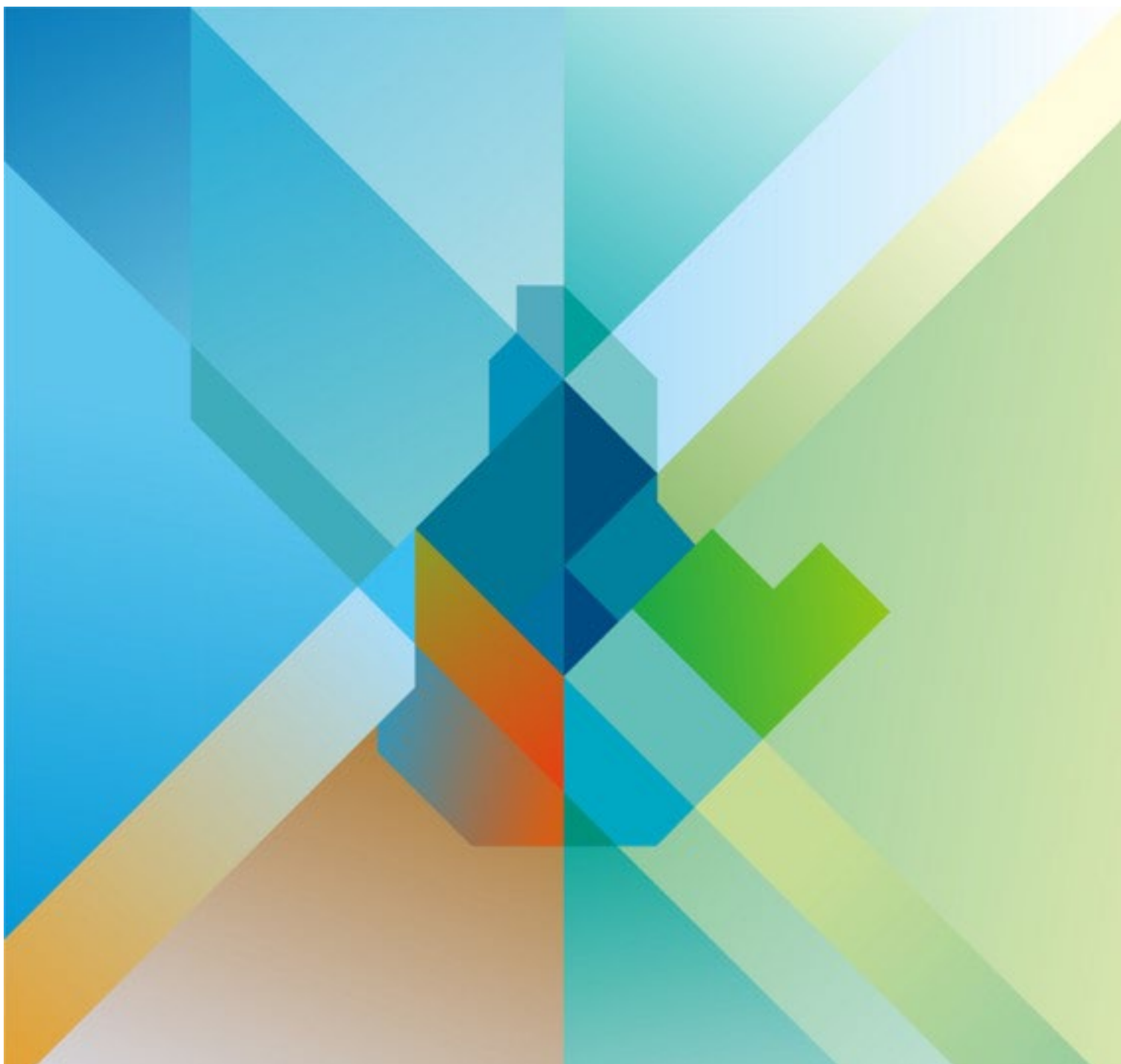




AGDER
fylkeskommune

Fv. 420 Kaldvell - Krømpe

Tilrettelegging for sykkel - forslag til tiltak



Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	3
2	Om vegen	3
3	Forslag til tiltak	5
3.1	Delstrekning 1: Kaldvell til Svennevig bru	6
3.2	Delstrekning 2: Svennevig bru til Eideveien	8
3.3	Delstrekning 3: Eideveien til Krømpe	10
4	Oppsummering av forslag til videre vurdering/oppfølging	12
5	Forkastede forslag	13

1 Bakgrunn

TS-gruppa ved avdeling for vegforvaltning fikk en forespørsel fra Avdeling for strategi og mobilitet om å se på tiltak som kan bidra sikre trygg sammenhengende sykkelløsning fra Lillesand til Grimstad på fv. 420, for strekningen Kaldvell - Krømpe.

I vedtaket i fylkestinget er det beskrevet at man skal vurdere hvordan dette kan gjøres med en enklere standard enn normalt, eksempelvis gjennom bygging av autovern og bruk av trafikklys.

TS-gruppa gjennomførte 5. mars 2026 en fysisk befarings, samt gjennomgang av strekningen på vegbilder. Deretter ble det gjennomført en «idedugnad» og fremmet forslag til utbedrende tiltak rettet mot sykkel på strekningen. Forslagene til tiltak som kom frem under samlingen er oppsummert i notatet.

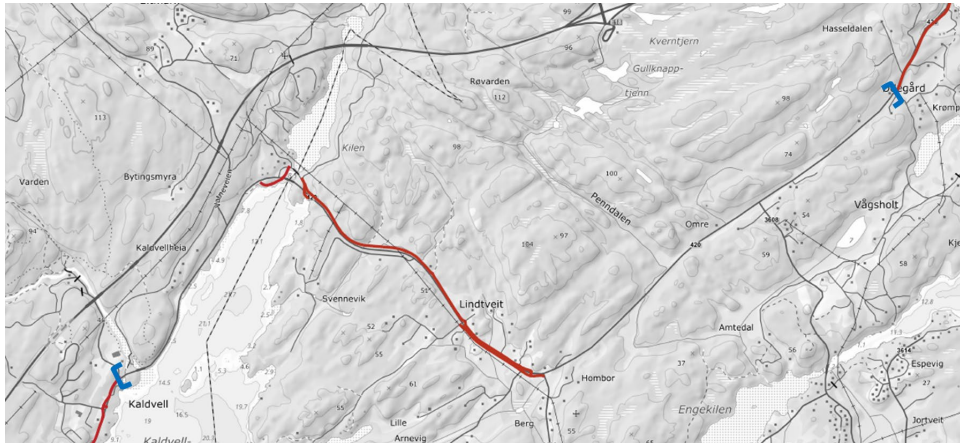
Deltagere på samlingen:

- Joakim Håland
- Henning Mikkelsen
- Kristine Engell
- Simen Duus Carlsen
- Maria Lauvdal
- Christine Mikkelsen (deltok på deler av samlingen)

2 Om vegen

Aktuell strekning på fv. 420 er fra der eksisterende gang- og sykkelveg avsluttes ved Kaldvell, og frem til Krømpe. Strekningen videre østover fra Krømpe har sammenhengende gang- og sykkelveg mot Grimstad.

Deler av aktuell strekning har gang- og sykkelveg. Det vi si fra Svennevig bru og frem til kryss mot Eideveien.



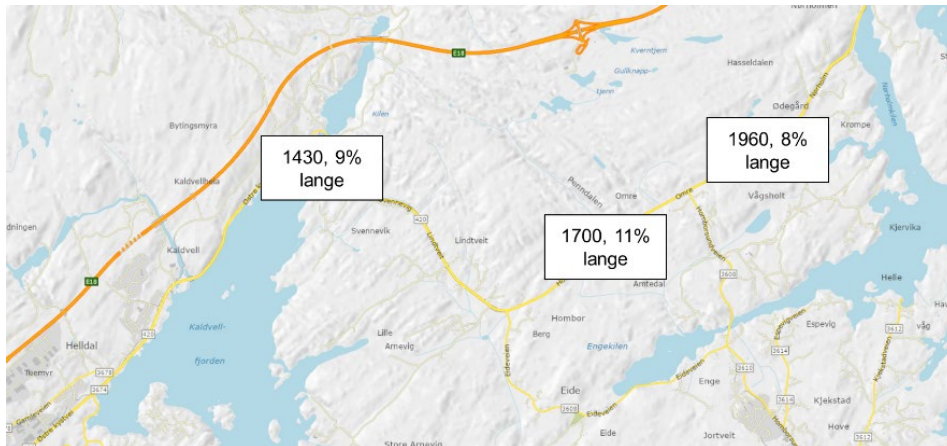
Figur 1: Blå markeringer viser start/stopp på aktuell strekning på fv. 420. Rød markeringer viser eksisterende gang- og sykkelveg.

Strekningene uten noen form for tilrettelegging for sykkel har i dag fartsgrense 70 km/t. På strekningen med gang- og sykkelveg er det fartsgrense 70 km/t, men med 60 km/t på strekningen med mer randbebyggelse ved Lindtveit og frem til og med kryss mot Eideveien.



Figur 2: Viser fartsgrenser på aktuell strekning

Trafikkmengden (ÅDT) på aktuell strekning varierer fra 1430 (9% lange) på første delstrekning i vest til 1960 (8% lange) for delstrekningen lengst øst.



Figur 3: Viser trafikkmengde på aktuell strekning

Det er gjennomført sykkeltellinger på strekningen den 25. august og 17. september 2025, i tidsrommet kl. 07 til 17. Tellingene ble utført ved Svennevig bru og viste henholdsvis 21 og 16 syklende. Det var flest syklende på morgen og ettermiddag. Fordelingen på retninger varierte noe på de ulike dagene. Det var oppholdsvær og god temperatur når tellingene ble utført.

3 Forslag til tiltak

Forslagene som kom frem i prosessen har blitt vurdert og gjennomgått en grov siling, men er ikke nødvendigvis ferdig vurderte løsninger. Det må derfor gjøres en vurdering av gjennomførbarhet og kostnad for de foreslåtte tiltakene.

I gjennomgangen av strekningen fant man det naturlig å dele inn den aktuelle strekningen på fv. 420 i tre delstrekninger. Dette fordi strekningene er ulike med tanke på eksisterende tilrettelegging og stedlige forhold.



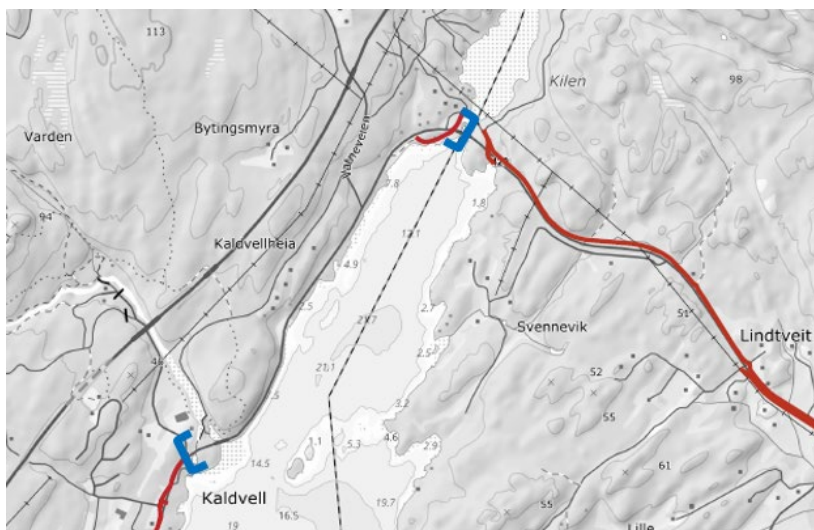
Figur 4: Viser inndeling i delstrekninger, 1 Kaldvell til Svennevig bru, 2 Svennevig bru til Eideveien, 3 Eideveien til Krømpe

Fargekodene i tabellene under viser hvilke tiltak gruppen mener er aktuelle å gå videre med og hvilke tiltak som ikke anbefales.

	Tiltak som anbefales å gå videre med
	Tiltak som må vurderes ytterligere
	Tiltak som ikke anbefales å gå videre med

3.1 Delstrekning 1: Kaldvell til Svennevig bru


Denne delstrekningen går fra avslutning av eksisterende gang- og sykkelveg ved Østre Kaldvell og frem til Svennevig bru. Strekningen har i dag fartsgrense 70 km/t. Vegen ligger tett på Kaldvell fjorden med vann på ene siden og fjellskjæringer på andre siden. Det er uoversiktlige kurver og varierende skulderbredde på strekningen. Det er ingen tilrettelegging for sykkel før man kommer frem til badeplasser ved Svennevig bru.



Figur 5: Blå markeringer viser start/slutt på delstrekning 1. Rød markering viser eksisterende gang- og sykkelveg

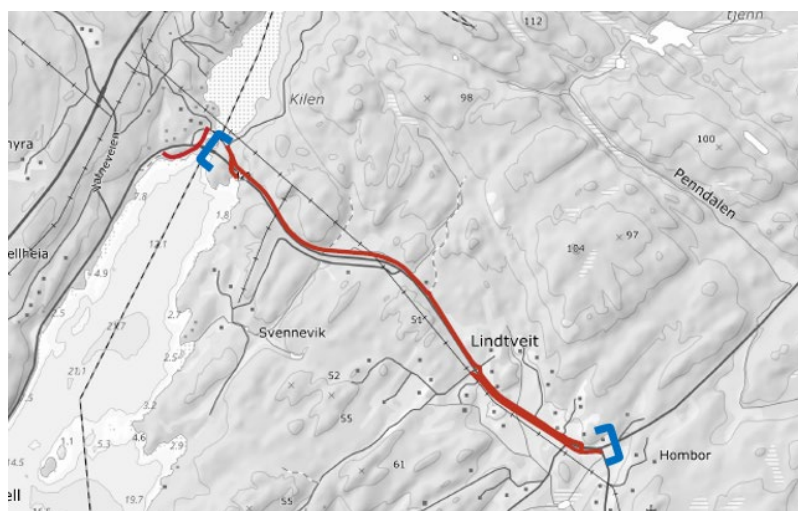
Forslag til tiltak	Kommentar
Rydde vegetasjon	Det er stedvis tett vegetasjon inn mot vegen. Vegetasjonsrydding vil bidra til å bedre lys og siktforhold, og gi strekningen et mer åpent inntrykk. Ønskelig at det ryddes minimum 9 meter ut der det er mulig.



	<p>fv. 420, vil det bli enklere å lede syklende i østlig retning inn på løsningen. Ved å lage et skille mot rasteplassen unngår man i større grad konflikt mellom syklende og kjørende gjennom parkeringsområdet. Areal og bredder er ikke kontrollert.</p>  <p>Figur 7: Viser adkomst til gang- og sykkelveg gjennom rasteplass</p>
Rydde i lommer på strekningen for å forhindre uønsket parkering.	Vurder om det er lommer som kan saneres, eventuelt om det er aktuelt å skille parkeringsforbud. Må sjekkes ut mot kollektiv og eiendomsgrenser.
Flytte utstrekning av fartsgrense 50 km/t ved Kaldvell i østlig retning frem til brua.	Dette for å bidra et lavere fartsnivå der gang- og sykkelveg avsluttes (ved kryss mot Østre Kaldvell) og syklende må ut i vegen.

3.2 Delstrekning 2: Svennevig bru til Eideveien

Denne delstrekningen har eksisterende gang- og sykkelløsning fra Svennevig bru og frem til kryss mot Eideveien, og skiller seg derfor fra de øvrige delstrekningene. Det er fartsgrense 70 km/t på strekningen frem til Lindtveit, hvor det går over til fartsgrense 60 km/t på den del av strekningen som er mer bebygget.



Figur 8: Blå markeringer viser start/slutt på delstrekning 2. Rød markering viser eksisterende gang- og sykkelveg

Forslag til tiltak	Kommentar
Ryddede vegetasjon	Det er stedvis tett vegetasjon inn mot vegen. Vegetasjonsrydding vil bidra til å bedre lys og siktforhold på strekningen. Ønskelig at det ryddes minimum 9 meter ut der det er mulig.
Utvide strekning med fartsgrense 60 km/t ved Lindtveit i vestlig retning	Det er feil trafikkskilte mellom gang- og sykkelveg på en kortere strekning ved Lindtveit i forhold til fartsgrensen. Man ønsker derfor forlenge eksisterende fartsgrense 60 km/t ved Lindtveit til forbi dette punktet.
Skilte med vegvisning på gang- og sykkelveg i forkant av kryss mot Eideveien	Gang- og sykkelvegen avsluttes ved kryss mot Eideveien. Når man kommer fra gang- og sykkelveg ved Lindtveit og skal videre østover, må man benytte undergang for å komme over på riktig side. For ukjente så kan det være vanskelig å oppfatte hvor man skal ta systemskifte, samt finne ut hvor man skal sykle for å komme videre i rett retning.
Ryddede sikt i innerkurve ved kryss mot Eideveien	Dette for å gi bedre sikt med tanke på syklister som velger å krysse vegen i plan for å sykle videre østover i vegen.

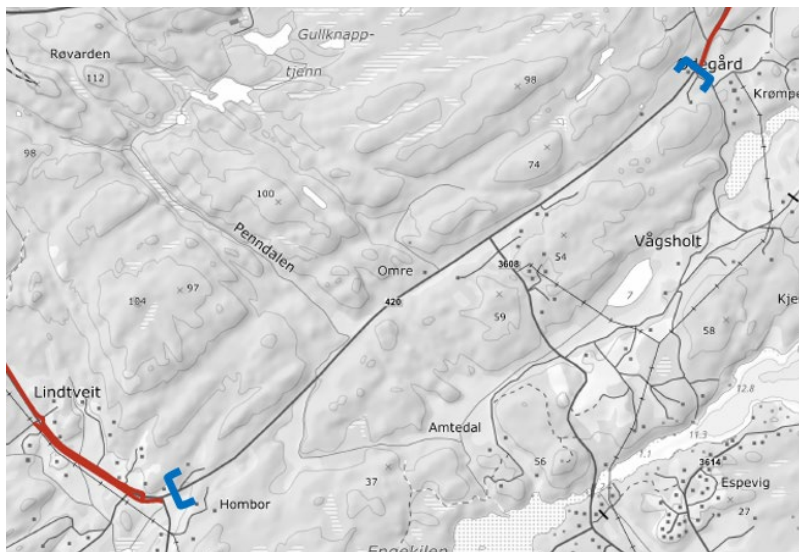


Merke undergang ved kryss mot Eideveien med midtlinje og piler

Undergangen tilnærmet 90 grader på vegen. Det er dårlig sikt inn i undergangen, og det kan være fare møteulykker. Et risikoreduserende tiltak vil derfor være å merke skille mellom kjøreretningene i undergang med midtlinje og piler.

3.3 Delstrekning 3: Eideveien til Krømpe

Delstrekning 3, går fra kryss mot Eideveien og frem til eksisterende gang- og sykkelveg starter ved Krømpe. Strekingen skiller seg ut ved den har lange rettstrekk, det er forholdsvis åpent og strekingen innbyr i større grad til høy fart. Det er i dag fartsgrense 70 km/t på strekingen, og deler av strekingen har aktivitetsstyrt belysning.



Figur 9: Blå markeringer viser start/slutt på delstrekning 3. Rød markering viser eksisterende gang- og sykkelveg

Anbefalt løsning på delstrekning 3:

På denne delstrekningen finner vi at etablering av gang- og sykkelveg er eneste akseptable løsning. Dette kan gjøres med å ta ned bredden på vegen til minimum bredde med gulstripe, rekkverk mellom gang- og sykkelveg og bilveg, samt smal gang- og sykkelveg med akseptabel bredde i forhold drift.

Forslag til tiltak	Kommentar
Rydde vegetasjon	Det er stedvis tett vegetasjon inn mot vegen. Strekingen er utsatt med tanke på viltpåkjørslar. Vegetasjonsrydding vil bidra



	til å bedre siktforhold på strekningen. Ønskelig at det ryddes minimum 9 til 20 meter ut der det er mulig, med tanke på viltkryssing (skiltet strekning).
Bedre tilrettelegging ved kryss mot Eideveien med tanke på kobling videre for syklende som kommer fra gang- og sykkelveg	Syklende som skal videre østover må etter kryss mot Eideveien, gå over til å sykle i vegen. Slik det er i dag må overgangen tas i krysset, eller via fortau og busslomme. Bør prosjekteres.
Flytte «Del veien» skilt	Skiltet bør flyttes nærmere kryss mot Eideveien, hvor man går fra gang- og sykkelveg til å sykle i vegen. Beholdes frem til eventuell gang- og sykkelveg er på plass.
Flytte/endre busslomme ved Krømpe og endre påkobling til gang- og sykkelveg	Busslommen ligger i dag plassert der gang- og sykkelveg starter ved Krømpe. Tilkoblingen til gang- og sykkelveg er utflytende, og det er ikke skille mellom den og holdeplassen. Bør prosjekteres.
Utvide skulder	Se på mulighet for å bygge større bredde på skulder.
Gang- og sykkelveg fra Krømpe til kryss mot Homborsund	Det etableres gang- og sykkelveg på fv. 3608 Homborsundveien. Strekningen på fv. 420 fra Krømpe og frem til fv. 3608 må sees på som en «missing link».
Rekkverk og smal gang- og sykkelveg fra Eidevegen til kryss mot Homborsund	Tiltaket vil medføre behov for flytting av vegens senterlinje, noe som bidrar til at tiltaket blir kostbart og gir en dårligere løsning sammenlignet med å bygge ordinær gang- og sykkelveg.
Fjerne aktivitetsstyrt vegbelysning	Kan vurderes beholdt dersom det bygges gang- og sykkelveg.

4 Oppsummering av forslag til videre vurdering/oppfølging

Delstrekning 1: Kaldvell til Svennevig bru

Denne strekningen er den vi ser på som mest utfordrende. Vi mener at det er to alternativ på denne delstrekningen. Begge forutsetter at fartsgrensen settes til 60 km/t på delstrekningen. Enten at vegoppmerking og bredde beholdes som den er. Alternativt fjerne midtlinje og trekke inn kantlinjer, men likevel beholde tilstrekkelig bredde til at lett og tungt kjøretøy kan møtes, bredde 5,2 m.

Koblingen mot eksisterende gang- og sykkelveg i området ved Svennevig bru bør utbedres slik at den blir lett å oppfatte for syklende. Det bør sees på muligheten forlengte gang- og sykkelvegen gjennom rasteplassen, slik at det blir et skille mot parkeringsarealet inne på rasteplassen.

Videre anbefales en mindre justering av utstrekningen på eksisterende fartsgrense 50 km/t i forbindelse med krysningpunkt ved Vestre Kaldvell, til også å omfatte kryss mot Østre Kaldvell, hvor eksisterende gang- og sykkelveg avsluttes.

Det er i tillegg hensiktsmessig å rydde vegetasjon på hele delstrekningen.

Delstrekning 2: Svennevig bru til Eideveien

På denne strekningen er det i korte trekk mindre justering på skilt, både fartsgrenseskilt og vegvisning for gang og sykkelveg. I tillegg er det hensiktsmessig å rydde vegetasjon.

Delstrekning 3: Eideveien til Krømpe

På denne delstrekningen finner vi at etablering av gang- og sykkelveg er eneste akseptable løsning. Dette kan gjøres med å ta ned bredden på vegen til minimum bredde med gulstripe, rekkverk mellom gang- og sykkelveg og bilveg, samt smal gang- og sykkelveg med akseptabel bredde i forhold drift.

5 Forkastede forslag

Under listes opp tiltak som har vært vurdert innledende, men blitt forkastet undervegs i prosessen.

Tiltak	Kommentar
2 – 1 veg	2 – 1 veg er en type vegutforming der ett midtstilt kjørefelt deles av trafikken i begge retninger, mens brede vegskuldre er ment å gi økt trygghet for gående og syklende. Dette er ikke standard tiltak i Norge, men har vært vurdert og testet. Tiltaket er i første rekke beregnet på lite trafikkerte strekninger, med høy sykkel andel. Aktuell strekning på fv. 420 ligger i øvre sjikt på trafikkmengde i forhold til de anbefalinger som er gitt i andre land, og har for høy fartsgrense per i dag. Erfaringer fra andre land viser at trafikanter i liten grad forstår bruken av løsningen, at den ikke blir brukt i tråd med intensjonen for løsningen. Videre er det fordelaktig med vesentlig høyere sykkelandel på strekningen enn det man har her.
Signalregulering	Bruk av signalregulering i kurve ved Kaldvell har vært vurdert. Det er imidlertid en såpass lang strekning at det vil bli veldig lange ventetider. Tiltaket ansees derfor ikke som aktuelt.
Skille av for syklende med rekkverk på eksisterende veg.	Løsningen vil innebære flytting av vegens senterlinje. Det er varierende bredde på strekningen og det vil være nødvendig med bredde utvidelse. Løsningen ansees derfor ikke som aktuell.
Bruke vestlandske hovedvei som gstrase fra kaldvell. Må ha ny bru for å komme over elva.	Tiltaket vil medføre en vesentlig omveg for syklende, og trolig i liten grad bli brukt av pendler- og treningssyklister. Videre vil det bli vanskelig å få til en kobling mot eksisterende veg ved Kaldvell, og det vil være nødvendig med ny bru.
Restriksjoner for tunge kjøretøy	Restriksjoner på lengde på kjøretøy vil



	kunne ramme nødvendig transport på strekningen, og ansees derfor som lite aktuelt.
Varsling av syklende med fareskilt 144 Syklende + gul blink	Dette er et tiltak som i utgangspunktet er forbeholdt bruk i tunneler og er ikke tillatt brukt ute i dagen. Tiltaket ansees derfor ikke som aktuelt i dette tilfellet.



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

