

Handlingsplan sykkel 2022-2025

10.03.2022

Håvard Almeida Eriksson

BÆRUM KOMMUNE



Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet

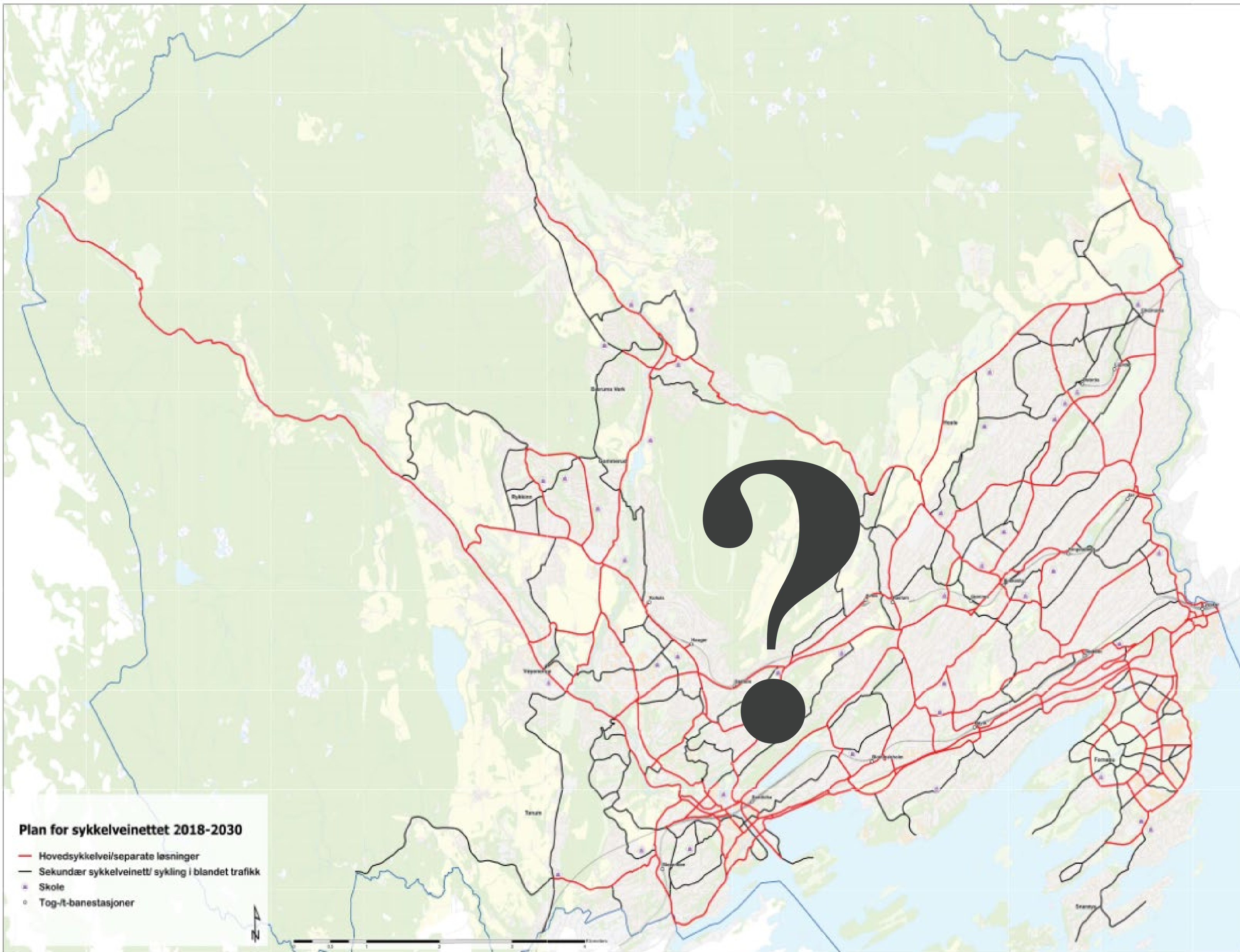
Mål

20% sykkelandel i områder med bymessig karakter i 2030

Ambisjon

Det skal være attraktivt å sykle for alle i Bærum





Behov for mer målrettet arbeid

- ▶ Det har til nå vært en fragmentert tilnærming med fokus på ulike hensyn:
 - ▶ Fokus på dagens pendlersyklist
 - ▶ Trafikksikkerhet
 - ▶ Løse flere utfordringer på en gang
 - ▶ Avvikling av biltrafikk
 - ▶ Forpliktelse langs motorvei
 - ▶ Raske realiserbare prosjekter
- ▶ Behov for en mer målrettet plan som følger opp hovedmålet om økt sykkelandel i områder med bymessig karakter.
- ▶ Det har derfor vært viktig å få definert hvilke sykkelruter som har størst potensiale for økt sykling, og prioritere deretter



Råd for prioriteringer

Anbefalinger fra Asplan Viak

asplan viak

AV

Prioritering av sykkeltiltak

Bærum kommune

Utredning om hvilke systemtiltak og investeringer som bør prioriteres på det kommunale og fylkeskommunale veinettet for å nå kommunens mål om økt sykling.



Dato: 14.02.2022

Versjon: 02

asplanviak.no



HANDLINGSPLAN SYKKEL

Prioriteringer 2022-2025

Rapportering 2021

Øyikkel i Bærum

BÆRUM KOMMUNE

BÆRUM KOMMUNE

Økonomiske rammer

Handlingsplan sykkel 2022-2025 – Prioritering (tusen kroner)

Tiltak/Prosjekt	2022	2023	2024	2025
Mindre tiltak	8 050	4 900	2 700	2 700
Større prosjekter inkl. bysykkel	26 700	11 900	8 500	6 800
Tilrettelegging – forprosjekt/planreserve	4 400	3 700	3 000	4 000
SUM	39 150	20 500	14 200	13 500

- ▶ For perioden 2022-2025 er rammen til sammen på 87,35 millioner kroner.

Tiltak på systemnivå

- ▶ Reduksjon av fartsgrensene til hastigheter som er trygge for syklende
- ▶ Veivisningsskilting; større omfang og høyere kvalitet
- ▶ Gjennomgang av ansvarsforholdet for sykkeltilrettelegging langs fylkesveiene



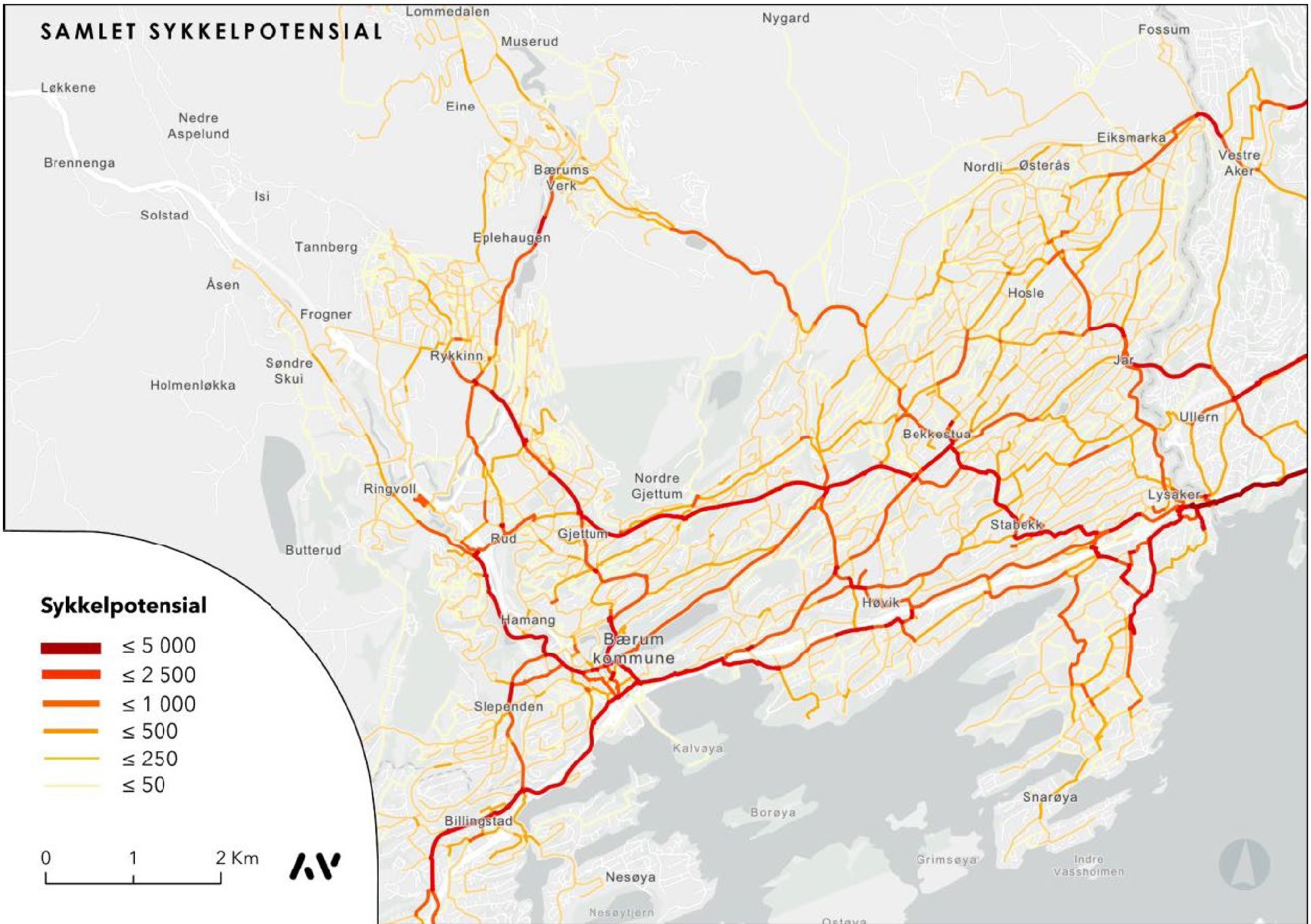
Analyse av potensial for sykling

Beregning av hvilke lenker i veinettet som har størst potensial for sykkeltrafikk med ATP-modellen

Forutsetninger ved beregning:

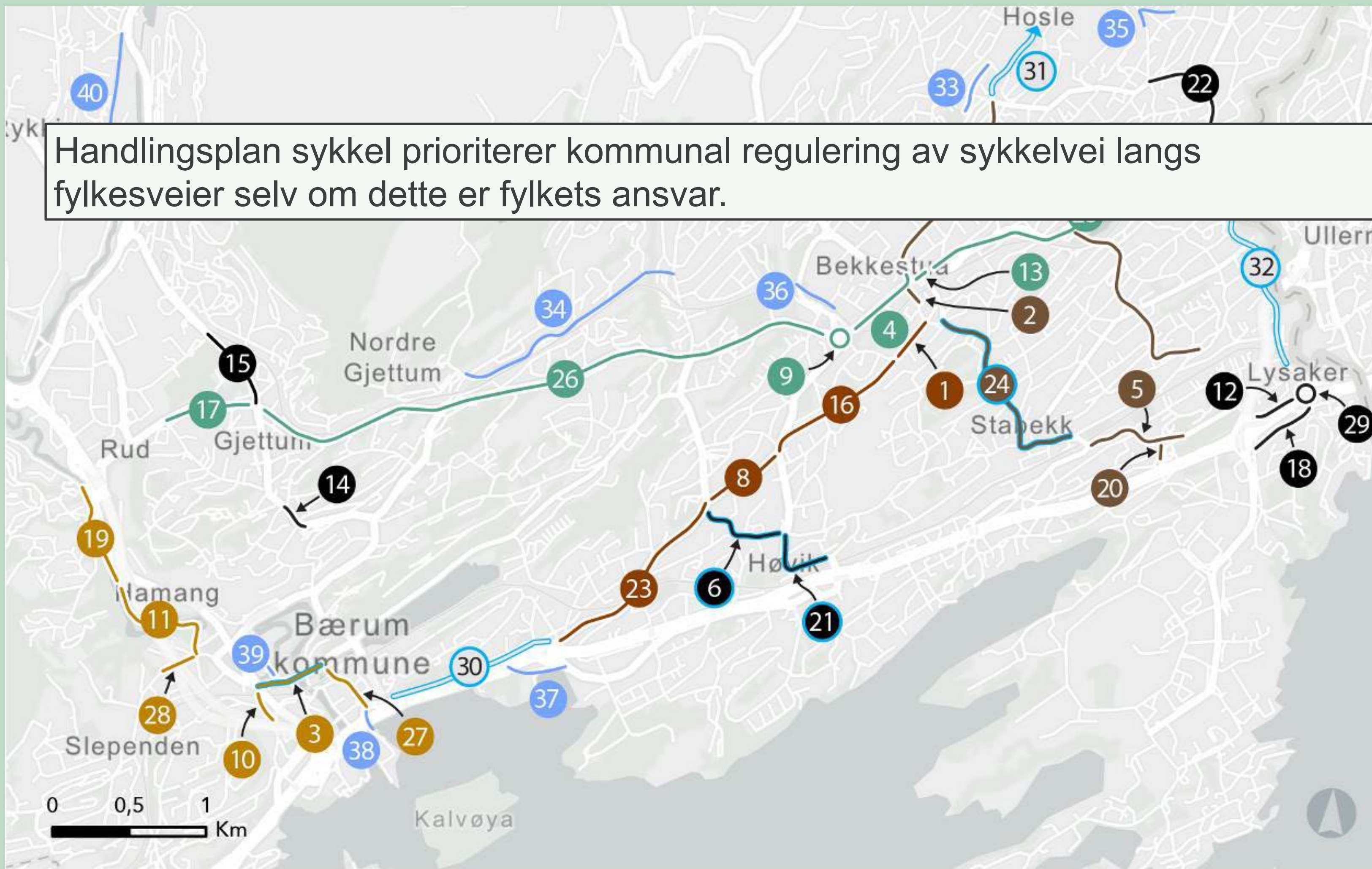
- ▶ Modellen fordeler reisene basert på raskeste rute (tar hensyn til terreng)
- ▶ Alle veier er like attraktive uavhengig av dagens tilrettelegging
- ▶ Dagens veinett (f.eks. er ny sykkelrute langs E18 ikke med)
- ▶ Fordeling av befolkningsutvikling fram til 2030
- ▶ Basert på reisetidsmatriser fra regional transportmodell (RTM23+) for alle reiseformål

SAMLET SYKKELPOTENSIAL



Prioriterte sykkelstrekninger/tiltak

Handlingsplan sykkel prioriterer kommunal regulering av sykkelvei langs fylkesveier selv om dette er fylkets ansvar.



Strekninger:

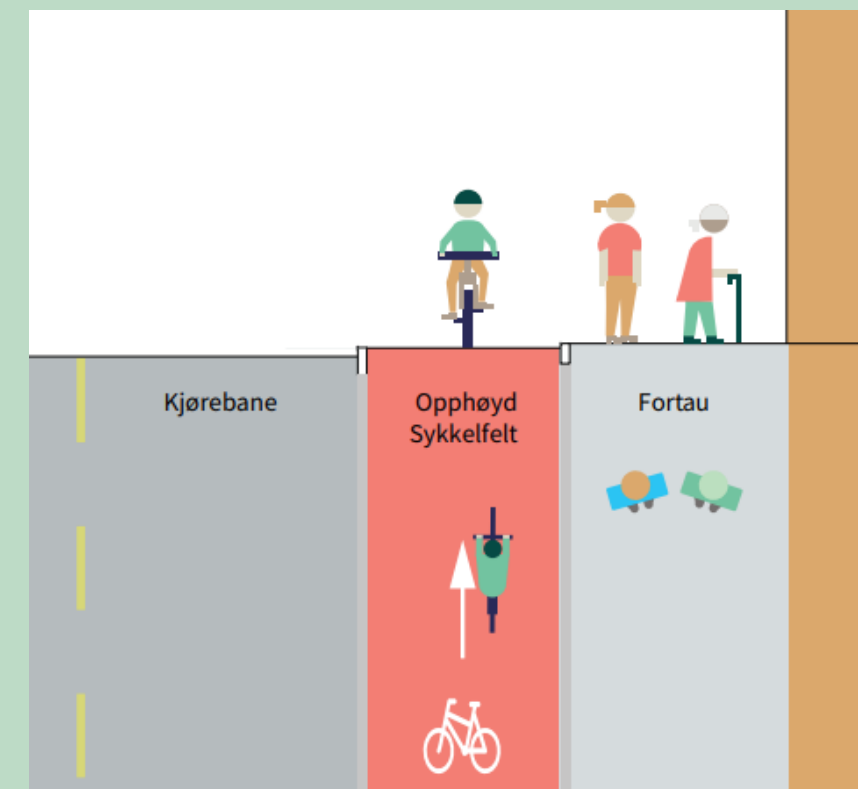
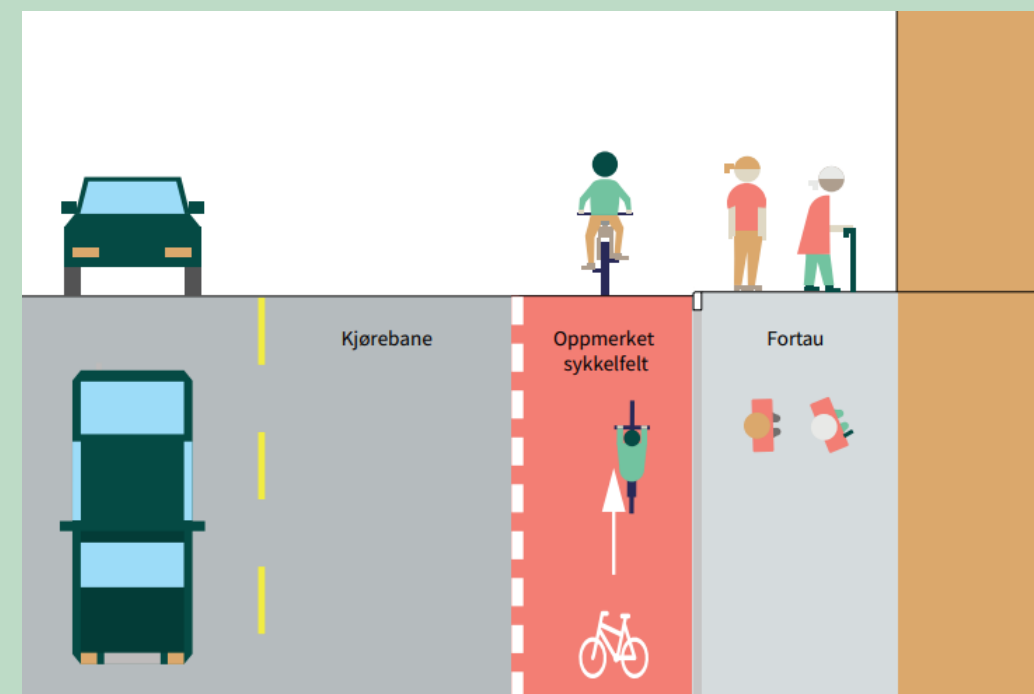
- | | | | |
|---|---|--|---|
|  Bærumsveien |  Bekkestua til Fornebu |  Sandvika til Bekkestua |  Andre |
|  Vøyenenga til Sandvika |  Øvrige anbefalte tiltak |  Omriss: Fartsgrensereduksjon | |

Løsningsvalg

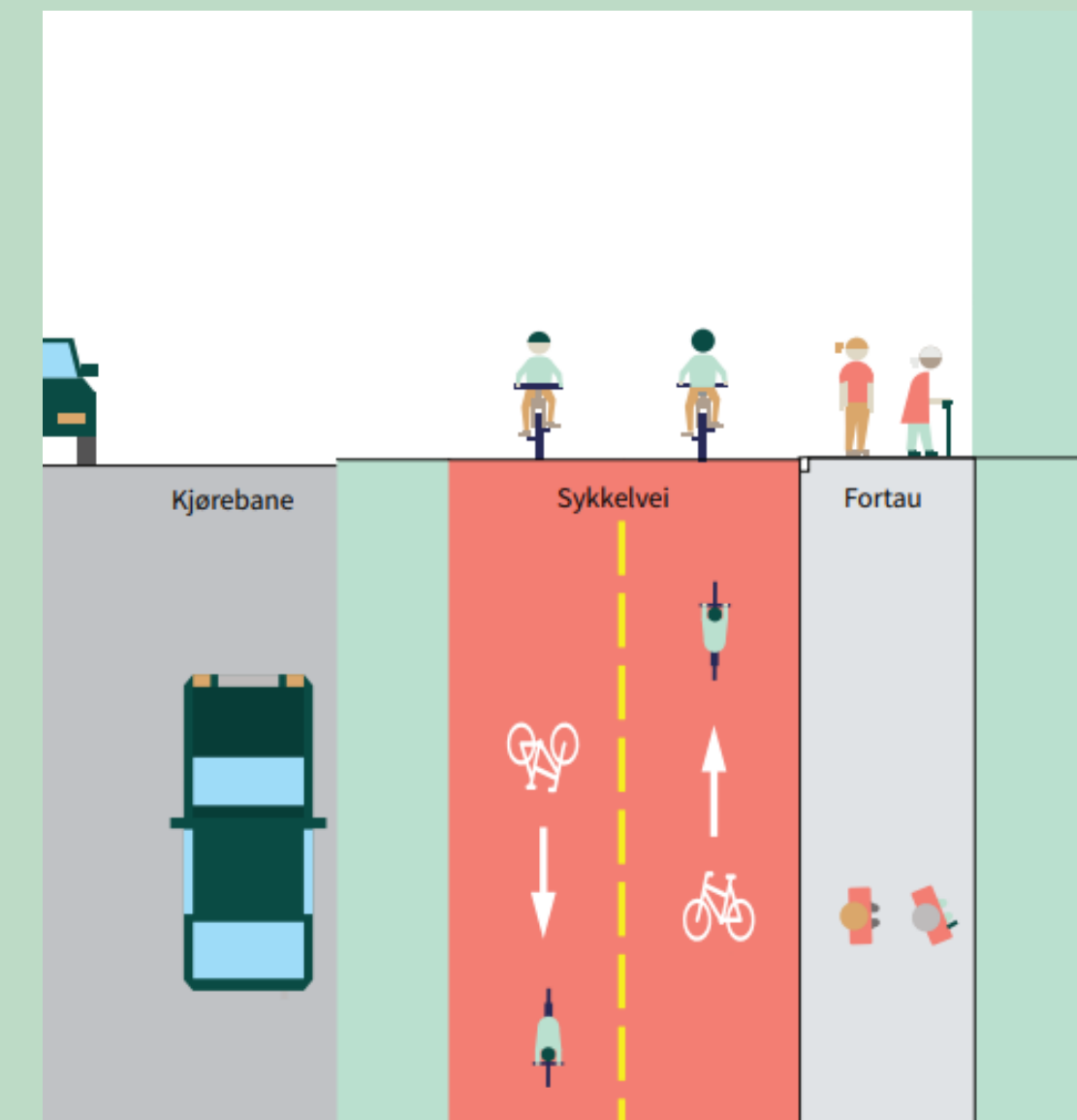
Tilrettelegging for sykling i blandet trafikk

- Redusere fartsnivå, helst under 30 km/t
- Redusere biltrafikk til < 2000 ÅDT

Sykkelfelt



Sykkelvei med fortau

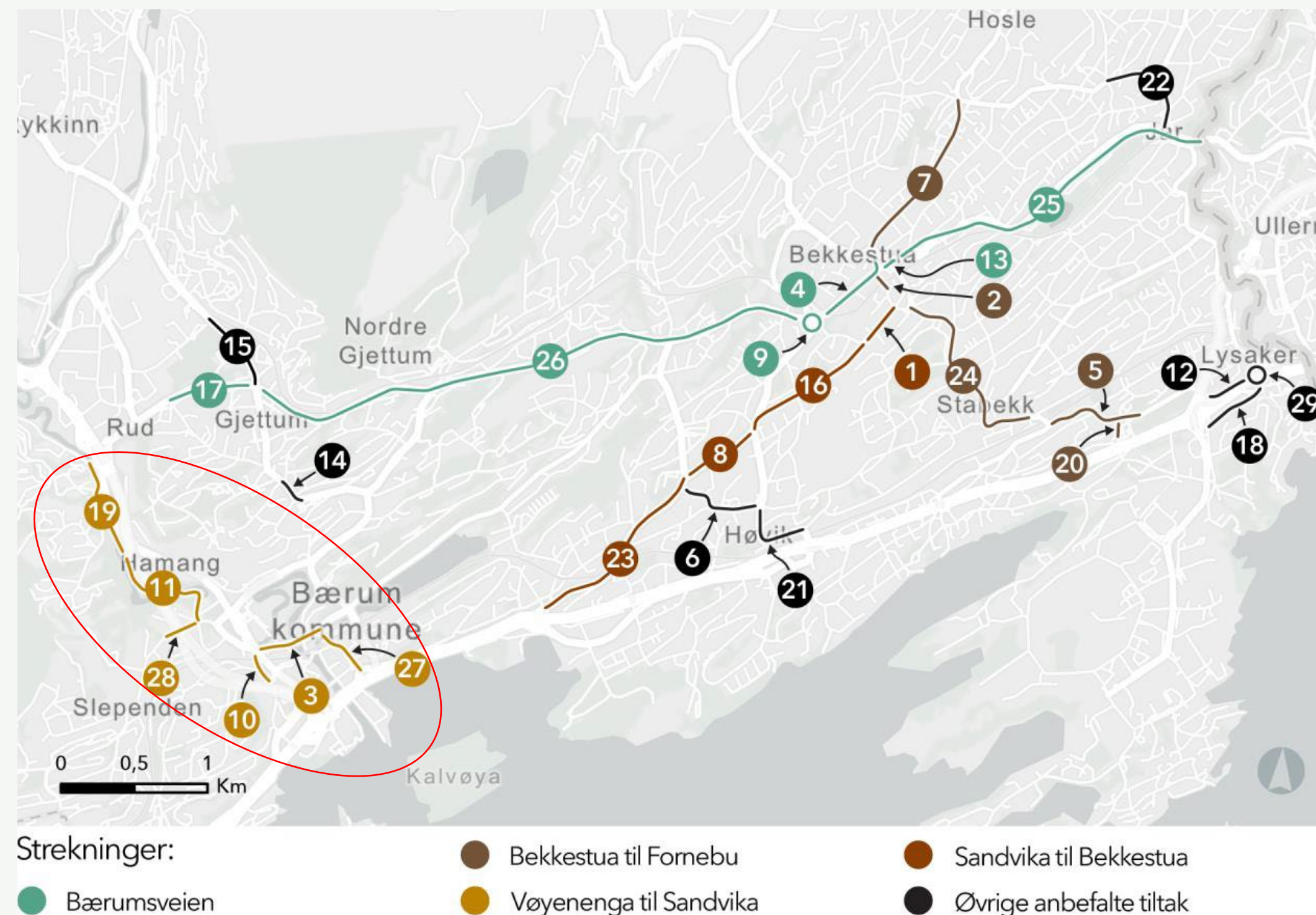


NB! Gang- og sykkelveier frarådes; utfordringene øker i takt med økt sykling og gåing. Bør kun brukes der det er lite potensial for sykkeltrafikk.

Vøyenenga - Sandvika

Strekningen med størst potensial i forhold til innsats.

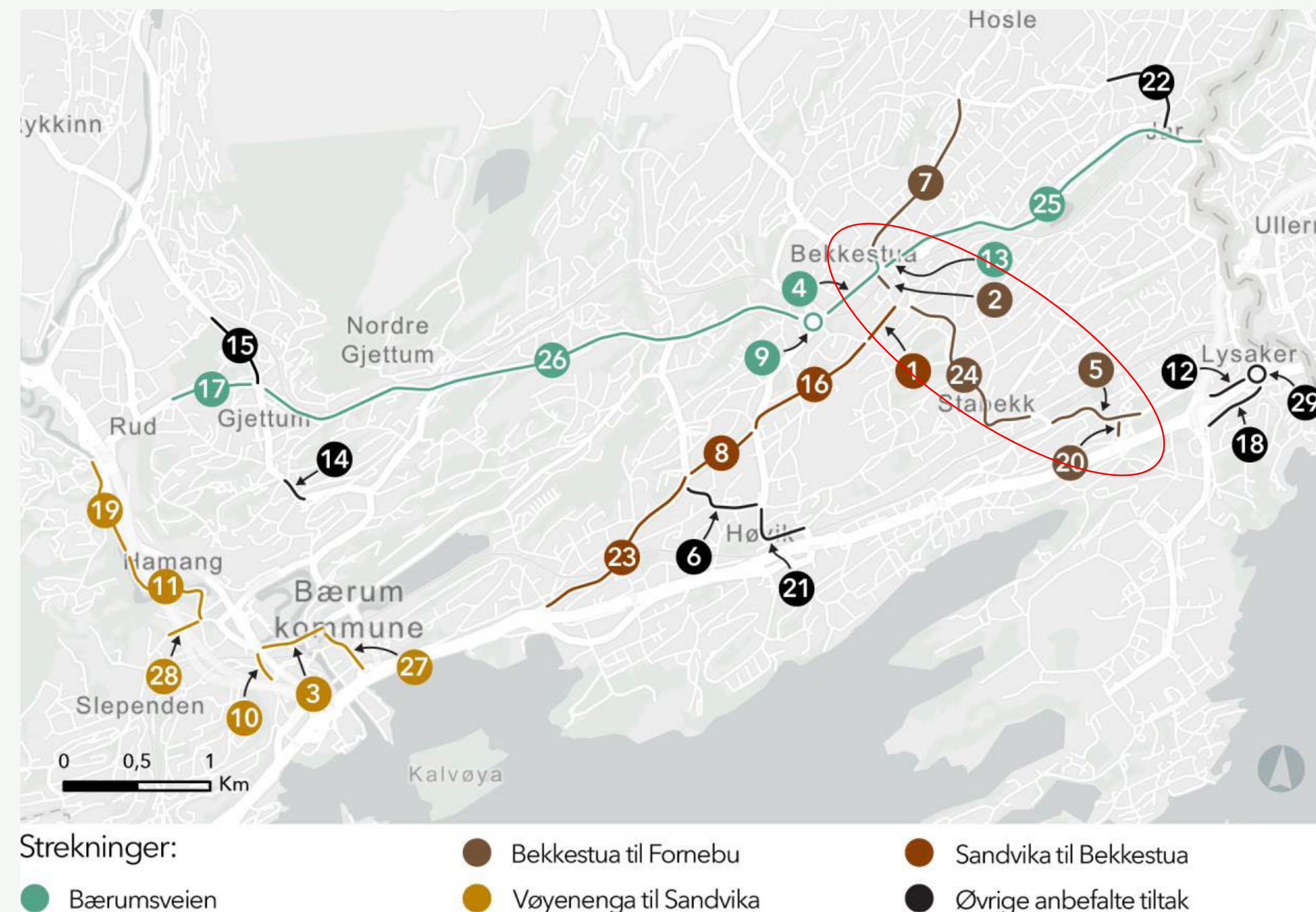
- Franzefossveien: Sykkelvei med fortau (19)
- Bjørnegårdssvingen: Opprusting til sykkelvei med fortau (11)
- Slependsveien: regulert gang- og sykkelvei (Nye Veier) (28)
- Johan Grauers gate/Brodtkorbgate mellom Elias Smiths vei og Jongsåsveien: Sykkelvei med fortau (10)
- Elias Smiths vei: stengning for gjennomkjøring, 30 km/t (3)
- Jørgen Kanitz gate/Otto Sverdrups plass: Sykkelvei/sykkelpassasje (27)



Bekkestua - Stabekk - Fornebu

Strekningen som har lavest standard med tanke på både dagens bruk og framtidig potensial.

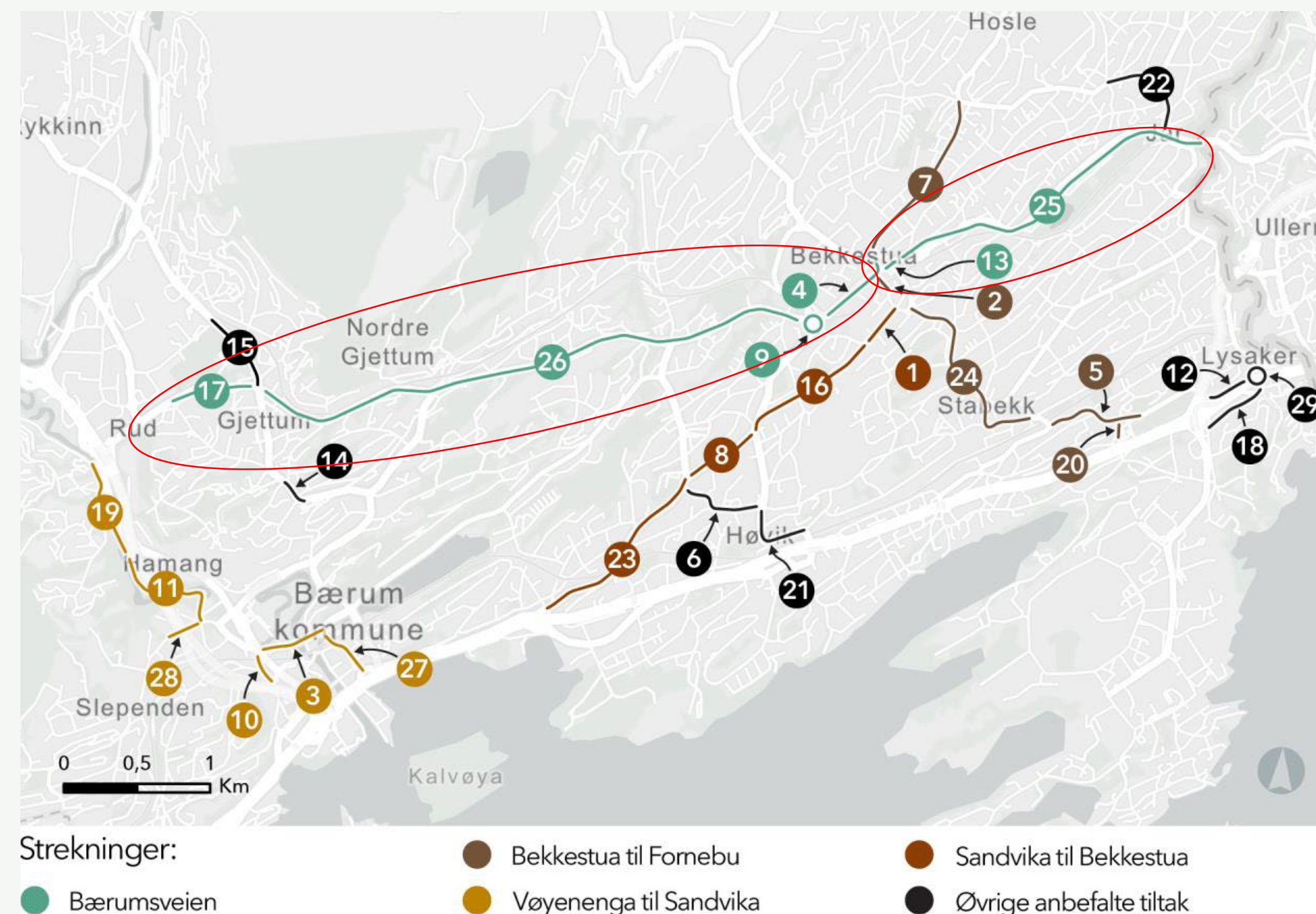
- Nadderudveien mellom Hosleveien og Jens Rings vei: Oppgradering av sykkelfelt, rød asfalt, føres helt fram til kryss (7)
- Gamle Ringeriksvei mellom Bærumsveien og Bekkestuveien: Stengning for gjennomkjøring med bil (2)
- Gamle Ringeriksvei/Gamle Drammensvei mellom Bekkestua og Stabekk: Sykkelfelt (evt. opphøyd) (24)
- Gamle Drammensvei mellom Kveldsroveien og Professor Kohts vei: stengning for gjennomkjøring (5)
- Sykkelvei med fortau på bro over Professor Kohts vei (20)



Bærumsveien

Ryggraden for sykkelveinettet i Bærum

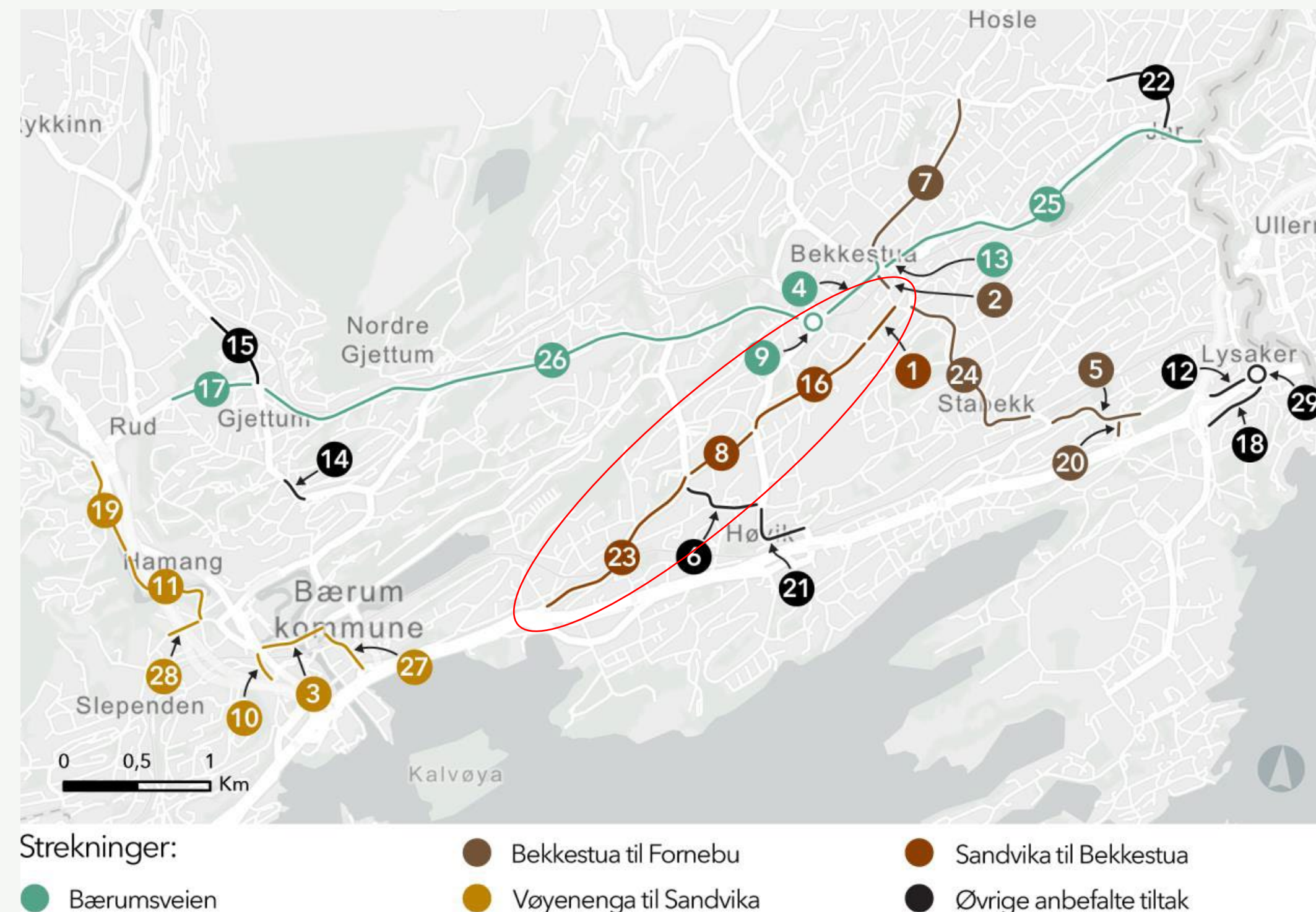
- Bærumsveien mellom Rudsveien og Brynsveien: Sykkelvei med fortau (17)
- Bærumsveien mellom Brynsveien og Høvikveien: Sykkelvei med fortau (26)
- Sykkelkryssing ved Gjønnes: tilrettelegging av systemskifte/sammenkopling av ruter; sykkelvei med fortau og sykkelkryssing (9)
- Bærumsveien mellom Kleivveien og Gamle Ringeriksvei: Trafikkregulerende tiltak, anbefales stengt for gjennomkjøring (4)
- Ole Tokeruds plass: Sykkelpassasje over torgareal (13)
- Bærumsveien mellom Bekkestua bussterminal og Oslo grense: Sykkelvei med fortau (25)



Sandvika - Bekkestua

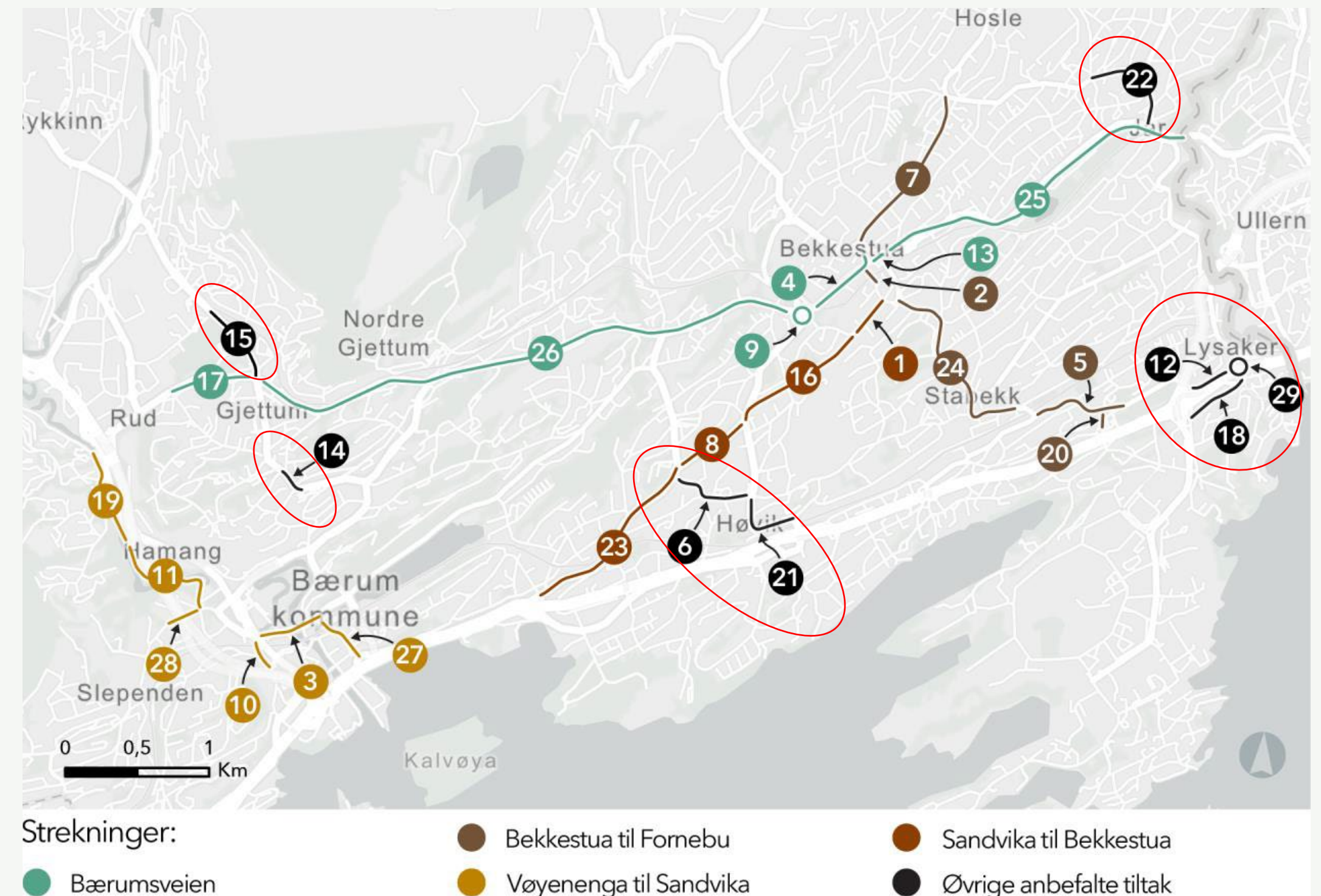
Forbindelsen mellom de to mest bymessige områdene.

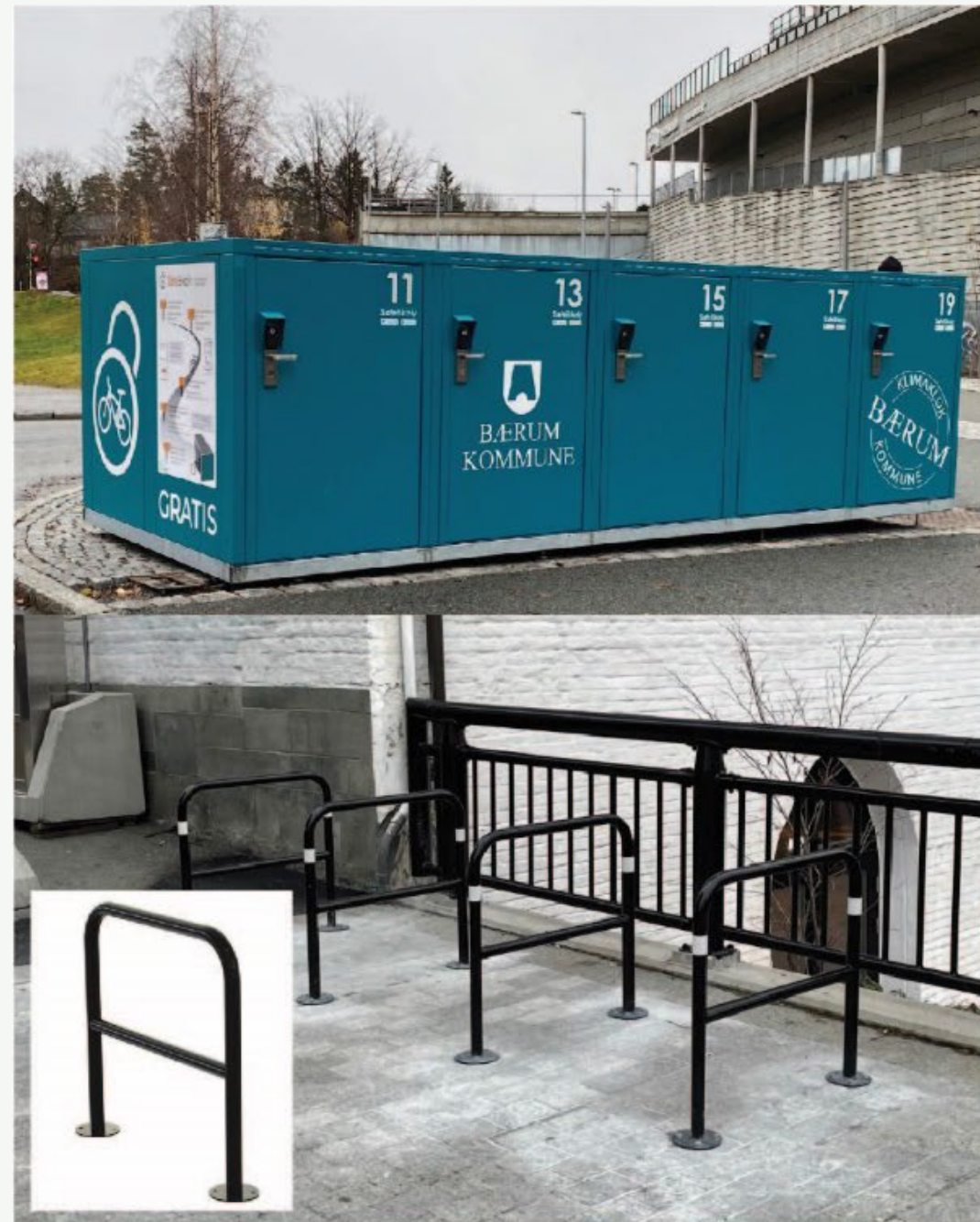
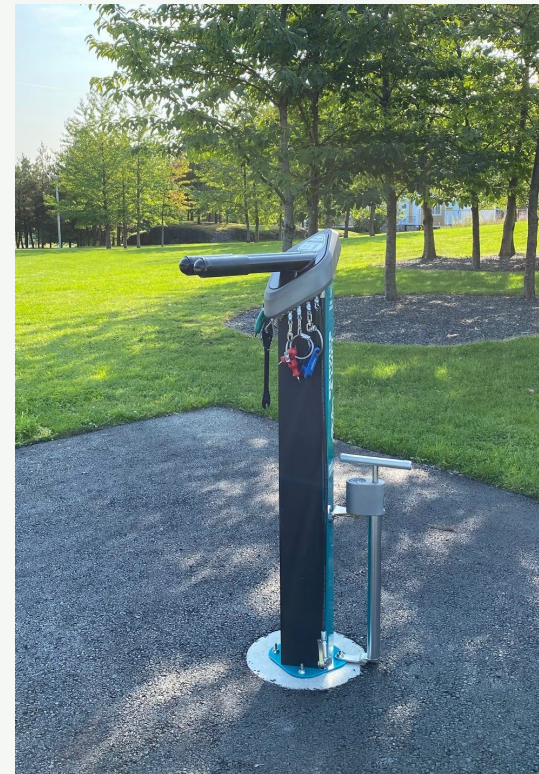
- Stasjonsveien/Dragveien mellom Sandviksveien og Kirkeveien N: Sykkelfelt (23)
- Dragveien (ved Ramstad): Sykkelfelt (8)
- Sykkelvei over Ballerud: Sykkelvei med fortau (16)
- Kleivveien mellom Kleivjordet og Gamle Ringeriksvei: Parkeringsforbud og krysstiltak, synliggjøre ruten (1)



Øvrige anbefalte tiltak

- Brynsveien mellom Evjebakken og Sykehusveien: Sykkelvei med fortau (14)
- Brynsveien mellom Bærumsveien og Hauger Skolevei: Sykkelvei med fortau (15)
- Kirkeveien/Gamle Drammensvei: (6)
- Høvikveien/Snoveien mellom Gamle Drammensvei og Høviksvingen: Sykkelfelt (21)
- Bjerkelundveien/Vollsveien mellom Nordveien og Bærumsveien: Sykkelfelt (opphøyd) (22)
- Professor Kohts vei mellom Storebrand og Vollsveien: Sykkelfelt (opphøyd) (12)
- Fornebuveien: Sykkelvei (med fortau) (18)
- Lysakerlokket: Krysstiltak; innstramming og tiltak for sammenkopling sykkelruter (29)





Vintersyklingskampanje



Vøyen aktivitetspark



Takk for meg

