord og sør i kartet).

5.3.1 Delstrekning Ørsta: Parkvegen – Dalevegen - Rossåbrua

Delstekket startar frå Ivar Aasengata i sentrum og fram til Rossåbrua.

Områdekarakter

Blanda med delvis tett villabebyggelse, med innslag av bymessige funksjonar og opnare ubebygde areal. I dag 1sidig fortau på deler av strekket. Fortau er under opparbeiding frå brua til x Parkvegen.

Ulykker

Her er registrert 6 ulykker, med lettare skader.

Problempunkt

Rossåbrua, uoversiktleg punkt med farleg fotgjengarkryssing som no er under utbedring.

Transportfunksjon

Det er både arbeidsreiser, skuleveg og rekreasjonsreiser. Denne delstrekninga er ei rute utan vanskelege stigningsforhold.

Trafikkdata

RV 655 har her ein ÅDT på 2 500 og fartsgrensa er på 50 km/t. Frå krysset Mosflate

Forslag til tiltak:

2-sidig sykkelfelt.

Planstatus

Det er regulert g/s-veg på austsida av fv 655 frå Rossåbrua og fram til krysset ved Mosflatevegen.

Konsekvensar

Sykkelfelt medfører erverv av grunn, men her er mykje opent areal og flatt terreng som eignar seg til føremålet. Utarbeiding av reguleringsplan.

Tilrådd løysing

2-sidig sykkelfelt.



*På Dalevegen mot kryss til Mosmarkvegen/Anders
Hovdengata/Rossåbrua*

5.3.2 Delstrekning Ørsta: Frå Rossåbrua til brua ved Brungot

Delstrekninga startar ved Rossåbrua over Rossåelva, og held fram til brua ved Brungot/Dalevegen (fv 55 x fv 655). Her er ikkje g/s-veg eller fortau, med unntak av eit kort fortausstrekk like før og over Rossåelva.

Lengde ca. 3,9 km.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent og flatt landskap, prega av dyrka mark og spreidd bebyggelse, (bustader og gardsbruk). Lite trafikk og smal veg.

Ulykker

Ikkje kjende.

Problempunkt

Ikkje kjende, men smal veg er ikkje tilrettelagt for syklande eller gåande. Her er ikkje mogleg med møtande trafikk ved forbipassering av gåande eller syklande.

Transportfunksjon

Det er både arbeidsreiser og rekreasjonsreiser langs RV 655. Denne delstrekninga er del av hovudrute 3 for syklande inn til Ørsta sentrum – det er kort avstand og rute utan vanskelege stigningsforhold. Ruta tjener som alternativ køyrerute til Volda.

Trafikkdata

RV 655 har her ein ÅDT på 2 500 og fartsgrensa er på 50 km/t fram til det tettbygde strøket tar slutt eit stykke sør for Rossåbrua. Deretter er det 60 km/t.

Forslag til tiltak:

To-sidig sykkelfelt i 50-sona og til Rossåbrua, som koplar seg til fortauet ved brua og einsidig fortau. Ny g/s-veg på nordsida av fv 655 i 60-sona, som heng saman med ny g/s-veg på lokalrute 17 fram til Brautaset skule.

Planstatus

Det ser ut til å vere regulert inn g/s-veg og fortau frå Indremo og heilt til Rossåbrua, siste strekk kan sjå ut til å vere fortau.

Det er vidare regulert inn ny rundkøyring over Rossåelva, eit stykke vest for eksisterande Rossåbrua. Her er også regulert inn g/s-veg eller fortau på både sidar av den nye vegtraséen som går sørover. Denne koplar seg til annan g/s-veg eller fortau som er regulert inn over Rossåelva ved idrettsanlegget.

Tiltaket er ikkje i tråd med gjeldande plan.

Konsekvensar

Ny strekning g/s-veg og sykkelfelt medfører erverv av grunn, men her er mykje opent areal og flatt terreng som eignar seg til føremålet. Reguleringsarbeid må gjennomførast.

Tilrådd løysing

Einsidig g/s-veg i 60-sona og to-sidig sykkelfelt i 50-sona.



Frå Dalevegen (RV 655 like etter brua ved Brungot) sett nord-vestover mot Ørsta. Spredt bebyggelse og landbruksareal.



Frå Dalevegen ved Indremo, sett nord-vestover mot Ørsta. Spredt bebyggelse og opent landbruksareal.

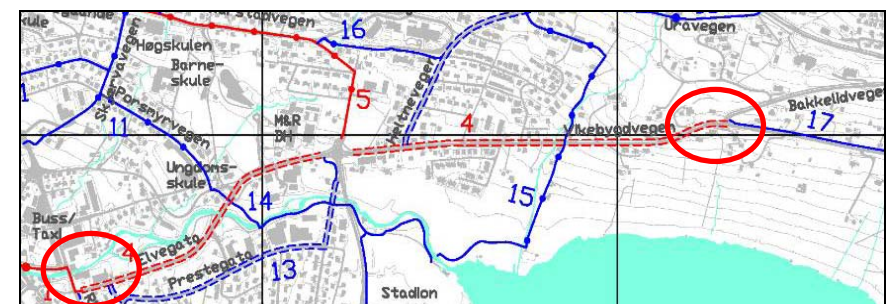


Fortau langs Dalevegen (fv 655) sett nord-vestover mot Ørsta, ved busslomma (litt tettare med bustadar).

Bildet under: Fortau går over til g/s-veg ved Rossåbrua (over Rossåelva).



5.4 Hovudrute 4 Volda: Frå Bakkelidvegen-Elvegata-sentrum

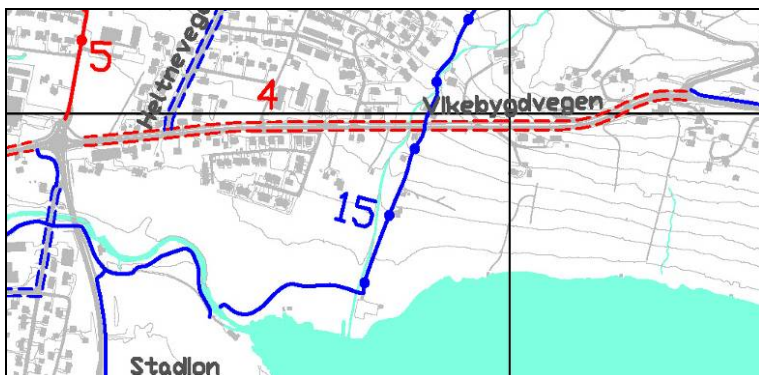


Volda: kartutsnitt visar hovudrute 4 frå Bakkelidvegen til sentrum (henholdsvis aust og vest markert med raud sirkel).

5.4.1 Delstrekning Volda: Frå Bakkelidvegen til rundkøyring "Sjukehuskrysset"

Delstrekninga startar ved krysset Vikebygdvegen (fv 45) x Bakkelidvegen, der lokalrute 8 sluttar. Strekninga held fram til rundkøyringa ved Distriktshøgskulen, der 4 vegar (fv 651- fv 45- Elvegata-Sjukehusvegen) møtast. Der er samanhengande g/s-veg på nordsida av fv 45.

Lengde delstrekning på hovudrute 5 er på ca. 1,1 km.



Volda: kartutsnitt rute 4 Bakkelidvegen i aust til "Sjukehuskrysset" i vest.

Dagens situasjon:

Områdekarakter:

Frå Bakkelidvegen er det til dels landlig område med spredte bustader, dyrka mark og gardsbruk. Dess nærare rundkøyringa, dess tettare bebyggelse, som t.d. einestadar og blokker (m.a. studentbustadar), distriktshøgskule og dagligvareforretning m.m. Gjennomkøyringstrafikk.

Sykkelykker:

Her er registrert ulykke (lettare skadd) ca. 200 m aust for rundkøyringa, medan det er registrert ulykke (alvorleg skadd) i rundkøyringa.

Problempunkt:

Éinsidig g/s-veg, mange avkøyrslar.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for sykkeltrafikk inn til Volda. Kombinert funksjon skuleveg, tilkomst til sentrum og arbeidsveg. Mange studentbustadar i nærleiken grunna høgskulen og andre skular.

Trafikkdata:

Fv 45 har her ein ÅDT på 3600 og fartsgrensa er 60 km/t lengst aust på ruta og 50 km/t når ein nærmar seg rundkøyringa. G/s-vegen fordelar seg til Distriktshøgskulen, til lokalrute 6 og 7, samt held fram på nordsida av Elvegata nedover mot sentrum.

Forslag til tiltak:

Tosidig sykkelfelt langs heile strekninga. Endre eksisterande g/s-veg til fortau, til bruk for skulebarn og fritidssyklist samt gåande. Sanering avkøyrslar og supplerande skilting.

Planstatus:

Køyreveg og éinsidig g/s-veg er regulert, og tiltaket er ikkje i tråd med planen.

Konsekvensar:

Reguleringsarbeid. Kjøp av grunn og arealinngrep.

Tilrådd løysing:

2sidig sykkelfelt.



Sett vestover. Vikebygdvegen (fv 45) med eksisterande g/s-veg på nordsida av vegen. Lite og spredt bebyggelse, opent og oversiktleg, i nærleiken av Bakkelidvegen.



Bildet over: Tettare bebyggelse dess lenger vest ein kjem. Eksisterande g/s-veg held fram på nordsida av fv 45.

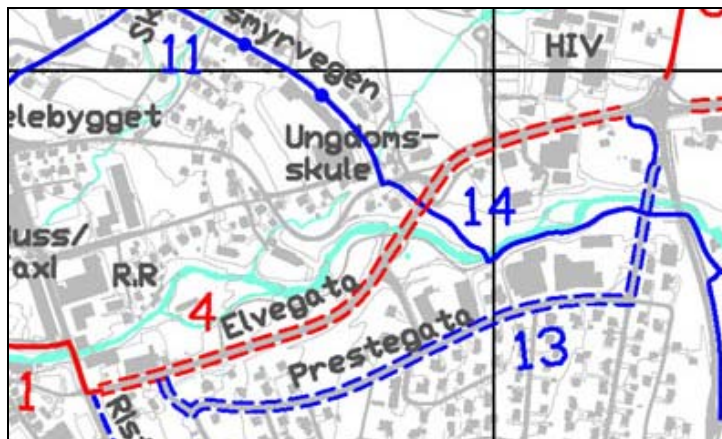
Sett vestover: Busslomme og g/s-veg på nordsida av fv 45, køyretilkomst til bustader i kjede på sørsida. Manglar gangfelt på strekninga.



5.4.2 Delstrekning Volda: Frå "Sjukehuskrysset" (rundkøyring) til krysset Elvegata x Ristevegen (sentrum)

Delstrekninga startar ved rundkøyringa der 4 vegar møtast (fv 651- fv 45-Elvegata-Sjukehusvegen). Fv 45 går over i Elvegata (fv 651) på veg vestover ned mot sentrum. Hovudrute 5 stoppar i sentrum på nordsida av brua over Øyraelva, i krysset Holmen-Industrigata-Ristevegen. Frå rundkøyring er det samanhengande g/s-veg på nordsida av Elvegata til ca. ein tredjedel av strekninga ned til sentrum (krysset med Anders Vassbotnvegen). Det manglar g/s-veg vidare nedover mot sentrum, stadvis fortau, stadvis ingen ting.

Lengde delstrekninga på hovudrute 4 er på ca. 900 m.



Volda: kartutsnitt rute 4 "Sjukehuskrysset" i aust via Elvegt. til sentrum.

Dagens situasjon:

Områdekarakter:

Øvste del av strekninga er prega av store bygningsmasser, parkeringsplassar (høgskulen m.a.) og parkmessig opparbeida uteareal. Etter avkøyringa til Anders Vassbotnvegen går strekninga gjennom eit område som er ubebygd på nordsida – her er eit grønt belte/friområde langs Øyraelva med turveg. Nedst i Elvegata er næring/forretning/ kontor på nordsida, medan nokre få bustadar på

sørsida. Området er prega av gjennomkøyringstrafikk, men er opent og oversiktleg.

Sykkelulykker:

Der er registrert lettare og alvorleg skade like vest for rundkøyringa.

Problempunkt:

Éinsidig g/s-veg som ikkje er kontinuerleg ned mot sentrum.

Utkøyring frå Sagvegen, uoversiktleg for syklistar og gåande. Ingen gangfelt over til turvegen i friområdet eller busslomma på nordsida av Elvegata.

Transportfunksjon:

Del av hovudruta for sykkeltrafikk inn til Volda. Kombinert funksjon skuleveg, tilkomst til sentrum og arbeidsveg.

Trafikkdata:

Elvegata har ein ÅDT på 6450 i nedre del, og 1400 oppe ved rundkøyringa. Dette tydar på at der er mange som kjører av/på ved Anders Vassbotnvegen, Sagvegen/Prestegata, samt avkøyrsla til Distriktshøgskulen. Fartsgrensa er 50 km/t.

Forslag til tiltak:

Vidareføre tosidig sykkelfelt frå rundkøyringa og heilt til sentrum, slik at ein lettar "hurtig-sykling" til sentrum ved å skille sykkelretningane i kvar sine baner, som og gir betre trafikktryggleik i høve til gåande. Supplerande skilting. Fortau på nordsida av strekninga, slik at gåande får eit alternativ ned til sentrum.

Planstatus:

Det er regulert til køyreveg, fortau og anna veggrunn.

Konsekvensar:

Reguleringsarbeid. Kjøp av grunn og arealinngrep.

Tilrådd løysing:

Tosidig sykkelfelt.



Sett vestover mot sentrum, like etter rundkøyringa. Busslomme og einsidig g/s-veg like ved innkøyring til Distriktshøgskulen. Bebyggelse tett på vegen på sørsida.

Bildet under: Avkøyrse til m.a. Anders Vassbotnvegen og ungdomsskulen. G/s-vegen sluttar her, medan det vert erstatta av einsidig fortau vidare.



Sett sør-vestover mot sentrum, her er einsidig fortau på brua over Øyraelva og turveg/friområdet.

Bildet under: Avkøyrse til Sagvegen/Prestegata til venstre. Turveg kjem opp frå friområdet på både sidar av vegen her, medan det er eit kort strekk fortau ved busslomma og på sørsida av Elvegata inn mot Sagvegen.





Sett sør-vestover mot sentrum sør for krysset med Sagvegen, fortauet er oppheva på nordsida. Her er plass til sykling på vegskuldra, men ikkje skilta eller tilrettelagt for sykling.

Bildet under: Ca. 180 m nord-aust frå krysset Elvegata x Ristegata kjem turvegen opp frå friområdet langs elva på nordsida av vegen, og herfrå og ned til sentrum er etablert fortau.



Krysset Elvegata x Ristevegen. Fortau på nordsida av vegen, samt fortau frå busslomma på sørsida av vegen.

Bildet under: Brua over Øyraelva, der Industrivegen-Holmen-Ristegata møtast. Smalt fortau på både sider av brua. Sett mot nord.



5.5 Hovudrute 5 Volda: Høgskulen – x Ørstavegen/ Gamlevegen



Volda: kartutsnitt rute 5 Høgskulen i aust til x Ørstavegen/Gamlevegen i vest.

5.5.1 Delstrekning: Høgskulen – Kryss Dr. Halkjelsviks veg

Delstrekninga startar ved HIV, vidare langs Sjukehusvegen og til ein møter gang-/sykkelveg ved Kårstadvegen.

Lengde: ca 320 m



Volda: kartutsnitt
delstrekning langs
rute 5.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Bustadveg med middels tett bebygging.

Transportfunksjon:

Arbeidsveg og skuleveg.

Trafikkdata

Fartsgrensa er 50km/t

Problempunkt

Mangelfullt samband langs heile strekket.

Ulykker

Ikkje kjende.

Forslag til tiltak

Siderforskyving austover av Sjukehusvegen og etablere g/s-veg (vestsida) fram til vegen svingar og fortau vidare til ein møter Kårstadvegen, i tråd med reguleringsplanen. Sykling i blanda trafikk og senking av fartsgrense til 40 km/t kombinert med humpar/opphøgde gangfelt.

Planstatus

Tiltaket er i tråd med godkjende reguleringsplan.

Konsekvensar

Senking av fartsgrense.

Arealinngrep.

Erverv av grunn

Tilrådd løysing

Sykling i blanda trafikk.



Foto over viser avkjørsel til Distriktshøgskulen, og under viser situasjonen langs Sjukehusvegen.



5.5.2 Delstrekning: Kryss Dr. Halkjelsviks veg – Volda omsorgsenter

Delstrekninga startar ved vegkryss Dr. Halkjelsviks veg, vidare langs Kårstadvegen, Engesetvegen og til Volda omsorgsenter. Lengde: ca 1200 m



Volda: kartutsnitt delstrekning langs rute 5.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Bustadveg tett bebygd og med stor gjennomgangstrafikk. Strekning med mykje trafikk til skular og sjukehus.

Transportfunksjon:

Arbeidsreise og skuleveg.

Trafikkdata

Fartsgrensa er 50km/t

Problempunkt

Sidevegar/avkjørsler med dårlig sikt, som fører til farlege situasjonar mellom bilar og syklist. Parkering av bilar langs veg.

Ulykker

3 registrerte ulykkespunkt, alle i krysset til Lyngbakken.

Forslag til tiltak

Senking av fartsgrense til 40km/t kombinert med humpar/opphøgde gangfelt. Sikre god sikt frå alle kryss og avkjørsler. Skilting. Innføre forkjørsveg.

Ein har vurdert sykkelfelt med einssidig fortau på strekninga, men har kome til at ein må plassere fortauet på nordsida for å få til tilkomst til eigedomane der, og at dette ikkje er forenleg med at skulene ligger på sørsida av vegen. I tillegg er det mange bratta avkøyrslar med dårleg sikt som gjer at ein vil kunne få farlege situasjonar dersom ein får trafikk i både sykkelfelt og kjøreveg der syklisten vil bli "ofra" i ein faresituasjon.

Planstatus

Tiltaket er tråd med godkjent plan.

Konsekvensar

Senking av fartsgrense.

Fjerning av hekker. Skilting

Tilrådd løysing

Sykling i blanda trafikk.



Foto over viser situasjon langs Kårstadvegen.



Foto over viser situasjon langs Kårstadvegen.

Foto under viser situasjonen langs Engesetvegen.



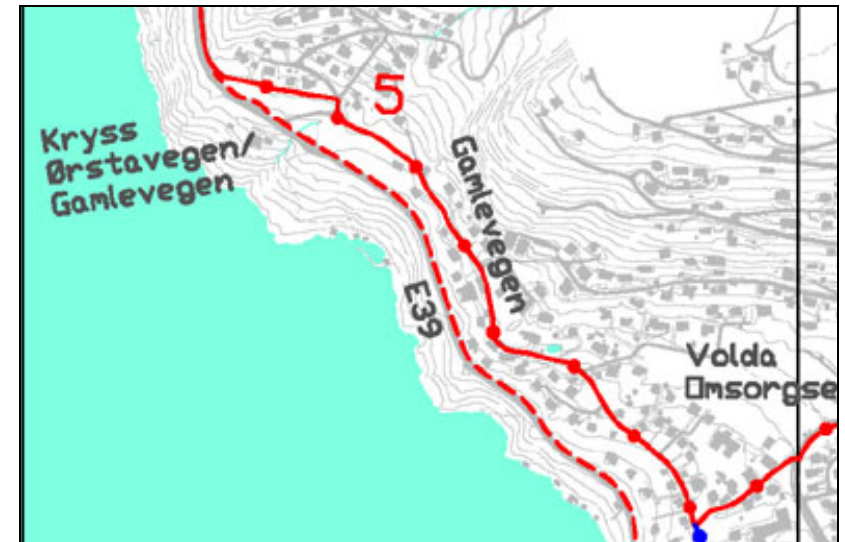


Foto over viser situasjon med dårlig sikt p.g.a hekk.
Foto under viser avkjørsel til Volda omsorgsenter .



5.5.3 Delstrekning: Volda omsorgssenter – x Ørstavegen/ Gamlevegen

Delstrekninga startar ved Volda omsorgssenter, vidare langs Gamlevegen og til x Ørstadvegen der ein møter eksisterande g/s-veg. Lengde: ca 1050 m



Volda: kartutsnitt delstrekning langs rute 5.

Dagens situasjon

Områdekarakter

Bustadveg tett bebygd. Nokre parti med dårlig vegdekke.

Transportfunksjon:

Arbeidsveg og skuleveg.

Trafikkdata

Fartsgrensa er 30km/t. Fartshumper i vegen.

Problempunkt

Mange avkjørsler med dårlig sikt, som fører til farlege situasjonar mellom bilar og syklist.

Ulykker
Ikkje kjende.

Forslag til tiltak

Senking av fartsgrense til 40 km/t kombinert med humpar/opphøgde gangfelt. Sikre god sikt frå alle kryss og avkjørslar. Stenge for gjennomkøyring. Skilting.

Planstatus

Ingen tiltak

Konsekvensar

Senking av fartsgrense. Stenge for gjennomkjøring

Tilrådd løysing

Sykling i blanda trafikk.



Foto viser situasjonen langs Gamlevegen.



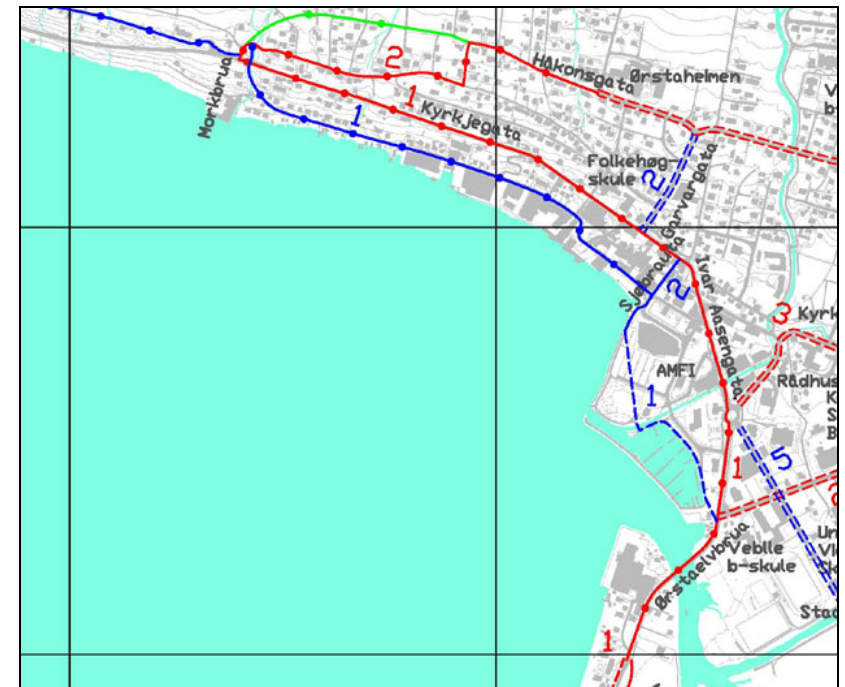


Foto over viser situasjonen kryss gamlevegen – x Ørstavegen.
Foto under viser situasjonen overgang Nordalsvegen til g/s-veg



6 Framtidig lokalsykkelvegnett

6.1 Lokalrute 1 Ørsta: Strandgata – Webjørn Svendsens gate – Ørstaelvbrua



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

Alternativ rute til hovudruta gjennom sentrum : Strandgata – Webjørn Svendsengata via Amfi og småbåthamna til Ørstaelvbrua.

Fordelen med denne delruta er at her er mindre trafikk og dermed større aksept for redusert fart til 40 km/t. Pga få tverssamband til

bustadområda er dette mest aktuelt som lokalrute, då dei fleste som vil sykle fort vel Kyrkjegata.

Områdekarakter:

Først bustadveg med middels tett bebygging, så stadig tettare sentrumsgate med handel og bustadkompleksar, deretter kjøpesenterområde med utflytande parkeringsområde, parkanlegg, småbåthamn og elva.

Transportfunksjon:

Arbeids- og skuleveg.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk, og etablering av system gjennom parkeringsområde ved Amfi og parkanlegget og fram til Ørstaelvbrua. For å sikre dei gåande er det ein fordel å etablere gangbru på nordsida av Ørstaelvbrua.



Strandgata



Webjørn Svendsens gate over.

Parkering ved Amfi. Utomhusanlegg/park under bygging sør for Amfi med turvegsystem.



6.2 Lokalrute 2 Ørsta: Garvargata – Kyrkjegata-Sjøbrauta



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

Transportfunksjon

Kombinert funksjon arbeidsrute og skuleveg, tilkomst til sentrum.

Trafikkdata

50 km/t.

Ruta bind saman nordre del av bustadområda i bysentrum med resten av bykjerna.

Omfatter tverrsamband ned til Kyrkjegata med einsidig fortau i dag, samt ned til Webjørn Svensengata og sentrum.

Områdekarakter

Tett villamessig bebyggelse på første del av strekket, deretter sentrumsbebyggelse.

Ulykker

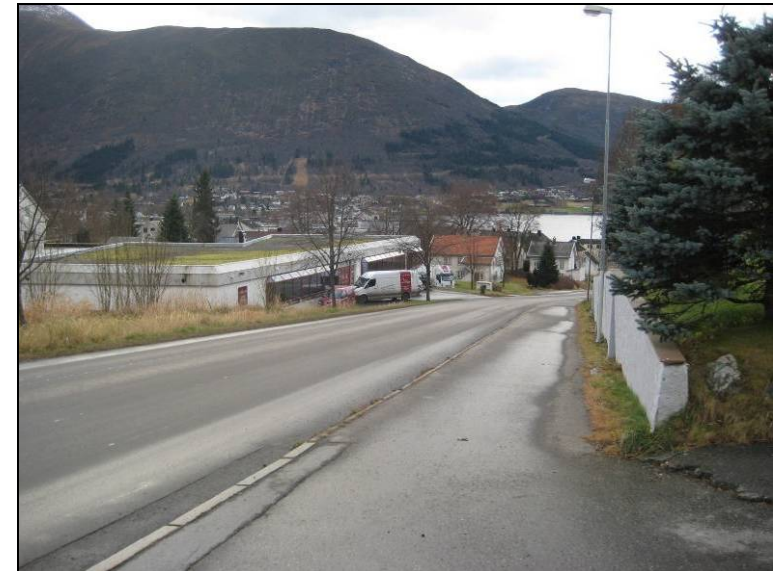
Ikkje kjende, anna enn ein lettare skadd i krysset Webjørn Svensengata.

Problempunkt

Ingen kjende.

Tilrådd løysing

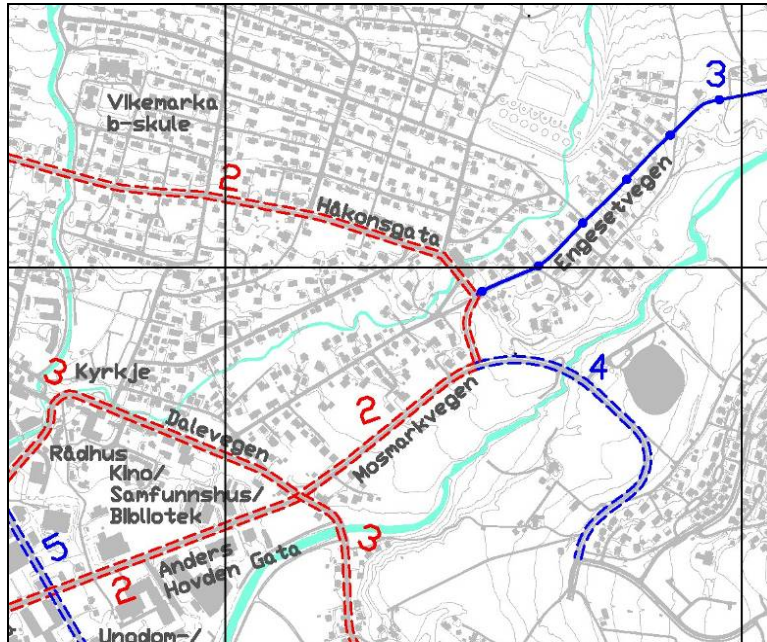
2sidig sykkelfelt langs Garvargata og sykling i blanda trafikk langs Kyrkjegata og Sjøbrauta. Senke fart til 40 km/t, og evt. fartsreducerande tiltak. Skilting i kryss.



Situasjon langs Garvargata

6.3 Lokalrute 3 Ørsta: Engesetvegen

Startar ved krysset Håkonsgata x Engesetvegen og held fram eit stykke nord-austover mot Nupen.



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

Områdekarakter:

Bustadveg med fortau på nordsida. Etterkvart smalnar vegen og er utan fortau, opent landskap og landleg preg, nokre få gardsbruk og bustadar.

Transportfunksjon:

Skuleveg og rekreasjon. Generelt lite trafikk.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk.



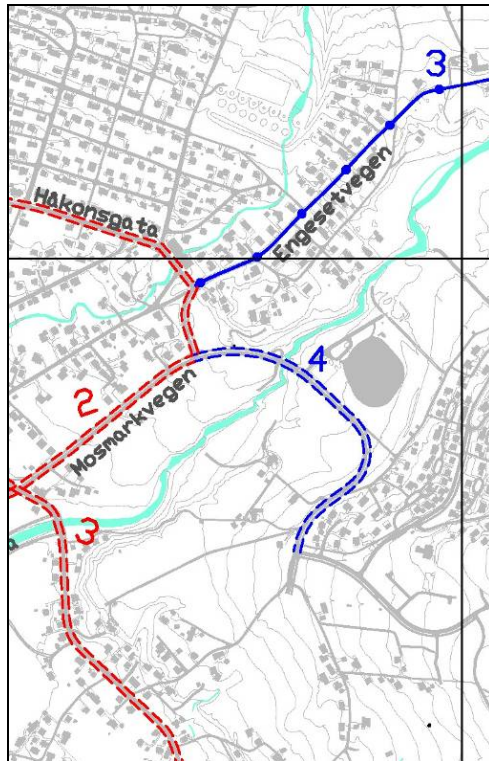
Fortau langs starten på Engesetvegen.

Under: vegen smalnar og er utan fortau på den strekning der det er spredt bebyggelse/gardsdrift/dyrka mark.



6.4 Lokalrute 4 Ørsta: deler av Mosmarkvegen

Ruta held fram frå hovudruta 2, der Mosmarkvegen møtar Engesetvegen og vidare sørover fram til sørvestre hjørne av bustadfeltet.



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

Områdekarakter:

Lite bebyggelse i starten, deretter bustadfelt i sør-aust for ruta.

Transportfunksjon:

Arbeids-, skuleveg og rekreasjon.

Tilrådd løysing:

Sykkelfelt, m.a. mogleg å forlenge lokalruta ved ein framtidig utbygging av bustadfelt sør for etablert felt.



Situasjon nordover frå start av ruta

6.5 Lokalrute 5 Ørsta: Holmegata til Rossåelva

Startar ved rundkøyringa i Ørsta, går forbi skulen og gjennom eksisterande idrettsanlegg og vidare til Mosflatevegen og fv 655.

Områdekarakter:

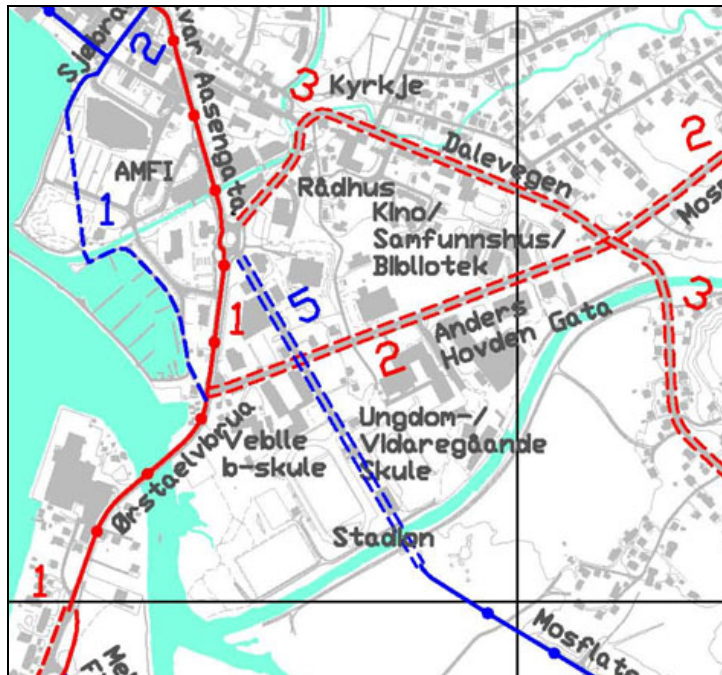
Sentrumsgate med skule og kontorbygg m.m. Eksisterande idrettsanlegg med stadion ved elva. Ruta knyttes opp mot eit framtidig system i samband med utvikling av eit nytt idrettsområde på sørsida av Rossåelva og dagens industriområde på Mosflata.

Transportfunksjon:

Skuleveg og rekreasjon.

Tilrådd løysing:

Sykkelfelt.



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

6.6 Lokalrute 6 Ørsta: Melsvegen

Startar ved krysset Melsvegen x E39 like ved Coop-forretninga.

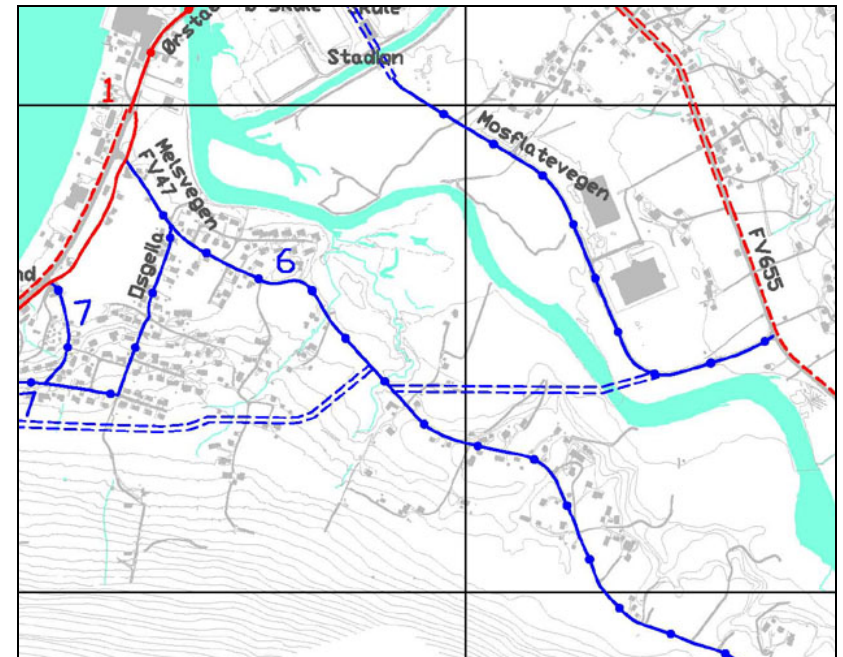
Områdekarakter:

Bustadfelt i starten, deretter spredt bebyggelse og opent landbruksareal. Rekreasjonstur (turvegstreking etter tettbebyggelsen) i sløyfe via gangbru over til Dalevegen og tilbake til Ørsta sentrum.

Transportfunksjon:

Skuleveg og rekreasjon.

Tilrådd løysing:
Sykling i blanda trafikk.



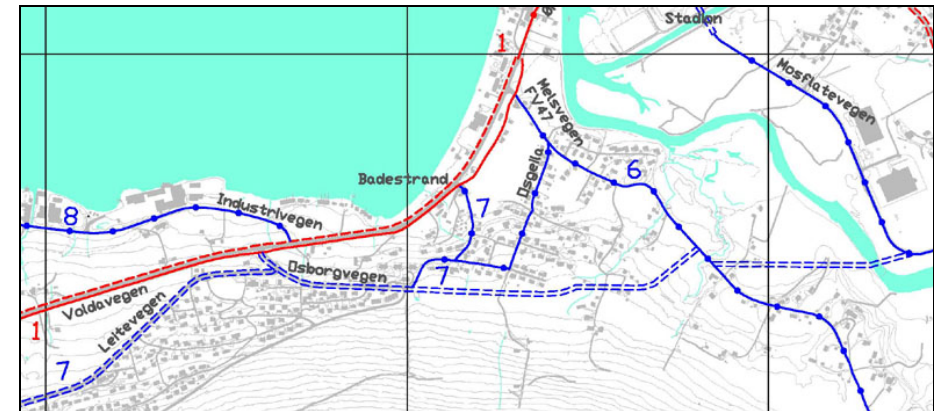
Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.



Melsvegen gjennom den tettbebygde delen.

6.7 Lokalrute 7 Ørsta: Fv 655 - Torvmyrane

Ruta startar ved x Melsvegen og Osgeila og går sørvestover til Rystefeltet og framtidig vidare vest til Torvmyrane og framtidig mot aust til fv 655.



Ørsta: Utsnitt av kart med hovud- og lokalruter. Ikke i målestokk.

Områdekarakter:

Delvis tett utbygd bustadområde og framtidig utbyggingsområde i vest mot Torvmyrane og i aust Ose/Smådalane

Transportfunksjon:

Bustad- og skuleveg, 50 km/t. Alternativ rute til hovudrute 1. 1-sidig g/s-veg med grøft langs Osborgvegen, 1-sidig fortau langs Leitevegen og gang-og sykkelveg langs Osskarelva ned til Voldavegen.

Sykling skjer truleg ned Osgeila til sentrum og via Osholane tilbake, då Osgeila er bratt.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk på dei smale bustadgatene. Sykkelfelt i Osborgvegen og Leitevegen samt framtidig til Torvmyrane. Sykkelfelt i framtidig vegsystem også mot aust fram til fv 655.



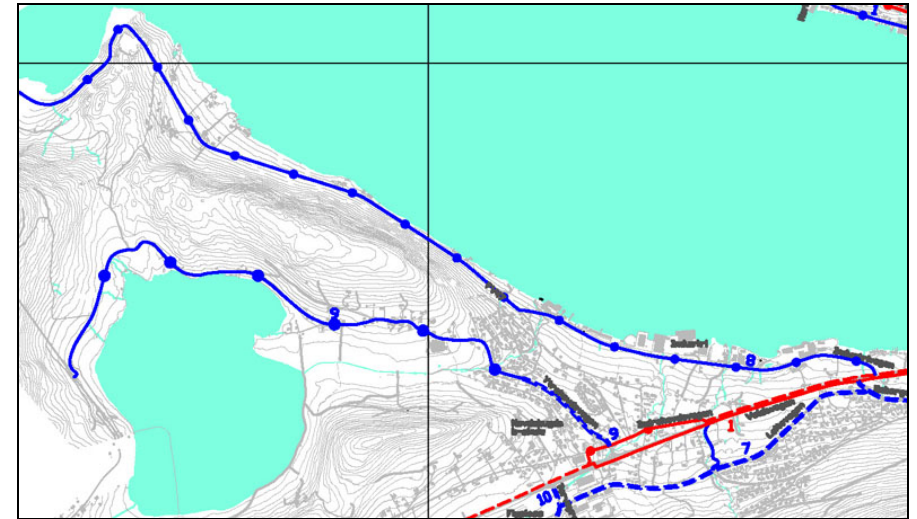
Over: Fortau langs Leitevegen.

Under: Gang- og sykkelveg langs Oskarelva.



6.8 Lokalrute 8 Ørsta: Industrivegen til Indrehovdevegen

Ruta følger Industrivegen og går sørvestover fram til Ytrehovdevegen og vidare vestover som turveg langs fylkesvegen rundt Berkneset.



Ørsta: kartutsnitt lokalrute 8

Områdekarakter:

Ope landskap, med store innslag av landbruksareal og få bustader.
Industriområde langs sjøen.

Transportfunksjon:

Arbeids- og fritidsreise.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk .

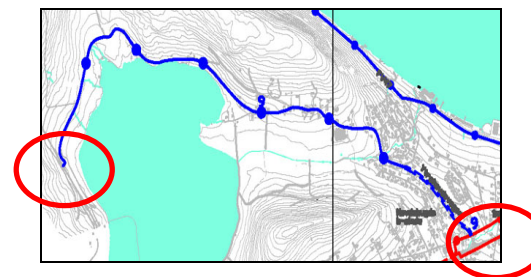


Bildet over viser området sett frå Industrivegen mot vest. Bildet under viser område for regulert trasé vidare vestover til fylkesvegen.



6.9 Lokalrute 9 Ørsta: Ytrehovdevegen (fv 47) til Sjøvegen – tilknytning Eiksundsambandet

Delstrekninga startar ved avkøyrsla frå E39 til Ytrehovdevegen, og held fram til krysset med Sjøvegen ved forsamlingshuset (lengde ca. 600 m), og så vidare til tilknytning Eiksundsambandet.



Ørsta: kartutsnitt viser framtidig lokalrute 9 frå Hovdebygda til tilknytning Eiksundsambandet.

Områdekarakter:

Første strekk fram til Sjøvegen: Uoversiktlege kryss, bustadområde, bedehus, gardsbruk, forsamlingshus. Eksisterande g/s-veg på austsida av Ytrehovdevn. nordover frå E39, deretter kryssar g/s-vegen over til vestsida av Ytrehovdevn. før avkøyrsla til Bøplassen. G/s-vegen held fram nordover til forsamlingshuset ved Sjøvegen. ÅDT 400 og fartsgrensa er 50 km/t.

Vidare frå krysset Sjøvegen blir vegen smal og grusa og området får eit landleg preg med spredt bebyggelse i form av gardsbruk og nokre få bustader/hytter.

Transportfunksjon:

Første del av strekket har funksjon som bustad- og skuleveg. Siste del har i hovudsak funksjon som rekreasjonsveg.

Tilrådd løysing:

Endre eksisterande g/s-veg til fortau, utbetre uoversiktlege avkøyrslar frå bustad o.a., samt avslutte fortauet på ein betre måte enn dagens situasjon. Evt. fartsdempande tiltak.

Tosidig sykkelfelt til Sjøvegen, deretter blanda trafikk frå krysset og mot tilknytningspunkt til Eiksundsambandet.



Foto over viser krysset Ytrehovdevn x Indrehovdevn., m.a.o der lokalrute 3 kryssar lokalrute 4.



Bildet over syner avkjørsel opp til skulen frå Ytrehovdevn (gjennomkjøring forbode). Der er ingen god markering av at g/s-vegens trasé går over avkjørsla.



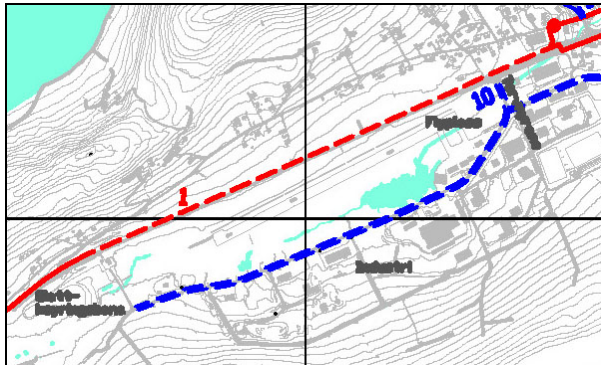
Bildet over syner g/s-veg- "snarvegen" frå øvre del av Indrehovdevn. og ned til g/s-vegen langs Ytrehovdevn.



Grusveg på veg mot tilknytningspunkt til Eiksundsambandet.

6.10 Lokalrute 10 Ørsta: Torvmyrvegen

Lokalruta startar i krysset Torvmyrvegen x E39 like vest for bensinstasjonen, og endar ved glattkøyringsbana vest for flyplassen. Eventuell vidareføring vestover vert å vurdere i samband medplanane for tunnel mellom Ørsta/Volda.



Ørsta: kartutsnittet viser framtidig lokalrute 10 sør for flyplassen.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Relativt opent og flatt landskap, prega av flyplassen og flystripa med tilhøyrande bygningsmasse, elles lite bebyggelse. Lite køyretrafikk, med unntak av til industriområdet og til glattkøyringsbana.

Transportfunksjon:

Arbeidsveg. Fartsgrensa er 50 km/t.

Tilrådd løysing:

Tosidig sykkelfelt og einssidig fortau.



Starten på lokalruta ved krysset E39 x Torvmyrane.

Torvmyrane i retning vestover, flyplassområdet til høgre, industriområdet til venstre. Vegen smalnar nærare glattkøyringsbana.



6.11 Lokalrute 11 Volda: Gamlevegen - Storgata – Skjervavegen – Porsmyrvegen

Delstrekninga Gamlevegen til sentrum og Storgata – Skjervavegen – Porsmyrvegen



Volda: kartutsnitt viser framtidig lokalrute 11.



Foto over viser situasjonen langs storgata.

Foto viser situasjonen langs Porsemyrvegen.



Områdekarakter:

Det er etablert 1-sidig fortau langs Storgata i dag, med unntak av eit lite parti. Sørlegaste del av Storgata har ikkje plass til sykkelfelt. Skjervavegen har ikkje fortau eller g/s-veg, mens Porsemyrvegen har 1-sidig fortau på delar av vegen (ved ungdomsskulen). Sykling i blanda trafikk langs Gamlevegen.

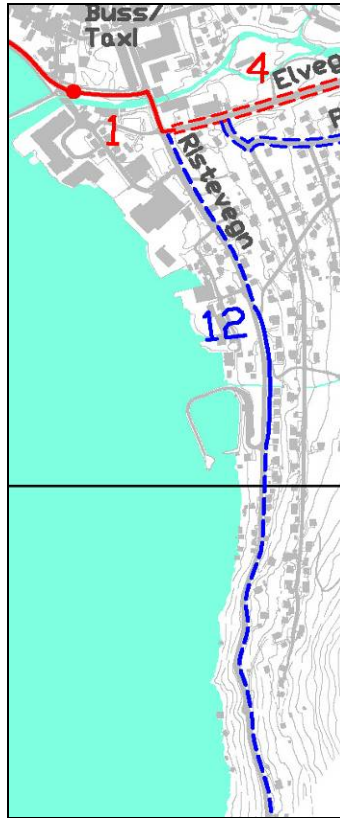
Transportfunksjon:

Adkomst- og skuleveg. Tverrforbinding mellom hovudrute 1 og 5.

Tilrådd løysing:

For å få eit oversiktleg trafikkbilde bør same system veljast over lengre strekk og spesielt i bykjerna. Etablering av fortau der det manglar. Senking av fartsgrense til 40km/t med fartsreducerande tiltak. Skilting. Sykling i blanda trafikk.

6.12 Lokalrute 12 Volda: Frå sentrum-Ristevegen-Andanesvegen



Volda: kartutsnitt visar lokalrute 12.

Lokalruta startar i sentrum ved krysset Elvegata x Ristevegen med kun fortau på éin side, deretter kjem eit strekk med blanda trafikk. Ved småbåthamna smalnar vegen fram til masseuttaket der ein grusa turveg langs fjorden startar frå bommen. Lengde ca. 1,5 km.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Overgangsområde, frå sentrum (verkstader og anna verksemd med store bygningsvolum og store parkeringsarealer, også parkering langs vegen) og sørover med bustadhus, småbåthamn, landbruksareal og tilslutt masseuttaksområde utan bygnader. Kun eit kort strekk med g/s-veg ved bustadområdet.

Transportfunksjon:

I starten av lokalruta arbeidsveg og transport til industri m.m. Deretter bustadveg og rekreasjonsveg. Fartsgrensa er 50 km/t.

Tilrådd løysing:

Ny g/s-veg der det manglar, som vist i kommuneplanen.



Sett sørover i krysset Elvegata x Ristevegen. Fortau frå brua over elva.

Bildet under: sett sørover, fortau sluttar ved bedriften Scana, og parkering skjer langs gate.





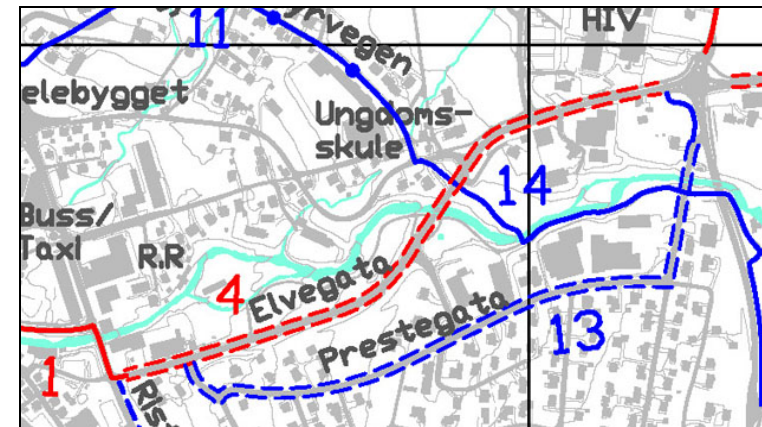
Lenger sør i Ristevegen: g/s-veg ei kort strekning nedanfor bustadområdet.

Bildet under: Ristevegen går over til Andanesvegen. Vegen smalnar og i svingen er det store fjellskjeringer langs vegen.



6.13 Lokalrute 13 Volda: Frå "Sjukehuskrysset" x Myravegen til krysset Prestegata x Elvegata

Lokalruta startar ved gangfeltet i rundkøyringa ved Distriktshøgskulen ("Sjukehuskrysset" fv 651 x Myravegen), og følgjar Myravegen sørover til krysset med Prestegata. Deretter held lokalruta fram til krysset med Elvegata. Sykling i blanda trafikk i dag. Lengde ca. 930 m.



Volda: kartutsnitt visar lokalrute 13.

Dagens situasjon:

Områdekarakter:

Blanda funksjonar, dels handelsområde i øverste del av Prestegata inkl. bensinstasjon m.m., det øvrige er roleg, etablert bustadområde. Opent og god bredde på vegen øverst, vegen smalnar av eit stykke nedover mot vest. Her er ein del trafikk pga handel/bensinstasjon, og utflytande parkeringsarealer i tilknytning til dette.

Transportfunksjon:

Dette er ei god alternativ sykkelrute til hovudrute 5 ned til sentrum. Er arbeidsveg og skuleveg for dei som bur i området eller skal til handelsfunksjonane i området. Fartsgrensa er 50 km/t.

Tilrådd løysing:

Tosidig sykkelfelt, samt etablere fortau langs ruta (her er god bredde i øverste del). Grunnkjøp og arealinngrep. Skilting av ruta.



Sett nordover frå krysset Myravegen x Prestegata. Vegen er bred og oversiktleg.

Bildet under: Øverst i Prestegata sett vestover, store parkeringsareal og forretnings-/næringsbygg.



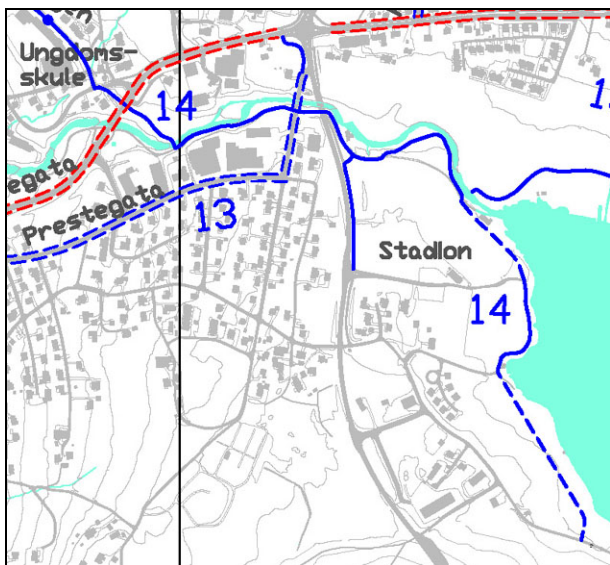
Sett østover oppover Prestegata ved bensinstasjonen. Vegen er bred og oversiktleg, ingen fortau eller g/s-veg. Prestegata smalnar herfrå og vestover mot sentrum. Sagvegen går inn til venstre her, munnar ut i Elvegata (fv 651).

Bildet under: nederste del av Prestegata der det er nokre få meter med g/s-veg ned til Elvegata.



6.14 Lokalrute 14 Volda: Frå stadion/idrettsanlegget v/ Rotevatnet til Myravegen - Ungdomsskulen

Inne på stadion-/idrettsanlegget er det ein turveg som fylgjer strandlinja til Rotevatnet eit stykke og deretter løper parallelt med elva mot sentrum. Undervegs er der nokre gangbruar som leiar ein over på nordsida av elva, m. a. ei bru over mot Ungdomsskulen. Lengde ca. 930 m.



Volda: kartutsnitt visar lokalrute 14 frå stadionsområdet til ungdomsskulen.

Dagens situasjon:

Områdekarakter

Eit bilfritt opent rekreasjonsområde med grusa turveg (stadvis dårlig standard) i strandsona til Rotevatnet. I tillegg går ein turveg langs elva der det er tett vegetasjon på både sider av elva. Dette er i tilknytning til stadion og idrettsanlegget med store baner og klubbhus/ treningslokaler, samt stort parkeringsareal. Nokre få bustader sør for idrettsanlegget.

Transportfunksjon:

Rekreasjonsveg med alternativ rute frå stadion til lokalrute 11 eller til turveg langs elva ned mot sentrum.

Tilrådd løysing:

Oppgradering/utbetring av turvegen slik at den blir tryggare for syklande. Evt. utviding av trasébredda. Mogleg belysning langs ruta slik at det føles tryggare i mørkret. Bette skilting og klargjering av kor ruta startar inne på stadion/ idrettsområdet.



Grusa køyre-/turveg inn til stadion/idrettsanlegget.



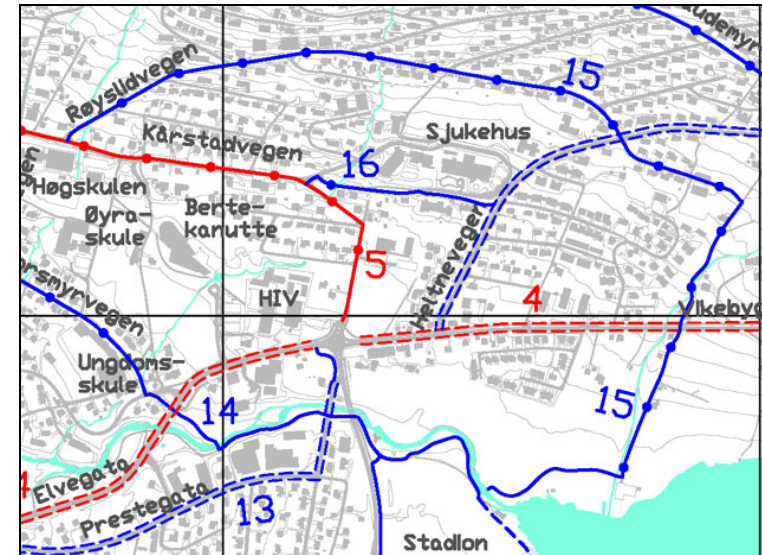
Turveg langs elva, sett mot nord-vest. Fleire einsarta bruer over elva langs turvegen, stadvis tett vegetasjon langs ruta.

Bildet under: turvegen passerar "mølla" ved fv 651 før den går ned under riksvegen og vidare langs elva mot sentrum.



6.15 Lokalrute 15 Røyslidvegen - Stadion

Delstrekninga Røyslidvegen – Grendavegen – Nedrebøvegen – Årnesvegen – Stadion.



Volda: kartutsnitt viser lokalrute 15 frå Røyslidvegen og ned til stadionsområdet.

Områdekarakter:

Det er etablert 1-sidig fortau langs deler av Røyslidvegen og langs Grendavegen. Vegen er smal, mange avkjørslar, støttemurar og dispensasjonar for plassering av garasjar.

Transportfunksjon:

Atkomst- og skuleveg. 50km/t.

Tilrådd løysing:

Sykling i blanda trafikk. For å få et oversiktlig trafikkbilde bør same system veljast over lengre strekk. Etablering av manglande fortau langs Røyslidvegen.



Røyslidvegen

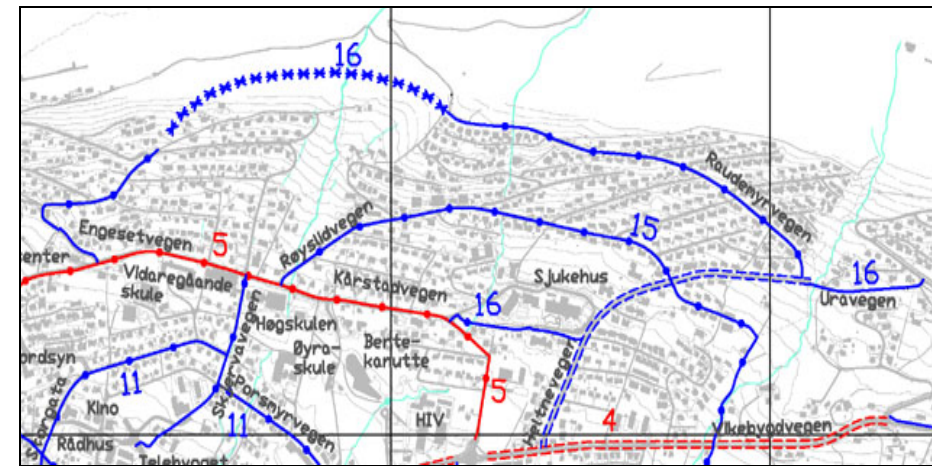
Årnesvegen, sett ned mot Rotevatn. Stadionområdet bak trærne til høyre.



6.16 Lokalrute 16 Volda : Heltnevegen – Uravegen, og Raudemyrvegen - Engesetvegen

Delstrekninga Heltnevegen – Uravegen, med tverrforbinding til Kårstadvegen (Kløvertunvegen).

Framtidig vidareføring til Raudebergvegen og Engesetvegen.



Volda: kartutsnitt viser lokalrute 16.

Områdekarakter:

Det er etablert g/s-veg i første del av Heltnevegen, fram til x Røyslidvegen og deretter fortau eit kort strekk før det går over i g/s-veg fram til x Raudemyrvegen, sykling i blanda trafikk langs Raudemyrvegen. Mange avkøyrslar langs Heltnevegen. Fortau og g/s-veg langs Kløvertunvegen.

Transportfunksjon:

Adkomst- og skuleveg.

Tilrådd løysing:

Etablering av tosidig sykkelfelt og einsidig fortau langs Heltnevegen. Sykling i blanda trafikk langs Uravegen, Kløvertunvegen og Raudemyrvegen. Senking av fartsgrense til 40 km/t med fartsreduserande tiltak. Skilting.



G/s-veg i Kløvertunvegen (tverrforbindelsen til Kårstadvegen).

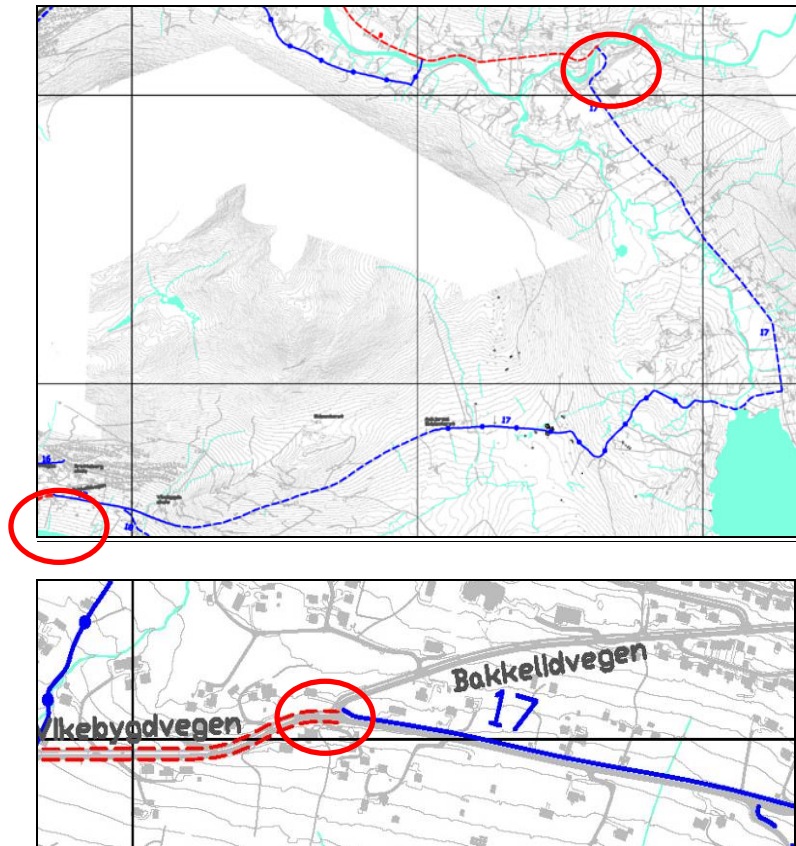
Situasjon langs Heltnevegen.



Situasjon langs Uravegen

6.17 Lokalrute 17 Volda : x Bakkelidvegen – brua ved Brungot

Delstrekninga startar som forlenging av hovudrute 5 i krysset mellom Bakkelidvegen x fv 45 (Vikebygdvegen) og held fram over Krøvelseidet til Brautaset skule og endar i brua ved Brungot.



Volda: øverste kartutsnitt visar lokalrute 17 frå Bakkelidvegen til brua ved Brungot. Nederste kart er forstørtra utsnitt av startpunkt frå Bakkelidvegen.

Områdekarakter:

Det er etablert g/s-veg første kilometeren av denne strekninga. Spreidd bebyggelse og landbruksareal, landleg preg, skog. Ca 6,2 km.

Transportfunksjon:

Adkomst- og skuleveg. ÅDT varierar mellom 500 – 2000, medan fartsgrensa varierar mellom 60 og 80 km/t.

Tilrådd løysing:

Vidareføring av g/s-veg heile vegen fram til avkjørsla til skisenteret.

Skilting. Utbetring av eksisterande g/s-veg særleg ved overgangar, kryss og avkjørslar. Sykling i blanda trafikk frå skisenteret over Krøvelseidet fram x veg til Krøvelen deretter g/s veg fram til brua ved Brungot.



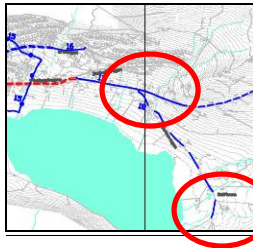
Fv 45 sett vestover, eksisterande g/s-veg på nordsida av vegen. Bildet er tatt litt aust for nedkøyring til Botnavegen, der fylkesvegen er smal, men g/s-vegen er bygd.



Bildet over: fv 45 med avkjøyring til Botnavegen vist til venstre i bildet. Sett mot Volda, vestover.

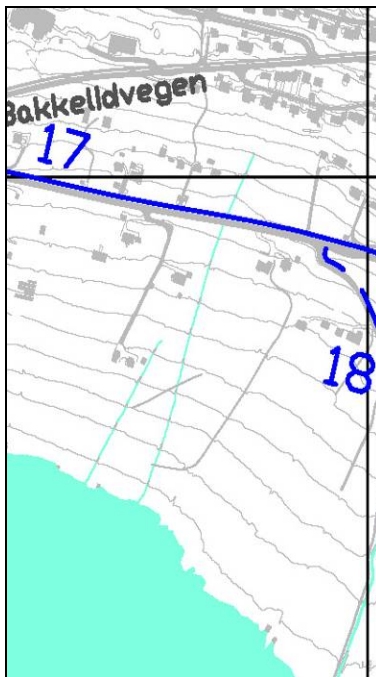
6.18 Lokalrute 18 Volda: x Botnavegen – Golfbane/Rotevatn

Lokalruta startar i krysset Botnavegen x Vikebygdvegen (fv 45) og held fram nedover til golfbana og turvegen rundt Rotevatn.



Volda: øverste kartutsnitt viser lokalrute 18 frå avkjørsel fv 45 og ned til golfbana.

Nederste kart er forstørra, og visar avkjørsel frå fv 45.



Dagens situasjon

Områdekarakter:

Landlig område, spredte bustader med innslag av gardsdrift. Rekreasjonsområde sørover med golfbane og turveg rundt Rotevatnet. G/s-veg langs fv 45 på nordsida av vegen.

Transportfunksjon:

Botnavegen er å rekne som rekreasjonsveg (sjølv om det er nokre få bustader/gardsdrift nedover mot Rotevatn). Fartsgrensa er 50 km/t.

Tilrådd løysing:

Skilting til Botnavegen og heilt til turvegen rundt Rotevatn. Ny g/s-veg heilt fram til golfbana frå krysset Botnavegen.



Eit tre med sjel (og trehus) som med fordel kan bevarast nede på golfbana.....?



Botnavegen like etter avkøyrsla frå fv 45, opent landskap og god vegbredde. Like etter svingen smalnar vegen og blir grusveg nedover mot golfbana. Sett sør-austover.

Bildet under: Botnavegen smalnar av og blir grusveg av middels til dårleg standard. Forbi golfbana endar vegen i ein turveg rundt Rotevatnet.



7 Sykkelvegvisning og sykkelparkering

7.1 Sykkelvegvisning

Skilting skal skje i samsvar med ein samla plan for sykkelnettet, slik at det vert ei kontinuerleg vegvisning. Visningsskilt for sykkelrutene skal plasserast ut frå dei prinsipp som er nedfelt i sykkelhandboka og Statens vegvesen sin skiltnormal. Det same gjeld for standard og utforming av skilta.

Følgjande prinsipp skal leggst til grunn for skiltinga:

- Sykkelruter som er nummerert eller namnsett skal merkast med namn/nr alle stader der det kan oppstå tvil om vegval
- Ulike destinasjonar (reisas endepunkt) må vere fastsett i samla plan for rutenettet
- Destinasjonar bør vere knutepunkt eller kjent stad
- Destinasjonar bør normalt ikkje vere lenger unna enn 50 – 100 km
- Avstand til destinasjonen skal normalt merkast på skilt nr. 751 og nr. 753
- Skilt skal ikkje plasserast saman med andre vegvisningsskilt

Forslag til skiltbruk: Skilt nr 751 skal brukast på lokalrute, medan hovudrute bruker skilt nr 753 og 755.



753

Skilt nr. 753 Tabellvegvisar for sykkelrute – skilting kan brukast straks før eller etter kryss for å vise føringar av ei eller fleire sykkelrute.



751

Skilt nr. 751 Vegvisar for sykkelrute – Skiltet skal brukast i kryss for å vise retninga for ei eller fleire sykkelrute.



755

Skilt nr. 755 Sykkelruteskilt – skiltet skal brukast for å markere sykkelrute med eller utan rutenummer eller rutenamn. Påminning om rute.

7.1.1 Destinasjonar (reisas start- og endepunkt)

Start og sluttmaal for hovudrutene:

Hovudrute 1: Ørsta – Volda

Hovudrute 2: Mosmarkvn. – Anders Hovden gate

Hovudrute 3: Åmdalen – Ørsta sentrum

Hovudrute 4: Elvegata - Vikebygdvegen

Hovudrute 5: Sjukehuskrysset –Gamlevegen

Andre viktige målepunkt:

Busstasjonar og ferjeleie

Skular og idrettsanlegg

Kulturbygg

Større arbeidsplassar t.d. Volda sjukehus

Skilta 751-755 har ingen trafikkregulerande betydning, og kan derfor ikkje erstatte skilta 520 "Sykkelveg" eller 522 "Gang- og sykkelveg" med somsyn til å definere ein veg eller del av veg, som anlegg reservert for gang- og sykkeltrafikk.

7.1.2 Behov for skilting

Tabellen viser behov for skilting av hovudruter.

Rute	Rutenamn	Skiltbehov
Hovudrute 1	Ørsta –Volda	Ca 13 stk
Hovudrute 2	Håkonsgata	4 stk
Hovudrute 3	Åmdalen – Ørsta sentrum	5 stk
Hovudrute 4	Elvegata - Vikebygdvegen	6 stk
Hovudrute 5	Sjukehuskrysset - Gamlevegen	6 stk
Sum		39 stk

7.2 Sykkelparkering

7.2.1 Ideelle krav til sykkelparkering

- Lett å få auge på – nær vegnett, godt skilta
- Sjønnbydande ut – fine stativ, god tilkomst, opplyst
- Ligge tett ved målet – plassert ved inngang/utgang
- Ligge på naturleg rute mot målet – plassert på rett side
- Tilstrekkeleg tal plassar
- Sikra mot vær og vind – overdekt evt dekkjer sykkelseta
- Passe til alle typar syklar
- Lett å bruke
- Sikra mot tjuveri
- Lett å reinhalde og vedlikehalde – td plassering med tanke på gatefeing

7.2.2 Utforming og dimensjonering

- Sykkelramme og for- eller bakhjulet må kunne låsast fast i stativet.
- Sykkelstativet bør gi støtte opp til ei høgde over senter av hjulet, evt også ramma.
- Senteravstand mellom kvar plass bør vere minimum 60 cm. 70 cm blir tilrådd i sykkelhandboka.
- Sykkelstativet må tilpassast estetikken på gatemøblering og tilgjengeleg areal.
- Robuste stativ (som tål hærverk).

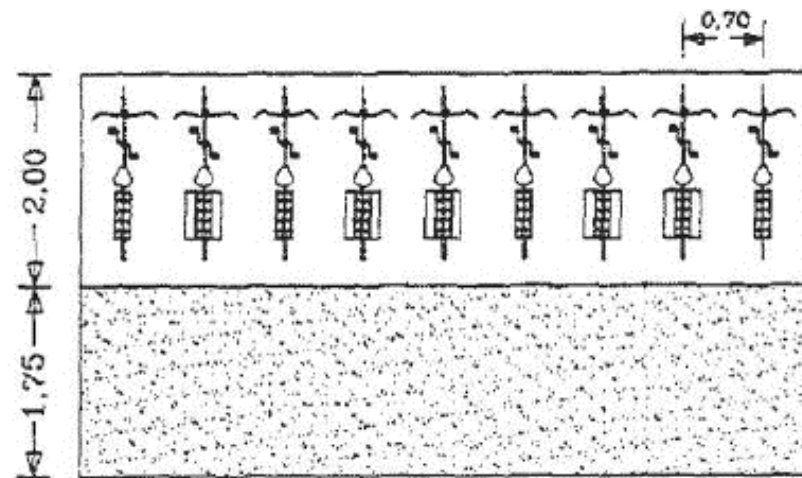


Fig. Dimensjonering av sykkelparkering.

Syklar som står med 70 cm avstand, gir plass også til syklar med breitt styre. 2 meter inkluderer sykkelens lengde og stativ. 1,75 m er avsett til manøvrering.

Tilrådd parkeringsnorm i sykkelhandboka:

- Bustad – 1-3 plassar pr bustad
- Skule – 0,7 plassar pr elev
- Bedrifter – 0,3 – 0,5 pr tilsett
- Forretning og kontor – minst 2 plassar pr 50 m²
- Kollektivterminalar – må vurderast særskilt

Krav om sykkelparkering bør innarbeidast i reguleringsføresegnene i nye planar.

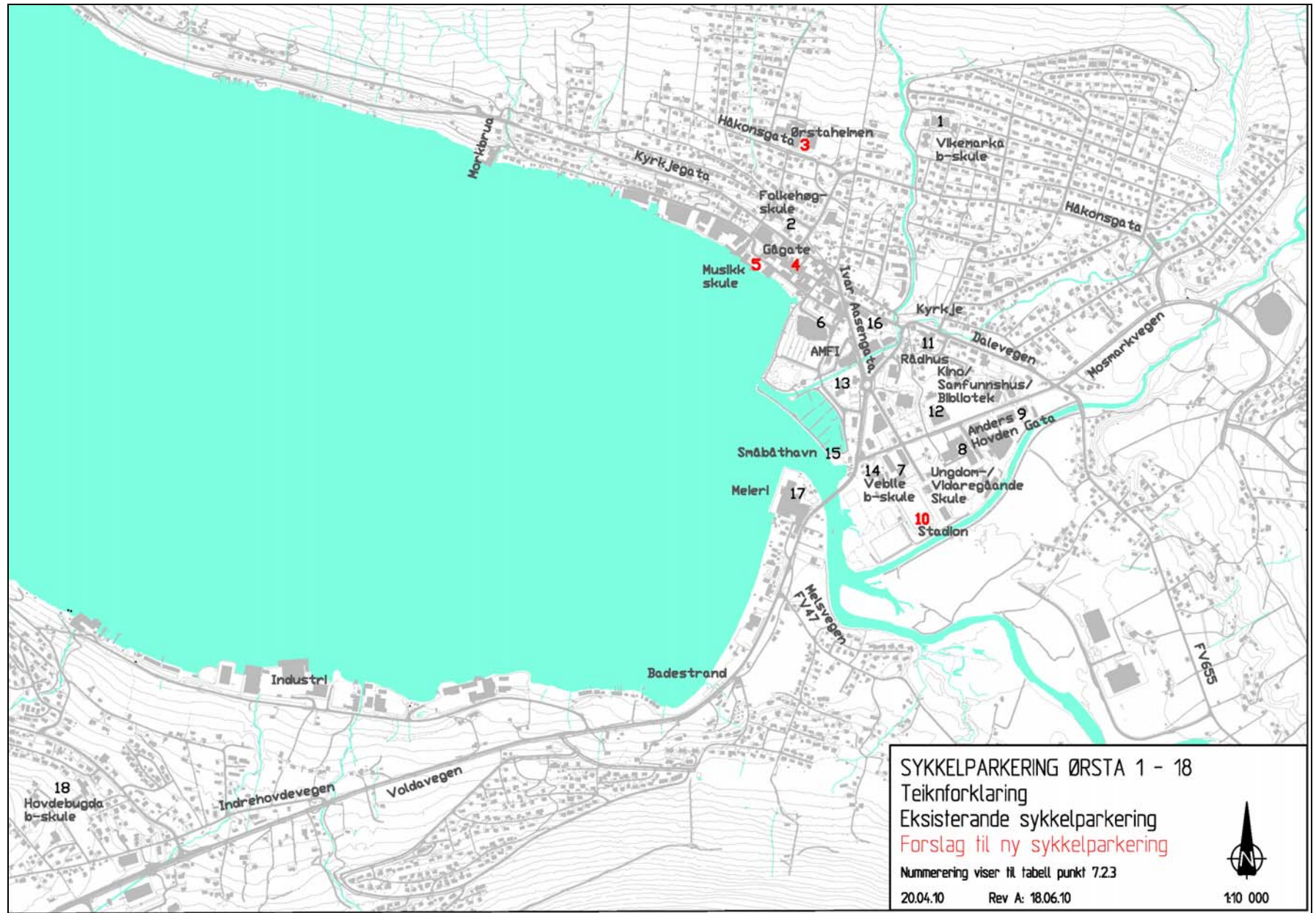
7.2.3 Oversikt over eksisterande og forslag til nye sykkelparkeringsplassar

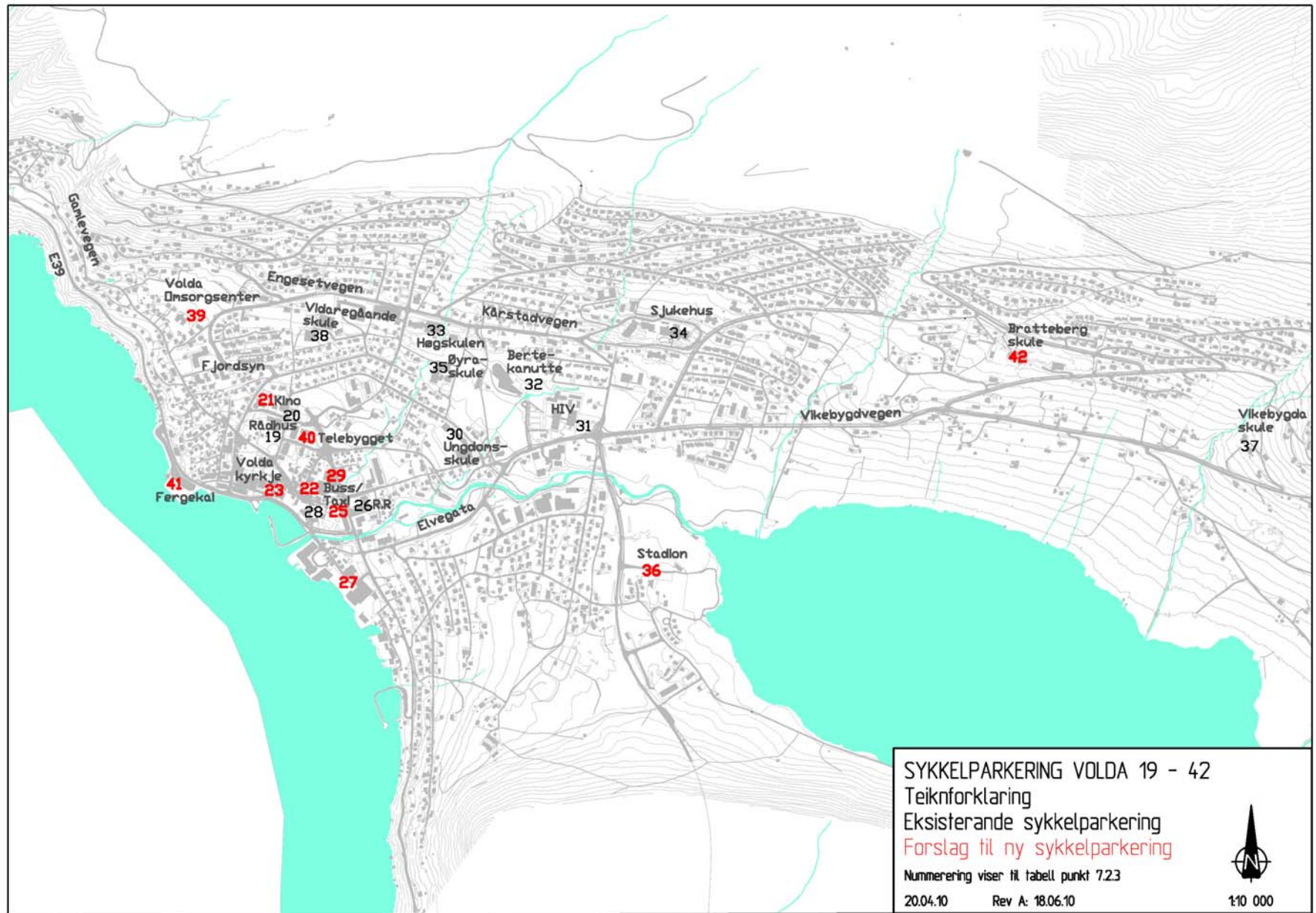
Generelt er det få sykkelparkeringsplassar i både Ørsta og Volda. Hovudsakleg finn vi parkeringsanlegg ved skulane og mange av desse har til dels dårleg kvalitet.

Nr.	Stad	Kommentar	Eksist	Forslag
1	Vikemarka b-skule	Tilfredsstillande	x	
2	Ørsta folkehøgskule	Under tak	35	10
3	Ørstaheimen	Manglar	0	15
4	Gågata	Behov ved start og slutt	0	16
5	Kaihuset	Musikksk/ungdssenter Stort behov	0	25
6	Ørsta Amfi	Behov for fleire v hovudinngang	10	10
7	Ørsta vgs	Stor mangel	8	40
8	Ørsta u-skule	Gode stativ	40	10
9	Ørsta omsorgssenter	Under tak, god løysing	15	
10	Ørsta stadion	Manglar	0	40
11	Ørsta Rådhus		10	15
12	Ørsta kulturhus	Tilfredsstillande	x	
13	Bussterminal/Mørebil		0	20
14	Velle barneskule	Dåleg tilrettel og behov for fleire	10	30
15	Ørsta småbåthamn	Bør vere fleire	4	10
16	Ørsta vest for kyrkja		20	
17	Ørsta meieri		10	
18	Hovdebygda b-skule	Stativ utan tak	35	
19	Volda rådhus	Fast stativ, utan tak	5	15
20	Musikkskulen	Manglar	0	15
21	Kino/samfunnshus	Manglar	0	20
22	Hallkjelsgt v/Cubus	Sentrumsområde	0	15
23	Ved Grønne tre	Sentrumsområde	15	15
24	Haugen bokhandel	Sentrum	0	15

25	Rokken		0	15
26	Rolls Royce	Bedrift	10	
27	Myllnå	Fordelt ved inngang til ulike verksemdar	0	40
28	Spinneriet	Behov for fleire v inngang kjøpes	2	15
29	Bussterminalen	Manglar, bør vere under tak	0	20
30	Volda u-skule	Lause stativ av dårleg kvalitet	25	
31	Ivar Aasen bygget	30 stk framside under tak	40	
32	Berte Kanutte-huset	Faste, uten tak	70	
33	Lærarskulen	Under tak	24	
34	Volda sjukehus	10 v hovudinng	16	16
35	Øyra skule	Faste, uten tak	25	
36	Volda stadion	Manglar	0	45
37	Vikebygda skule			20
38	Volda vgs	Laust gammelt stativ	15	30
39	Volda omsorgssenter	Manglar	0	15
40	Telebygget		0	30
41	Volda ferjekai		0	15
42	Bratteberg skule			20

Eksisterande og forslag til nye parkeringsanlegg.





8 Tiltaksplan for hovudsykkelvegnettet

8.1 Prioriterte strekningar

Det er viktig å starte med tiltak der dei gir best effekt, dvs kjem flest syklistar til gode i form av trafikktryggleik og framkommelegheit. Første prioritet i forhold til gjennomføring er å etablere eit samanhengande 1sidig system.

Følgjande kriterier er lagt til grunn for prioriteringane:

- Ruter med størst potensiale
- Ruter som manglar tiltak for å bli samanhengande
- Ruter som avlastar kritiske veglenker
- Forholdet mellom investerte kroner og potensiell sykkelbruk og trafikktryggleik

Tabell 1 med dei 6 høgst prioriterte områda , kostnader er rekna på løpemeiterprisar utan grunnkjøp. I miljøgater er det kunn rekna opphøgde gangfelt og fartshumpar, ikkje andre tiltak:

Prioritet	Rute	Delstrekk	Lengde	Kostnad
1	1	5.1.3 : nordsida av E39, frå Ørstaelvbrua til x Osholane	1 km	7 mill
2	1	5.1.9 : nordsida av E39 forbi flyplassen	1,5 km	10 mill
3	1	5.1.11 : Furene -Ekset	1 km	20 mill
4	1	5.1.14 Miljøgate Volda sentrum: (Volda ferjekai – krysset Elvegt.)	0,8 km	0,4 mill
5	1	5.1.1 – 5.1.2 og delar av 5.1.3 : Miljøgate Ørsta sentrum	2,1 km	1,5 mill
6	1	5.1.13 : x Ørstavegen/ Gamlevegen – Volda ferjekai	1,1 km	15 mill

Tabell 2 under viser grovt kostnadsoverslag for resterande strekningar på hovudnett. Kostnadane er basert på snittpris kr 6000,- pr m for gang- og sykkelveg utanfor tettstad og kr 12000,- i tettstad.

Rute	Namn	Lengde	Kostnad
1	5.1.4 Ørsta: 70 sona til kryss industrivegen G/s-veg	0,35 km	4,2 mill
1	5.1.5 Ørsta: Industrivegen - Indrehovdevegen G/s-veg	0,90 km	10,8 mill
1	5.1.8 Ørsta: Ytrehovdevegen – Torvmyrane G/s-veg	0,20 km	1,2 mill
2	Morkabrua – Mosmarkvegen Sykkelfelt	2,5 km	30,0 mill
3	Fv 655 – Dalevegen Sykkelfelt 1,6 km, g/s-veg 3,0 km	4,6 km	27,6 mill
4	Bakkellidvegen – Elvegata Sykkelfelt	1,9 km	22,8 mill

8.2 Drifts- og vedlikehaldsansvar

Sykkelvegnettet må driftast på same måte som gate/vegnettet elles. Målsetninga er at vedlikehaldsstandarden skal vere like høg som vegen den går langs. Dette er avgjerande for graden av sykkelbruk.

For at sykkelanlegg skal fungere på vintertid må dei ryddast for snø og bli strødd når det er glatt. Største hinderet for sykling på vintertid er glatt vegbane. Det er også viktig at det blir kosta på våren.

Statens vegvesen sitt ansvar for hovudnettet omfattar sykkeltrafikk langs riksveg og på tvers av riksveg (kryssingar). Der hovudnettet går

på eller langs fylkesveg eller kommunale vegar, skal fylkeskommune eller kommune vedlikehalde desse. Staten kan gi tilskot til vedlikehald.

Tabell 2 med oversyn over ansvarsforhold for hovudruter:

Rutenr	Delstrekk	Ansvar
1	5.1.1 – 5.1.14 : E 39	Statens vegvesen
1	5.1.7: Indrehovdevegen til skulen	Ørsta kommune
3	5.3.1 – 5.3.2 : Fv 655 – Dalevegen	MR fylkeskommune
2	5.2.3: Ørsta, Mosmarka – Anders Hovden gt	Ørsta kommune
5	5.4.1 - 5.4.2 : Volda sentrum (fv 651 og fv 45 Sentrum) – x Bakkelidvegen	MR fylkeskommune
6	5.5.1-5.5.3 : Sjukehuskrysset – Gamlevegen	Volda kommune

- Legge til rette grøne sykkelruter.
- Krav om sykkelparkering i reguleringsføresegner og vurdering av snarvegar for sykling i reguleringsplanar.
- Innføre parkeringsrestriksjonar i bykjerna.
- Betre tryggleiken langs skulevegane.
- Samarbeid med idrettslag og andre om sykling til fritidsaktivitetar.

8.3 Finansiering

Midlar til stasing på sykkelplanane må innarbeidast i NTP for perioden 2014-2017. Behov må meldast inn i samband med revisjonsarbeidet som er i gang.

Midlar som er sett av til sykkelveginspeksjon med strakstiltak på stamvegrute 4a, kan brukast for eksisterande gang/sykkelvegane i Ørsta og Volda. Ein vesentleg del av midlane bør brukast i Ørsta/Volda for å kome i gang og vise at noko skjer.

8.4 Andre tiltak for å auke sykkelbruken

- Kampanjar som t.d. Sykle til jobben, arrangere sykkeldagar.
- Godtgjersle for bruk av sykkel i jobben (i bykjerna)
- Bysyklar til utlån til turistar og andre.
- Legge til rette for å ta med sykkel på kollektivnettet/bussar.
- Opplæring av barn.
- Sykkelkart med informasjon om ruter.

Nordplan AS

Telefon 57 88 55 00
Telefax 57 88 55 01

www.nordplan.no
post@nordplan.no

NO 948 081 768 MVA
Bankkonto: 3790 05 03459