

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger



KONGSVINGER KOMMUNE



Statens vegvesen

RAMBOLL

November 2005

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

Oppdragsnr.: 442127A

Oppdragsgiver: Kongsvinger kommune / Statens vegvesen
Oppdragsgivers repr.: Hilde Nygaard/ Geir Pedersen

Oppdragsleder Rambøll: Iver Reistad
Medarbeidere:

Rev. 0
Dato 2005-11-11
Utarb.
Kontroll
Godkjent

Antall sider: 74
Rapport
Vedlegg

Rambøll Norge AS
Løkkegata 9

N-2615 LILLEHAMMER
www.ramboll.no

Forord

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har utarbeidet en Nasjonal sykkelstrategi som skal legge til rette for økt bruk av sykkel som framkomstmiddel. Et viktig element i denne satsingen er å etablere et sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder.

Kongsvinger kommune har i forbindelse med kommuneplanens arealdel også vedtatt at det skal legges til rette for et overordnet gang- og sykkelvegnett som sikrer sammenhengende forbindelser i byen og tettstedene. Kommunen arbeider også for tiden med en kommunedelplan for sentrum, der tilrettelegging for sykkeltrafikk er et viktig tema.

Hovedplanen for sykkeltrafikk i Kongsvinger er utarbeidet både for å gi innspill til sentrumsplanen og danne et grunnlag for det langsiktige arbeidet med å skape et sammenhengende nett i hele byområdet.

Hovedplan for sykkeltrafikk i er et samarbeidsprosjekt mellom Kongsvinger kommune og Statens vegvesen Region Øst, Glåmdal distriktskontor. Oppdragsgivernes kontaktpersoner har vært Hilde Nygaard og Geir Pedersen.

Hos Rambøll Norge as har Iver Reistad vært prosjektleder.

Innhold

1.	Innledning	5
1.1	Bakgrunn.....	5
1.2	Mål	6
1.3	Planarbeidet	6
1.4	Andre planer	6
2.	Dagens situasjon	9
2.1	Bruk av sykkel i dag	9
2.2	Dagens forhold for syklistene.....	9
2.3	Ulykker med syklist involvert	10
3.	Potensiale for økt sykling.	11
4.	Plan for hovedsykkelvegnett.....	12
4.1	Strategier	12
4.2	Prinsippløsninger, valg av standard.	12
4.3	Hovedsykkelvegnett i Kongsvinger	17
5.	Rutevis beskrivelse med tiltaksbehov	21
5.1	Rute 1 Rv 2 Oslovegen	23
5.2	Rute 2 Sykehuskogen	27
5.3	Rute 3, Øvre Langelands veg	31
5.4	Rute 4, Langelandsfarete	37
5.5	Rute 5, Vestre Solørveg – Storgata.....	39
5.6	Rute 6, Markensvegen	45
5.7	Rute 7, Østre Solørveg	47
5.8	Rute 8 Kongevegen - Arkovegen	49
5.9	Rute 9, Rv 2 Arkovegen-Glommengata.....	53
5.10	Rute 10, Holt – Puttara - Siva.....	59
5.11	Rute 11, Utsiktsvegen	65
5.12	Rute 12, Nedre Badstuveg.....	65
5.13	Rute 13, Rv 175, Stømner.....	67
6.	Tiltak som ikke er knyttet til enkeltruter	69
6.1	Sykkelparkering.....	69
6.2	Skilt og visningsplan samt gjennomføring av skilting	69
6.3	Informasjon og markedsføring av sykkelrutene	70
7.	Prioritering / tiltaksplan.....	71

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har utarbeidet en Nasjonal sykkelstrategi som skal legge til rette for økt bruk av sykkel som framkomstmiddel. Statens vegvesen har fått et særskilt ansvar for å fremme og samordne arbeidet for økt sykkelbruk. Dette gjelder ikke bare bygging av sykkelveger, men også tiltak som skilting, sykkelparkeringsplasser og trafikkregler som tilgodeser syklistene.

Hovedmålet i den nasjonale sykkelstrategien er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. Følgende delmål er satt opp:

- Risikoen for å bli drept eller varig skadd i vegtrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.
- Andelen sykkeltrafikk i «sykkelbyer» (byer som velger å legge til rette for sykling) skal økes med 50 %.
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser.

Den nasjonale sykkelstrategiens mål om økt bruk av sykkel kan bare nås gjennom en markert satsing på tilrettelegging, for eksempel slik at:

- sykling føles trygt for den enkelte, spesielt må foreldre føle at barns skoleveg er trygg.
- man ved å sykle følger korteste rute, og at man kommer nærmere målet enn med bil.
- sykkeltrafikk blir prioritert foran eller på linje med bil på offentlig veg og gategrunn og i kryss.
- tilgjengelighet og parkering for sykler gis prioritet ved kjøpesentra og kollektivknutepunkter.

Et viktig element i den nasjonale sykkelstrategien er å etablere et sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Samferdselsdepartementet ønsker å bruke 2,6 mrd kroner i løpet av 10 år på å bygge sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder i Norge. Det er imidlertid en klar forutsetning at byene selv må bidra i arbeidet. Vegdirektoratet har derfor bedt regionvegkontorene i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen om å velge ut noen byer og større tettsteder der det er mulig å heve kvaliteten på sykkeltilbudet innen rimelig tid.

Når politikerne i Kongsvinger i juni 2004 vedtok retningslinjer for kommunedelplanen for sentrum var tilrettelegging for videre utbygging av gang/ sykkelvegnettet ett av de temaene planen må legge til rette for.

Følgende er sagt i mål- og strategidokumentet fra kommuneplanens arealdel:
"Det skal legges til rette for et overordnet gang- og sykkelvegnett som sikrer sammenhengende forbindelser i byen og tettstedene, forbinder viktige målpunkter i kommunen og gir gode forbindelser mot marka."

Kommuneplanen fastslår at bilbruken står sterkt i Kongsvinger. For å legge bedre til rette for myke trafikanter bør det etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med god standard i byen og tettstedene. I arbeidet med et overordnet sykkelvegnett anbefales det å legge vekt på:

- Bedre forbindelse mellom boligkonsentrasjoner, arbeidsplasser og kollektivknutepunkter.
- Bedre kontakt med nærfriluftsområdet fra Kongsvinger sentrum.
- Bedre kontakt mellom tettstedene i Glommadalføret.

- Muligheter for å skape rundturer.
- Mulighet for å koble seg på sykkelnettet i Sør-Odal.

Den nasjonale sykkelstrategien og de klare målsettingene i Kongsvinger kommune er bakgrunnen for at kommunen og Statens vegvesen vinteren 2005 satte i gang et arbeid for å utarbeide en handlingsplan for sykkelruter i Kongsvinger. Hensikten med planen er å definere et hovedsykkelvegnett for Kongsvinger by, samt å identifisere tiltak som bør gjennomføres for å forbedre forholdene slik at sykkeltrafikken kan øke. Rapporten viser forslag til hovedruter, oversikt over dagens standard, løsningsprinsipper og konkretiserer nødvendige tiltak for å bedre forholdene for sykklister i Kongsvinger.

1.2 Mål

I arbeidet med planen har det vært lagt stor vekt på sykkelen som transportmiddel, det vil si til bruk ved arbeidsreiser, skolereiser og til/fra fritidsaktiviteter. Med dette fokuset er det viktig at syklistene kommer fort og enkelt fram, med minst mulig hindringer og unødvendige omveier. Det andre hovedfokus har vært trafikkssikkerhet. Det er viktig at syklistene føler seg trygge, ikke minst at foreldre føler det er trygt å sende ungene på skolevegen og til fritidsaktiviteter med sykkel.

Kongsvinger er en kompakt by, det meste av bebyggelsen ligger i en radius på 3 km fra Kongsvinger bru. Samtidig er det store høgdeforskjeller med bratte lier opp fra dalbunnen på begge sider av Glomma. God tilrettelegging vil likevel gi bedre mulighet for å velge sykkel som daglig transportmiddel for eksempel til/ fra jobb.

Målene med handlingsplanen er derfor:

- Utvikle et sammenhengende sykkelvegnett for transportsyklisten. Sykkelvegnettet må knyttet sammen boligområdene og viktige målpunkter i hverdagslivet.
- Sykkelrutene skal tilby sikker transport med god framkommelighet
- Handlingsplanen skal vise konkrete sykkelruter med en beskrivelse av kortsiktige og langsiktige tiltak som er nødvendige for å gjøre dem attraktive å bruke.

1.3 Planarbeidet

Arbeidet med handlingsplanen har vært drevet av en arbeidsgruppe med representanter for Statens vegvesen og Kongsvinger kommune. Rambøll Norge AS har vært sekretariat for gruppa, og har ført rapporten i pennen.

Arbeidet startet med en idédugnad i februar 2005, der en drøftet målsettinger og løsninger og la grunnlaget for det forslaget som nå foreligger.

Underveis i arbeidet har det vært gjennomført møter og befaringer. Spesielt nyttig har det vært at kommunen og Statens vegvesen i mai gjennomførte en sykkeveginspeksjon av deler av sykkelrutene i kommunen. Sykkelveginspeksjoner er en del av vegvesenets system for trafikkssikkerhetsrevisjoner, med fokus på å påpeke feil, skaffe faktagrunnlag og gi grunnlag for dialog, prioriteringer og konkrete løsninger for sykkelvegnettet. Sykkelveginspeksjonen ble rapportert i juni og har vært et nyttig bidrag til den rutevise beskrivelsen i denne rapporten.

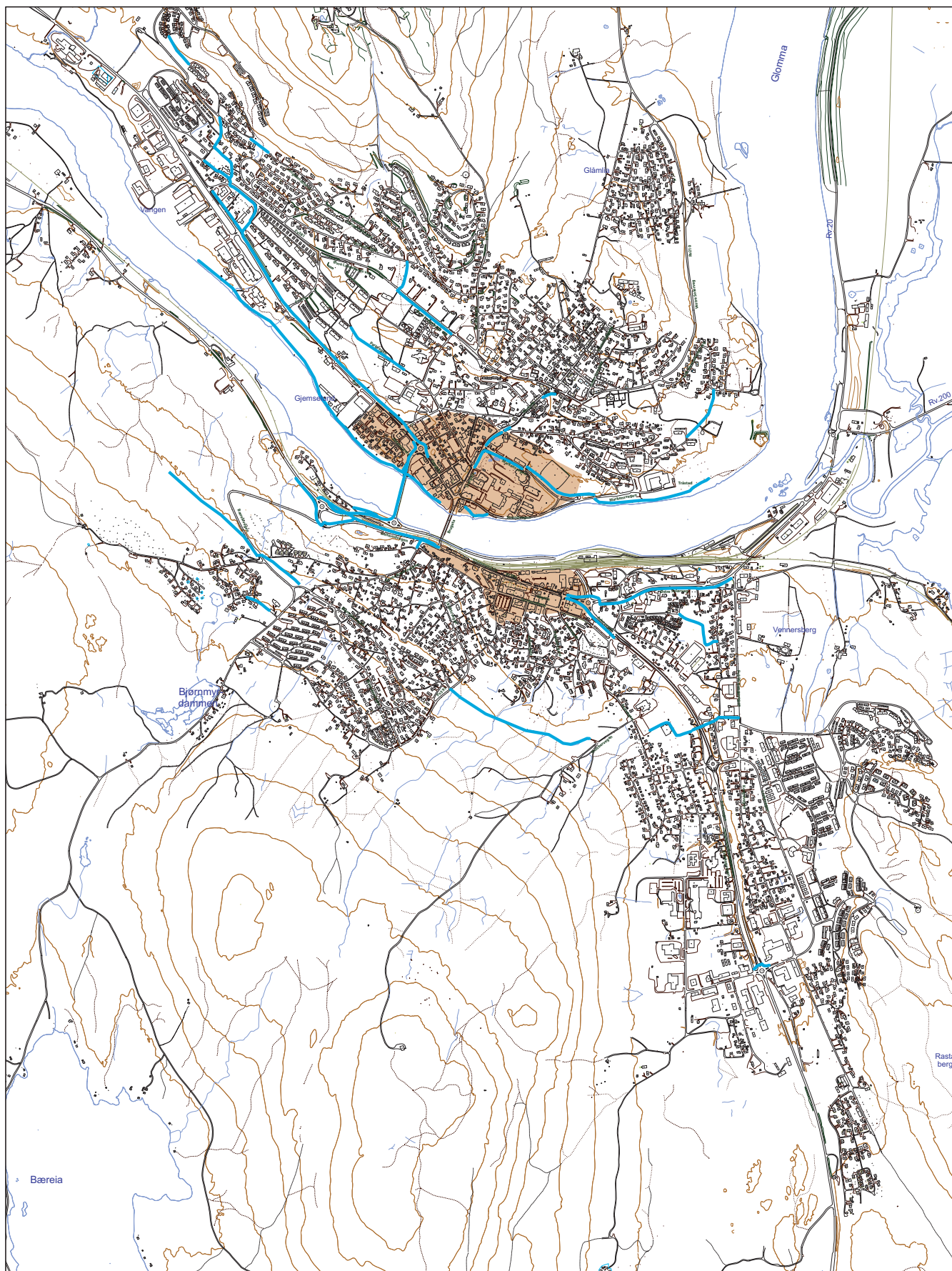
1.4 Andre planer

Statens vegvesen arbeider med planer for ny Rv 2 mellom Skarnes og Kongsvinger. Etablering av firerfelts veg på sørsiden av Glomma vil gi nye premisser for trafikksystemet i Kongsvinger sentrum. Gjennomgangstrafikken vil bli ledet på det overordnede vegsystemet forbi kjerneområdene i sentrum. Sammen med den foreslåtte

etableringen av Rv 210 i Eidemsgate vil dette gi en unik mulighet til å få en avlastning av Brugata, Storgata og Glommengata slik at disse kan gis en bymessig utforming som på en bedre måte ivaretar syklisten. Videre vil etablering av Rv 2 på sørsiden også legge grunnlag for å bygge ut sykkelforbindelse vestover på sørsiden av Glomma. Dette innebærer blant annet en sykkelforbindelse mellom sentrum og SIVA-området på Ytre Stømner.

Kommunens egen utbygging av de nye boligområdene på sørsida av Glomma – Marikollen – innebærer at det kan etableres nye gang- og sykkelveglenker i et jomfruelig område. Videre innebærer denne utbyggingen en ny skolestruktur som gir utfordringen i å tilrettelegge trygge skoleveger langs nye strekninger.

Handlingsplanen for sykkelruter vil være et viktig innspill når kommunen skal revidere sin trafikksikkerhetsplan.



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger Dagens gang- og sykkelvegnett

Eksisterende gang- og sykkelveger.
Fortau regnes ikke som et sykkeltiltak og
er ikke tatt med i figuren.

November 2005

— Eksisterende gang- og sykkelvegstreknings



Ulykker med personskader
der syklistar hr vært
involvert
(perioden 1996-2003)



RAMBOLL

2. Dagens situasjon

2.1 Bruk av sykkel i dag

Det ser ikke ut til at sykkelen står spesielt sterkt som transportmiddel i Kongsvinger i dag. Sykkelen andel av reiser i norske byer og tettsteder ligger på 3–12 % målt som gjennomsnitt over året. Landsgjennomsnittet er på ca 4%. Selv om det ikke foreligger konkrete undersøkelser har en lagt til grunn at Kongsvinger ligger nær gjennomsnittet for landet.



Barn og unge står for hoveddelen av sykkelbruken. Bildet viser at elevene på Holt ungdomsskole allerede i april hadde tatt syklene i bruk.

Sykling i trenings- og rekreasjons-sammenheng har hatt en oppsving de senere årene. Kongsvinger har lange tradisjoner for sykkelsport, og det antas at det her som mange andre steder er et økende antall som benytter sykkelen til trening og aktivitet, og at dette også gir seg utslag i at flere sykler til og fra jobb. Vi vet også at denne utviklingen har ført til at mange har skaffet seg nye

sykler med flere gir og bedre bremses som gjør det lettere å komme opp og ned de bratte bakkene i Kongsvinger. Dette øker potensialet for mer sykling.

2.2 Dagens forhold for sykklistene

Sykkelveginspeksjonen og registreringene som er gjennomført viser at mye gjenstår før en kan si at sykkelvegnettet og tilrettelegging for syklistene er tilfredsstillende i Kongsvinger i dag. Kartet på motstående side viser dagens strekninger med separat gang- og sykkelveg.

- Det er relativt få strekninger med atskilt gang og sykkelveg.
- Det er dårlig sammenheng mellom de gang- og sykkelvegstrekingene som finnes. Som kartet viser er det bare enkelte steder der det er lengre strekninger med sammenhengende gang- og sykkelveg.
- Der gangtrafikken er liten sykles det en del på fortauene, men mange steder særlig i sentrum er dette ikke mulig på grunn av konflikter med de gående. Fortau er ikke vist på kartet på motstående side.
- Transportsyklistene ser i stor grad ut til å velge å sykle i kjørebane, men fartsgrense og fartsnivå er ofte høyt og gir utrygghet.
- Det er ikke noe system for visningsskilt som viser hvor det egner seg å sykle. Transportsyklistene og andre må selv finne gunstigste veg. Dette gjør også at sykkeltrafikken sprer seg til gater og kryss som ikke er godt egnet.
- Vedlikeholdet av de sykkelanleggene som finnes er til dels mangelfullt. Både

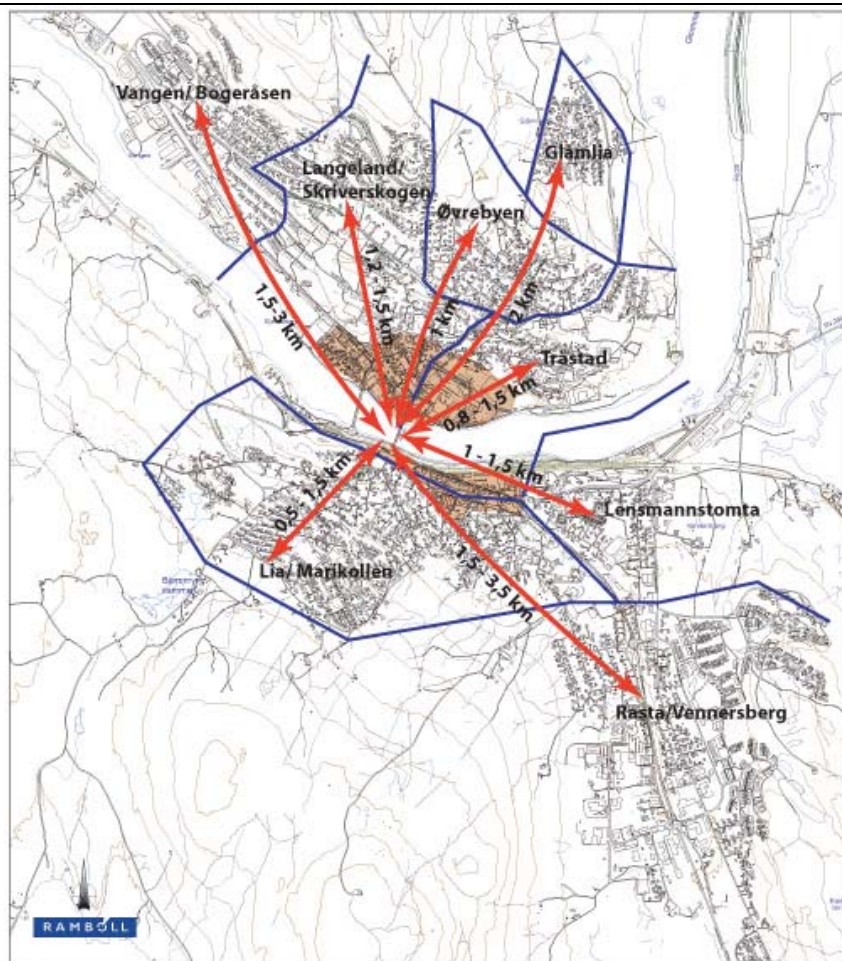
dekkestandard, oppmerking, detaljering i sammenknytting og lignende bør oppgraderes på mange punkter.

- I Kongsvinger som i andre byer kan en registrere variert adferd blant syklister. Mange sykler mot envegskjøring og krysser vegen på usikre plasser.
- Det er få sykkelstativ i Kongsvinger. Dette ser ut til å gjelde f.eks. både ved skoler og ved butikker og andre tilbud i sentrum. Bildet over viser hvordan eleven på Holt ungdomsskole må parkere syklene i spredt uorden på grunn av mangelen på egnet sykkelstativ.

2.3 Ulykker med syklist involvert

Det er registrert i alt 12 personskadeulykker med syklist involvert i Kongsvinger i perioden 1996 – 2003. Kartet foran viser hvor disse ulykkene har vært. Det er grunn til å tro at de registrerte ulykkene bare utgjør en del av personskadeulykkene på sykkel. Det er kjent at slike ulykker i liten grad blir rapportert til politiet. Dette gjelder særlig ulykker der bare syklisten, eller en syklist og en fotgjenger er involvert.

Bortsett fra to ulykker i Storgata er de registrerte hendelsene spredt i byen, og det går ikke an å lese noen tydelige ulykkespunkter ut av registreringene. Mange av ulykkene er knyttet til hovedvegnettet, noe som er naturlig siden det er mest biltrafikk langs disse vegen. I mange tilfeller er disse vegene også attraktive for syklister, særlig transportsyklister som vil fort fram.



Kartet viser områdene omtalt i tabellen på motstående side, og reiselengde med sykkel mellom disse områdene og sentrum (Kongsvinger bru)

3. Potensiale for økt sykling.

Transportøkonomisk institutt har beregnet potensialet for økt sykkeltrafikk i byer og tettsteder¹. Nesten halvparten av alle reiser er kortere enn 5 km. Dersom man får bilførere til å velge sykkel på slike reiser, vil trafikksituasjonen endres. Det er beregnet å være potensiale for å overføre en tredel av bilturer kortere enn 5 km til gange eller sykkel. Som tabellen under viser ligger bebyggelsen i Kongsvinger by innenfor slike avstander til sentrum.

Selv om en ikke skulle oppnå så store endringer vet vi at svært mange har sykkel, ofte en ny sykkel med god kvalitet. (75% av befolkningen over 12 år har egen sykkel). Mange ser på det som morsomt å sykle, og er opptatt av at det gir god trening. Sykling er en billig og fleksibel reisemåte ved korte reiser. Mange forhold ligger altså til rette for økt sykkelbruk.

Men mange mener at sykling går for sakte, , at terrengforhold kan gjøre det for tungt, at det er væravhengig og ikke minst at tilretteleggingen er for dårlig, både i forhold til framkommelighet og sikkerhet. Det er dette siste vi kan gjøre noe med gjennom fysiske tiltak på sykkelvegnettet.

For samfunnet vil en økt sykkelbruk gi samfunnsøkonomisk nytte blant annet gjennom bedre helse, mindre bilbruk, redusert forurensing, lavere utgifter til skoleskyss.

Tabellen under viser grovt bosettingsmønsteret i Kongsvinger, se også kart på motstående side.

Område	Ca. avstand til Kongsvinger bru	Antall bosatte 2004	Anslått antall personreiser pr døgn	Antall sykkelreiser pr dag hvis sykkelbruken er som i landsgjennomsnittet (4% av alle reiser)	Økning i andel sykkelreiser med 3,5 %-poeng
Rasta/Vennersberg	1,5 – 3,5 km	3 425	10583	420	370
Lia/Marikollen	0,5 – 1,5 km	2 387	7376	300	260
Tråstad	0,8-1,5 km	547	1690	70	60
Glåmlia	2 km	274	847	30	30
Øvrebyen	1 km	758	2342	90	80
Vangen/Boger	1,5 – 3 km	1466	4530	180	160
Langeland/Skriverskogen	1,2 – 1,5 km	1635	5052	200	180
Lensmannstomta/Nor	1-1,5 km	388	1199	50	40
Sum		10 880	33 619	1 340	1 180

I tabellen er det også gjort en grov vurdering av reisaktivitet basert på nasjonale gjennomsnittstall fra Reisevaneundersøkelser utført av Transportøkonomisk institutt². I summen personreiser er alle reiser med alle reisemidler, også til fots tatt med. Andelen reiser med bil utgjør gjennomsnittlig for landet 64% (52% som bilfører og 12% som passasjer). Det vil altså tilsi at befolkningen i Kongsvinger gjør ca 17.500 bilturer hver dag.

Det er ikke gjort reisevaneundersøkelser i Kongsvinger som gir grunnlag for å anslå sykkelens andel som reisemiddel. Som et regneeksempel er det vist hvilket potensial det er hvis en klarer å øke sykkelandelen av alle reiser fra landsgjennomsnittet til et nivå som er registrert i bedre tilrettelagte sykkelbyer som Tønsberg, Sandnes og Kristiansand.

¹ TØI-rapport 561/2002

² RVU 2001, den nasjonale reisevaneundersøkelsen, nøkkelrapport, TØI 2002

4. Plan for hovedsykkelvegnett

4.1 Strategier

I arbeidet med handlingsplanen har følgende strategier vært viktige for de valg som er gjort:

- *Syklende er kjørende.* Både hastighet og manøvreringsevne tilsier at syklistene må betraktes som kjørende, og at sykkelruten må utformes for det. Det innebærer blant annet at en må unngå å blande syklende og gående der gangtrafikken er stor. Det innebærer også at fortau ikke blir sett på som en løsning for sykkeltrafikken.
- *Sammenhengende ruter.* Det er viktig at det definerte rutenettet er sammenhengende og at det er enhetlige løsninger på lengre strekninger. Det har vært et mål å unngå hyppige standardskifter. Der skifter forkommer må det legges vekt på en god og tydelig utforming.
- *Prioritering av transportsyklisten.* Hovedfokus har vært på sykkel som transportmiddel til nytteturer. Det vil i første rekke si skole- og arbeidsreiser, i neste omgang reiser til/fra butikker, fritids- og kulturaktiviteter. Dette utelukker ikke at sykkelrutene kan benyttes til rekreasjons- og treningsformål. I de aller fleste tilfeller vil tilrettelegging for transportsyklisten også gi fine muligheter for tursykling. På hovedrutekartet er det også vist hvordan noen av hovedrutene leder ut til turstier utenfor byen.
- *Sammenknytting av viktige start og målpunkter.* På oversiktskartet på neste side er hovedrutene vist. Der er det også symboler som viser viktige målpunkter for daglige reiser; arbeidsplasser, skoler, fritidsaktiviteter, kollektivtrafikknutepunkter og sentrum. Rutene er forsøkt lagt slik at de fanger opp transporten mellom boligområdene og disse målpunktene, både med radielle ruter inn mot/gjennom sentrum, og mer sirkulære ruter på tvers utenfor sentrum.
- *Skilting og visning.* Når et sykkelrutenett er definert er det viktig at det etableres et sammenhengende og enhetlig system for skilting av rutene. Dette vil gjøre det lettere for syklistene å bruke rutene, samtidig som en kan redusere ulykkesrisikoen ved at en konsentrerer sykkeltrafikken langs de strekningene som etter hvert som de bygges ut kan tilby økt sikkerhet for syklistene.
- *Informasjon og markedsføring.* I tillegg til skilting bør sykkelrutenettet markedsføres blant innbyggerne. Det vil være naturlig å ta utgangspunkt i skoleelevene, men også generell informasjon til husstandene, målrettet informasjon til bedrifter og organisasjoner og bruk av media vil være aktuelt. Det vil være aktuelt å lage et sykkelkart som viser hovedrutene (i hvert fall når en får gjort noen tiltak på vegnettet), og kanskje ha en tekstdel som sier litt om hvilke tiltak en ser for seg i årene som kommer.

4.2 Prinsippløsninger, valg av standard.

Som hjelpemiddel ved planlegging for sykkeltrafikk, finnes Statens vegvesens veileder "Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg." fra 2003 (Håndbok 233). Sykkelhåndboka angir i prinsippet fire aktuelle standarder for tilrettelegging for syklende:

1. *Syklende og biltrafikk blandet.* Ved lave hastigheter og/eller små

biltrafikkmengder kan det tillates at biltrafikk og sykkeltrafikk blandes i samme kjørebane.

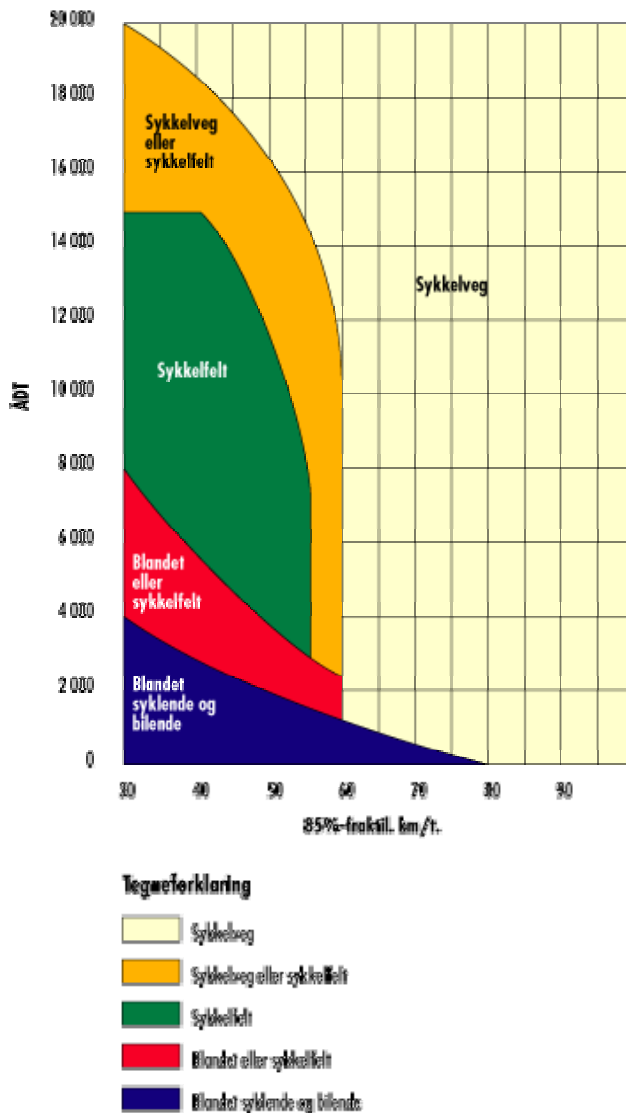
2. **Sykkelfelt.** Det vil si at det lages egne felt for syklende i kjørebane. Det bør i slike tilfeller være fortau minst på ene siden av vegen
3. **Sykkelveg.** Det vil si en egen veg for syklende trafikk fysisk adskilt fra kjørebane. Det har vært vanlig å kombinere dette som gang- og sykkelveg, men ved store mengder gående og/ eller syklende bør gående og syklende også skilles f.eks. ved at det bygges fortau langs sykkelvegen.
4. **Sykling i kollektivfelt.** Ved lave hastigheter og stor bredde på kollektivfeltet kan dette benyttes til sykkeltrafikk. Ikke aktuelt i Kongsvinger.

Følgende tabell fra sykkelhåndboka viser hvilke av løsningene som anbefales i ulike områder:

Områdetype 1 Ubebygde eller områder med spredt bebyggelse.	Områdetype 2 Områder med middels tett bebyggelse.	Områdetype 3 Områder med tett bebyggelse.
Her inngår områder utenfor byer og tettsteder og områder med spredt randbebyggelse.	I denne typen inngår utbyggingsområder, tomteområder, byer og tettsteder utenom sentrum, drabantbyer, mindre tettsteder.	I denne typen inngår sentrumsområder, gater, kvartaler, sammenhengende fasaderekker, tung bebyggelse.
I disse områdene vil det være en fartsgrense på mellom 70 og 100 km/time, normalt 80 km/t. Det er forbudt å sykle på motorveg.	I disse områdene vil det normalt være en fartsgrense på 50, 60 eller 70 km/t..	I disse områdene vil det normalt være en fartsgrensen på 50 km/time eller lavere.
I disse områdene vil normalløsningen for sykkel være: • sykkelveger, gang- og sykkelveger • utvidet skulder • Ingen spesielle tilbud, dvs at sykkeltrafikken må bruke kjørebane eller skulder. NB! fortau skal ikke planlegges å inngå som en del av løsningene for sykkeltrafikk.	I disse områdene vil flere typer løsninger være aktuelle: • sykkelfelt • sykkelveger, gang- og sykkelveger • blandet trafikk Når denne områdetype (2) går over i områdetype 3, bør som hovedregel sykkelfelt velges. Når dette områdetype 2 ligger mellom områdetype 1 på hver side (eksempel: lite tettsted), bør som hovedregel sykkelveg velges. NB! fortau skal ikke planlegges å inngå som en del av løsningene for sykkeltrafikk.	I disse områdene kan følgende løsninger være aktuelle: • sykkelfelt • sykkelveger eller gang- og sykkelveger gjennom parker • sykkel og bil blandes, dvs de bruker samme kjørefelt i gater som har begrenset trafikk og hastighet lik eller under 50 km/t (helst 30km/t) • hele områder reguleres til 30 km/t-soner (syklende og biltrafikk blandet). • hele områder reguleres til 30 km/t-soner kombinert med sykkelfelt (ved stor trafikkthet) • trafikkregulerende tiltak NB! fortau skal ikke planlegges å inngå som en del av løsningene for sykkeltrafikk.

Planområdet i Kongsvinger som behandles i denne planen befinner seg i hovedsak i områdetype 2 og 3. Det betyr at en i utkanten av byen vanligvis vil velge mellom gang- og sykkelveg, sykkelfelt og blandet trafikk, mens det i mer sentrale deler vil være vanligere å velge mellom blandet trafikk og sykkelfelt.

Figuren under angir hovedprinsipper for valg basert på trafikkmengder og hastighet.



Figuren som er hentet fra Syklistenes landsforbund sin hjemmeside er gjengitt i Sykkelhåndboka og viser når det er aktuelt å benytte forskjellige typer veganlegg for sykkeltrafikk. Det er ikke skarpe grenser mellom de forskjellige typene. Y-aksen viser årsgjennomsnittlig trafikkmengde, x-aksen viser skiltet hastighet på strekningen.

I Kongsvinger er følgende hovedløsninger valgt for standard langs sykkelrutene:

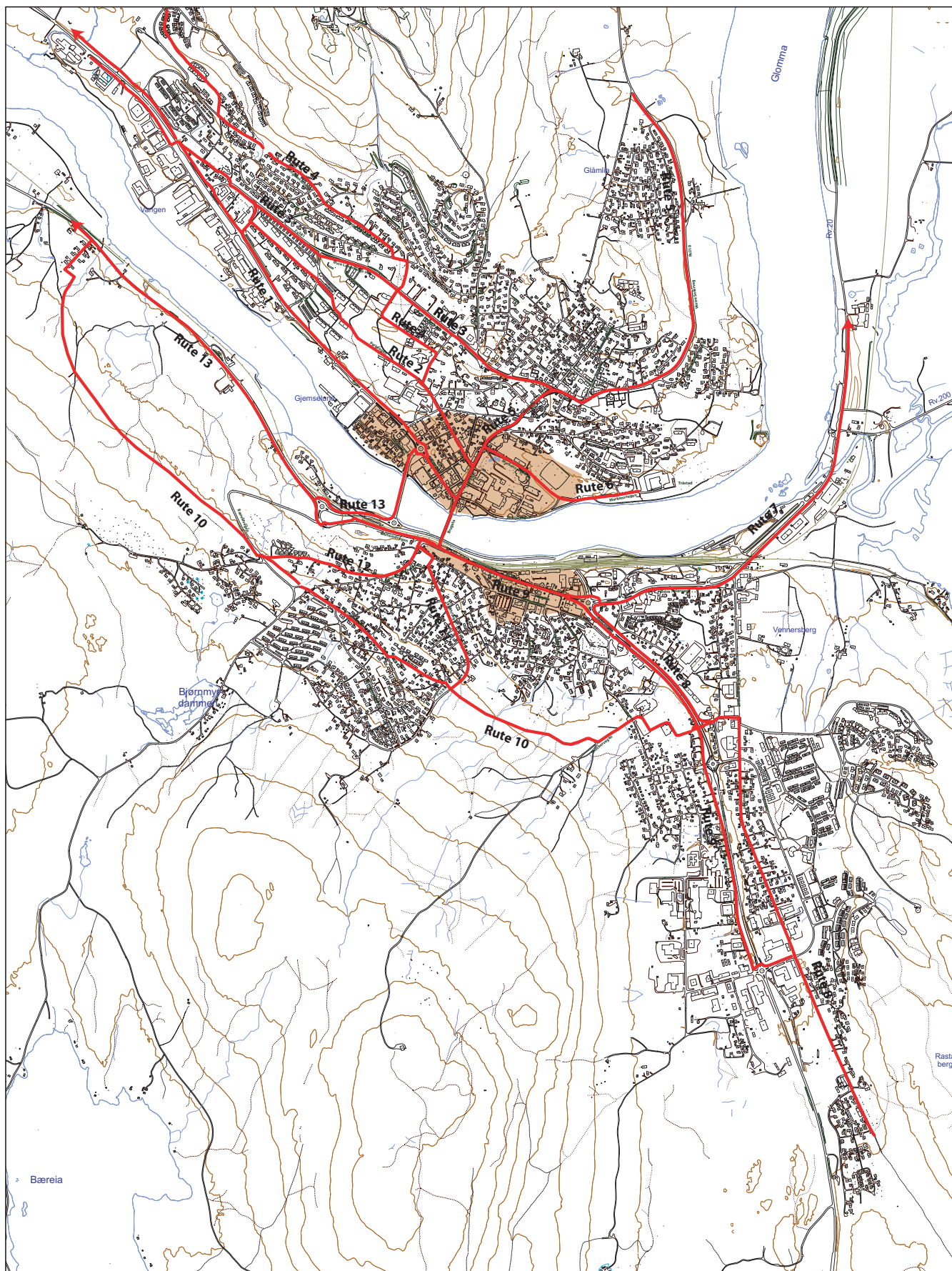
- Blandet trafikk.** Syklende kjører i kjørebane sammen med andre kjørende. I henhold til sykkelhåndboken anbefales det da fartsgrense 30 km/t, og god skilting for å vise hvilke gater som inngår i hovedrutenettet. I hovedsak er dette valgt i boligkvarterer utenfor sentrum og i noen sentrumsgater.
- Sykkelfelt i kjørebane.** Det etableres egne kjørefelt for sykkeltrafikken (sykkelfelt) på begge sider av vegen. Løsningen kan brukes ved fartsgrenser opp til 60 km/t,

men også i gater med stor trafikk og fartsgrense 30 km/t. Sykkelfelt skal være skiltet og merket som eget kjørefelt i kjørebane for å kunne holdes fritt for parkerte biler. Denne løsningen er valgt i sentrum, der den er kombinert med fortau for gående.

- *Atskilt gang- og sykkelveg.* Enten separat veg bare for syklende eller for gående og syklende sammen. Bør benyttes ved fartsgrenser over 60 km/t, der trafikken er stor eller det ellers ligger til rette, for eksempel ved at gang- og sykkelvegen kan ta en snarvei i forhold til bilvegen. I Kongsvinger er løsningen valg langs innfartsvegene til sentrum.

Gående er de svakeste gruppene i trafikken. De bør derfor ikke utsettes for unødvendige konfliktsituasjoner med syklende eller andre kjørende. Av den grunn, men også av hensyn til syklistenes framkommelighet er det i tråd med sykkelhåndbokas anbefalinger ikke lagt opp til at fortau skal være en langsiktig løsning i hovedsykkelnettet i Kongsvinger.

I tillegg til disse konkrete fysiske tiltakene ved tilrettelegging av sykkelrutene, må også generell trafikkregulering i rutas område vurderes. Svært viktig for sykkeltrafikken er hvordan vikepliktsforholdene tilrettelegges, både i forbindelse med sykkelanlegg i kjørebane og ved gang- og sykkelveger. Dette betyr mye for framkommeligheten, og hvordan sykkeltrafikken prioriteres, og for trafiksikkerheten.



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

SYKKELVEGNETT - hovedruter

November 2005

- Hovedruter
- Sekundærruter
- Rekreasjons/turruter



Skoler



Arbeidsplasskonsentrasjoner



Fritidsaktiviteter



RAMBOLL

4.3 Hovedsykkelvegnett i Kongsvinger

Sykkelvegnettet er inndelt i hovedruter og sekundærruter. Med grunnlag i målsettingene, strategiene og prinsippene som er gjennomgått over er det valgt å vise et hovedsykkelvegnett som skissert på oversiktskartet på forrige side. For å kunne prioritere ressursene er det viktig at nettet ikke er for omfattende. Samtidig er de valgte rutene finmasket nok til å gi forbindelse mellom alle deler av byen, og knytte boligområdene til de sentrum og andre viktig mål.

Ved siden av dette hovednettet vil det selvsagt være et mer finmasket nett av tilførselslenker eller parallelle alternative lenker til hovedrutene. Dette kan både være tilrettelagte sykkelveger, lokalveger med liten biltrafikk, turveger og noen lenker på veger med større trafikk. Noen utvalgte slike lokale lenker er vist på kartet. Kartet viser også hvordan noen turveger ut fra byen er knyttet opp mot hovednettet. For å kunne prioritere de overordnede hovedrutene har en imidlertid ikke arbeidet videre verken med lokale sekundærtenker eller turveglenker i denne planen. Det er likevel viktig at en er oppmerksom på slike sykkelforbindelser i forbindelse med arealplanlegging, tiltak i vegnettet o.l., både for å benytte eventuelle muligheter til å skape nye- eller oppgardere gamle forbindelser, og for å unngå at viktige lokale forbindelser stenges.

På kartet på motstående side er hovedsykkellrutene vist. Kartet viser sammenhengen i nettet og en oversikt over hvordan rutene er betegnet i den mer detaljerte beskrivelsen i kapittel 5. Nummerering og navn på rutene er i hovedsak gjort for å ha en mulighet for en metodisk beskrivelse av tiltaksbehovet, og er ikke tenkt som et navnesystem for videre informasjon og skilting av rutene. Den rutevise inndelingen representerer likevel naturlige forbindelser i byen.

Her gis en kortfattet omtale av hver rute, med en omtale av viktige funksjoner de er tenkt å fylle og noen hovedpunkter i forhold til tiltak og utfordringer langs den enkelte rute. En mer detaljert beskrivelse av standard og tiltaksbehov følger i neste kapittel. Beskrivelsen og nummereringen er i hovedsak gjennomført slik at beskrivelsen starter utenfra og går inn mot sentrum.

Rute 1, Rv 2 Oslovegen

Ruta følger Rv 2 vestfra og går inn til sentrum ved Kongsvinger bru. Som en langsiktig løsning bør det være et mål å bygge en sammenhengende sykkelveg fra Skarnes inn til Kongsvinger. I denne omgang er beskrivelsen konsentrert om strekningen fra Boger og inn til byen. På den ytterste strekningen fram til Vangen er det ingen tilrettelegging for syklende, som må dele kjørebane med biltrafikken på Rv 2. Videre innover Rv 2 til rundkjøringa Storgata x Rv 2 er det atskilt gang- og sykkelveg, mens Brugata er smal, med smale fortau, og stor biltrafikk og dårlig tilrettelagt for syklende.

Ruta vil ha en transportfunksjon til/fra sentrum for boligområdene som ligger på oversiden av Rv 2.

Rute 2 Sykehuskogen

Ruta følger Tors veg, Sigyns veg og Parkvegen gjennom sykehusparken, forbi sykehuset til Storgata. Fram til Sykehusparken er det foreslått blandet trafikk i boliggate, mens det gjennom sykehusparken er atskilt gang og sykkelveg som bør forlenges forbi sykehuset. Parkvegen fra sykehuset til Storgata foreslås opparbeides med sykkelfelt.

Ruta vil være et alternativt valg for Rute 1 inn mot sykehuset og sentrum for de som bor lengre oppe på Langeland. Sykehuset er en stor arbeidsplass og et viktig målpunkt, og ruta avsluttes midt i Storgata med arbeidsplasser og forretninger.

Rute 3, Øvre Langelands veg

Ruta følger Øvre Langelands veg i hele dens lengde. I hovedsak legges det opp til atskilt gang- og sykkelveg, på noen strekninger kombinert med adkomst til boliger og parkering. Det er behov for relativt store tiltak for å få ruta opp på akseptabel standard som sykkelrute. Samtidig er behovet stort, fordi ruta må anses som en viktig skoleveg både knyttet til barneskolen på Langeland og Øvrebyen videregående skole. Med den nye skolestrukturen vil nye elevgrupper østfra benytte ruta fram til Langeland skole, og på denne strekningen er standarden for myke trafikanter mangelfull flere steder, og sammenhengen i sykkeltilbudet dårlig.

Rute 4, Langelandsfarete

Ruta går fra boligområdet ved Bukkene Bruses veg ned til Langeland skole og videre til sykehuset, og er både en tilførselsveg til rute 3, med vider forbindelse til rute 2, og en viktig skoleveg. Standarden forslås i hovedsak som blandet trafikk, men med noen "snarveger" som egne gang og sykkelforbindelser. Tiltaksbehovene langs denne ruta er relativt små.

Rute 5, Vestre Solørveg – Storgata

Ruta følger Rv 210 nordfra på vestsiden av Glomma og knytter Glåmlia til sentrum. På lang sikt kan det eventuelt bygges gang og sykkelveg nordover mot Brandval på denne siden av Glomma. I denne omgang er beskrivelsen konsentrert om strekningen fra Glåmlia, inn mot sentrum. Fra Glåmlia til Vinger kirke er det behov for bygging av ny gang og sykkelveg. Fra kirka og videre ned Storgata gjør stigningsforhold og bredden det vanskelig å finne gode løsninger for sykkeltrafikken. Storgata forslås opparbeidet som bygate (miljøprioritert gjennomkjøringsgate - MPG) fra Tommelstadsgate ned til brua.

Rutas funksjon er først og fremst å knytte boligene i denne delen av byen til sentrum og det øvrige rutenettet.

Rute 6, Markensvegen

Markensvegen fra Tråstad til Storgata er en viktig lokal forbindelse i sentrum, som knytter skoler og idrettsanlegg til det øvrige sykkelnettet. Det legges opp til eparat gang- og sykkelveg på strekningen. Det kan eventuelt vurderes om bygate-løsningen i Storgata kan trekkes ned til Kongsvingerhallen.

Rute 7, Østre Solørveg

Ruta følger Rv 20 Østre Solørveg innover mot byen på østsida av Glomma. Dette er eneste forbindelse nordover på denne siden av Glomma, og tilretteleggingen er svært mangelfull. Det er i dag ingen tilrettelegging for syklistene nord for Kongevegen, og med ÅDT på 7500 over bruene over jernbanen og Noret er det lite fristende å sykle her. På lengre sikt bør det være en målsetting å bygge gang og sykkelveg fram til Roverud. Fra Kongevegen inn til byen er det atskilt gang- og sykkelveg. Forbindelsen fanger opp både boliger og arbeidsplasser.

Rute 8, Kongevegen – Arkovegen

Ruta dekker østsiden av Rv 2 sørover fra sentrum. Den har forbindelse med turvegnettet sørover fra Lierrasta langs Gamle Kongeveg. Nordover fra Lierrasta legges det opp til blandet trafikk langs Kongevegen før den knytter seg til Rv 2 Arkovegen ved Holt. Herfra forslås ny atskilt gang og sykkelveg langs Rv 2 inn til Glommengata.

Ruta knytter boligområder og arbeidsplasser sammen med rutenettet og sentrum. Vil også fungere som skoleveg for elever på Vennersberg barneskole og Holt ungdomsskole.

Rute 9, Rv 2 Arkovegen

Ruta dekker vestsiden av Rv 2, og følger Eidskogvegen parallelt med Rv 2. Her foreslås blandet trafikk og redusert fartsgrense. Fra Holt inn til sentrum forslås atskilt gang og sykkelveg langs vestsiden av Rv 2, på hoveddelen av strekningen må det bygges ny gang- og sykkelveg. Siste del av ruta går gjennom Glommengata der det som langsiktig løsning foreslås sykkelfelt. Dette krever imidlertid en relativ stor ombygging av gateløpet.

Ruta er en viktig forbindelse til arbeidsplassene på Nylenda og Søndre Holt, og vil fungere som forbindelse sørfra til ungdomsskolen og idrettshallen på Holt.

Rute 10, Holt – Puttara - Siva

Ruta er en viktig tverrgående rute som knytter sammen boligområder med skoler og arbeidsplasser. Ruta består delvis av skogssti/turveg, delvis vil standarden være blandet trafikk. Ruta avsluttes gjennom de nye boligområdene, med forbindelse til den nye skolen og videre ned mot Sisselrudmoen og Stømner. I disse nye utbyggingsområdene bør målet være å bygge ut atskilt gang- og sykkelveg på hele strekningen etter hvert som feltene bygges ut.

Rute 11, Utsiktsvegen og Rute 12, Nedre Badstuveg

Syklister (og gående) fra Lia søker nedover de bratte adkomstgatene og vil bli samlet opp av Utsiktsvegen og N. Badstuveg/ Gamle Bæreiaveg som leder dem videre nedover til Jernbanegata og Glommengata. Gatene er bratte, noe som gjør det vanskelig å etablere effektive fartsdempende tiltak i form av fartshumper. Langs Utsiktsvegen legges det opp til at syklister enten må benytte fortau som foreslås forlenget fra Liavegen til Symrevegen, eller at de kjører i vegbanen. I Nedre Badstuveg forslås blandet trafikk og vegstandard er sannsynligvis slik at fartsnivået holdes lavt uavhengig av nye fysiske tiltak.

Rute 13, Rv 175, Stømner

Ruta går langs Rv 175 vestover og knytter Stømner/SIA-anleggen til sentrum. Det er i dag ingen tilrettelegging for syklende vest for Bæreiavegen. Utbyggingen av denne forbindelsen må ses i sammenheng med den nye Rv 2 som planlegges på denne siden av Glomma. Etablering av atskilt gang og sykkelveg må være en naturlig del av Rv 2-anlegget.

Sentrum

Sentrum er generelt et mål bør være tilgjengelig for de syklende. Gatene her bør være tilrettelagt for sykkeltrafikk, uten at det nødvendigvis skal være bygd spesielle sykkelanlegg som i de gjennomgående rutene. Dette kan gjøres ved trafikkregulering, som for eksempel opphevelse av envegsregulerte gater, stenge for motorkjøretøy, hastighetsreduksjon, vikepliktsregulering, lede trafikk ut av sentrumsgatene og parkeringsregulering, samt at det er viktig med kvalitet på dekke/vedlikehold. I noen av de sentrale bygatene er det forslått konkrete sykkelfelt. Dette er imidlertid løsninger som betinger større ombygginger av gatetverrsnittene.

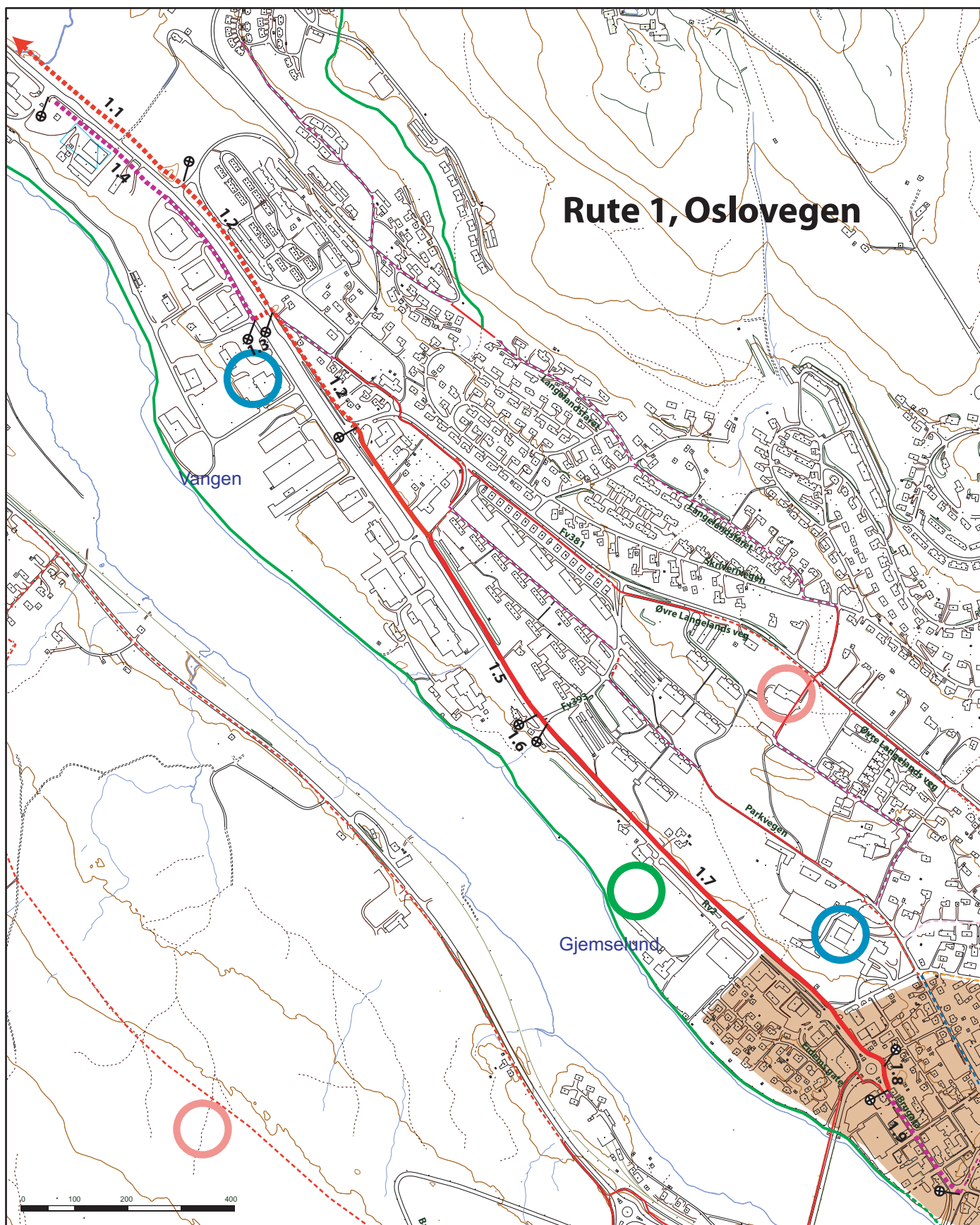
5. Rutevis beskrivelse med tiltaksbehov

I dette kapitlet gjennomgås hovedrutene inndelt i parseller med ensartet standard. For hver parsell gis en kort beskrivelse av dagens standard, ønsket framtidig løsning, og hvilke tiltak som må gjennomføres for å komme fram til framtidig løsning.

Beskrivelsen er illustrert med oversiktskart for hver parsell, samt bilder som viser dagens situasjon. For noen strekninger vises også skisser med ideer til mer detaljerte løsninger av de foreslåtte tiltakene.

Det er gjort grove anslag på kostnadene knyttet til de foreslåtte tiltakene. Det understrekes at dette er gjort på et grovt overslagnivå, basert på løpemeterpriser og grove enhetspriser. Det er blant annet knyttet store usikkerheter rundt grunnnerv, eksisterende forhold for rør og ledninger, terrengutfordringer osv. Kostnadstallene må derfor brukes med forsiktighet og skal ikke brukes til budsjettering av de enkelte tiltak på detaljert nivå.

Rutene er i hovedsak beskrevet utenfra og innover. Det vil si at beskrivelsen starter yterst i byggesonen og går innover mot sentrum. Enkelte ruter er mer sirkulære og går rundt sentrum.



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
 November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

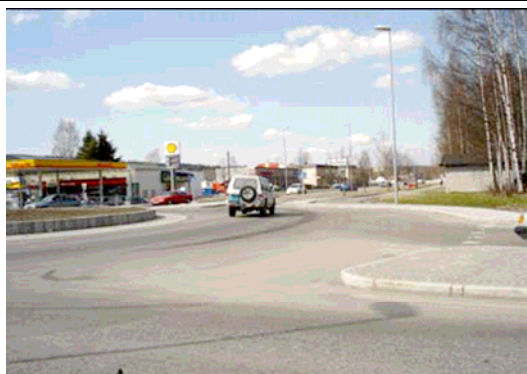
5.1 Rute 1 Rv 2 Oslovegen

Strekning	Ruta følger Rv 2 vestfra og går inn til sentrum ved Kongsvinger bru. Langsiktig bør det være sykkelforbindelse fra Skarnes til Kongsvinger
Lengde	Boger – Kongsvinger bru ca 3,4 km
Område	Ruta går langs hovedveg, med hovedsakelig boligbebyggelse på ene siden og næringsområder på andre siden
Funksjon	Hovedrute inn mot sentrum for boligområdene på Langeland. Fordeling til næringsområdene på Boger
Trafikk	ÅDT ca 8.000-12.000 økende inn mot byen. Fartsgrense 60 km/t og 50 km/t
Situasjon	Store deler av strekningen har gang- og sykkelveg, men behov for forlengelse mot vest. I sentrum er situasjonen i Brugata ikke tilfredsstillende.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
1.0 (utenfor kartutsnitt) Rv 2 vestover fra byen	Øyset - Askeladdvegen	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på nord-siden av riksvegen evt bruke utvidet skulder når ny Rv 2 er bygget.	Bygging av ny gang- og sykkelveg, evt utvide skulder til Øyset evt Skarnes	Ikke anslått
1.2 Rv 2 Oslovegen	Askeladdvegen – Ø. Langelands veg	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk. Stor biltrafikk med relativ høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på nordsiden av Rv 2	Bygging av gang og sykkelveg er planlagt og etableres i løpet av to år.	Ikke anslått, vedtatt utbygging
1.3 Rv 2 Oslovegen	Kryssing av Rv 2 ved Vangen-spissen	Gangfelt på samme sted. Kryssing av Rv 2 i forbindelse med busstopp	Planskilt kryssing med undergang	Bygging av undergang og tilførselsveg	2.000.000
1.4 Rv 2, Oslovegen	Boger – Industri-vegen på sørsiden av Rv 2	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk i vegbanen. Stor biltrafikk med høy hastighet	Lage sykkelforbindelse til Gjestegården ved sammenknytting av Industrivegen og oppmerking over p-plasser med mer. Avtaler med grunneiere/ vegeiere om bruk av adkomster og p-plasser	Sammenknytting av Industrivegen. Oppmerking av sykkelfelt over P-plasser.	1.200.000 (Industri-vegen)



Krysningspunkt ved Vangenspissen. Undergang bygges mellom dagens fotgjengerfelt og bussholdeplass



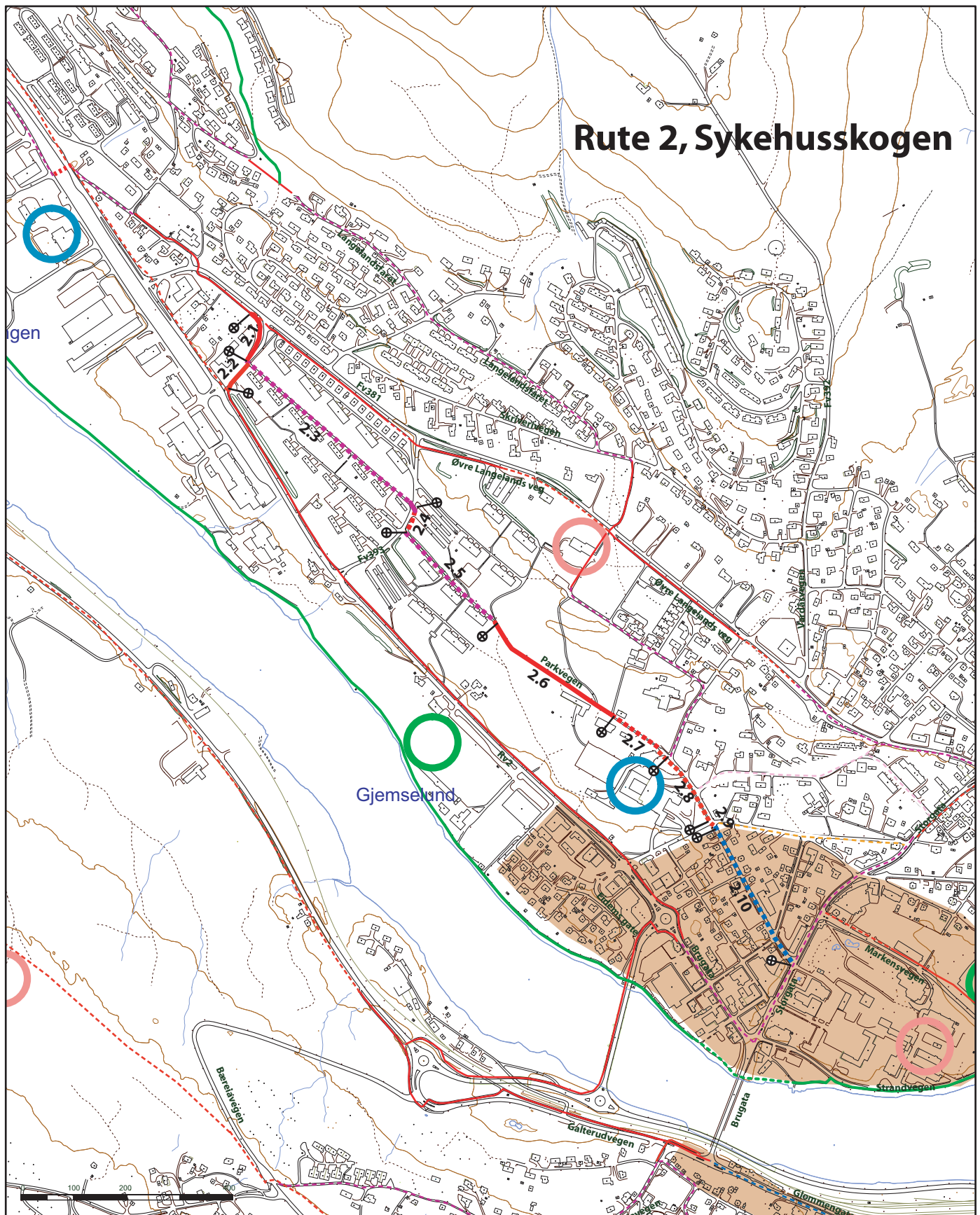
1.8 Overgang fra Gang- og sykkelveg til Blandet trafikk i krysset Oslovegen, Brugata, Kongsvinger bru. Rundkjøringen er ny og har en stor sentraløy. Rundkjøringen skal være inngangsdør til en trang strekning i sentrum hvor er stor sideaktivitet og mange gående/syklende.. Sirkulasjonsareal har for stor bredde, og det inviterer dermed ikke til lavere fart. Det bør vurderes om sirkulasjonsarealet kan reduseres.



1.9, Brugata. Gata har i dag stor trafikk, med smale kjørefelt. Fortauene er smale og til dels med stor gangtrafikk og egner seg ikke for syklende. Gata er for smal til å etablere sykkelfelt, det er derfor foreslått blandet trafikk, men med fartsgrense 30km/t og tiltak for å dempe kjørehastigheten. Dette vil sannsynligvis også redusere gjennomkjøring ved at flere velger det nye vegsystemet.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
1.5 Rv 2 Oslovegen	Ø. Langelands veg – Valhallvegen (Fv 393)	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
1.6 Rv 2 Oslovegen	Kryssing Valhallvegen (Fv 393)	Kryssing i plan	Kryssing i plan. Markering av kryssing i dekke, evt opphøyd kryssing. Evt gi GS-vegen prioritet i krysset	Vurdere om det er mulig å gi GS-vegen prioritet. Ut- forme detaljer deretter.	80.000
1.7 Rv 2 Oslovegen	Valhallvegen (Fv 393) – Brugata	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
1.8 Tilpasning ved Kryss Rv 2 – Brugata	Overgang GS-veg – Blandet trafikk ved rundkjøring	Fotgjengerfelt, vanlig standard	Systemskifte detaljplanlegges og gjennomføres i detaljplanfasen. Utnytte rundkjøring som portal til Brugata	Kalkulert oppmerking, oppbygging av krysnings- punkt, men detaljer må planlegges senere	80.000
1.9 Brugata	Rv 2 – Storgata	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging	Blandet trafikk, hastighet 30 km/t, fartsdempende tiltak. Opparbeide gateløpet med høyere standard i tråd med bygate- tankegang. Ses i sammenheng med tilsvarende tiltak i Storgata	Utbedre standard på dekke, kanter og møblering av gateløpet. Opphøyd krysningspunk- ter. Skilting av farts- grense. Inn- stramming av avkjørsler	Ikke kalkulert. Må planlegges som en del av samlet bygate- løsning for sentrums- gatene

Rute 2, Sykehuskogen



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
 November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

5.2 Rute 2 Sykehuskogen

Strekning	Ruta følger de kommunale vegne Tors veg, Sigyns veg og videre gjennom sykehuskogen forbi sykehuset og langs de kommunale Parkvegen til Storgata
Lengde	ca 1,7 km
Område	Ruta går gjennom rekkehus og blokkbebyggelse, forbi sykehuset som er en sentral arbeidsplass og avsluttes i Storgata med sine arbeidsplasser og forretninger
Funksjon	Ruta er et alternativ til rute 1 i mot sykehuset og sentrum for boligområdene på Langeland.
Trafikk	Boligtrafikk. Fartsgrense 30 km/t i boligområdene – 50 km/t i Parkvegen
Situasjon	Dagens tilbud gjennom boligområdene anses som tilfredsstillende. Gang og sykkelvegen gjennom sykehuskogen kommer i konflikt med rotete og uoversiktlige forhold ved sykehuset. Gang og sykkelvegen bør forlenges forbi sykehuset. I Parkvegen anbefales en sykkelfeltløsning. Som kortsiktig løsning er blandet trafikk akseptabelt i Parkvegen.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
2.1 Tryms veg	Øvre Langelands veg – Tors veg	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
2.2 Tryms veg	Oslovegen – Tors veg	Delvis blandet trafikk, delvis atskilt gang og sykkelveg. Ikke gjennomkjøring for biltrafikk. ingen	Som i dag	Ingen	
2.3 Tors veg	Tryms veg – Valhallvegen (Fv 393)	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t, fartshumper	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Ingen	
2.4 Valhallvegen (Fv 393)	Tors veg – Sigyns veg	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging	Atskilt gang og sykkelveg på sørsiden av Valhallvegen. Krysningpunkt ved Tors veg	Bygging av gang og sykkelveg. Opphøyd krysningpunkt ved Tors veg	180.000
2.5 Sigyns veg	Valhallvegen til enden av Sigyns veg	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging Fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Ingen	
2.6 Parkvegen	Gjennom sykehus-parken	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	



2.6
Parkvegen gjennom sykehuskogen har brukbar standard. Noe konflikt mellom stor gangtrafikk og raske syklistar må aksepteres



Området ved Langeland Barnehage
Gang og sykkelvegen gjennom sykehuskogen avsluttes inn på parkerings- og kjøreareal. Strekningen som er dominert av parkerte og manøvrerende biler og trafikk til/fra barnehagen fungerer ikke som transportveg for syklistar i dag.

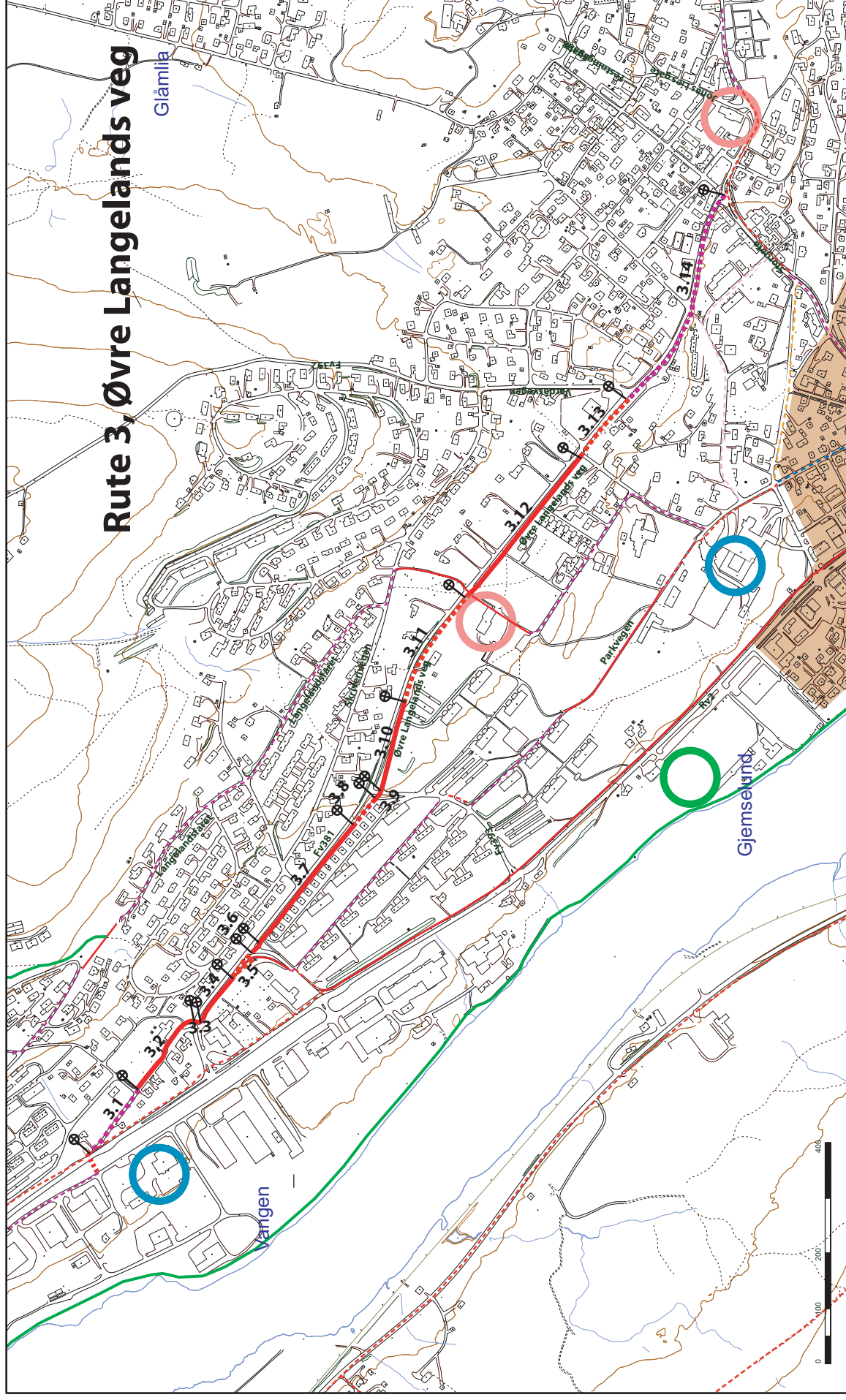


Langs sykehuset er det mye trafikk og mye å forholde seg til for trafikantene. Det bør ryddes opp i atkomstforhold og bygges en god atskilt sykkelveg, gjerne også atskilt fra gangtrafikk



I krysset Parkvegen – Eidems gate er krysningspunktet i dag dårlig markert. Dette punktet må tilrettelegges i forbindelse med at Rv 210 skal legges via Eidems gate

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
2.7 Parkvegen	Over parkerings-plass mellom barnehage sykehuset, fram til Dr Gundahls veg	Asfaltert stripe for gang og sykkel-trafikk fungerer ikke. Benyttes til adkomst og parkering for barnehage og sykehuset.	Atskilt gang- og sykkelveg	Etablere atskilt gang og sykkelveg, rydde opp i parkerings- og atkomst-forhold. Forventes utført i forbindelse med utvidelse av sykehuset	450.000
2.8 Parkvegen	Doktor Gundahls veg – Eidems gate	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging	Atskilt gang og sykkelveg på sørsiden av Parkvegen. Alternativt tosidig sykkelfelt	Valg av løsning må ses i sammenheng med pågående planlegging for sykehuset og ny Rv 210	500.000 (kalkulert for adskilt GS-veg)
2.9	Kryssing av Eidems gate	Vanlig fotgjengerkryssing	Markert krysningspunkt, overgang mellom atskilt gang-sykkelveg og tosidig sykkelfelt	Må tas hensyn til og planlegges som en del av ny riksvegforbindelse når Rv 210 skal legges om å følge Eidems gate	60.000
2.10 Parkvegen	Eidems gate – Storgata	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging	Tosidig sykkelfelt	Etablering av sykkelfelt, delvis ombygging av gatetverrsnitt	3.600.000
 Parkvegen mellom Eidems gate og Storgata bør på sikt legges om med sykkelfelt på begge sider. Blandet trafikk vil være en midlertidig løsning.					



Kongsvinger kommune Statens vegvesen
Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- Manglende gang- og sykkelveg
- Blandet trafikk
- Sykkelfelt

- Eksisterende turveg
- Manglende turveg
- Sekundær rute, blandet trafikk
- Sekundær rute, manglende g/s-veg



5.3 Rute 3, Øvre Langelands veg

Strekning	Ruta følger Fv 381 Øvre Langelands veg fra Vangenspissen til Storgata.
Lengde	ca 1,8 km
Område	Ruta går hovedsakelig gjennom boligområder, med en blanding av villabebyggelse og blokkområder. Passerer Langeland barneskole og Langelandshjemmet som er en stor arbeidsplass.
Funksjon	Ruta er en viktig skoleveg til Langeland barneskole og Øvrebyen videregående skole. Med den nye skolestrukturen vil den være en naturlig skoleveg for alle elever fra Tråstadorrådet.
Trafikk	ÅDT: 2600-3200 kjt/døgn. Hastighet: 60 km/t fra Vangenspissen til skolen, 50 km/t for øvrig.
Situasjon	Det er behov for relativt store tiltak for å få sykkelruta opp på akseptabel standard. Standarden for myke trafikanter er mangelfull flere steder, og sammenhengen i sykkeltilbudet er dårlig. I hovedsak legges det opp til atskilt gang- og sykkelveg fram til Dr. Gundahls veg. Langs blokkbebyggelsen på Langeland bør syklistene kunne bruke Odinsveg som er adkomstvegen til blokkområdet. Mellom Dr Gundahls veg og Rynnings gt bør framtidig løsning være separat gang- og sykkelveg, men det krever store tiltak, sannsynligvis med justering av veglinje og relativt store eiendomsinngrep. Mellom Rynnings gt og Storgata er det smalt, og mulige løsninger ser ut til å være blandet trafikk, som krever nedsatt fartsgrense. Denne delen må vurderes nærmere i videre planlegging.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
3.1 Vangen-spissen	Vestre del ned mot Rv 2	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging, blindveg for biltrafikken	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Skilting av fartsgrense	10.000
3.2 Vangen-spissen	Forbi barnehage til Øvre Langelands veg	Separat gang og sykkelveg av lav standard, dårlig kurvatur, litt uryddig utforming	Separat gang- og sykkelveg, men en må regne med at mange syklistene velger å kjøre i kjørebanelen. Fartsgrense 30 km/t	Skilting av fartsgrense	10.000
3.3 Kryssing av Ø. Langelands veg		Fotgjengerfelt	Hevet fotgjengerfelt, nedsatt hastighet (30 eller 40 km/t)	Etablering av hevet krysningspunkt	30.000
3.4 Øvre Langelands veg	Vangen-spissen – Tryms veg	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen	
3.5 Øvre Langelands veg	Fra gang og sykkelveg opp på nivå med krysset Øvre Langelands veg x Tryms veg	Ingen forbindelse	Etablering av rampe fra gang og sykkelveg opp på nivå med Tryms veg.	Bygging av rampe (ny GS-veg). Innebærer en flytting av eksisterende GS-veg, og støttemurer mellom elementene	1.000.000
3.6 Øvre Langelands veg	Kryssing av Tryms veg	Ingen forbindelse	Nytt krysningspunkt, hevet kryssing	Etablering av krysningspunkt	30.000



3.6

Gang- og sykkelveg østover langs Øvre Langelands veg, kryssingen med Tryms veg i bakgrunnen. Her må det bygges en rampe mellom eksisterende GS-veg og kjørevegen for å komme opp på nivå med krysningspunktet over Tryms veg.



3.8

Også i kryssingen med Valhallvegen er det en høydeforskjell som må overvinnes for å få etablert sammenhengende sykkelrute langs Øvre Langelands veg. Tiltakene må bli omtrent som for kryssingen av Tryms veg lenger vest.



3.11

Over bakketoppen mellom Langelandhjemmet og Langelans skole er det ikke separat gang og sykkelveg. Bildet er tatt fra oversiden av Langelandshjemmet mot øst. Strekningen er uoversiktlig, med relativ stor trafikk og høy hastighet. Gang og sykkelveg foreslås bygget på sørsiden av vegen (til høyre på bildet)



3.12

Ved busstoppen ved Langeland skole er gang- og sykkelvegen relativ smal, og går over venteområdet for busspassasjerer, noe som fører til konflikt. Det bør vurderes å legge gang- og sykkelvegen lengre ut slik at den svinger utenom venteområdet.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
3.7 Øvre Langelands veg	Tryms veg – Valhallvegen (Fv 393)	Benytter parallell adkomstveg til garasjer	Benytte parallell adkomstveg, blandet trafikk	Avtale med vegeier/grunn-eier. Skilting av GS-veg med tillat kjøring til eiendommene	20.000
3.8	Fra adkomstveg opp på nivå med krysset med Valhallvegen	Ingen forbindelse	Etablering av rampe fra gang og sykkelveg opp på nivå med Valhallvegen	Bygging av rampe (ny GS veg). Inne-bærer sannsynligvis en justering/ flytting av eksisterende GS-veg, og støttemurer mellom de ulike elementene	900.000
3.9 Øvre Langelands veg	Kryssing av Valhallvegen	Ingen forbindelse	Nytt krysningspunkt, hevet kryssning	Etablering av krysnings-punkt	30.000
3.10 Njårds veg parallelt med Ø. Langelands veg	Njårds veg langs Langeland-hjemmet	Blandet trafikk, adkomstveg GS-veg	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Skilting fartsgrense	10.000
3.11 Øvre Langelands veg	Njårds veg – krysnings-punkt ved Langeland skole	Blandet trafikk syklistene er henvist til Ø. Langelands veg	Atskilt gang og sykkelveg på sørsiden av Ø. Langelands veg	Etablering av gang og sykkelveg	1.100.000
3.12 Øvre Langelands veg	Krysnings-punkt ved Langeland skole – Dr Gundahls veg	Atskilt gang og sykkelveg Noe smal veg, med busstopp som gir konflikt mellom gående og syklende	Atskilt gang og sykkelveg	Utvide bredden på GS-vegen, større bredde/ atskillelse ved busstopp. Ved Dr Gundahls veg er det behov for utbedring/ sikring av kryssning over Ø. Langelands veg. Foreslår opphøyd gangfelt	320.000 30.000



3.14

På strekningen er det delvis nybygd , delvis eksisterende fortau, til dels i dårlig forfatning. Ikke noe tilbud for syklende, som er henvist til kjørebanen

Fra krysset med Vardåsvegen mot øst



3.14

Samme standpunkt mot vest



3.14

Uryddig parkering ved Plantasjen. Kantstein er ellers spist opp langs hele veien. Strekningen må rustes opp totalt.



3.14

Trerekken hindrer forbedring av dagens situasjon med utvidelse av fortau.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
3.13 Øvre Langelands veg	Dr Gundahls veg – Vardåsvegen	Blandet trafikk, delvis fortau på vekslende side.	Atskilt gang og sykkelveg på sørsiden av Ø. Langelands veg Det kan alternativ vurderes å bygge GS-veg på nordsida av vegen	Etablering av gang og sykkelveg. Sannsynligvis behov for justering av hele veglinja for å få plass. Vil kreve opprydding av avkjørselsforhold, oppstramming av avkjørsler og kryss.	750.000
3.14 Øvre Langelands veg	Vardåsvegen – Storgata	Dagens etablering av fortau langs byggeområde gir ikke noe sammenhengende tilbud for de syklende. Smale, dårlige, til dels mangelfulle fortau	Må planlegges nærmere i detaljplanfase. Tre mulige løsninger bør vurderes; blandet trafikk, sykkelfelt, bredt fortau for gående og syklende. På vestre del av parzellen kan GS-veg være aktuelt. Som strakstiltak bør det vurderes om strekningen mellom Dr Gundahls veg og Storgata skal få redusert fartsgrense 30 km/t og fartshumper	Opparbeidelse av nytt tverrsnitt, med bedre definering og bredere fortau. Strakstiltak. Skilte fartsgrense. Anlegge fartshumper	Ikke kalkulert



I østre del er Ø. Langelands veg smal, med dårlig definering av kjørebane. Fortauet er smalt og i dårlig forfatning. Som skoleveg er dette svært lav standard både for gående og syklende.

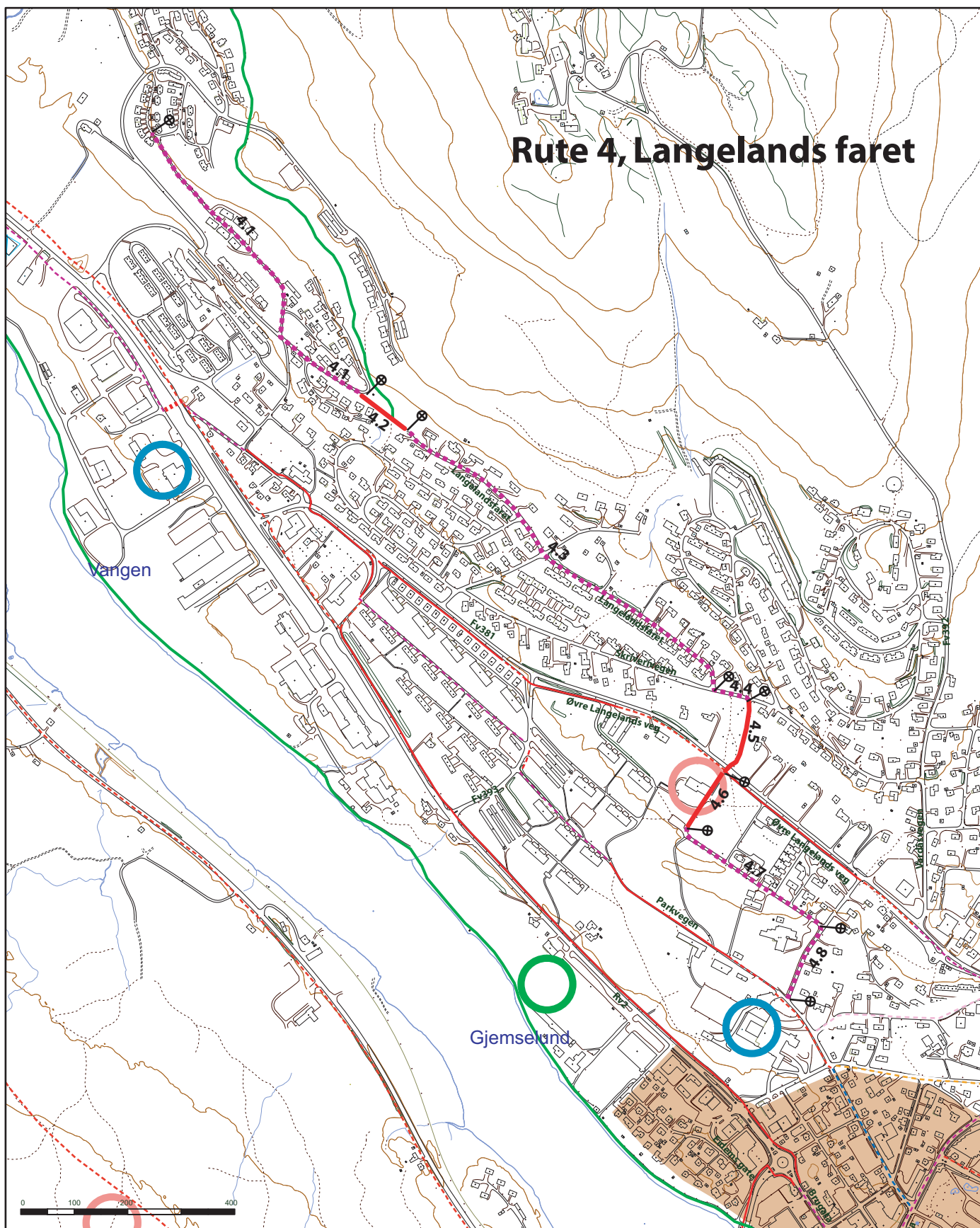
Sett mot øst, Storgata i bakgrunnen

Hvis kjørebane gjøres smal er det sannsynligvis plass til sykkelfelt.



Samme strekning sett mot vest. Det smale fortaket har en svært dårlig avgrensing, med en kantstein som nesten er forsvunnet.

Rute 4, Langelands farete



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
 November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



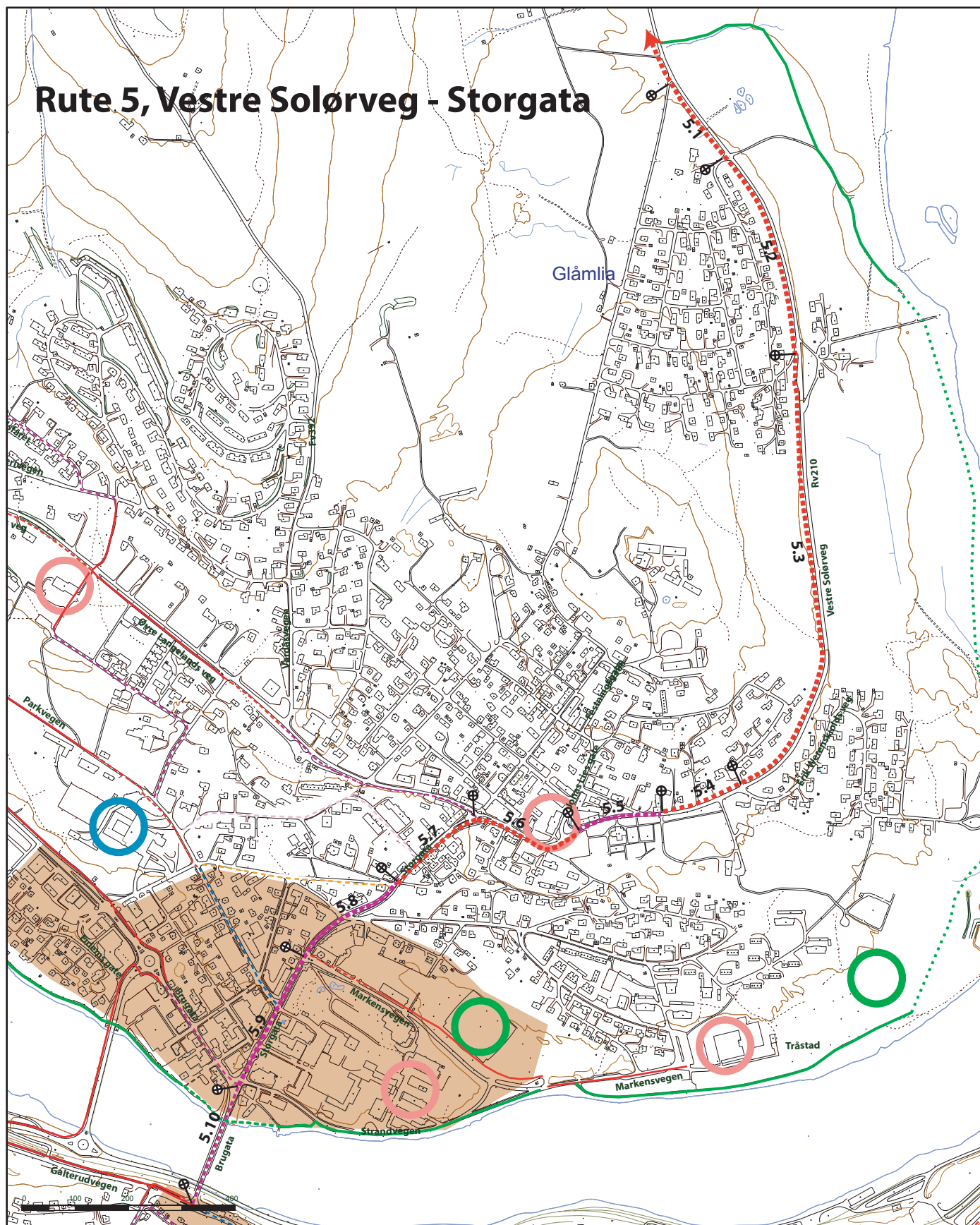
RAMBOLL

5.4 Rute 4, Langelandsfaret

Strekning	Følger den kommunal vegen Langelandsfaret fra boligområdet ved Bukkene Bruses veg ned til Langeland skole og videre til sykehuset.
Lengde	ca 2,5 km
Område	Ruta går gjennom boligområder, hovedsakelig villabebyggelse og rekkehus
Funksjon	Ruta er en viktig skoleveg til Langeland barneskole, og en tilførselsveg til rute 3, med videre forbindelse til rute 2.
Trafikk	Små trafikkmengder. – stort sett trafikk til/fra boligområdene. Hastighet 30 km/t
Situasjon	Fungerer stort sett tilfredsstillende som sykkeltrase. Standarden foreslås i hovedsak som blandet trafikk, men med noen snarveger som egne gang og sykkelforbindelser. Tiltaksbehovet langs denne ruta er relativt små.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
4.1 Eventyrstien Askeladd- vegen	Alvevegen – Pålsvegen	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk fartsgrense 30 km/t	Ingen	
4.2	Askeladd- vegen – Langelands- faret	Atskilt gang og sykkelveg/turveg	Atskilt gang og sykkelveg/turveg	Ingen	
4.3 Langelands- faret	Hele vegens lengde	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk fartsgrense 30 km/t	Supplering fartshumper	30.000
4.4 Skriver- vegen	Langelands- faret – GS- veg mot skolen	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk fartsgrense 30 km/t	Ingen	
4.5 Gang- og sykkelveg	Skriver- vegen – Øvre Lange- lands veg Kryssing av Øvre Lange- lands veg	Atskilt gang og sykkelveg med adkomst til boliger Lysregulert kryssing for gang- og sykkeltrafikk	Atskilt gang og sykkelveg med adkomst til boliger Lysregulert kryssing for gang- og sykkeltrafikk	Ingen	
4.6	Øvre Langelands veg – W. Faye- Hansens veg	Separat GS-veg over skolens område, delvis brukt til adkomst	Som i dag	Ingen	
4.7 W. Faye- Hansens veg	Skole- adkomst - Dr Gundahls veg	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk fartsgrense 30 km/t	Ingen	
4.8 Dr Gundahls veg	W. Faye- Hansens veg - Parkvegen	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk fartsgrense 30 km/t	Ingen	

Rute 5, Vestre Solørveg - Storgata



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse

November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- ... Blandet trafikk
- ... Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

5.5 Rute 5, Vestre Solørveg – Storgata

Strekning	Ruta følger Rv 210 fra Glåmlia ned Storgata til Kongsvinger bru
Lengde	ca 2, 9 km
Område	Ruta går langs hovedveg gjennom boligområder, både eneboliger og bymessig bebyggelse. Går forbi Øvrebyen videregående skole før den ender opp i sentrum med arbeidsplasser og forretninger.
Funksjon	Ruta er en viktig forbindelse fra Glåmlia mot sentrum, og for folk som bor i Øvrebyen og skal til sentrum. En viktig forbindelse til Øvrebyen videregående skole.
Trafikk	ÅDT fra 2600 – 9000. 60 km/t ved Glåmlia. 50 km/t mot sentrum
Situasjon	Fra Glåmlia og til Vinger kirke vil det bli bygget gang/sykkelveg i 2005. Fra kirka ned til Tommelstads gate er tverrsnittet smalt og gata er delvis bratt, så det er vanskelig å få til en god løsning for syklistene. Storgata videre nedover foreslås i en langsiktig løsning opparbeidet med en bygateløsning med spesielle hensyn til syklistene. Over Kongsvinger bru er det et mål å redusere biltrafikken mest mulig, og overføre den til Gjemselund bru.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
5.0 (utenfor kartutsnitt) Rv 210 nordover fra byen		Ingen tilrettelegging, Blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på vestsiden av riksvegen	Bygging av ny gang- og sykkelveg	Ikke anslått
5.1 Vestre Solørveg	Voldgata – Nedre Skogveg	Ingen tilrettelegging. Blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på vestsiden av riksvegen.	Bygging av ny gang- og sykkelveg.	600.000
5.2 Vestre Solørveg	Nedre Skogveg – Glåmlivegens forlengelse	Ingen tilrettelegging, Blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på vestsiden av riksvegen.	Bygging av ny gang- og sykkelveg.	1.600.000
5.3 Vestre Solørveg	Glåmlivegens forlengelse – Erik Werenskiolds veg	Ingen tilrettelegging, Blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på vestsiden av riksvegen.	Bygging av ny gang- og sykkelveg.	Ikke anslått, bevilget og skal bygges
5.4 Vestre Solørveg	Erik Werenskiolds veg - Kirkegården	Fortau på vestsiden av riksvegen	Separat gang og sykkelveg på vestsiden av riksvegen.	Erstatte fortau med separat GS-veg	600.000
5.5 Vestre Solørveg	Arm vestre Solørveg v/ Kirkegården – Øvrebyen vdg skole	Ingen tilrettelegging, Blandet trafikk, total tilgjengelig bredde 6,5 m – 7,5 m	Tilpasse tilgjengelig tverrsnitt til omgivelsene, med steinlagt dekke, blandet trafikk, lav hastighet	Opparbeide gata med Steinlagt dekke mm	2.200.000



5.6

Vestre Solørveg øverst i bakken opp mot kirka. Vegen er bratt, og trafikkmengden er stor. Syklistene har valget mellom å kjøre på fortauet eller i kjørebanelen, begge deler er uheldig. Stigning og trafikkmengde tilsier at det burde skilles mellom biltrafikk og mye trafikanter, men plassen er begrenset.



5.6 og 5.7

Fra krysset med Øvre Langelands veg.



5.8

Oppover Storgata fra Markensvegen. Brukbar bredde, og atskilt gang- og sykkelveg på østsiden, fortau på vestsiden. Stor fotgjengertrafikk og stigningsforhold gjør det konfliktfylt å sykle på gang/sykkelvegen, særlig nedover bakken. Som framtidig løsning forslås en opparbeidelse som miljøprioritert gjennomkjøringsgate (MPG) i tråd med kommuneplanen. I en slik løsning må biltrafikken i større grad ferdes på de myke trafikantenes premisser. MPG-løsningen bør legge opp til at biler og sykler deler kjørebanelen, mens de gående får tilrettelagt gode/brede fortau, med eget dekke

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
5.6 Vestre Solørveg	Øvrebyen vdg skole – Øvre Langelands veg	Ingen tilrettelegging, Blandet trafikk. Fortau på begge sider, delvis atskilt med en smal deler på sørsiden av vegen	Må vurderes nærmere i forbindelse med planlegging av ny Rv 210 gjennom byen. Mulige løsninger er sykkelfelt evt. separat GS-veg, begge deler krever smale kjørefelt innenfor tilgjengelig bredde mellom bygningene	Vurderes i detaljplanfase.	Ikke kalkulert
5.7 Storgata	Øvre Langelands veg – Tommelstads gate	Blandet trafikk, fortau, på vestsiden svært smalt, på andre siden delvis atskilt med en smal deler	Må vurderes nærmere i forbindelse med planlegging av ny Rv 210 gjennom byen. Mulige løsninger er sykkelfelt evt. separat GS-veg, begge deler krever smale kjørefelt innenfor tilgjengelig bredde mellom bygningene Rv 210 vil i framtida følge Tommelstads gate inn i Storgata. Her må det i planleggingen av ny veg legges til rette et godt krysningspunkt for myke trafikanter	Vurderes i detaljplanfase.	Ikke kalkulert
5.8 Storgata	Tommelstads gate – Markensvegen	Blandet trafikk, fortau, på vestsiden smalt, på andre siden atskilt med en smal deler. Gangtrafikken så stor at sykling på fortau er lite egnet	På denne strekningen vil en stor del av trafikken bli borte ved omlagt hovedvegssystem. Det legges opp til en framtidig løsning med oppstramming av kjørebane, bedre fotgjengerforhold, opphøyde krysningspunkter og fartsgrense 30 km/t	Planlegge og etablere. 30 km/t	Ikke kalkulert



5.9

Storgata gir i dag et lite oversiktlig inntrykk, med busslommer, parkering, felparkering og mange elementer som krever oppmerksomhet. Gangtrafikken på fortauene er stor og sykkeltrafikken benytter stort sett kjørebanen sammen med bilene. En framtidig bygate-løsning vil prioritere de myke trafikantene, og bør ha som mål å lede biltrafikk bort fra Storgata på denne strekningen. Framtidig omlegging av Rv 210 via Eidems gate og Tømmelstads gate vil medvirke til redusert trafikk i Storgata



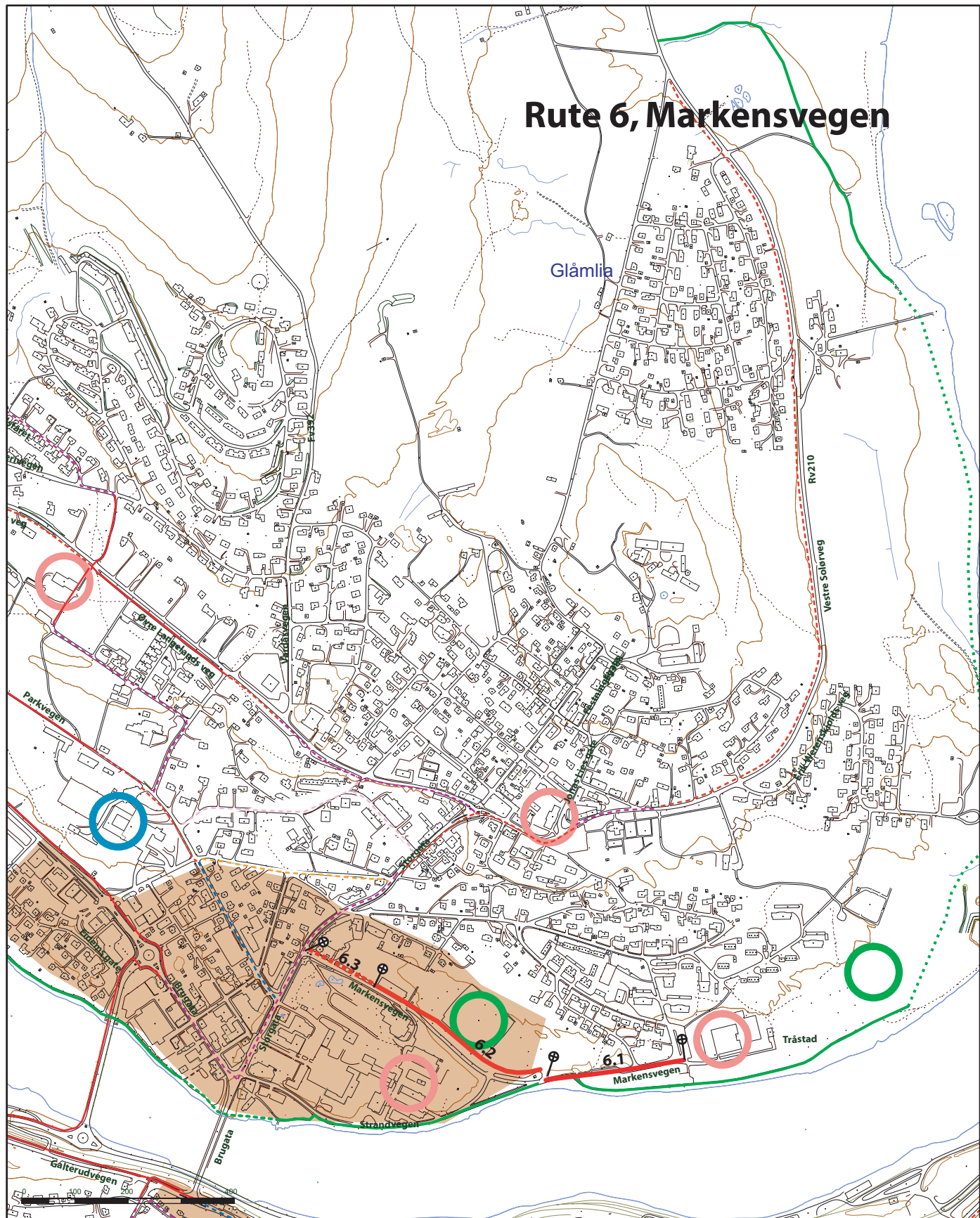
5.10

Smalt fortau over brua. Konflikt med stor gangtrafikk gjør fortauene lite egnet for sykling. Framtidig løsning med blandet trafikk, og redusert hastighet. Vurdere om tverrsnittet på kjørebanen kan innsnevres for å redusere hastigheten, slik at syklende og bilende kan ferdes i samme hastighet.

Det kan være en langsiktig løsning å henge en utvidelse utenpå eksisterende bru

5.9 Storgata	Markens- vegen – Brugata	Blandet trafikk, fortau. Gangtrafikken så stor at sykling på fortau er lite egnet. Vanskelig framkommelighet med sykkel både i kjørebanen og ikke minst på fortau	Her bør framtidig bygate-løsning legge opp til minst mulig biltrafikk. Mye trafikanter må prioriteres høyt. Legge opp til at biler og sykler deler kjørebanen, gående på fortau. God tilrettelegging av bussholdeplasser for å redusere konflikt buss/ buss- passasjerer og syklende	Planlegge og etablere Bygate- løsning. 30 km/t	
5.10 Bru	Brugata – Glommen- gata over brua	Blandet trafikk. Smalt fortau på begge sider. Syklistene bruker både kjørebanen og fortauene	Blandet trafikk. Fartsgrense 30 km/t. Oppstramming av vegbane og fartsdempende tiltak. Brua bør i minst mulig grad benyttes til gjennomkjøring. Tiltak i Storgata, Brugata og Glommengata bør føre til overføring av trafikk til Gjemse- lund bru/ Rv 2- systemet. Dette bør også hensyntas i planleggingen av ny Rv 2, slik at trafikken overføres allerede utenfor byen Bygate-løsningen i Storgata og Brugata bør også omfatte brua i den grad det er mulig	Skilte 30 km/t. Innstramming av kjørebane, evt andre fartsdempende tiltak. Mulig langsiktig løsning å henge en utvidelse på siden av brua Stramme opp krysset Brugata/ Storgata	

Rute 6, Markensvegen



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse

November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg

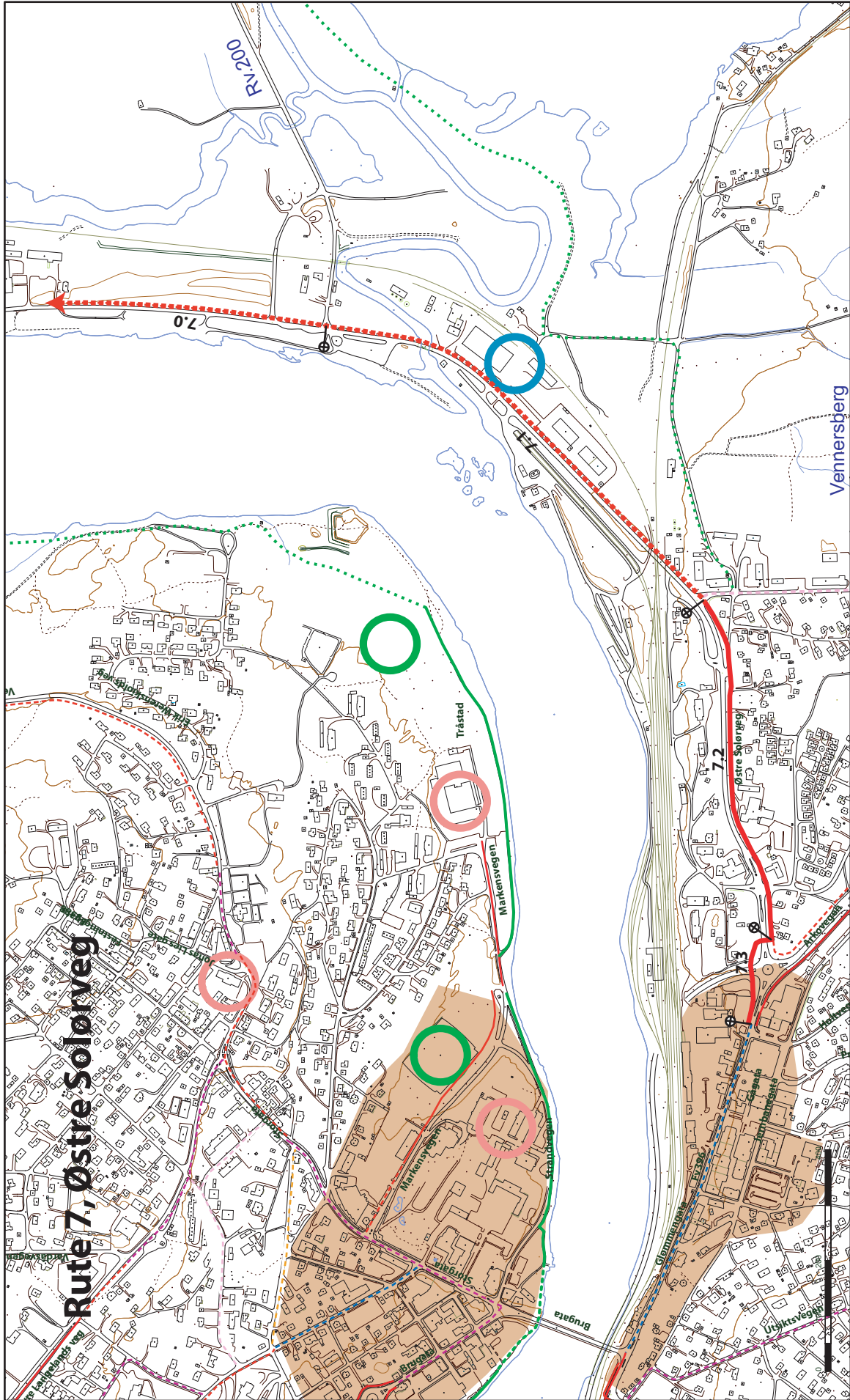


RAMBOLL

5.6 Rute 6, Markensvegen

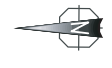
Strekning	Ruta følger den kommunale vegen Markensvegen fra Storgata til Tråstad ungdomsskole.
Lengde	ca 0,8 km
Område	Ruta går gjennom et område med forretninger, svømmehall, idrettshall og ungdomsskole.
Funksjon	En viktig lokal forbindelse i sentrum, som knytter skoler og idrettsanlegg til det øvrige sykkelnettet. Vil bli hovedadkomsten til nye sentrum videregående skole for biltrafikk.
Trafikk	Adkomsttrafikk til forretninger, skoler og idrettsanlegg, mye trafikk inn/ut fra parkeringsplasser. ÅDT ukjent. Hastighet 30 km/t?
Situasjon	Eksisterende gang og sykkelveg på vekslende side, mellom Tråstad u-skole og svømmehallen. Fungerer tilsynelatende brukbart. Vider til Storgata mangler tilbud. Det bør på lang sikt vurderes å etablere sammenhengende gang og sykkelveg på nordsiden hele strekningen.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
6.1 Markens-vegen	Tråstad skole – Strandvegen	Gang/sykkelveg på sørsiden	Som i dag men vurdere GS-veg også på nordsiden	(Langsiktig GS veg på nordsiden) Opphøyd krysningsfelt i parselldelet	30.000
6.2 Markens-vegen	Strandvegen – R.M. Olsens veg	Gang og sykkelveg på nordsiden, langs storhallen	Som i dag	Ingen	
6.3 Markens-vegen	R.M. Olsens veg - Storgata	Blandet trafikk. Adkomst til kjøpesenter gir større trafikk og noe uoversiktlig forhold	GS-veg på nordsiden, langs p-plass for kjøpesenter. Sanere avkjørsler til P-plass	Ny GS-veg	900.000



Kongsvinger kommune Statens vegvesen
Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- Manglende gang- og sykkelveg
- Blandet trafikk
- Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- Manglende turveg
- Sekundær rute, blandet trafikk
- Sekundær rute, manglende g/s-veg



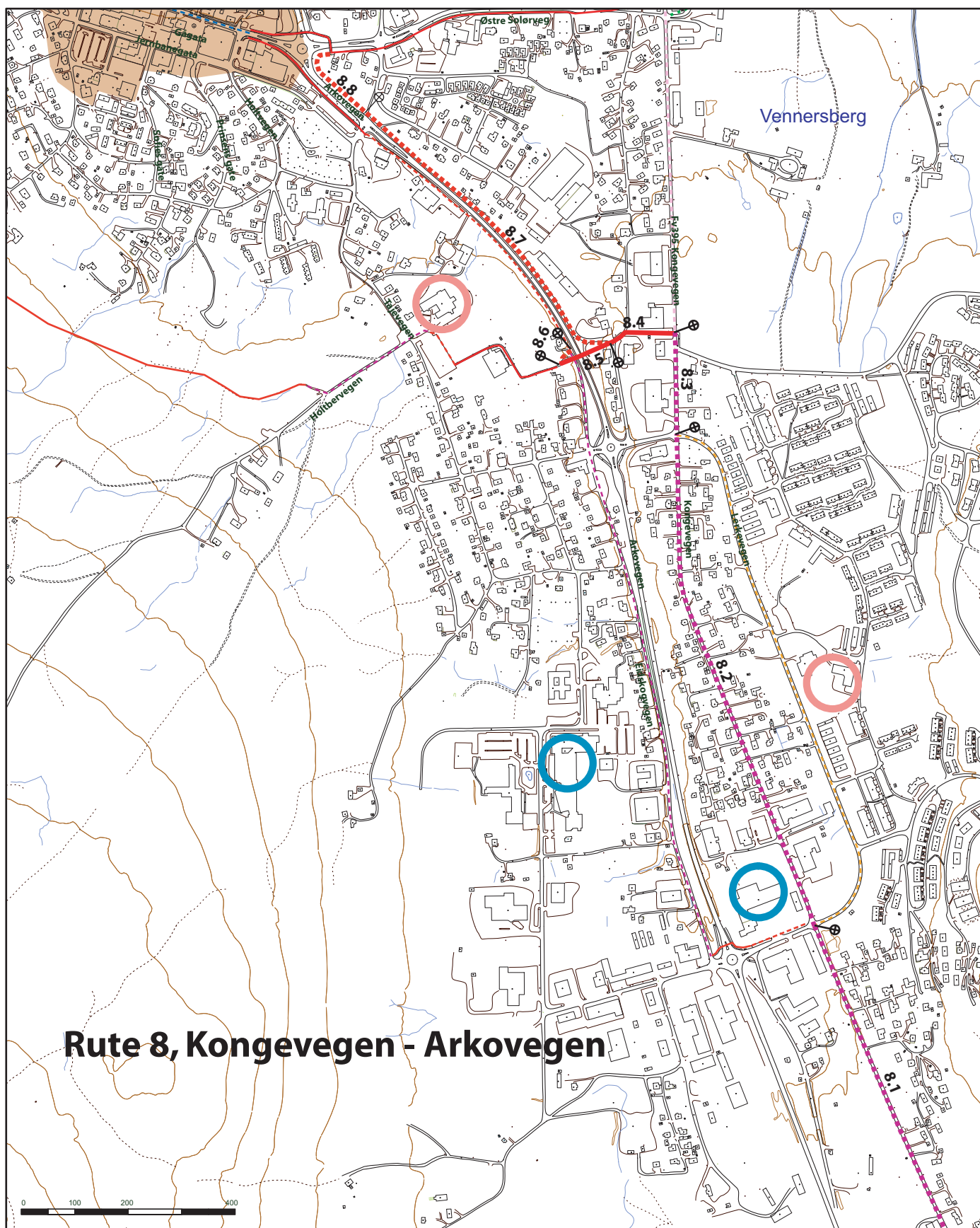
5.7 Rute 7, Østre Solørveg

Strekning	Rv 20 Østre Solør veg mot byen på østsiden av Glomma fram til Sundehjørnet
Lengde	Ca 0,8 km fra Rv 200 til Tronsmos veg. Ca 7,8 km fra Roverud
Område	Gjennom et næringsområde før det passerer boliger og et hotell.
Funksjon	Hovedinnfart til sentrum østfra, dekker forbindelsen til arbeidsplasser langs ruta.
Trafikk	ÅDT 7300. Fartsgrense 80 km/t, 60 km/t og 50 km/t
Situasjon	Ingen tilrettelegging for syklistene nord for Kongevegen. Passasjen over brua er spesielt smal, men det skal i forbindelse med bruforsterkning legges til rette for gang/sykkelveg her. Fra Kongevegen og inn til byen er det atskilt gang- og sykkelveg som fungerer tilfredsstillende. På sikt er det en målsetting å bygge gang/sykkelveg helt frem til Roverud.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
7.0	Roverud – Rv 200	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	På sikt bør det bygges separat gang og sykkelveg fram til Roverud	Bygging av ny gang- og sykkelveg	Ikke kalkulert
7.1 Østre Solør-veg Rv 20 nordover	Roverud til Kongevegen Forts. ut av kartrammen	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk. Biltrafikk med høy hastighet	Separat gang og sykkelveg på østsiden av riksvegen med bruutvidelse over Noret og jernbanen. Spesielt over disse bruene vil et slik tiltak også være viktig for gående	Bygging av ny gang- og sykkelveg med bruutvidelse. Førsteprioritet er strekningen Kongevegen Rv 200	4.000.000
7.2	Fra Kongevegen – GS-bru over Rv 2	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
7.3	GS-bru over Rv 20 og Rv2 fram til Tronsmos veg	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg. For overgang til Glommengata, se rute 9, parsell 9.10	Ingen.	



7.3 Bruene over Rv 20 og Rv 2 er en fin og oversiktlig adkomst til sentrum for syklistene østfra og sørfra. Her sett fra brua over Rv 20 med Brugata rett fra og gang og sykkelbru over Rv 2 til høyre



Rute 8, Kongevegen - Arkovegen

Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse

November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

5.8 Rute 8 Kongevegen - Arkovegen

Strekning	Ruta følger den kommunale Kongevegen fram til Rasta og deretter Rv 2 Arkoveien fram til Sundehjørnet.
Lengde	ca 3,2 km
Område	Ruta dekker både boligområder og næringsområder.
Funksjon	Ruta dekker østsiden av Rv 2 sørover fra sentrum, og knytter boligområder og arbeidsplasser sammen med rutenettet og sentrum. Fungerer som skoleveg for elever ved Vennersberg barneskole og Holt ungdomsskole. Ruta har også forbindelse med turvegnettet sørover fra Lierrasta langs gamle Kongeveg
Trafikk	Relativt lav trafikk i Kongevegen, adkomsttrafikk. I Arkovegen ÅDT over 10.000. hastighet i Kongevegn 50 km/t og 30 km/t, i Arkovegen 70 km/t, 60 km/t og 50 km/t avtagende innover mot byen
Situasjon	Langs den Gamle Kongeveg til Lier er det behov for å gjøre noe med dekket slik at det blir mulig å sykle der. Da vil en kunne få sammenhengende sykkelstrekning nesten til Svenskegrensen. Fortauet langs Kongevegen opp til Lierrasta /fra krysset med kan brukes av syklister. Transportsyklisten kan sykle i vegbanen, siden trafikken der er lav. Videre inn mot sentrum anbefales Kongevegen som trase. Trafikken er stort sett lokal til/fra boligene. Fra Rasta inn mot Sundehjørnet er det i dag fortau på østsiden av Rv 2. Den ideelle løsningen vil være å etablere atskilt gang/sykkelveg som kobler seg på gangbrua over Rv 2 på en fornuftig måte.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
8.0	Gamle Kongeveg sørover fra Aa Vangens	Turveg	Behov for utbedring av dekke, ikke kalkulert i denne sammenheng	Dekketiltak kalkuleres ikke i denne planen	
8.1 Kongevegen	Aa Vangens veg – Lerkevegen sør	Blandet trafikk. Fortau	Blandet trafikk. Fortau. Fartsgrense 30 km/t, evt med fartsred. tiltak i krysningspunkter	Fartsgrense-skilting. Opphøyde gangfelt	210.000
8.2 Kongevegen	Lerkevegen sør – Lerkevegen nord	Blandet trafikk, 30 km/t, stengt for gjennomkjøring	Blandet trafikk, 30 km/t. Gjøre gjennomkjøring tillat for sykkel	Farts-dempende tiltak. fartshumper	220.000



8.1 Kongevegen sørover fra Lerkevegen er oversiktlig og bred. Fortauet har liten gangtrafikk. Syklistene kan relativt trygt velge mellom å sykle i vegbanen og på fortauet



8.2 Kongevegen nordover fra Rasta er stengt for gjennomkjøring, fartsgrense 30 km/t og krever liten tilrettelegging for å bli en god sykkelrute



8.4

Gang og sykkelvegen mellom Kongevegen og Sidevegen er brukbar, men har dårlig eller manglende dekke, og trenger reasfaltering. På bildet til høyre er gangbrua over Rv 2 i bakgrunnen



8.6

Forbindelsen fra GS-brua ned mot Rv 2 på vestsida av Rv 2 kan gjøres bedre, ved en litt større sving, som gir noe lengre strekning å fordele stigningen på. Dekkestandarden bør uansett bedres.



8.7

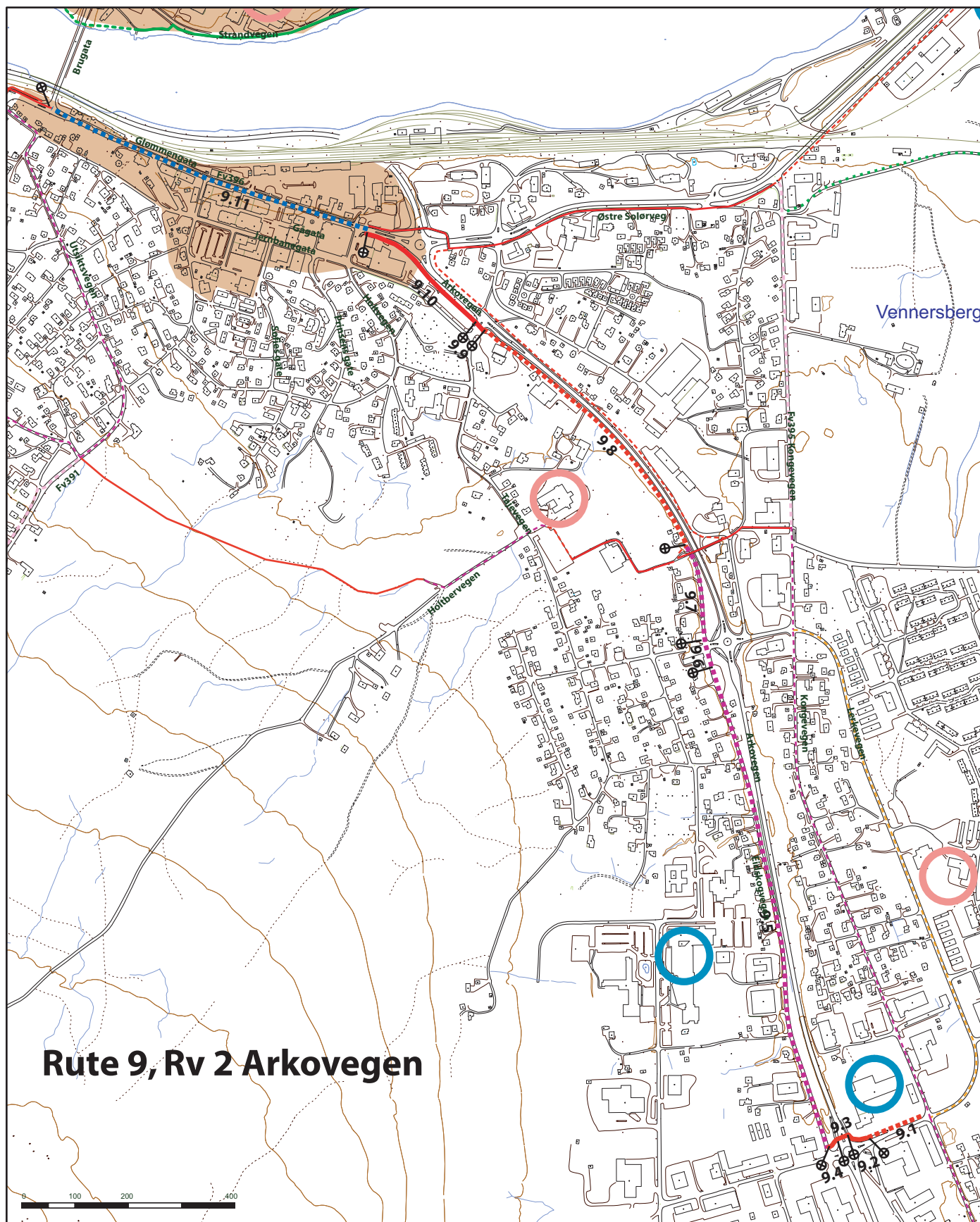
I dag kjører syklistene ned adkomstveg fra Sidevegen over en grøntabatt opp på fortauet langs Rv 2. Som midlertidig løsning bør denne forbindelsen tilrettelegges og asfalteres



8.8

Det er mulig å etablere forbindelse rundt "odden" mot krysset mellom Rv 2 og Rv 20, langs den kanten som er dannet i utformingen av veganlegget.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
8.3 Kongevegen	Lerkevegen nord – gang og sykkelveg nord for Tiurvegen	Blandet trafikk, 50 km/t	Blandet trafikk, 30 km/t	Skilting av fartsgrense, fartsdempende tiltak. Særlig i kryss Kongev. – Lerkev. nord bør det gjøres tiltak for å redusere hastigheten. Overgangen til gang og sykkelvegen ved parselldele bør bearbejdes. Her kommer også syklende fra Tiurvegen inn på hovedruta	60.000
8.4 Gang og sykkelveg	Kongevegen - Sidevegen	Atskilt gang og sykkelveg, med noe kjøring der GS-vegen møter Sidevegen. Noe lav dekkestandard, mangler delvis fast dekke.	Atskilt gang og sykkelveg. Noe kjøring til eiendommer er akseptabelt	Ny asfalt	30.000
8.5 Gang og sykkelbru over Rv 2	Sidevegen – Vestsida av Rv 2	Atskilt gang og sykkelveg i bru over Rv 2	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
8.6	Forbindelse fra gang og sykkelbru ned på Eidskogvegen på vestsida av Rv2	Atskilt gang og sykkelveg. Bratt bakke med dårlig utforming og dekke	Atskilt gang og sykkelveg med bedre kurvatur og stigning, legge nytt dekke.	Nyanlegge bakken med bedre kurvatur og stigning. Se også rute 9, parsell 9.6	180.000
8.7 Rv 2 Arkovegen	Sidevegen – forbindelse til Lensmann Jahns veg	2 m bredt fortau. Eventuelt dele kjørebane med biler	Atskilt gang og sykkelveg. Dagens fortausløsning er ikke en egnet løsning for transportsyklisten, og trafikken på Rv 2 er for stor til at den er egnet for blandet trafikk	Dagens løsning benyttes midlertidig med til rettelagt forbindelse, se motstående side Langsiktig: Bygging av gang og sykkelveg, med forbindelse fra østsiden av GS brua over Rv 2	2.900.000
8.8	Forbindelse til Lensmann Jahns veg – gangbru over Rv 20	Forbindelse via bratt bakke opp til Lensmann Jahns veg og delt trafikk i lensmann Jahns veg fram til GS-veg langs Rv 20	Atskilt gang og sykkelveg	Bygging av gang og sykkelveg	800.000



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse

November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

5.9 Rute 9, Rv 2 Arkovegen-Glommengata

Strekning	Ruta går parallelt med Rv 2 og følger Eidskogveien fra Gaupeveien til Rastaveien. Videre følges Arkovegen til Sundehjørnet og videre bort Fv 396 Glommengata.
Lengde	ca 2,7 km
Område	Ruta går gjennom bolig- og næringsområder på Rasta, og gjennom sentrumsområdet i Glommengata.
Funksjon	Ruta dekker vestsiden av Rv 2, og er en viktig forbindelse til arbeidsplasser på Nylenda og Søndre Holt. Ruta er en viktig forbindelse til ungdomsskolen og idrettshallen på Holt og videre inn mot sentrum og jernbanestasjonen.
Trafikk	Eidskogvegen har noe gjennomkjørende fremmedtrafikk, som velger denne når det er vanskelig å komme ut på Rv 2 på Rasta. Befaringer antyder høy hastighet, skiltet hastighet er 50 km/t. I Arkovegen ÅDT over 10.000, fartsgrense 60 km/t og 50 km/t., I Glommengata 50 km/t.
Situasjon	I Eidskogveien kan det aksepteres en blandet løsning, men da må hastigheten på bilene ned, og gjennomkjøringstrafikken reduseres. Fra Holt og inn til sentrum foreslås atskilt gang og sykkelveg langs vestsiden av Rv 2. Siste del av ruta går gjennom Glommengata til Kongsvinger bru. Her foreslås redusert hastighet, redusert kjørefeltbredde for bilene og sykkel felt med fortau. Det er et mål å redusere biltrafikken i Glommengata, og et slik tiltak vil bidra til dette, og gjøre dette til en mer miljøvennlig sentrumsgate, samtidig som adkomstfunksjonen opprettholdes.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
9.1 Lerkevegen	Kongevegen – Innkjøring bensinstasjon ved Rv 2	Blandet trafikk, flere avkjørsler, noe rotete inntrykk	Atskilt gang- og sykkelveg	Etablere gang og sykkelveg på nordsiden av Lerkevegen, mot bensinstasjon	350.000
9.2 Lerkevegen	Innkjøring bensinstasjon – kryss Rv 2	Atskilt gang- og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen	
9.3	Kryssing av Rv 2	Kryssing i fotgjengerfelt ved rundkjøring. Gang og sykkelveg på begge sider	Som i dag. God oversikt og relativ lav fart gi bra forhold for kryssing	Ingen	
9.4 Gaupevegen	Rv 2 – Eidskogvegen	Kort strekning med atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	



9.1
Sett fra Kongevegen mot Rv 2. På nordsiden (høyre på bildet) er det plass til å etablere gang og sykkelveg som samtidig kan gi et noe ryddigere bilde for syklistene.



9.5

Eidskogvegen som går parallelt med Rv 2 bør kunne bli en attraktiv sykkelrute, med bedring av vegdekke, og redusert hastighet for biletrafikken. Bilde viser noe av det krakelerte vegdekket, men også det fine bjørkealleen langs hele denne strekningen.



9.6

Krysningspunkt ved Rastavegen. Noe uoversiktlig med store asfaltarealer. Krysningspunkt over Rastavegen (bak syklistene) treffer ikke helt fortsettelsen av sykkelruta som går lengre til venstre. Fortauet i forgrunnen kunne med fordel vært atskilt fra kjørebanelen med en rabatt og gjort bredere, som adkomst til krysningspunktet sydfra. Med oppstramming og tilrettelegging bør kryssing i plan bli en brukbar løsning.



9.7

Nordre del av Eidskogvegen er en lokal adkomstveg uten fast dekke. Vegen er adkomst til et fåtall boliger og har liten trafikk. Bør asfalteres.



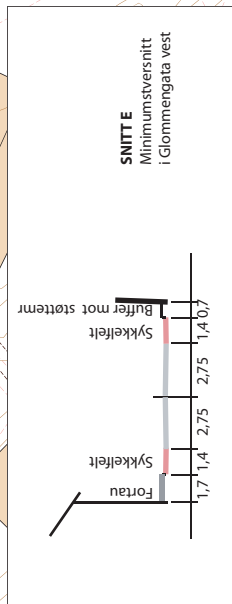
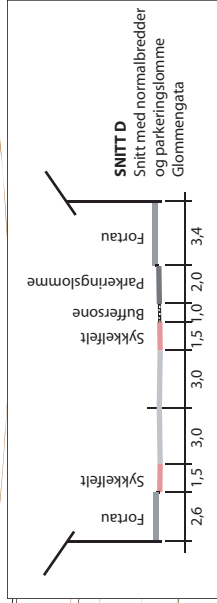
9.7 (overgang til 9.8)

I dag vil syklister som kommer fra Eidskogvegen mot byen på denne siden velge å sykle på fortauet. Overgangen vises på bildet. Som framtidig løsning bør fortauet erstattes med en separat gang- og sykkelveg herfra og innover mot byen.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
9.5 Eidskog-vegen	Gaupevegen – Butikk/ parkeringsplass syd for Rastavegen	Blandet trafikk, dårlig vegdekke, en del gjennomkjøring i form av "køsniking" forbi rundkjøringa ved Lerkevegen. Fartsgrense 50 km/t	Blandet trafikk. Fartsgrense 30 km/t, fartsdempende tiltak. Evt skilte gjennomkjøring forbudt unntatt for sykkel.	Skilting, reasfaltering, innsnevret bredde, etablere fartshumper	630.000
9.6 Eidskog-vegen	Forbi butikk, kryssing av Rastavegen	Blandet trafikk, fortau, delvis atskilt gang og sykkelveg, på østsiden av Eidskogvegen. Opplevs ikke sammenhengende. Kryssing av Rastavegen i fotgjengerfelt er unaturlig plassert for sykkeltrafikken	Hele kryssområdet trenger oppstramming. Krysningspunkt med Rastavegen bør flyttes, og gang og sykkelveg bør separeres fra kjørevege langs pareringsplass fra sør inn mot krysningspunktet	Bygge separat gang- og sykkelveg-strekning. Opphøyd krysningspunkt. Oppstramming av kryss og parkering	210.000
9.7 Eidskog-vegen	Rastavegen til GS bru over Rv 2	Blandet trafikk, Adkomstveg med liten biltrafikk. Grusdekke, til dels noe dårlig. Ved GS-bru er det en viktig forbindelse til GS veg mot ungdomsskolen, se rute 8 (8.6) og rute 10	Blandet trafikk, hastighet 30 km/t. Asfaltert.	Asfaltering. Skilting av fartsgrense.	140.000
9.8 Arkovegen Rv 2	Gang og sykkelbru – Tajevegen	Enten benytte 2 m bredt fortau langs Rv 2 eller sykle i kjørebane. Begge deler blir gjort. Sykling på fortau forgår også mot kjøreretningen.	Fartsnivå og trafikkmengde langs Rv 2 tilsier atskilt gang og sykkelveg, med tilstrekkelig bredde for å gi trygghet både for gående og syklende	Dagens løsning benyttes midlertidig Langsiktig: Etablere gang og sykkelveg	2.500.000
9.9	Kryssing av Tajevegen	Kryssing i plan fra fortau på sørsiden til Gang- og sykkelveg på sørsiden	Kryssing i plan	Relativt greit oversikt i krysset tilsier ingen tiltak, utenom tilpassing til ny gang- og sykkelveg på sørsiden	
9.10 Arkovegen Rv 2	Tajevegen – Glommen-gata	Atskilt gang og sykkelveg	Atskilt gang og sykkelveg	Ingen	
 9.10 På innerste del av Rv 2 Arkovegen, mot krysset med Rv 20 og Brugata er det gang- og sykkelveg av god standard. Sett sørover fra parkeringsplassen på Skeidar					

SNITTE
Minste tilgjengelige
bredde ca 10,75m

SNITT D
Snitt med P-lomme
bredde ca 18m



Sykkelplass for Kongsvinger

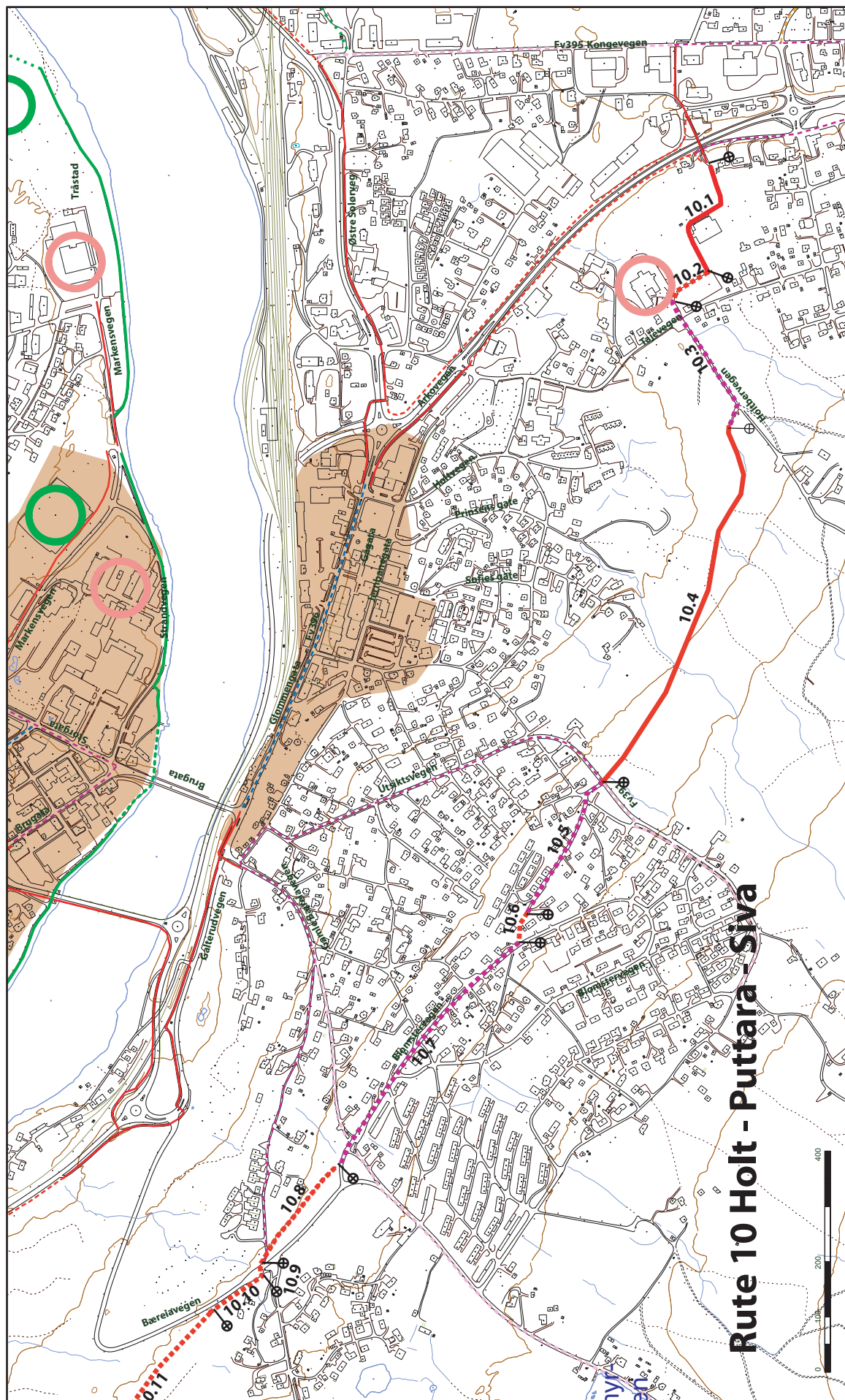
**Skisse til mulig løsning
Glommengata**

M= 1:1000



RAMBØLL

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
9.11 Glommen-gata	Rundkjøring Rv 2 – Bru over Glomma	Delvis atskilt gang og sykkelveg på nordsiden av gata, fortau på sørsiden. I dag forgår sykling både på fortau og i kjørebanen. Stor gangtrafikk gjør sykling på GS-vegen lite egnet.	Tosidig sykkelfelt. Vil fungere som en naturlig forlengelse av gang- og sykkelvegen sørfra Rv 2 og østfra Rv 20. Krever et godt tilrettelagt krysningspunkt ved systemskiftet i begge ender av strekningen.	Sykkelfelt krever en full omlegging av hele gateprofilen, med flytting av kantsteiner, sluk, parkerings-lommer osv.	13.000.000
		Krysset med Holtvegen i østenden av Glommengata. Her blir det etter forslaget systemskifte mellom atskilt gang og sykkelveg og sykkelfelt. I dag virker krysset utflytende og kaotisk som overgang til sentrumsgate med stor aktivitet langs vegen. Det er bl.a. for stor innkjøringsbredde fra sidevegene. Dårlig oppmerking i vegen.			
		Løsfoteklame, søppelkasser og litt "tilfeldig" møblering gjør (sammen med stor gangtrafikk) fortauene lite egnet for syklende.			
		Langs nordsiden av gate er det i dag gang- og sykkelveg som delvis fungerer bra, men stor forgjengertrafikk deler av dagen fører til at syklistene likevel velger gata.			
		I vestre del av Glommengata er tverrsnittet noe smalere, med en markert mur på sørsida. Det ser likevel ut til å være mulig å få til sykkelfelt på begge sider av vegen, men det fører til noe smalere fortau.			



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse

November 2005

5.10 Rute 10, Holt – Puttara - Siva

Strekning	Ruta starter ved Rv ved Holt ungdomskole, og følger Puttarastien over mot Lia. Videre går den gjennom boligområdet i Lia og videre innover mot Marikollen som er det nye store utbyggingsområdet i Kongsvinger
Lengde	ca 4, 3 km
Område	Ruta går gjennom boligområder og gjennom turområdet ved Puttara.
Funksjon	Ruta er en viktig tverrgående rute som knytter boligområder sammen med skoler og arbeidsplasser.
Trafikk	Går i hovedsak langs tursti uten trafikk og boliggater med lav trafikk.
Situasjon	Ruta består delvis av skogssti/ turveg, egen gang og sykkelveg og strekninger med boliggaten som alternativ. I bolig gatene er trafikken relativ lav og hastigheten er begrenset så det oppfattes som en akseptabel standard for syklisten. Ruta går gjennom det nye boligområdet i Marikollen som på sikt skal gi rom for 880 – 1200 nye innbyggere. I disse nye utbyggingsområdene må det være et mål å bygge atskilt gang og sykkelveg på hele strekningen etter hvert som feltene bygges ut.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
10.1 Gang og sykkelveg	Bru over Rv 2 – Parkeringsplass ved ungdomsskolen	Atskilt gang og sykkelveg fra bru over Rv 2 forbi idrettshallen, med dårlig dekkestandard. Brukes også for kjøring til idrettshallen	Atskilt gang og sykkelveg. Bør oppgraderes med forsterket overbygning og nytt dekke slik at varelevering til idrettshallen ikke ødelegger vegdekket	Ny og forsterket overbygning, nytt dekke	90.000
10.2	Forbindelse over parkeringsplass ved ungdomsskolen	Manglende forbindelse. Gående og syklende må finne seg en veg over parkeringsplassen blant parkerte biler	Atskilt gang og sykkelveg som forbinder lenka 10.1 med ungdomsskolen og vider til Holtbergvegen	Etablering av ny GS-veglenke på østsiden av parkeringsplassen,	290.000
10.3 Holtbergvegen	Holt ungdomsskole – Holt kirkegård	Blandet trafikk. Det er fortau på høyre side, og liten trafikk. Vanskelig å vite hvor sykkelruta går videre fra parkeringsplass ved kirkegården	Blandet trafikk. Fartsgrense 30 km/t	Skilting av Fartsgrense. Visnings-skilting	40.000



10.1
Gang og sykkelvegen forbi idrettshallen er kjørt sund av biltrafikken (varelevering til idrettshallen)



10.4
Puttaravegen er en fin snarveg og viktig forbindelse mellom boligområder og ungdomsskolen og idrettshalle på Holt. Benyttes også som arbeidsveg mot arbeidsplassene på Holt og Rasta. Vegen er grei å sykle selv med litt stigning og grusdekke.



10.5
Der Puttaravegen kommer ut av skogen kommer syklisterne brått ut i Utsiktsvegen. Krysningspunktet må gjøres mer tydelig med skilting og opphøyd gangfelt

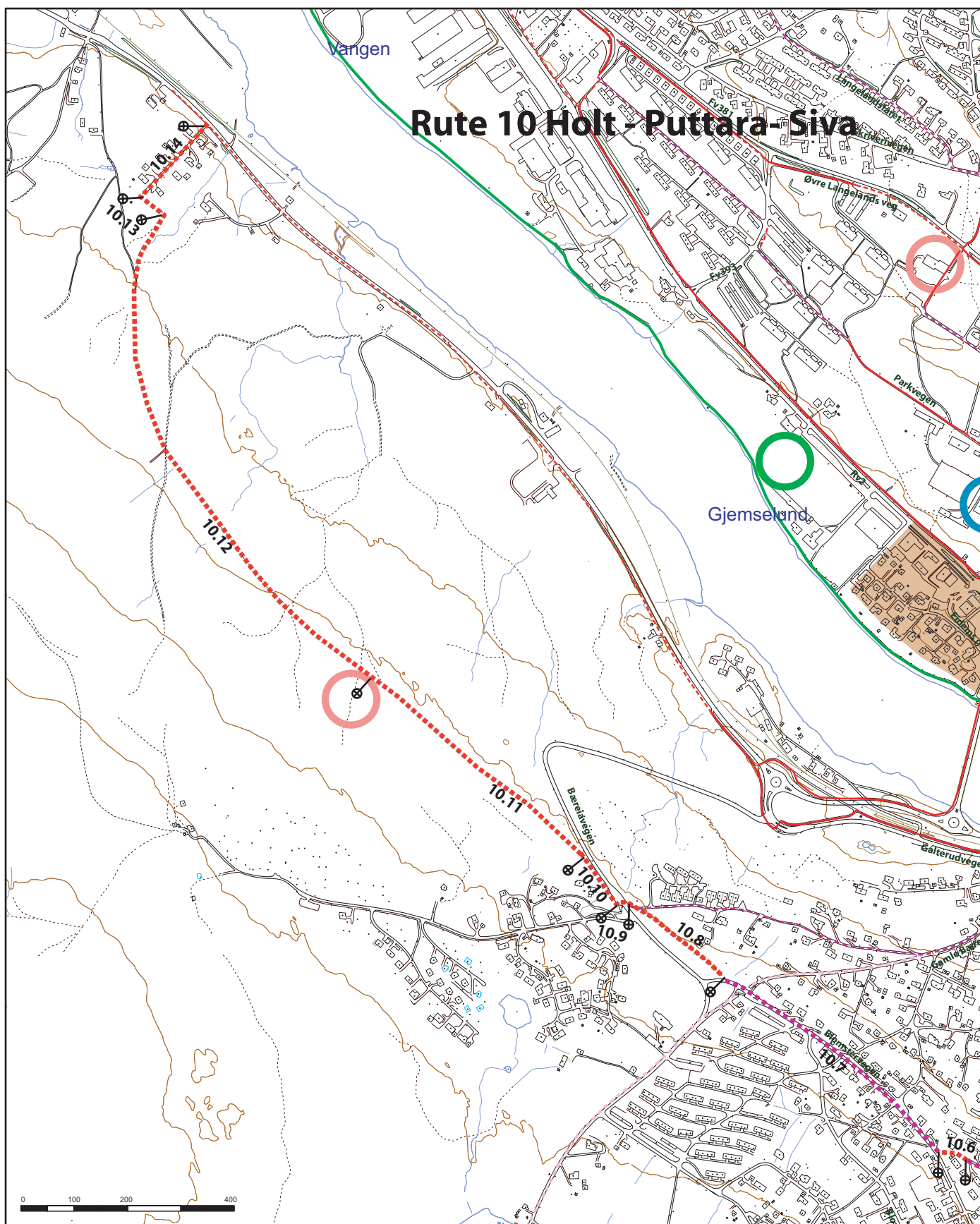


10.6
Forbindelsen mellom Blåklukkevegen og Blomstervegen er en dårlig sti. Stien er stengt med en sluse som nesten ikke kan passeres med sykkel. Denne korte strekningen bør opparbeides med gang- og sykkelvegstandard. Eventuell sluse må være passerbar



10.9
Kryssing av Bæreivegen er i dag dårlig plassert i forhold til tilstøtende gangveger. I forbindelse med bygging av nye gang- og sykkelveglenker på begge sider av vegen er det viktig at krysningspunktet plasseres slik at nettet blir sammenhengende. På dette stedet bør krysningspunktet etableres om opphøyd fotgjengerfelt

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
10.4 Puttara-vegen	Gang og sykkelveg gjennom skogen fra Kirkegården til Utsiktsvegen	Atskilt gang og sykkelveg/ turløype. Grusdekke, belysning og brukbar standard.	Atskilt gang og sykkelveg. Grusdekke. Eventuelt etablering av fast dekke vil være krevende, med behov for etablering av god overbygning, grøfter og sideterreng. Ikke nødvendig for framkommelighet med sykkel hvis vedlikeholdet er bra.	Oppgradering av grusdekke. Godt vedlikehold.	70.000
10.5 Høgspen-vegen – Blåklukkevegen	Utsiktsvegen – sving i Blåklukkevegen	Blandet trafikk. Noe uoversiktlig kryssing av Utsiktsvegen der Puttaravegen kommer ut av skogen	Blandet trafikk. Opphøyd gangfelt ved kryssing av Utsiktsvegen	Etablering av opphøyd gangfelt	40.000
10.6	Forbindelse Blåklukkevegn Blomstervegen	Dårlig sti. Oppbygd sperrebom (sluse) som er vanskelig å passere	Atskilt gang og sykkelveg av vanlig standard	Etablere gang- og sykkelveg. Eventuell sluse må være passerbar med sykkel	170.000
10.7 Blomstervegen	Forbindelse Blåklukkevegen – Gamle Bæreia-vegen	Blandet trafikk, relativ små trafikkmengder, fartsgrense 30 km/t	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Ingen	
10.8 Bæreia-vegen	Gamle Bæreiaveg – kryssing av Bæreia-vegen ved Nedre Badstuveg	Blandet trafikk, ingen tilrettelegging. Lite benyttet sykkeltrase	Atskilt gang og sykkelveg på nordsiden (nedsiden av Bæreiavegen. Får mye større betydning med ny skole.	Bygging av gang og sykkelveg, etablering pågår høsten 2005	Ikke kalkulert
10.9	Kryssing av Bæreia-vegen	Fotgjengerfelt. Dårlig passert i forhold til tilstøtende veger	Opphøyd fotgjengerfelt. Må plasseres riktig i forhold til gang- og sykkelveg på begge sider av vegen	Etablering av opphøyd fotgjengerfelt, pågår høsten 2005	Ikke kalkulert



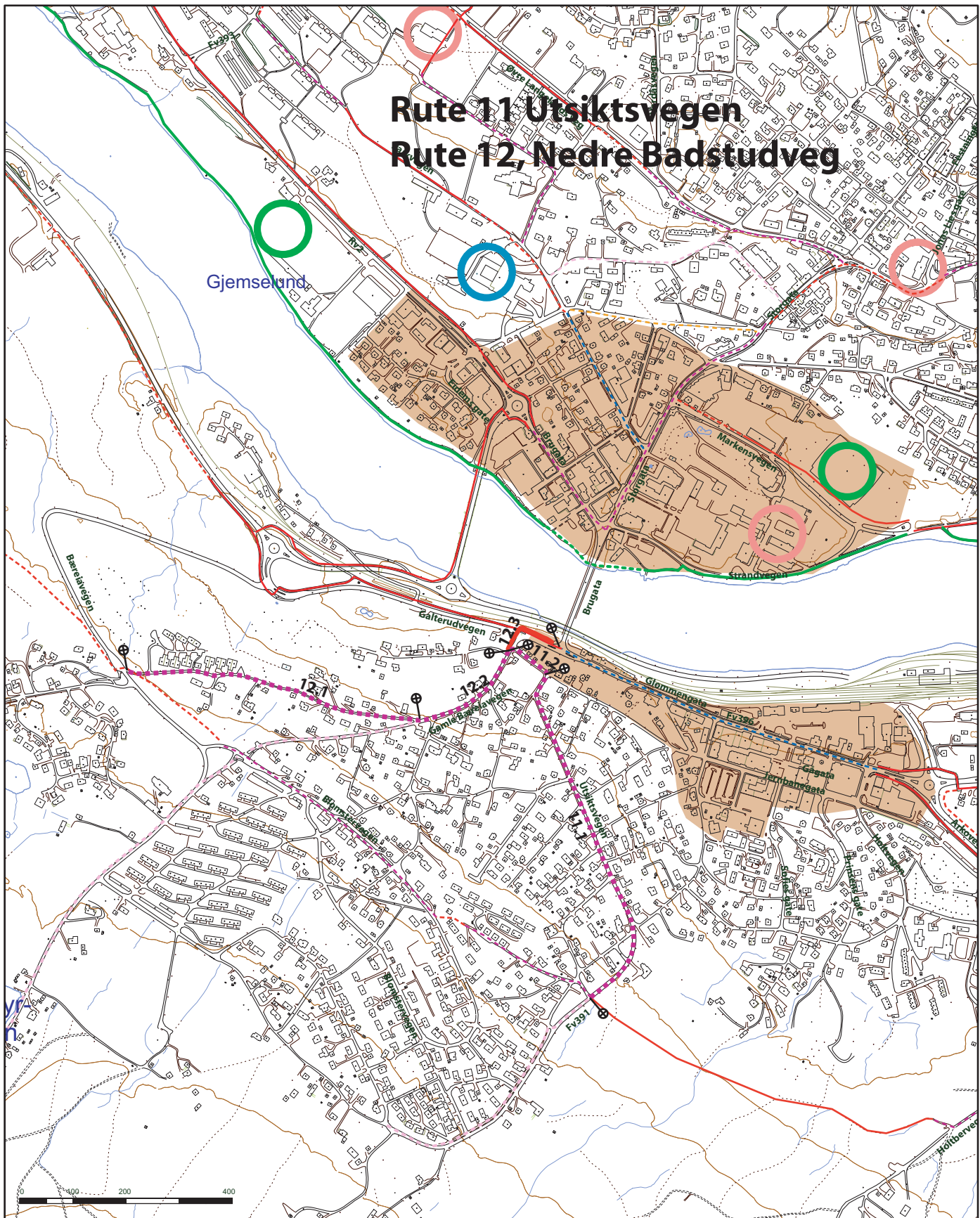
Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hoveplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
 November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
10.10 Bæreia-vegen	Øvre Badstuveveg – Ny hovedveg	Ikke ferdig etablert, men under bygging	Atskilt gang og sykkelveg	Etablering pågår	Ikke kalkulert
10.11 Ny hovedveg inn i nytt boligområde	Bæreia-vegen – ny skole	Ikke ferdig etablert, men under bygging	Atskilt gang- og sykkelveg	Etablering pågår	Ikke kalkulert
10.12 Ny hovedveg i nytt boligområde	Ny skole – ny lokalveg parallelt med ny Rv 2/Rv 175	Ingen forbindelse	Atskilt gang- og sykkelveg	Etableres som del av nytt boligfelt	Ikke kalkulert
10.13 ny lokalveg parallelt med ny Rv 2/Rv 175	Fra hovedveg gjennom Badstufeltet – Sidselsrud-vegen (adkomstveg ved Onstad)	Ingen forbindelse	Atskilt gang og sykkelveg	Etableres om del av anlegg av ny lokalveg og ny hovedveg Rv 2	Ikke kalkulert
10.14 Sidsel-rudvegen	Til Rv 175, eller ny gang og sykkelveg langs Ny Rv 2	Brukes ikke som sykkelrute i dag	Blandet trafikk, fartsgrense 30 km/t	Etableres som sykkelrute i forbindelse med etablering av nytt hoved- og lokalvegnett i området.	Ikke kalkulert
Parsellene 10.13, 10.14 og 10.15 må ses i sammenheng med planene om ny Rv 2 forbi Kongsvinger som planlegges på sørsiden av Glomma på denne strekningen. Ny Rv 2 innebærer også flytting/ nyetablering av lokale veger. Det er viktig å sørge for gode sammenhengende gang- og sykkelruter i forbindelse med det pågående planarbeidet for strekningen. Se også rute 13, parsell 13.1 og 13.2.					



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger **SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse**

November 2005

- Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt
- Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



RAMBOLL

5.11 Rute 11, Utsiktsvegen

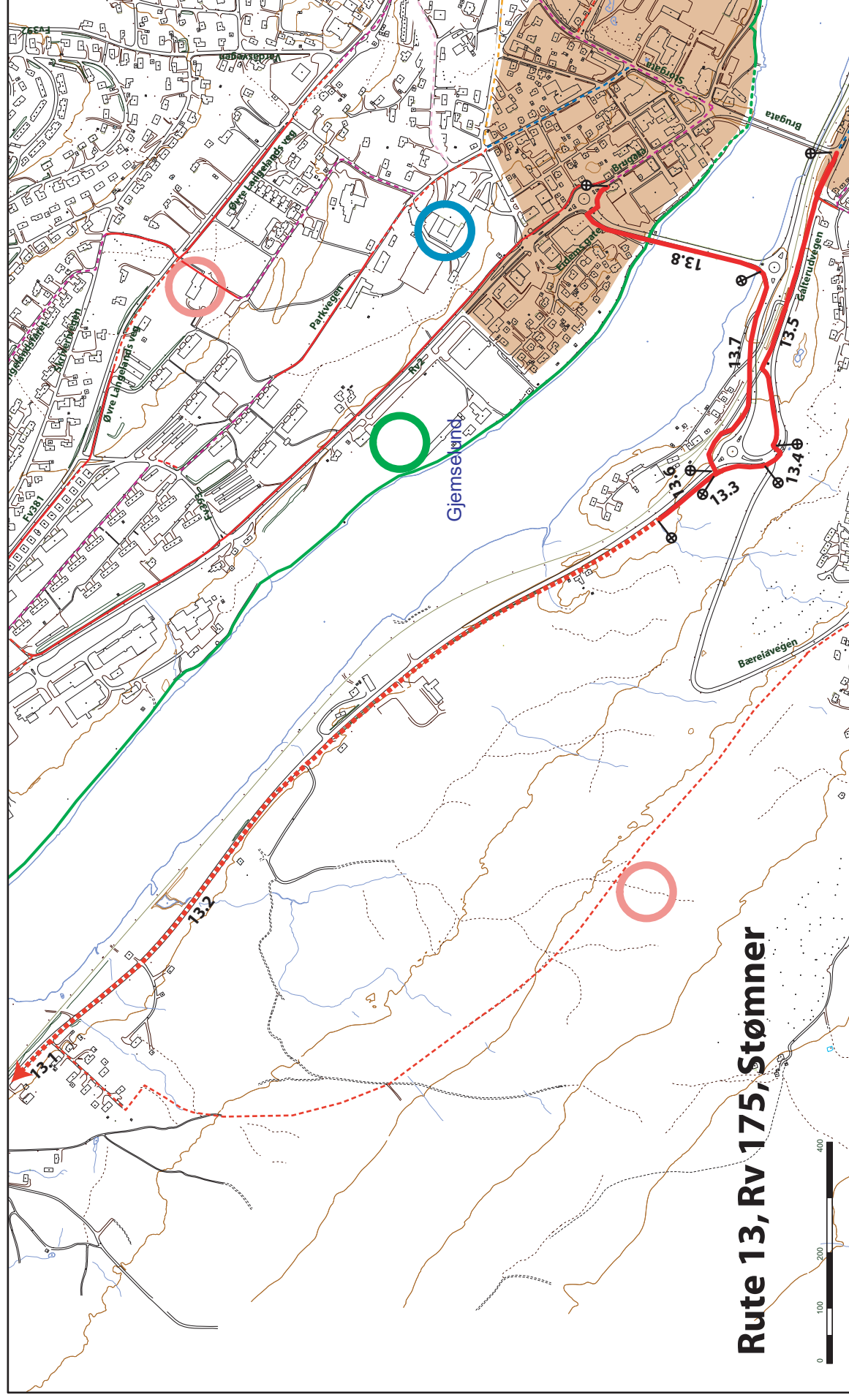
Strekning	Ruta følger Fv 391 fra Blåklukkevegen og ned mot sentrum
Lengde	0,8 km
Område	Ruta går gjennom boligområde, og faller bratt ned mot sentrum
Funksjon	Ruta er bratt, men utgjør en viktig forbindelse fra Lia og ned mot sentrum, og samler opp trafikk fra de andre boligkatene i området.
Trafikk	ÅDT 1.700, fartsgrense 50 km/t
Situasjon	Fra Jernbanegata og opp mot Liaveien er det ensidig fortau. Dette er i kommunens trafikksikkerhetsplan foreslått forlenget til Digerudveien. Det er varierende bredde på vegen, med minstebredde ned mot 4 meter. Det anses vanskelig å regulere fartsnivået i vegen, og stigningen gjør bruk av fartshumper lite aktuelt.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
11.1 Utsiktsvegen Fv 391	Høgspen-vegen – Jernbane-gata	Blandet trafikk, fartsgrense 50 km/t. Vegen er bratt	Sykling på fortau, (noen vil velge å sykle i vegbanen) fartsgrense 50 km/t	Forlenge fortau ca 200 m	300.000
11.2 Jernbane-gata	Utsiktsvegen – Gamle Bæreiveg	Blandet trafikk, fartsgrens 50 km/t. Noe uoversiktlig og bratt der Jernbane-gata passerer over en bakketopp	Blandet trafikk, fartsgrense 50 km/t	Ingen	Ingen

5.12 Rute 12, Nedre Badstuveg

Strekning	Ruta følger de kommunale vegene Gamle Bæreiveg og Nedre Badstuveg fra sentrum og opp mot de nye boligområdene i Marikollen
Lengde	0,9 km
Område	Ruta går gjennom boligområder, delvis på bratt veg
Funksjon	Viktig forbindelse fra bebyggelsen i vest i Lia og ned mot sentrum
Trafikk	Lav trafikk, fartsgrense 50 km/t
Situasjon	Fra Jernbanegata og opp til Nedre Badstuveg er det ensidig fortau. Nedre Badstuveg er stengt for gjennomkjøring opp mot Bæreivegen, og det er liten biltrafikk. Akseptabel med en løsning med blandet trafikk.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
12.1 Nedre Badstuveg	Bæreia-vegen – Gamle Bæreiveg	Blandet trafikk, fartsgrense 50 km/t. Den smale vegen virker til et moderat fartsnivå.	Blandet trafikk. Fartsgrense 30 km/t Fartshumper vurderes om farts-nivå blir for høyt	Skilting av fartsgrense.	10.000
12.2 Gamle Bæreiveg	Nedre Badstuveg – Jernbane-gata	Blandet trafikk, fartsgrense 50 km/t.	Blandet trafikk. Fartsgrense 30 km/t	Skilting av fartsgrense. Etablering av fartshumper	60.000
12.3	Kryssing av Rv 175 med forbindelse ned til Kongsvinger bru	Atskilt gang- og sykkelveg i bru over Rv 175. relativt bratt ned fra brua	Atskilt gang- og sykkelveg	Kryssings-punkt ved brua over Glomma må gis god utforming	100.000



Kongsvinger kommune Statens vegvesen
Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger
SYKKELVEGNETT - Rutebeskrivelse
November 2005

— Eksisterende gang- og sykkelveg
- - - Manglende gang- og sykkelveg
- - - Blandet trafikk
- - - Sykkelfelt

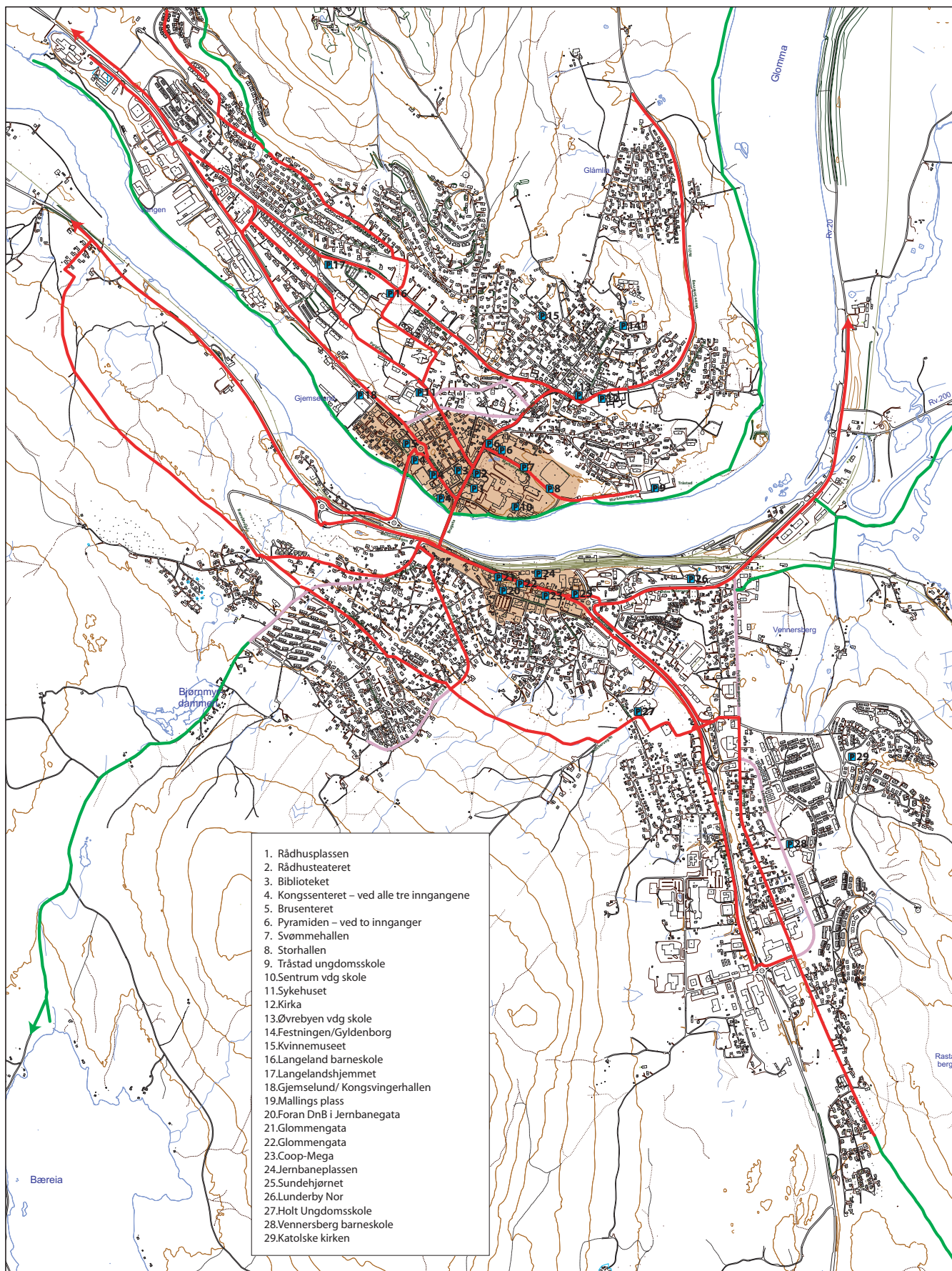
— Eksisterende turveg
- - - Manglende turveg
- - - Sekundær rute, blandet trafikk
- - - Sekundær rute, manglende g/s-veg



5.13 Rute 13, Rv 175, Stømner

Strekning	Forbindelse fra Siva mot sentrum, aktuell langs ny Rv 2 som er under planlegging
Lengde	Ca 2, 3 km fra Onstad til Kongsvinger bru
Område	Dekker næringsområdene på Siva og noen mindre boligområder
Funksjon	Arbeidsreisende til/fra Siva
Trafikk	
Situasjon	Hoveddelen av denne strekningen må planlegges i tilknytting til planleggingen av framtidig Rv 2. Ruta avsluttes med forbindelse til sentrumsgatene Brugata og Glommengata

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltaks-behov	Anslått kostnad
13.1 Rv 175/ Ny Rv 2 vestfra. (utenfor kart-rammen)		Blandet trafikk langs Rv 175. Ingen tilrettelegging for sykkeltrafikk	Atskilt gang- og sykkelveg	Må ses i sammenheng med planer for Rv 2, og etableres samtidig med ny riksveg.	Ikke kalkulert
13.2 Rv 175/ Ny Rv 2 vestfra	Onstad – vest for Galterudvegen	Blandet trafikk langs Rv 175. Ingen tilrettelegging for sykkeltrafikk	Atskilt gang- og sykkelveg	Må ses i sammenheng med planer for Rv 2, og etableres samtidig med ny riksveg.	Ikke kalkulert
13.3 Rv 175 og Galterudvegen	Vest for Galterudvegen – Bæreia-vegen	Atskilt gang- og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
13.4	Kryssing av Bæreia-vegen og Galterudvegen	Kryssing i plan. Relativ oversiktlig.	Kryssing i plan.	Hevet krysningspunkt	60.000
13.5 Galterudvegen	Bæreia-vegen – Glommen-gata	Atskilt gang- og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen tiltak på strekningen. Men krysset ved bru over Glomma må tilrettelegges. Se også rute 9	
13.6	Kryssing av Rv 175	Kryssing i plan. Relativ oversiktlig.	Kryssing i plan.	Hevet krysningspunkt	30.000
13.7 Rv 175	Galterudvn – Gjemslund bru	Atskilt gang- og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
13.8 Gjemslund bru.	Over brua til Brugata Kryssing Rv 2 v/Brugata	Atskilt gang- og sykkelveg	Atskilt gang- og sykkelveg	Ingen tiltak på strekningen. Krysset ved Brugata må tilrettelegges. Se også rute 1	



Kongsvinger kommune Statens vegvesen

Hovedplan for sykkeltrafikk i Kongsvinger

SYKKELVEGNETT - sykkelparkering

November 2005

— Hovedruter
 — Sekundærruter
 — Rekreasjons/turruter

■ Nr

Sykkelparkering,
 Nr henviser til liste



RAMBOLL

6. Tiltak som ikke er knyttet til enkeltruter

Hovedfokus i arbeidet med handlingsplanen har vært å etablere et sammenhengende sykkelvegnett i byen. I tillegg er det viktig å inkludere tiltak som gjør at sykkelnettet blir brukt og enkelt å finne fram på. Planen omfatter derfor også fire arbeidsoppgaver som er vesentlige i sammenheng med selve rutenettet:

6.1 Sykkelparkering

Registreringsarbeidet som er gjort i denne planprosessen har vist at det er lite tilrettelagt for sykkelparkering i Kongsvinger. Som en del av arbeidet med en visningsplan (se under) bør det derfor også ses nærmere på et overordnet system for sykkelparkering ved viktige målpunkter som skoler, kollektivknutepunkter, sentrumsgater og arbeidsplasser. Gjennom en slik overordnet planlegging kan en etter hvert få sykkelparkeringsanlegg med enhetlig utforming og gjenkjenningseffekt, slik at anleggene blir en del av "markedsføringen" av sykkel som reisemiddel.

Det er flere forhold som må vektlegges ved sykkelparkeringsanlegg bl.a.:

- Sykkelparkeringen må være i umiddelbar tilknytting til målpunktene. Fleksibilitet til å komme helt fram er en av sykkelens kvaliteter. Syklistene ønsker ikke store gangavstander fra de har satt fra seg sykkel.
- Sykkelparkeringen må ha en god utforming, ikke være dominerende og skjemmende eller til hinder for gående eller annen trafikk.
- Sykkelparkeringen bør virke avvisende på tyver, gi gode muligheter til å låse fast sykkel og være plassert synlig slik at sykkeltyver ikke kan drive sin virksomhet i skjul.
- Finansiering av sykkelparkering kan godt være basert på spleiselag mellom offentlige og private aktører. Kollektivselskaper kan godt bidra til sykkelparkering på sine knutepunkter, mens forretninger og kjøpesentre bør føle et ansvar for sykkelparkering ved sine anlegg.

For å sikre bygging av sykkelparkering kan det stilles krav i kommunens bygningsvedtekter, og innarbeides bestemmelser i kommunedelplaner og aktuelle reguleringsplaner om at det anlegges sykkelparkering ved alle boliger, arbeidsplasser, offentlige bygg kontorer, forretninger og skoler.

På motstående side er det vist en rekke steder der det bør være sykkelparkering. Noen steder har allerede sykkelstativer, men kvaliteten er blandet og mange steder mangler tilretteleggingen helt.

Kartet omfatter plasser med ulikt behov for sykkelparkering. Minste standard bør være at både ramme og minst ett hjul kan låses fast, og at støtten for sykkel er over senter av hjulet. Sykkelstativene bør ha en senteravstand på ca 70 cm og være estetisk tilpasset stedet de står. På mye brukte plasser kan det lages overbygde parkeringsplasser, mens det i tilknytting til boliger kan være mer naturlig å bygge låsbare skur.

6.2 Skilt og visningsplan samt gjennomføring av skilting

Når sykkelrutene er definert og de er opparbeidet som sammenhengende traseer er det viktig at de blir godt skiltet. Målet med skiltingen må være at syklistene skal finne fram langs rutene, og at visningen er slik at syklistene får mulighet til å velge raskeste veg dit han skal. Skiltingen er også viktig for å konsentrere syklingen til de traseene som forhåpentligvis etter hvert blir de sikreste rutene å ferdes langs.

Vegvisningsskilt for sykkelruter består av følgende skilttyper:



Skilt nr 751: Vegviser for sykkelrute. Skiltet kan brukes i kryss for å vise retningen for én eller flere sykkelruter.



Skilt nr 753: Tabellvegviser for sykkelrute. Skiltet kan brukes umiddelbart foran eller etter kryss for å vise føring av én eller flere sykkelruter.



Skilt nr 755: Sykkelruteskilt. Skiltet brukes for å markere sykkelrute med eller uten rutenummer eller rutenavn.



Skilt nr 757: Avstandsskilt for sykkelrute. Skiltet kan brukes for å angi avstand til mål langs sykkelrute når avstandangivelse på vegviser (751) eller tabellvegviser (753) ikke er praktisk eller tilstrekkelig.

Illustrasjon fra Sykkelhåndboka viser vegvisningsskilt som benyttes for sykkelruter

Før skiltingen kan ta til må det lages en sammenhengende skiltplan for rutene. Skiltplanen må vise en kontinuitet i visningen, basert på de definerte rutene. Den må definere hvilke steder/punkter det skal vises til, hvordan skiltingen i prinsippet skal utføres, og vis i detalj plassering og tekst for hvert enkelt skilt.

Så snart det er enighet om hovedrutenettet er det viktig at skilting av sykkelrutene starter relativt raskt, selv om det vil være mangelfull standard på deler av rutene. Hvis rutene skal innarbeides blant syklistene er god vegvisning viktig.

Den lokale vegvisningen i Kongsvinger må eventuelt også ses i sammenheng med en mer overordnet visning på regionalt nivå.

6.3 Informasjon og markedsføring av sykkelrutene

Når sykkelrutene er definert og etablert vil det være viktig å gjøre dem kjent blant befolkningen. Markedsføring av sykkelrutene kan være en viktig del av markedsføringen av sykkel som transportmiddel i tråd med den nasjonale sykkelstrategien. Markedsføring kan skje gjennom alle kjente kanaler. Det vil sannsynligvis være mulig å få oppmerksomhet rundt sykkelrutene som en nyhet for lokale aviser og medier.

Sykkelkart for Kongsvinger vil være et godt markedsføringsmiddel, og en nødvendig informasjon for syklistene som skal bli kjent med de definerte sykkelrutene. Sykkelkartet kan enten produseres som et eget kart for sykkel, eller kanskje like gjerne innarbeides i lokale turkart slik at sammenhengen med turvegnettet rundt byen også kan komme godt fram.

7. Prioritering / tiltaksplan

I oversiktene foran er det vist tiltak som til sammen vil gi et sammenhengende og tjenlig rutenett for syklist i Kongsvinger. Tabellen under viser en oppsummering av kostnader knyttet til forslåtte tiltak.

Rute nr	Rute navn	Oppsummert kostnad for ruta
1	Rv 2 Oslovegen Ny GS veg vest for Askeladdvegenger ikke inkludert Opparbeidelse av Brugata ikke inkludert	3 400 000
2	Sykehuskogen	4 800 000
3	Øvre Langelands veg Tiltak på streknigen Ø. Vardåsvn - Storgata ikke inkludert	4 200 000
4	Langelandsfaret	30 000
5	Vestre Solørveg - Storgata Ny GS veg nord for Werenskiolds v ikke inkludert. Bygateløsning i Storgata ikke inkludert Ombygging Kongsvinger bru ikke inkludert	7 100 000
6	Markensvegen	900 000
7	Østre Solørveg Ny GS-veg nord for Rv 200 er ikke inkludert	4 000 000
8	Kongevegen - Arkovegen	4 400 000
9	Rv 2 Arkovegen-Glommengata	16 500 000
10	Holt - Badtsua - Onstad Ny GSveg i tilknytting til nytt boligfelt fra Bæreiavn til Rv 2 er ikke inkludert	700 000
11	Utsiktsvegen	300 000
12	Nedre Badstuveg	170 000
13	Rv 175, Stømner Ny GS-veg langs ny Rv 2 er ikke inluidert	60 000
	SUM	46 600 000

Det understrekes at det ikke er gjort kostnadsoverslag på enkelte strekninger. Dette har sammenheng med at tiltakene må ses i større sammenheng og har vært vanskelig å anslå isolert som sykkelrutetiltak.

Det er beskrevet mange tiltak, og alle anses som nødvendige før hovedsykkelnettet er fullstendig. Kostnadsoverslaget viser at det kreves store investeringer. En derfor må regne med at tiltakene må komme over tid, og at det er nødvendig å prioritere tiltakene slik at en får gjennomført de som anses som viktigst først. I dette kapitlet er det forslått en slik prioritering. Prioriteringen er i hovedsak basert på følgende kriterier:

- **Nytte/kostnad.** Det er ikke gjort konkrete nytte/kostnadsberegninger. I vurdering av nytten er det lagt vekt på at utbedring av viktige enkeltpunkter eller manglende lenker kan gjøre at nytten av lange strekninger vil bli betydelig bedret.
- **Potensial for sykkeltrafikk.** Steder der det er stort potensial for sykkeltrafikk er prioritert. Dette gjelder ofte strekninger inn mot og gjennom sentrum
- **Trafikksikkerhet og skoleveg.** Enkelstrekninger og -punkter som er viktige for å

trygge bruken av sykkel til/fra skole.

- I sentrumsgatene møtes alle sykkelrutene og sykling til/fra sentrum blir bare fristende hvis det er framkommelig og trygt å ferdes i disse sentrale gatene. Sentrumsgatene er derfor høyt prioritert uavhengig av hvilke rute en følger inn mot sentrum

Følgende ruter er forelått prioritert. Innefor hver rute er enkelttiltakene nevnt i prioritert rekkefølge.

Rute 3 Øvre Langelands veg

- 1 *Østre del. Parsell 3.13 og 3.14.*
Dette er en viktig skoleveg, med svært lav standard i dag. Må også ses i sammenheng med det framtidige vegsystemet i sentrum der det er ønskelig å redusere gjennomgangstrafikken i Øvre Langelands veg og dermed gjøre den til en tryggere veg for myke trafikanter.
- 2 *Manglende gang- og sykkelveg vest for Langeland skole, parsell 3.11*
Her er en tydelig mangel i nettet. Utbedring vil gjøre Øvre Langelands veg til en betydelig bedre skoleveg. Nærheten til Langeland skole gjør at potensialet for bruk er ganske stort.
- 3 *Manglende forbindelse ved Valhallvegen, parsell 3.8*
Også en tydelig mangel i nettet, og viktig for skolevegfunksjonen.
- 4 *Manglende forbindelse ved Tryms veg, parsell 3.5*
Tilsvarende mangel som parsellen over. Denne har også betydning for syklende mot sentrum langs rute 3.

Rute 1 Rv 2 Oslovegen

- 1 *Brugata, parsell 1.9.*
Brugata er i dag uegnet til sykling, men kan potensielt være en svært viktig lenke for trafikk inn til og gjennom sentrum. En kan tenke seg en utvikling av strekningen i to etapper. Første etappe kan være redusert fartsgrense med fartsreducerende tiltak som humper innstramming av tverrsnitt og lignende. På lang sikt skal gata opparbeides med en bygate-løsning som vil innebære en mer gjennomgripende endring av dekke, møblering, tverrsnitt med mer.
- 2 *Gang og sykkelveg Øyset – Askeladdvegen.*
Strekning som samler opp sykkeltrafikk fra utsida av tettbebyggelsen og inn mot byen. Vegen eger seg dårlig for sykling i dag med stor biltrafikk og høy hastighet. En separat gang og sykkelveg i det relativ flate terrenget vil gi en ny mulighet for bosettingene vestover langs Rv 2 til å benytte sykkel som reisemiddel.
- 3 *Sammenknytting av Industrivegen på sørsida av Rv 2, parsell 1.4.*
En forlengelse av Industrivegen vestover og mulighet til å sykle over pareringsarealer vil gi en forbindelse til de vestligste næringsområdene mellom Glomma og Rv 2.
- 4 *Undergang under Rv 2 ved Vangenspissen, parsell 1.3.*
Undergangen vil åpne en manglende forbindelse på tvers av Rv 2 og gi en sikker sykkelforbindelse fra boligområdene på oversida av vegen til arbeidsplassene på

nedsida. Knytter sammen viktige turvegforbindelser og gir flere rundturmogigheter.

Innfart fra sørøst, Rute 8 og Rute 9

- 1 *Glommengata, parsell 9.11.*
Strekningen har i dag en adskilt gang- og sykkelveg på nordsida av vegen, men stor gangtrafikk gjør at mange syklistene sykler i gata, der biltrafikken er stor. Dette er en viktig strekning i nettet gjennom sentrum, og er en viktig lenke med tanke på å utnytte potensialet for økt sykkeltrafikk. Samtidig er det ønskelig å redusere gjennomkjøring med bil. Det kan være mulig å utvikle gata i to etapper, først med reduksjon av fartsgrense til 30 km/t og fartsreducerende tiltak (fartshumper/puter og lignende) I en framtidig løsning bør gatesnittet bygges om med tosidig sykkelfelt og fortau. Med riktig utforming kan dette gi en god bymessig løsning, med plass til parkering og god framkommelighet for syklende. Samtidig vil en slik løsning virke avvisende på gjennomkjøringstrafikken og redusere antall biler i gata.
- 2 *Forbindelse Lensmann Jahns veg – gangbru over Rv 20, parsell 8.8.*
Denne parsellen vil gi en betydelig bedring for sykkeltrafikken som kommer langs østsiden av Arkovegen inn mot Glommengata, og vil lede sykkeltrafikken trygt over bruene over krysset mellom Rv 2 og Rv 20. Løsningen vil fungere både med dagens situasjon med fortau langs Arkovegen og i en framtidig situasjon der det er lagt separat gang og sykkelveg langs Arkovegen.
- 3 *Eidskogvegen, parsell 9.5, 9.6 og 9.7.*
Eidskogvegen vil fungere godt som sykkelrute på vestsiden av Arkovegen, og gir forbedret tilbud på en lang strekning. Tiltakene består i hovedsak i skilting av 30 km/t fartsgrense fartshumper og asfaltering/reasfaltering. I tillegg bør det ses på detaljløsninger i tilknytting til krysset med Rastavegen og ved butikken der.

Rute 5, Vestre Solørveg –Storgata

- 1 *Strekningen Kirka – Eidems gate. Parsell 5.5, 5,6 og 5,7.*
Strekningen har i dag delvis separat gang og sykkelveg, delvis fortausløsning og delvis blandet trafikk. Det skal bygges gang og sykkelveg fra Glåmlia til kirka, noe som vil øke muligheten til å sykle på strekningen. Potensialet for sykling er stort, men stigningen og trafikkmengdene både med biler og gående gjør dagens løsning lite egnet for de syklende. Framtidig bør det utvikles en løsning i forbindelse med omleggingen av Rv 210 til Eidems gate. Prosjektet bør omfatte strekningen til forbi kirka. Avhengig av standardvalg for den nye forbindelsen kan både separat gang og sykkelveg og sykkelfelt være aktuelle løsninger opp til kirka, mens det forbi kirka (parsell 5.5) er mest aktuelt å utvikle en løsning med blandet trafikk som legger stor vekt på de historiske omgivelsene, for eksempel med gatestein og tilsvarende utstyr. Det er viktig å ivareta syklistene i en slik løsning, med dekke som er behagelig å sykle på (flate heller eller lignende i ytterste del av vegbanen).
- 2 *Eidems gate - Kongsvinger bru.*
Strekningen er viktig både for gjennomgående sykkeltrafikk, og som fordelingsrute til skoler, forretninger og fritidstilbud i sentrum. Stor bil- og gangtrafikk og bussholdeplasser gjør framkommeligheten dårlig og gir utrygghet for syklende.

Når Rv 210 legges om bør fartsgrensen reduseres til 30 km/t på strekningen

Markensgt - Brugata. Fartsdempende tiltak kan vurderes på kort sikt, men må ta hensyn til at dette fortsatt vil være en viktig busstrase. På lang sikt må skal denne delen av Storgata bygges om etter bygate-standard, med vekt på å gjøre det til en attraktiv sentrumsgate. Løsningen av dette er ikke skissert, men det vil være viktig å ta vare på de syklendes framkommelighet i en løsning som ellers må legge vekt på fotgjengere, busstrafikk og nødvendig biladkomst til forretninger og kontorer.