



BÆRUM
KOMMUNE

SYKKELSTRATEGI MED PLAN FOR SYKKELVEINETTET 2018 - 2030

VEDTATT AV KOMMUNESTYRET 6. MARS 2019

*OMRÅDEUTVIKLING,
PLAN- OG BYGNINGSTJENESTEN*



Vedtak i kommunestyret 06.3.2019

Kommunestyret-06.03.2019- 025/19

Vedtak:

1. Forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018- 2030 dok nr. 4172205, med tilhørende plankart for sykkelveinett dok nr. 4173185, vedtas.

2.

2a. Sikre sykkel og gangakser

I reguleringsplaner skal gjennomgående akser for gående og syklende til viktige målpunkter sikres.

2b. *Mobilitetsplaner*

I utarbeidelse av områdeplaner skal det utarbeides mobilitetsplaner for å fremme økt sykling. Dette skal ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og bruk av kollektivtransport og eventuelle restriksjoner på kjøring og parkering med bil på utvalgte senterområder.

2c: Eventuelle restriksjoner på kjøring og/eller parkering for bil for å fremme sykling skal fremlegges for politisk behandling.

3: *Hovedmålet for sykkelandel i 2030 settes til 20% i områder med bymessig karakter.*

Forord

Hensikten med sykkelstrategien med plan for sykkelveinettet er å definere ambisjon og målsettinger for sykkelbruken i Bærum kommune. Videre vil plan for sykkelveinettet være et verktøy for å følge opp ambisjon og målsetting i sykkelstrategien. Planen skal bidra til at Bærum kommunen innen 2030 når de målene som er satt. Planen er en overordnet plan som skal legges til grunn for all arealplanlegging i Bærum.

Planen angir hvor det bør være tilrettelagt for sykkel i Bærum kommune. Sykkelveinettet er delt opp i et hovedsykkelveinett og et sekundærsykkelveinett og den angir hvilke standardiserte løsninger som bør brukes innenfor disse kategoriene. Innenfor hovedsykkelveinettet anbefales separate løsninger for syklistene (sykkelfelt eller sykkelvei med fortau) eller ved lite motorisert trafikk; sykkelgater.

Bærum kommune vedtok forrige sykkelstrategi med tilhørende plan for hovedsykkelveinett i 2011. Dette dokumentet vil erstatte denne.

Det er Områdeutvikling, Plan- og bygningstjenesten, som har ansvaret for og har utarbeidet sykkelstrategien med plan for sykkelveinett. Dokumentet er utarbeidet av Kristin Siem Utne og Kirsti Stokke Burheim. Overordnede føringer for arbeidet er gitt av en styringsgruppe, ledet av Kommunaldirektør for samfunn, Arthur Wøhni, og hatt følgende medlemmer: Jan Willy Mundal (Kommunalsjef Tekniske tjenester), Jannike Hovland (Kommunalsjef Plan, miljø og kultur), Christian Strandenæs (Tjenesteleder Vei og trafikk), Terje Hansen (Tjenesteleder Områdeutvikling) og Lisa Bang (Kommunikasjonssjef). Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet bygger blant annet videre på føringer gitt i Klimastrategi 2030.

En arbeidsgruppe med representanter fra ulike tjenestesteder i kommunen har vært delaktige i arbeidet, det har vært avholdt et åpent medvirkningsmøte og oppstart av strategien, samt høring har vært varslet i Aftenposten, på kommunens egne sider og i brev tilsendt ulike berørte offentlige instanser. Det er gjennomført møter med Statens Vegvesen og Fylkeskommunen. Innbyggerne har i tillegg hatt mulighet til å komme med innspill til sykkelarbeidet via en interaktiv kartportal kalt Pedaltråkk. Innspill fra disse prosessene har alle vært verdifulle for arbeidet med strategien.

Takk til alle som har bidratt til arbeidet i form av konstruktive innspill, kunnskap og ønsker vedrørende sykling i Bærum.

Dersom annet ikke er angitt er bildene fra Bærum kommune sitt bildearkiv.

Arthur Wøhni
Kommunaldirektør samfunn

Jannike Hovland
Kommunalsjef plan, miljø og kultur

Svein Finnanger
Konstituert kommunalsjef Tekniske tjenester

Innholdsfortegnelse

Vedtak i kommunestyret 06.3.2019	1
Innledning	5
1. SYKKELSTRATEGI.....	9
1.1. Ambisjon og målsetting.....	9
1.2. Satsingsområder og tiltak	12
1.3. Samlet tiltaksliste med oppfølging	15
2. PLAN FOR SYKKELVEINETTET	18
2.1. Nytt sykkelveinett	18
2.1.1. Metode	18
2.2. Analyse av dagens sykkelveinett	19
2.3. Nytt sykkelveinett	27
• Tettere og lengre nett.....	27
• Definisjon av hovedløsninger	27
• Separate løsninger	28
• Strengere krav til minimumsbredder, trafikkmengder og fartsgrenser	28
• Målpunkt	28
• E18 – ny hovedsykkelvei.....	28
• Tenke nytt om morgendagens syklist	29
2.4. Standarder – hovedløsninger sykkelveinettet.....	31
2.4.1. Kartlegging av forhold før valg av sykkelløsning.....	37
2.4.2. Kryssløsninger	38
2.5. Finansierings- og gjennomføringsmuligheter i sykkelarbeidet	38
BAKGRUNN FOR VALG AV STRATEGI OG PLAN FOR SYKKELVEINETTET	41
3. Overordnede målsettinger	41
3.1. Nasjonale mål og føringer	41
3.2. Regionale mål og føringer.....	41
3.3. Kommunale mål og føringer.....	42
3.4. Hva oppnås ved å få flere til å sykle?	44
3.4.1. Gode byer og tettsteder	44
3.4.2. Frigjøre areal.....	45
3.4.3. Handel.....	46

3.4.4.	Sykkel = god helse = god samfunnsøkonomi	46
3.5.	Reisevaner i Bærum i dag	47
3.5.1.	Mange aktører	50
3.5.2.	Ulykker	50
3.5.3.	Potensial for økt sykkelandel	50
3.6.	Hva må til for å utløse sykkelpotensialet i Bærum?	55
3.6.1.	Øke trygghetsfølelsen til sykkelistene og bedre framkommeligheten	55
3.6.2.	Sykkelparkering	56
3.6.3.	Snu transporthierarkiet - prioritere syklistene	57
3.6.4.	Høy standard på drift og vedlikehold	59
3.6.5.	Atferdsendringer - kampanjer	60
4.	Indikatorsett	62
5.	Kilder	0

Innledning

Bærum kommune har et mål om å bli en klimaklok kommune. Klimastrategi 2030 ble vedtatt februar 2018, og har blant annet fokus på hvordan kommunen kan redusere sitt klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Økt sykling er et viktig tiltak for å oppnå dette.

Dette dokumentet består av tre hovedkapitler:

- *Kap. 1 - sykkelstrategi* presenterer ambisjon, mål, satsingsområder og tiltaksliste for kommunens sykkelarbeid.
- *Kap. 2 – presenterer nytt sykkelveinett* med standardløsninger
- *Kap. 3 - grunnlag for valg av strategi* redegjør for bakgrunnen for målene, satsingsområdene i strategien. For hvert satsingsområde er det foreslått tiltak og beskrevet ønsket effekt av tiltakene. Videre redegjør denne delen av dokumentet status for sykling i kommunen, samt mulig potensial for mer sykling. Strategien peker på hva som må til for å få flere til å sykle. Grunnlaget for dette er undersøkelser som er gjennomført, forskning og erfaringer fra andre steder. Hvilke effekter flere syklistere vil ha på samfunnsøkonomi, helse, tettsteder og arealbruk er beskrevet. Det er utarbeidet et felles indikatorsett.

Bærum kommune har bestilt et tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen som gjennomføres av Vegdirektoratet. Undersøkelsen går over ett år, og er p.t. ikke ferdig. Kommunen har fått et foreløpig utkast hvor data fra oktober, november og desember 2016 ligger til grunn. Det er disse dataene det refereres til når reisevaneundersøkelsen omtales i dette dokumentet, dersom annet ikke er angitt.

Norconsult har på oppdrag fra Bærum kommune utarbeidet et grunnlagsrapport til arbeidet med revisjon av plan for sykkelveinettet. Denne er et grunnlag for arbeidet med sykkelstrategien, men er først og fremst benyttet som grunnlagsdokument for arbeid med plan for sykkelveinettet.

Medvirkning

Revisjon av sykkelstrategi og plan for sykkelveinettet ble varslet både i Aftenposten, på kommunens egne sider, samt i brev tilsendt de ulike berørte offentlige instanser årsskiftet 2016/2017 med frist for innspill 23. januar 2017. Det samme ble den under offentlig ettersyn som var 19. januar – 16. mars 2018.

Underveis i planarbeidet har det vært avholdt et åpent medvirkningsmøte, i tillegg til at innbyggerne har hatt mulighet til å komme med innspill til sykkelarbeidet via en kartportal kalt *Pedaltråkk*.

Som en del av medvirkningsprosessen, ble det i forbindelse med *Pedaltråkk* sendt brev til rektorene ved alle skolene i Bærum og til ulike idrettsforeninger. I brevet ble skoler/ foreninger gjort oppmerksomme på portalen, og de ble oppfordret til å linke *Pedaltråkk* på sine hjemmesider. Elever og medlemmer av idrettslagene ble også oppmuntret til å gå inn å registrere punkter og strekninger der det er behov for bedre tilrettelegging for sykkel. Innspillene fra disse prosessene har vært verdifulle for arbeidet med planen. Registrerte behov for bedre sykkelstrekninger har vært et viktig grunnlag for utarbeidelse av nytt sykkelveinett.

Underveis har det også vært avholdt flere møter internt i kommunen, for å diskutere hvor traseene bør gå i de ulike områdene av Bærum. Plan for sykkelveinettet er utarbeidet i samarbeid med Vei- og trafikk, samt i dialog med Akershus fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Sammendrag

Gjennom Klimaforliket, Nasjonal transportplan og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er det besluttet at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med gange, sykkel og kollektiv. For å nå dette målet kreves prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport, og dette er spesielt viktig for byområdene som Bærum er en del av. Dette understrekes også i kommunens Klimastrategi 2030 som presiserer viktigheten av å snu transporthierarkiet. Framtidig vekst i Bærum kommune skal, i henhold til vedtatt kommuneplan, styres til utpekte områder (Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua/ Høvik), rundt de skinnegående stasjonsområdene og langs bybåndet. Dette betyr at både befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjonene vil øke i disse områdene. Befolkningsveksten sett i sammenheng med nullvekstmålet er en krevende utfordring. For at sykkel skal ta sin del av transportmiddelfordelingen, forutsetter dette bedre tilrettelegging og mer robuste sykkelløsninger enn i dag.

Ambisjonen for sykkelstrategien er: **Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum**. Hovedmålet er å øke sykkelandelen fra dagens nivå på 3 % til 20 % i områder med bymessig karakter innen 2030. For å nå disse målene er det definert fem satsingsområder:

1. Det skal oppleves **trygt** å sykle i Bærum
2. Det skal være **raskt** å komme frem for syklister i Bærum, særlig fram til kollektivknutepunkt.
3. I Bærum skal sykkel være et **prioritert transportmiddel**. Bærum kommune skal tilrettelegge for sykling gjennom planlegging og utbygging
4. Sykkel skal være en **naturlig del av tettsteder**, byliv og byrom
5. Bærum kommune skal **markedsføre** sykling

At det er mulig med en relativ kraftig vekst i sykkelandelen over kort tid, viser tall fra flere andre steder både i Norge og utlandet.

Areal- og transportanalyser (ATP- analyser) som er utarbeidet for Bærum kommune av Statens vegvesen Region Øst, viser at ca. 75 % av befolkningen bor innenfor 10 minutters sykkelavstand til nærmeste skinnegående kollektivknutepunkt¹. I tillegg jobber ca. 50 % av innbyggerne innen kommunegrensen². Det ligger derfor til rette for å få flere til å sykle i Bærum, særlig inn mot knutepunkter. Med dette som bakgrunn fokuserer strategien på at det er et stort potensial for økt sykkelandel i kommunen. Dette gjelder spesielt på kortere turer og sykling på en del av en lengre reise.

For å nå målene er det, som en del av strategien, definert en plan for sykkelveinett. Planen er presentert i kap. 2. Denne planen har et tettere og lengre nett enn tidligere plan. Nettet er definert ut i fra befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkt og skoler. Det er definert standardiserte sykkelløsninger. Det er gjennomført mye forskning på hva som skal til for å få flere mennesker til å sykle og trygghetsfølelsen til syklistene er noe av det viktigste å prioritere. Flere vil sykle dersom det etableres flere sykkelanlegg hvor syklisten separeres fra bilisten og gående. Bredden på sykkeltraseen er også viktig, og dette gjelder spesielt for sykkelfelt. For å komme seg raskt og effektivt fram er det viktig at sykkelanleggene er sammenhengende og har god

¹ 10 minutter tilsvarer i denne beregningen en avstand på i overkant av 2,5 km (sykkelfart på 16 km/t) alt etter som hvilke barrierer og andre utfordringer man møter på reisen.

² RVU 2013- 2014, Transportøkonomisk institutt.

fremkommelighet. I dag må syklistene ofte velge mellom å sykle på fortauet sammen med de gående, eller i veien sammen med bilene. På fortauet kommer ikke syklistene effektivt fram og kan komme i konflikt med gående. På fortauet har de syklende vikeplikt for gående og for bilister som kommer inn fra kryssende veier. Sykling på fortau gir derfor ikke god framkommelighet. Syklistene som velger å sykle i veibanen er gjerne de som ønsker rask framkommelighet og er risikovillige.

Som en del av plan for sykkelveinettet er det derfor definert standardiserte hovedløsninger som skal brukes i hovedsykkelveinettet.



Enveisregulert gate og sykkelfelt i Markveien, Oslo. Bilde fra www.oslo.kommune.no/bym



Sykkelvei med fortau på Fornebu

1. SYKKELSTRATEGI

1.1. Ambisjon og målsetting

Ambisjon: Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum!

Dersom Bærum kommune skal innfri nasjonale og regionale målsettinger, må en økning i sykkelandelen skje raskt. Både i Klimaforliket og Nasjonal transportplan 2018- 2029 er det fastsatt at veksten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange – det såkalte nullvekstmålet. Nullvekstmålet sier noe om fordelingen av den fremtidig transportveksten, men vel så viktig er konsekvensene av nullvekstmålet; **mer levende og miljøvennlige byer og tettsteder som er tilgjengelige for alle.** I kampen om areal er det de mer menneskelige verdiene som skal stå i fokus – et sted som prioriterer de gående og syklende, vil bidra til å skape mer levende byliv, tryggere rammer for lek og uteaktiviteter, mer grøntarealer og møteplasser av høy kvalitet.

En kraftig økning i sykkelandelen forutsetter at sykling ikke er forbeholdt én gruppe av befolkningen. Alle må sykle mer.



Hverdagssykling



Mål: Øke sykkelandelen til 20 % i områder med bymessig karakter innen 2030

Det er et mål at sykkelandelen nasjonalt skal være 8 % innen 2023³. I sykkelstrategien til Bærum kommune er hovedmålet 20 % sykkelandel i områder med bymessig karakter innen 2030. I dag er sykkelandelen på ca. 3 %.

Nullvekstmålet og befolkningsvekst i Bærum

Nullvekstmålet innebærer at det ikke skal foretas flere bilturer enn i dag. Bærum kommune forventer en befolkningsvekst. Dette betyr at mange flere må kjøre kollektivt, sykle eller gå. Det må legges til rette for å gjøre dette til et naturlig transportvalg.

Andelen som går, sykler eller reiser kollektivt må øke. For sykkel gjelder dette særlig for reiser mellom 1 og 7 km. Dette er grunnlaget for målsettingen som er satt: 20 % i områder med bymessig karakter i 2030. Dette er et ambisiøst mål og betyr at Bærum kommune må prioritere alle tiltak som kan bidra til dette hvert eneste år.



En sykkelandel på 20 % og en forventet befolkningsvekst på ca. 25 700 fram til 2030, forutsetter i overkant av 87 500 flere eller ca. 8 ganger så mange reiser med sykkel i Bærum per dag enn i dag. Dette vil gi større tetthet av syklistere, som er sentralt i diskusjonen om tilrettelegging/ fysiske løsninger. Trygghetsfølelse for potensielle syklistere er viktig. Det er utfordrende å øke trygghetsfølelsen for syklistene med samme biltrafikk på veiene som det er i dag. I områder rundt tettsteder og kollektivknutepunkt er det derfor behov for å gjennomføre tiltak som prioriterer framkommelighet for gående, syklistere og kollektivreisende.

I nullvekstmålet ligger det at det ikke skal gjennomføres flere bilturer enn det vi har i dag

³ Målsettinger i Nasjonal sykkelstrategi og NTP.



Bilde fra København. Foto: colourbox



Cykelslangen i København. Foto: Rasmus Hjortshøj

I tabellen under er det skissert et eksempel på hva nullvekstmålet i kombinasjon med befolkningsveksten gjør med antall reiser og antall sykkelreiser. En sykkelandel på 20 % vil kreve at antall bilreiser må ned og at innbyggerne endrer sine reisevaner. Dette fordi det ikke er mulig å ta i mot 8 ganger så mange sykkelreiser som i dag, samtidig som dagens bilreiser opprettholdes. Det må simpelthen prioriteres areal til de gående, syklende og kollektivreisende. Arealer må flere steder prioriteres for syklist, spesielt inn mot tettsteder og knutepunkter. Dette vil bidra til å øke konkurransefordelene for sykkel- og kollektivreisene.

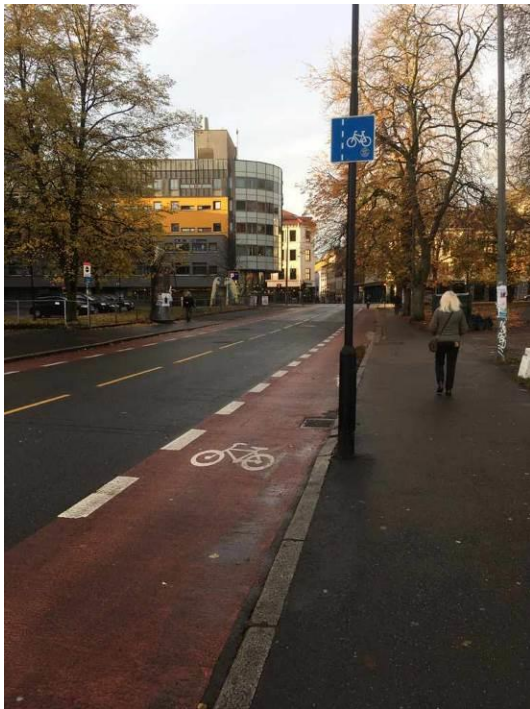
	2018	2030
Befolkning	126 347	151 522
Antall reiser per dag (3, 3 per innbygger)	417 000	500 000
Sykkelandel	3 %	20 %
Antall sykkelreiser	12 500	100 000

Tabellen viser antall sykkelreiser i 2030 forutsatt befolkningsøkning som antatt i kommunens handlingsprogram.

Erfaring fra andre steder viser at det er mulig å få til store endringer i sykkelandelen på kort tid. I Trondheim kommune viste reisevaneundersøkelser gjennomført i 2013/14 at målrettet satsing hadde bidratt til 33 % flere sykkelreiser og 11 % færre bilturer siden 2010. Innføring av bomring kombinert med økt satsing på sykkel, blir oppgitt å ha vært mest virkningsfullt for å oppnå dette. I Stavanger økte sykkelandelen fra 5 % i 2009 til 8 % i 2013⁴ og Kristiansand økte sin sykkelandel fra 8 % til 10 % fra 2009- 2014. I Oslo var sykkelandelen 8 % i 2013. Målsettingen om 16 % sykkelandel innen 2025 ble oppjustert til 25 % innen 2025 i Sykkelstrategi for Oslo som ble behandlet i april 2015. Nye reisevanedata skal innhentes i løpet av 2017 for å se om Oslo er i ferd med å nå sin målsetting. Den kraftige sykkelsatsingen Oslo er inne i har allerede vist resultat. Januar 2017 ble en rekordmåned

⁴ <https://samferdsel.toi.no/debatter/sykkelsatsing-fra-ord-til-handling-article33293-2211.html>

med over 65 % mer sykkeltrafikk enn samme måned i 2016.⁵ Umeå i Sverige, som ligger like langt nord som Levanger har økt sin sykkelandel fra 22 % til 29 % fra 2006- 2014 (målt hverdags sykling).



Røde sykkelboks og sykkelboks i Oslo, Foto: Kjersti Lindheim

1.2. Satsingsområder og tiltak

For å innfri ambisjon og målsettinger har Bærum kommune definert fem satsingsområder. Dette er virkemidlene for å nå ambisjonen «det er attraktivt å sykle for alle i Bærum» og målet om 20 % sykkelandel i områder med bymessig karakter i 2030.

For hvert satsingsområde er det beskrevet en begrunnelse og ønsket effekt av tiltakene. Det er utarbeidet et felles indikatorsett. Tabellen i kapittel 5 viser tiltakene satt sammen og beskrives hvordan disse skal følges opp.

Satsingsområde 1- Det skal oppleves trygt å sykle i Bærum

For å få opp sykkelandelen må alle grupper i samfunnet sykle mer. Dette gjelder både i forhold til kjønn og alder. Det er gjennomført mye forskning på hva som skal til for å få flere mennesker til å sykle. Svært mange sier at de ønsker å begynne å sykle dersom det hadde vært bedre sykkeløsninger enn i dag. De som synes det er for utrygt til at de sykler i dag må tilbys tryggere løsninger. Det viktigste enkelttiltaket er å separere de syklende særlig fra biler og andre kjøretøy, men også fra fotgjengere. Dette betyr at det må tilrettelegges for separate sykkeløsninger, siden den eksisterende sykkelveistandarden ikke vurderes som tilstrekkelig trygg.

Ønsket effekt:

⁵ <https://syklistene.no/aktuelt/melder-om-rekordstor-vekst-i-vintersykling/>

- Færre ulykker og redusert skadeomfang
- Økt trygghetsfølelse
- Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum.
- Det er plass for syklister til å velge sitt eget tempo

Satsingsområde 2- Det skal være raskt å komme fram for syklister i Bærum, særlig frem til kollektivknutepunkt.

God fremkommelighet handler om å komme seg raskt og effektivt frem, enten når man sykler hele reisen eller bruker sykkel som transportmiddel for en del av reisen. Særlig viktig er god tilgjengelighet inn mot kollektivknutepunkt.

For å rekruttere flere syklister må det tilrettelegges for andre grupper enn de som allerede sykler. God fremkommelighet som tilsier en rask og effektiv sykkelreise er avgjørende. Det er videre viktig at de som ikke ønsker å sykle raskt får plass til det – løsningene må være så robuste at hver enkelt syklist kan sykle i sitt eget tempo.

Ønsket effekt:

- Færre ulykker og redusert skadeomfang
- Økt trygghetsfølelse
- Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum
- Sykling blir konkurransedyktig i forhold til andre transportmidler i reisetid
- Det er plass for syklister til å velge sitt eget tempo
- Direkte forbindelser

Satsingsområde 3- Sykkel skal være et prioritert transportmiddel. Bærum kommune skal tilrettelegge for sykling gjennom planlegging og utbygging

Transporthierarkiet må snus på hodet, og de syklende og gående må prioriteres. Dette må gjøre seg tydelig hele veien fra planprosessen til gjennomføring. Erfaring viser at selv om man øker den fysiske tilretteleggingen for sykkel, er det vanskelig å få folk til å sykle med mindre det samtidig settes inn andre tiltak. En markant økning i sykkelandelen forutsetter at konkurransefordelene til syklistene økes. Arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gange og sykling.

Ønsket effekt:

- Konkurransefordelene til syklistene økes
- Det skal være naturlig å velge sykkel, spesielt på reiser under 5 km

Satsingsområde 4- Sykkel skal være en naturlig del av tettsteder, byliv og byrom.

Gode byer og tettsteder kjennetegnes av mye liv i gatene, mange gående og syklende, gode uteoppholdsarealer, handel og utadrettede funksjoner. Begrepet nærhetsbyen angir noe om hvilke kvaliteter tettsteder oppnår når det er korte avstander mellom de daglige gjøremål og målpunkter som jobb, skole, fritidsaktiviteter og handel.

En by der fotgjengere og syklister er prioritert, er en by med bedre plass, mindre støy, renere luft, bedre helse blant innbyggerne og bedre økonomi. I sykkelbyen er ikke sykling et mål i seg selv, men

et sted der sykkelen er det naturlige og mest effektive framkomstmiddelet og som bygger oppunder at man skal leve og bevege seg mer lokalt.

Sykling er 7- 10 ganger så arealeffektivt som bil med hensyn til transportkapasiteten i veisystemet. Separate sykkelanlegg og økt sykkeltrafikk kan dermed bidra til å øke kapasiteten i gatene og kan bidra til en bedre generell tilgjengelighet i tettstedet.

Kommunen vil legge til rette for elsykler, både gjennom sikker sykkelparkering og ulike typer stimuleringsordninger. Elsykler er for mange et godt alternativ til bil, og kommunen vil stimulere til økt bruk av el-sykler blant annet gjennom egen elsykkel låneordning og vurdering om bysykkelordningen skal baseres på elsykler i fremtiden.

Ønsket effekt:

- Økt handel
- Mindre støy
- Mindre lokal luftforurensing
- Flere syklister og gående i gater i sentrumsområdene.
- Bedret trafikksikkerhet

Satsingsområde 5- Bærum kommune skal markedsføre sykling

Gitt sykkelstrategiens ambisjon om at *Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum*, er det viktig å nå alle typer syklister. Spissede kampanjer mot en målgruppe er en innfallsvinkel for å nå alle.

Ønsket effekt:

- Innbyggere får kunnskap om fordelene ved å sykle. For eksempel tidsbesparelser, økonomisk gunstig og de helsefremmende effektene
- Få flere grupper i samfunnet til å sykle
- Signalisere at det satses på sykling

1.3. Samlet tiltaksliste med oppfølging

AMBISJON: Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum.	Tiltak	Ivaretas gjennom	Ansvar	Tids- perspektiv	Finansiering
	<p>1. Sykkelprosjekt Det opprettes et eget sykkelprosjekt som får ansvar for å gjennomføre tiltakene definert i sykkelstrategien og plan for sykkelveinettet. Dette gjelder både strakstiltak og de mer langsiktige tiltakene.</p>	Følges opp av kommunaldirektør for samfunn.	Bærum kommune ved Tekniske tjenester og Plan- og bygningstjenesten	Startes opp i løpet av 2019.	Innenfor dagens budsjett.
	<p>2. Kommunens saksbehandling -Plan for sykkelveinettet legges til grunn for all planlegging og behandling av byggesaker i Bærum kommune. - Alltid sikre gjennomgående akser for gående og syklende til viktige målpunkt før man vurderer biladkomst. Prioritere de myke trafikantene. - I utarbeidelsen av områdeplaner skal det utarbeides mobilitetsplaner for å fremme økt sykling. Dette skal ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og bruk av kollektivtransport og evt. restriksjoner på kjøring og parkering med bil.</p>	-Gjennom saksbehandling i Plan- og bygningstjenesten med bakgrunn i kommuneplanens bestemmelser. - Endring av rutiner i Plan- og bygningstjenesten, legges inn i saksflyt.	Bærum kommune ved Plan- og bygningstjenesten	Omgående	Innenfor dagens budsjett.
	<p>3. Prioritere sentrum/kollektiv-knutepunkt Prioritere planlegging av lenker der arbeidsplass- og bosettingskonsentrasjonene er størst, samt rundt høyfrekventerte kollektivknutepunkt.</p>	Plan for sykkelveinettet, Handlingsplan for sykkel, samt i behandling av innsendte planer.	Sykkelprosjektet. Bærum kommune ved Plan- og bygningstjenesten og Tekniske tjenester. Samarbeid med Akershus Fylkeskommune.	Omgående	Finansiering må skje gjennom flere kanaler. Kommunens eget budsjett, fylkeskommunens budsjetter, gjennom bymiljøavtalen og Oslopakke 3.
	<p>4. Planbank Opparbeide en planbank for utpekte sykkelveiprosjekter</p>	Handlingsplan for sykkel skal definere hvilke strekninger det skal utarbeides reguleringsplan for, ut i fra prioriteringer gjort i Plan for sykkelveinettet.	Sykkelprosjektet.	Omgående	Innenfor kommunens eget budsjett.
	<p>5. Gjennomføre strakstiltak - Eksisterende sykkelfelt oppgraderes med rød farge og/eller utvides om mulig. - Standardheve eksisterende gang- og sykkelanlegg med separate løsninger. - Fjerne/utbedre barrierer i sykkelveinettet. - etablere sykkelfelt mot enveisregulering.</p>	Sykkelprosjekt. Kartlegge og prioritere mulighetene for de ulike strekningene. Etablere rutine for gang- og sykkelveinspeksjoner.	Bærum kommune ved Tekniske tjenester.	Igangsettes vår 2018	Gjennom kommunens ordinære driftsbudsjett. Handlingsplan for sykkel. Anbefaler å bevilge ekstra investeringsmidler til å gjennomføre strakstiltak.
	<p>6. Sykkel på tog og T-bane</p>	Påvirkningsarbeid, vurdere å opprette et eget	Samarbeid med Ruter, NSB, Bane	Bærum kommune ved tekniske	Innenfor dagens budsjett.

Arbeide for at det blir enkelt å ta med sykkel på tog og T-bane.	prosjekt.	Nor, Akershus Fylkeskommune og Norske tog AS.	tjenester tar initiativ 2018	
7. Sykkelparkering og skilting: - Innenarbeide sykkelparkering for nybygg og rehabilitering av bygninger. Utarbeide sjekklister for dette. - Sykkelparkering (inkludert sykkelhotell) innlemmes i kommunens parkeringsstrategi. - Parkeringsplasser for sykler plasseres så nærme målpunkter som mulig - Bedre skilting for syklende og gående	- Revidere kommunens parkeringsstrategi. - Gjennom kommunens saksbehandling - Gjennom handlingsplan for sykkel	Bærum kommune ved Tekniske tjenester og Plan- og bygningstjenesten	Høst 2018/kontinuerlig	Innenfor dagens budsjett/ handlingsplan for sykkel
8. Drift og vedlikehold Bedre drift- og vedlikehold langs sykkelveinettet.	Ivaretas gjennom driftsplan. Vurdere alternativer til salting.	Bærum kommune v/ Tekniske tjenester i samarbeid med Statens Vegvesen.	Kontinuerlig	Finansiering må skje gjennom flere budsjetter, både kommunalt og fylkeskommunalt.
9. Rapportering ulykker Bedre rutinene for rapportering og evaluering av ulykker. Sørg for at man får tilstrekkelig verdifull informasjon om kontekst.	Pågående samarbeid med Legevakten.	Bærum kommune v/ Tekniske tjenester	Pågående	Innenfor dagens budsjett.
10. Samarbeid med nabokommuner Samarbeid med nabokommuner om sammenhengende sykkelruter.	Gjennom samarbeid	Bærum kommune v/ Tekniske tjenester, samarbeid med Statens Vegvesen og nabokommuner.	Løpende	Gjennom ordinært driftsbudsjett. Handlingsplan for sykkel.
11. Turveier Tilrettelegge for sykling på utvalgte turveier etter en konkret vurdering av landskap, vegetasjon, kulturverdier, driftsforhold og nærhet til kollektivpunkt og skoler.	Handlingsplan for sykkel, Plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet, Plan for sykkelveinettet.	Bærum kommune v/ Tekniske tjenester	Pågående	Handlingsplan for sykkel.
12. Elsykler - Bærum kommune sponser innbyggerne i kjøp av elsykkel. - Tjenestesteder etablerer transportpool med miljøvennlige transportmidler. - Etablere ordning for at ansatte i kommunen kan lease og kjøpe elsykkel. - Elyskellåneordning - Utvide bysykkelordningen, vurdere bruk av El-bysykkel.	Klimastrategi	Bærum kommune ved Tekniske tjenester, Folkehelsekoordinator og HR	2019	Handlingsplan for sykkel, kommunens handlingsprogram. Søke om tilskudd.
13. Sykkeltellere - Etablere sykkeltellere nær sykkelvei, kollektivknutepunkt og sentra.	Ivaretas gjennom handlingsplan for sykkel	Bærum kommune v/ Tekniske tjenester	Årlig	Handlingsplan for sykkel.
14. Samarbeid med næringslivet - Etablere samarbeid med gårdeiere og handelsstanden angående parkering og det å få ansatte til å sykle til jobben.	Prosjekt	Samarbeid med Bærum næringsråd	2019	Innenfor dagens budsjett.
15. Bilfrie soner rundt skoler - Legge til rette for bilfrie soner rundt skolene.	Klimastrategien	Bærum kommune v/ Klimaklok og tekniske tjenester	2018	Ingen investeringskostnader.

	<p>16. Fremme sykling/ påvirkningsarbeid</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bidra til aksjoner som Sykle til jobben. - Gjennomføre kampanjer som fremmer hverdagssykling. -Bærum kommune gjennomfører tiltak som fremmer barn, sykkel og lek 	<p>Sykelkoordinator og bedriftsidrettslaget</p> <p>Det utarbeides en kommunikasjonsstrategi som tar for seg hvordan kommunen målrettet skal jobbe for å få flere til å sykle.</p>	<p>Bærum kommune ved Tekniske tjenester og Kommunikasjon</p>	<p>Årlig</p>	<p>Gjennom kommunens ordinære driftsbudsjett. Samarbeid med nabokommuner.</p>
--	---	---	--	--------------	---

2. PLAN FOR SYKKELVEINETTET

2.1. Nytt sykkelveinett

2.1.1. Metode

Grunnleggende for arbeidet med plan for hovedsykkelveinettet i Bærum har vært følgende:

Hvordan skal sykkelveinettet se ut og opparbeides for å «tåle» 20 % sykkelandel?

Som bidrag til planarbeidet engasjerte kommunen Norconsult til å lage en grunnlagsrapport. I rapporten er dagens hovedsykkelveinett kartlagt og vurdert i forhold til hvordan det treffer viktige målpunkt som skoler, kollektivknutepunkt og store boligkonsentrasjoner i dag og i framtiden, samt ut fra om dagens standard på de allerede tilrettelagt traseene er robuste nok. Data fra *Pedaltråkk* er lagt inn i analysen og videre er det sett på trafikkmengde og fartsgrenser for veinettet i kommunen. Disse faktorene danner grunnlag for nytt sykkelveinett med tilhørende standardiserte løsninger.

Norconsult fikk også i oppgave å jobbe med fire definerte case; Bekkestua, Sandvika, Stabekk og Gamle Drammensvei. Casene ble valgt av kommunen for å få gode faglige sykkelråd til pågående store planer i sentrumsområdene Sandvika, Stabekk og Bekkestua. Gamle Drammensvei ble valgt som eksempel på en typisk Bærumsstrekning mellom to knutepunkter, en transportåre for buss og med gang- og sykkelvei på én side. Casene har blitt brukt som grunnlag for diskusjon i flere planprosesser i kommunen.

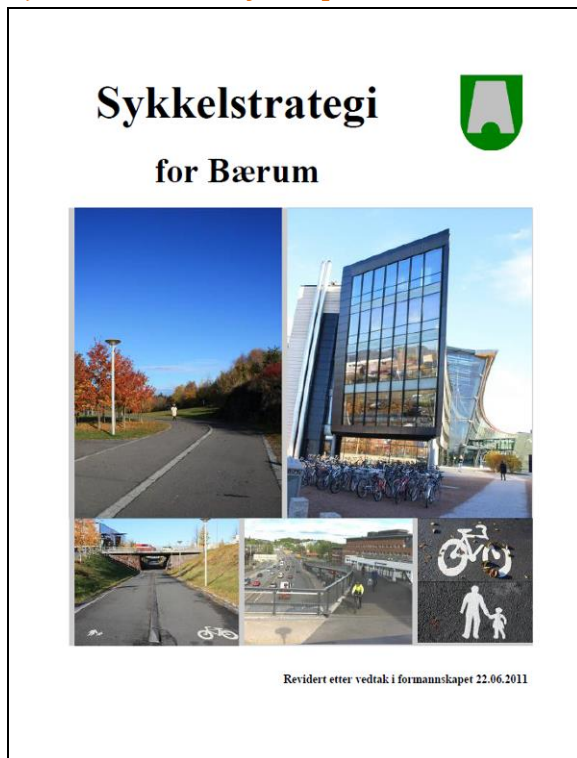
Bærum kommune har bearbeidet forslag til plan for sykkelveinett fra Norconsult. Endelig plan er også drøftet med Statens Vegvesen og fylkeskommunen som er viktige interessenter og veiholdere / forvaltere.

Sykkelvaner i Bærum

- 30 % av reisene er under 3 km og 50 % er under 5 km.
- Gjennomsnittlig sykkelreise er 5,5 km.
- Selv for reiser under 1 km er det flere som kjører bil enn sykler.
- Vi er flinkest til å sykle til jobb/ studiested.

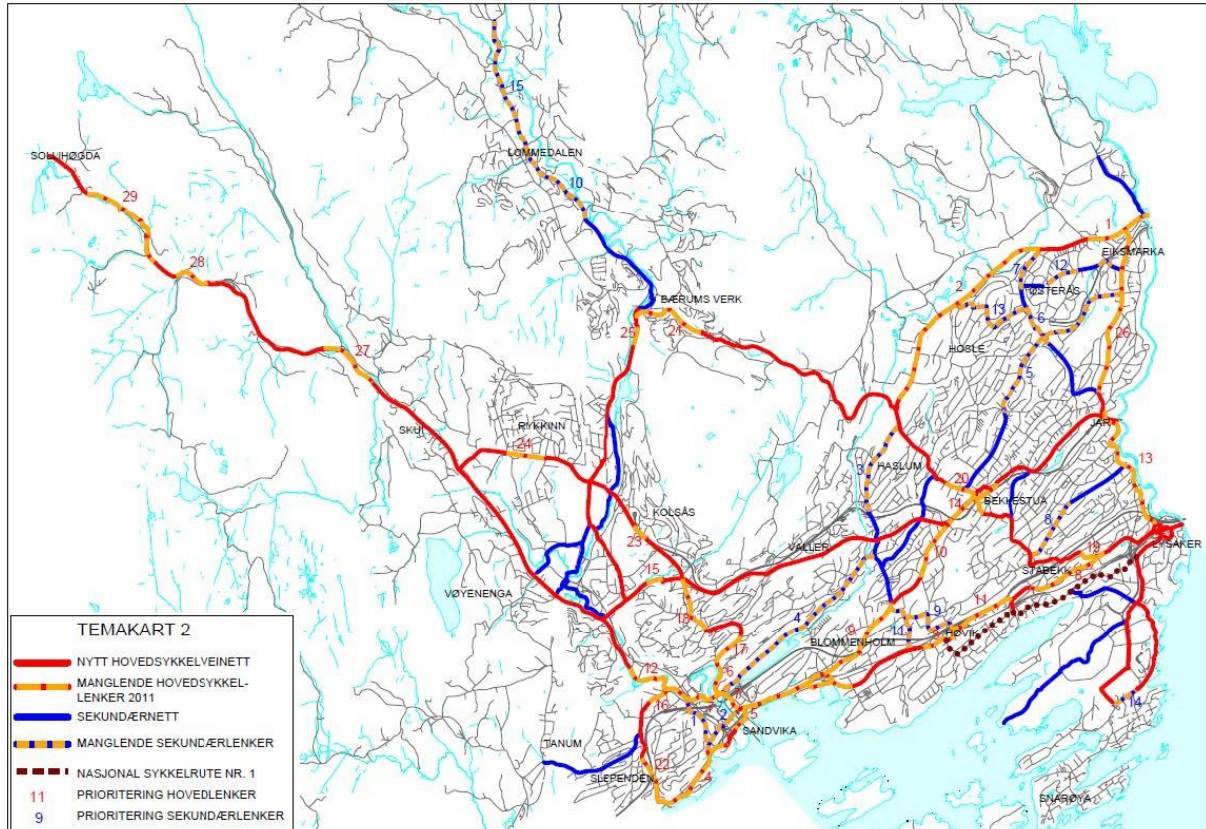
2.2. Analyse av dagens sykkelveinett

Gjeldende hovedsykkelplan



Plan for hovedsykkelveinettet i Bærum ble første gang vedtatt i 1995. Denne planen ble revidert i forbindelse med utarbeidelse av Sykkelstrategi for Bærum i 2011. I revisjonsarbeidet var det fokus på tilrettelegging for målpunkter og transportsyklisten. Det ble også gjort en prioritering av manglende lenker, både på hovedsykkelveinettet og sekundærnettet.

Sykkelstrategi for Bærum fra 2011



Eksisterende plan for hovedsykkelveinettet i Bærum, hoved- og sekundærsykkelveinettet fra sykkelstrategi 2011.

Dagens tilrettelegging for sykkel



Sykling på fortau langs Sandviksveien

Dagens planlagte sykkelveinett har en lengde på 123 km og av disse mangler 46 km tilrettelegging for sykkel. Av det som mangler tilrettelegging for sykkel langs hovedsykkelveinettet er ca. 40 km langs fylkesveinettet.

I dag varierer tilretteleggingen i kommunen fra sted til sted. Hovedløsningen for sykkelveinettet i Bærum er kombinert gang- og sykkelvei. På Fornebu er det for deler av nettet opparbeidet sykkelvei med fortau, mens det langs deler av Sandviksveien, Professor Kohts vei, Markalleen, Nadderudveien og Dragveien er tilrettelagt med sykkelfelt. Ingen av sykkelfeltene er markert med farge og bredden på sykkelfeltene varierer. Kartet under viser dagens planlagt nett og type løsning (eventuelt mangler tilretteleggelse). Flere steder er syklistene henvist til å sykle i veibanen eller på fortau.



Kart over dagens nett med standard for tilrettelegging



Gang- og sykkelvei langs Gamle Ringeriksvei på Stabekk

Det er gang- og sykkelveiløsningen som til nå har vært mest brukt når man skal tilrettelegge for syklist og gående. Dette er en løsning som fungerer inntil et visst punkt. Særlig i rushtimene morgen og ettermiddag når gående og syklende skal til og fra skole og jobb, gir gang- og sykkelveiløsningen en del konflikter, der arbeidsplass- og boligkonsentrasjonene er størst. I henhold til trafikkregulenes § 18.3 er sykling på gangvei, fortau eller gangfelt kun tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart. Dette kan være vanskelig å oppnå når det er mange gående og syklende til samme tid. Det bidrar dessuten i liten grad til at konkurransefordelene ved å sykle bedres betraktelig.

Videre er det enkelte steder utfordringer ved tilrettelagte sykkel felt i kommunen. Sykkelfeltene er i all hovedsak 1,5 meter brede og ligger gjerne langs veier med relativt mye trafikk. Stedvis er de også smalere enn 1,5 meter (langs deler av Nadderudveien). Undersøkelser gjort av Oslo kommune (Oslosyklisten⁶) viser at smale sykkel felt ikke generer nye syklist, da de ikke oppfattes som trygge nok.



Overgang fra gang- og sykkelvei med mange gående og over på smalt fortau.



Forbisykling i sykkel felt.

⁶ *Oslosyklisten, Kartlegging av dagens og morgendagens syklist. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo.* Oslo kommune og Spacescape juni 2014.

I Håndbok V122 Sykkelhåndboka (Statens vegvesen, 2014) er følgende tabell angitt for å si noe om bredder og valg av løsninger for gående og syklende. I henhold til denne tabellen bør det for slike strekninger (der antall fotgjengere og antall syklister er mer enn 50) etableres egen løsning for gående og syklende:

Gående/time ¹⁾	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende/time ¹⁾					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

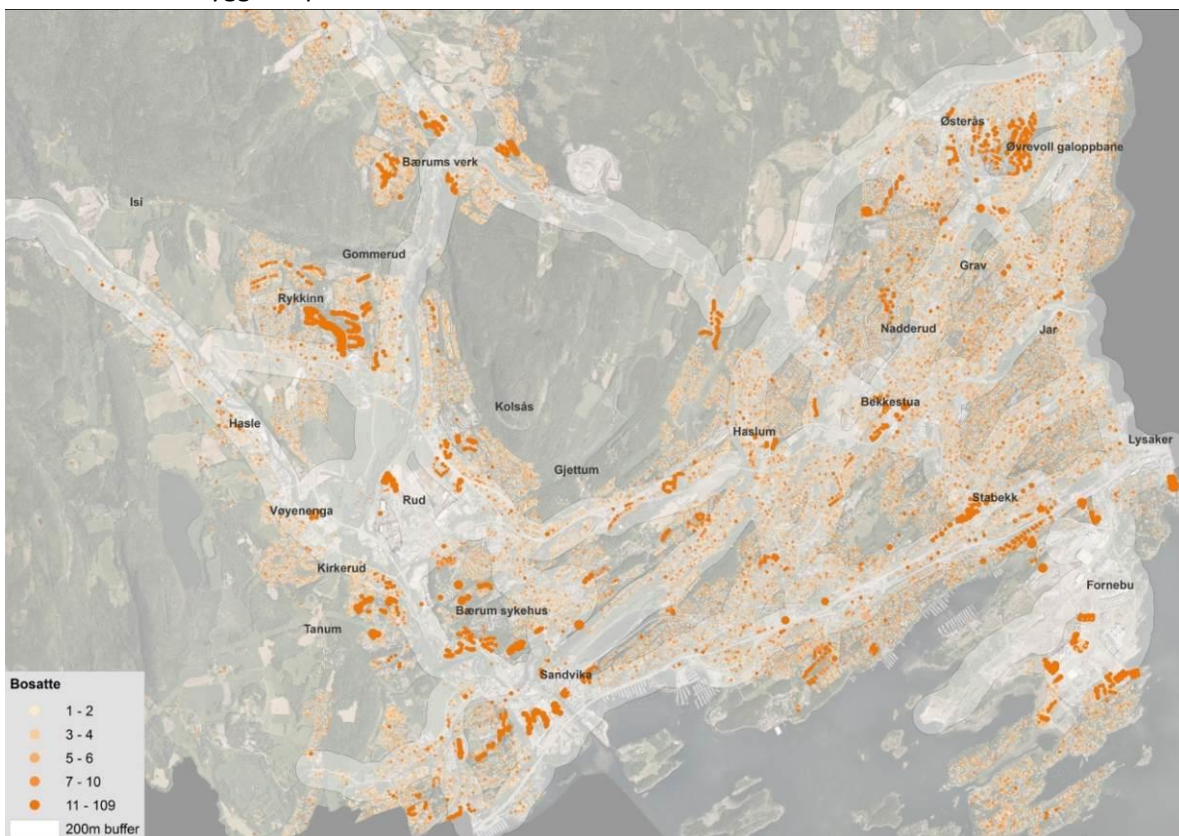
¹⁾ Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden.

Dekningsgrad bosatte og arbeidsplasser

For å teste hvor godt den eksisterende planen for hovedsykkelveinettet treffer kommunens boligområder og arbeidsplasser er det utført en dekningsgradsberegning ved bruk av GIS. Det er Norconsult som har gjort dette for kommunen. Dekningsgradsberegningen definerer et område som dekket dersom det befinner seg innenfor en avstand på 200 meter i luftlinje fra planlagt sykkelveinett. Hovedfunnet fra analysen viser at selv om nettet dekker store deler av kommunens bebygde areal, er det fortsatt flere områder som ikke dekkes tilstrekkelig.

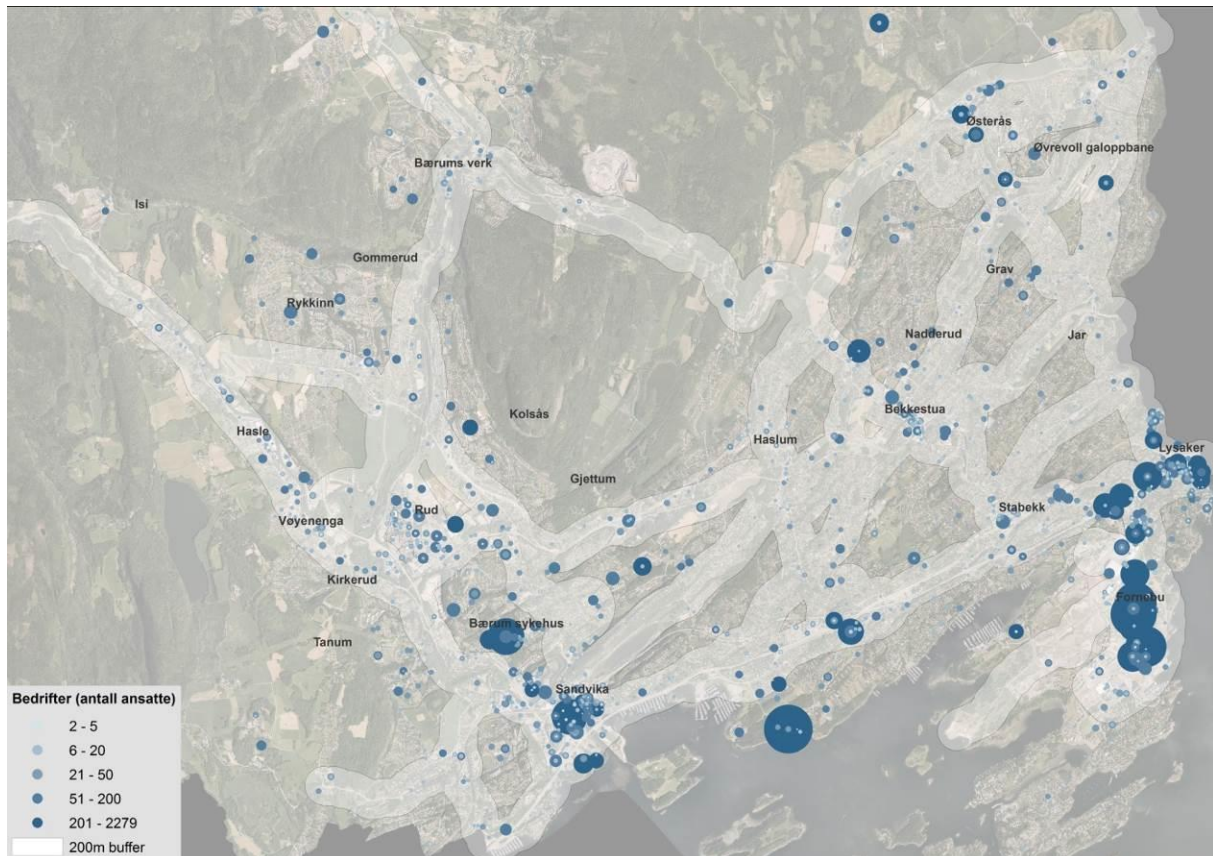
For bosatte i kommunen viser GIS- beregningene at ca. 50 % av kommunens 120.000 innbyggere er bosatt innenfor 200 meter fra det sykkelveinettet som er planlagt i kommunens sykkelstrategi fra 2011. Samtidig er det slik at flere av kommunens tettest befolkede boligområder ikke dekkes av dagens planlagte sykkelveinett. Identifiserte boligområder med særlig høy beboertetthet som ikke dekkes av planlagt sykkelveinett er:

1. Blokk- og rekkehusområde på Gullhaug
2. Blokk- og rekkehusområde på Rykkinn
3. Blokk- og rekkehusområde sørøst for Kirkerud
4. Blokkbebyggelse i området rundt Bærum sykehus
5. Blokkbebyggelse på Jong
6. Blokkbebyggelse på Høvik
7. Blokkbebyggelse på Grevlingåsen, Hosle
8. Blokkbebyggelse på Østerås
9. Blokkbebyggelse på Fossum terrasse



Kartlegging av bosatte i kommunen. Sterk oransje farge viser høy innbyggertetthet og grått viser 200 meter fra sykkelvei. Illustrasjon: Norconsult.

For arbeidsplasser i kommunen, viste GIS- beregningene at nesten 80 % av kommunens arbeidsplasser er lokalisert innenfor 200 meter fra planlagt sykkelveinett. Beregningene viser også at to av kommunens største arbeidsplasser, nemlig Bærum sykehus og Det Norsk Veritas, ikke dekkes av det planlagte sykkelveinettet i kommunens sykkelstrategi fra 2011. Disse målepunktene inngår nå i planen.



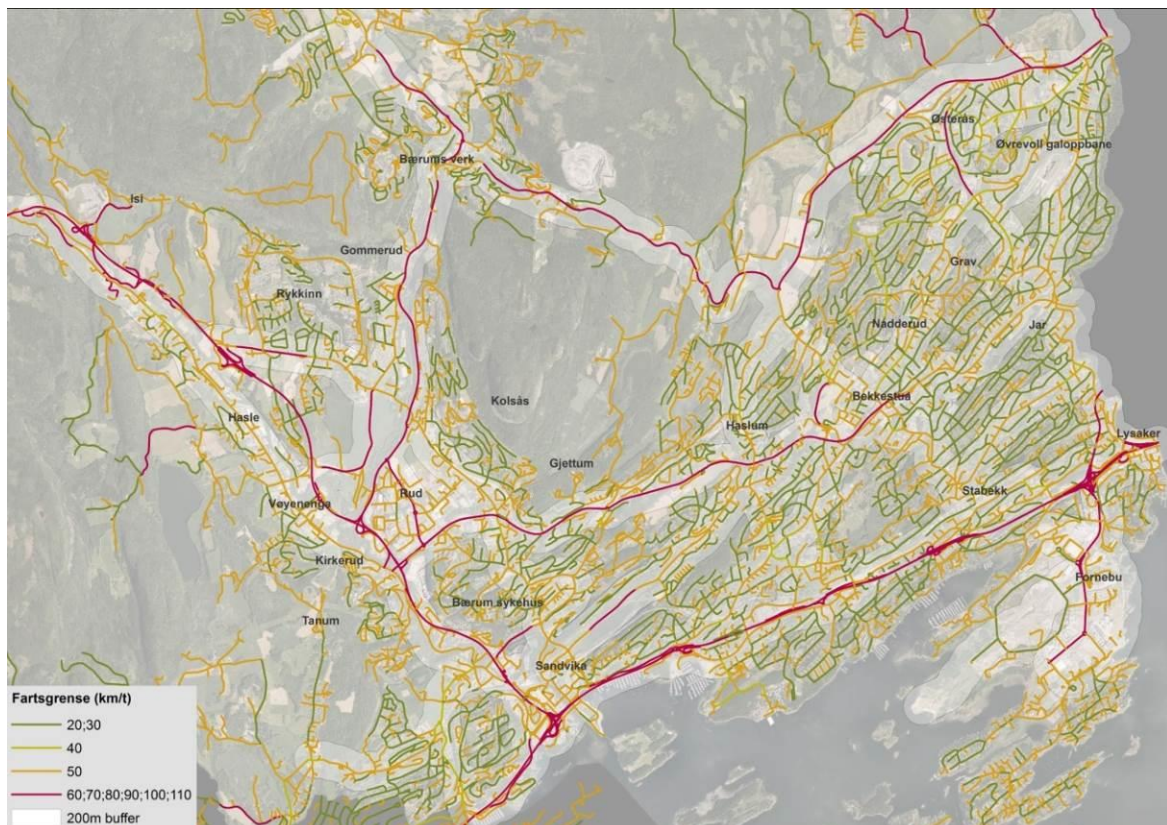
Kartlegging av arbeidsplasser i kommunen. Størrelsen på sirklene er proporsjonalt med antall ansatte i bedriften.
Illustrasjon: Norconsult.

Fartsgrenser på veinettet

Hovedsykkelveinettet i Bærum går i hovedsak langs veier med fartsgrenser på 50 km/t eller høyere. Dette gjelder både for strekninger med egen tilrettelegging for sykkel og på strekninger der man som syklist per i dag er henvist til sykling i blandet trafikk. Høy kjørehastighet på bil virker negativt inn på trykghetsfølelsen. Sykling i blandet trafikk anses kun som en tilfredsstillende løsning på strekninger med lite trafikk og lave kjørehastigheter (opptil 30 km/t). Sykkelfelt er egnet ved fartsgrenser på inntil 50 km/t da høyere fart på parallell bilkjøring reduserer trykghetsfølelsen til syklisten. Å senke fartsgrensen i kombinasjon med fartsreducerende tiltak kan mange steder være et raskt og kostnadseffektivt tiltak.



Fortaussykling, 60 km/t og høy ÅDT (over 10 000). Sandviksveien



Kartlegging av fartsgrenser på vei- og gatenettet i kommunen. Illustrasjon: Norconsult.

Trafikkmengde

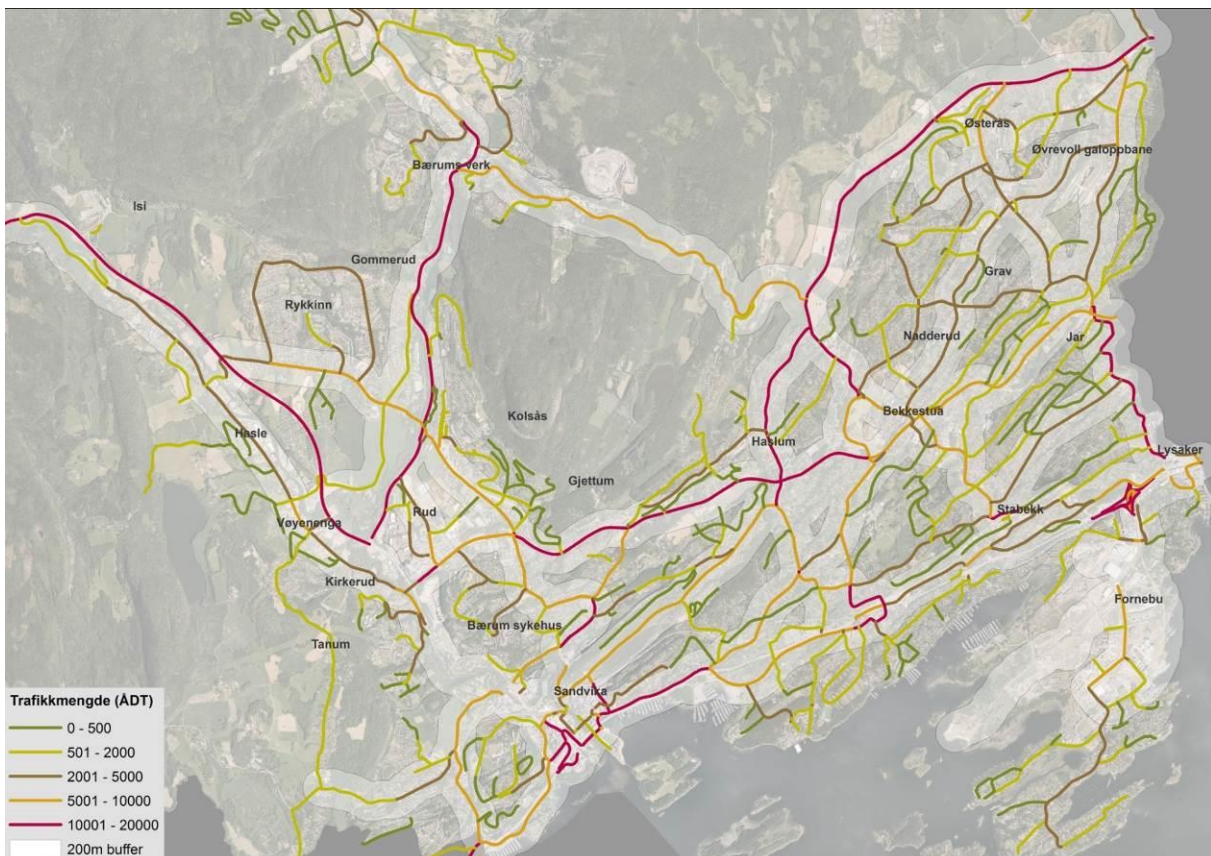
Hovedsykkelveinettet går i hovedsak langs veier med over 2 000 i ÅDT. Mange av disse strekningene mangler per i dag egen tilrettelegging for sykkel.

I likhet med høy fart virker stor trafikkmengde negativt inn på trykghetsfølelsen, særlig der syklisten er henvist til å sykle i blandet trafikk med bilistene. Dette fører igjen til at mange potensielle syklistene velger å la sykkelen stå eller velger å sykle på fortauet. Bilkø på strekninger med mye trafikk er også til hinder for syklistene, hvis det ikke finnes egne sykkelanlegg. Sykling i blandet trafikk regnes kun som en tilfredsstillende løsning på strekninger med (lave kjørehastigheter og) lite trafikk (ÅDT under 2 000). Dette gjelder spesielt for den mer trykghetsøkende syklisten.



Sykling i blandet trafikk, Markalléen.

I arbeidet med sykkelveinettet er det lagt vekt på å finne traseer med lav trafikkmengde der det er mulig, alternativt at tiltak vurderes gjennomført for å redusere trafikkmengden.



Kartlegging av trafikkmengde (ÅDT) på vei- og gatenettet i kommunen. Kun veier der det finnes data for trafikkmengde vises. Illustrasjon: Norconsult.

Konklusjon analyse

Når det gjelder dagens sykkelveinett sett opp mot de de to viktigste kvalitetsfaktorene fremkommelighet og attraktivitet/ trygghet, kan det se ut til at konklusjonen er at Bærumssyklisten gjerne må velge mellom de to; å sykle på fortau og gang-/ sykkelvei på de gåendes premisser (trygghetsfølelsen øker, men fremkommeligheten er dårlig) eller i veibanen på de kjørenes premisser (fremkommeligheten øker, men trygghetsfølelsen reduseres).



Bildet viser en syklist som velger mellom trygghet og framkommelighet.

2.3. Nytt sykkelveinett

De viktigste endringene som er innarbeidet i reviderte plan for sykkelveinettet i forhold til tidligere plan er følgende faktorer:

- **Tettere og lengre nett**

I planen er det en mer konsentrert maskevidde, særlig der det er eller planlegges for økt fortetting, for eksempel i Sandvika. Med dette menes at sykkelveinettet blir tettere der det skal bo og jobbe flest mennesker. Den totale lengden på nytt hovedveinett er økt fra 123 km til ca. 142 km. Samlet lengde på hele nettet tilsvarer ca. 390 km, hvorav hovedsykkelveinettet tilsvarer ca. 140 km.

- **Definisjon av hovedløsninger**

I motsetning til tidligere sykkelplan som ikke klart har definert standardiserte sykkelløsninger innenfor sykkelveinettet, er dette nå definert. Innenfor sekundærsykkelveinettet benyttes også definerte løsninger, med unntak av de traséer der sykkelveinettynet sammenfaller med turveinettet. I disse tilfellene skal utformingen av sykkel- og turveien ta hensyn til viktig vegetasjon, naturmiljøer, kulturminner og landskapskvaliteter. Dette skal sikre at framtidens sykkelveinett planlegges på en forutsigbar og helhetlig måte, samt at fremtidig nett kan «tåle» en mangedobling av både gående og syklende. Valg av standardisert sykkelløsning bør skje ut fra en helhetlig vurdering av den aktuelle strekning; herunder dagens og fremtidig ÅDT, fartsgrenser, fysiske forutsetninger på stedet, aktuelle trafikantgrupper, antall gående og syklende, samt trafikale ambisjoner.

Det er verdt å merke seg at løsningene som her fastsettes går noe utover kommunens veinormal og sykkelhåndboka (V122 Statens vegvesen). Dette gjelder først og fremst krav til bredder på sykkelfelt og anbefalt ÅDT. Ved neste revisjon av veinormalene bør disse endringene tas inn og kommunen må

være en viktig pådriver for at også sykkelanleggene langs fylkesveiene bygges etter standardene. Dette er i tråd med arbeidet som gjøres i flere andre kommuner og er nødvendig for å sikre at flere føler seg trygge. For øvrig er dette vedtatt i Oslo kommune, se [oslostandarden-for-sykkeltilrettelegging](#).

- **Separate løsninger**

En suksessfaktor for å øke syklistenes trygghetsfølelse og grad av fremkommelighet ligger i å separere gående, syklende og kjørende. Det er viktig å tilrettelegge for individuelle kjørehastigheter og samtidig gjøre det mer attraktivt å begynne å sykle for dem som oppfatter sykling som utrygt i dag. Særlig med tanke på morgendagens sykkelandel. Separate løsninger for syklistene vil i all hovedsak dreie seg om sykkelfelt og sykkelvei med fortau, men også sykkelgate kan være et alternativ i bymessige områder. Detaljer rundt disse løsningene er angitt i kapittel 2.4



Illustrasjon Jutulveien, Bymiljøetaten.

- **Strengere krav til minimumsbreder, trafikkmengder og fartsgrenser**

Denne planen legger opp til bredere felttvversnitt for sykkel enn det som har vært vanlig i kommunens planlegging, – både for sykkel felt og sykkelvei med fortau. Det defineres en bredde på 2,2 meter for sykkel felt om mulig og opphøyde sykkel felt.⁷ Jo høyere ÅDT, jo viktigere vil det være med opphøyde, brede sykkel felt. Undersøkelser blant potensielle syklistene viser at bredden er sentralt for trygghetsfølelsen. Økt bredde er også nødvendig for at flere typer sykler kan passere hverandre uten at det oppstår konflikt. For eksempel har en standard sykkel en bredde på 0,5 - 0,6 meter, mens en sykkelvogn gjerne ligger mellom 0,85 og 0,99 meter i bredde. Skal det være attraktivt å sykle for alle i Bærum må det også tilrettelegges for alle typer syklistene. Bredden må tilpasses forholdene på stedet og enkelte steder (punktvis eller på kortere strekninger) bli noe smalere enn anbefalt bredde (se kapittel 2.4).

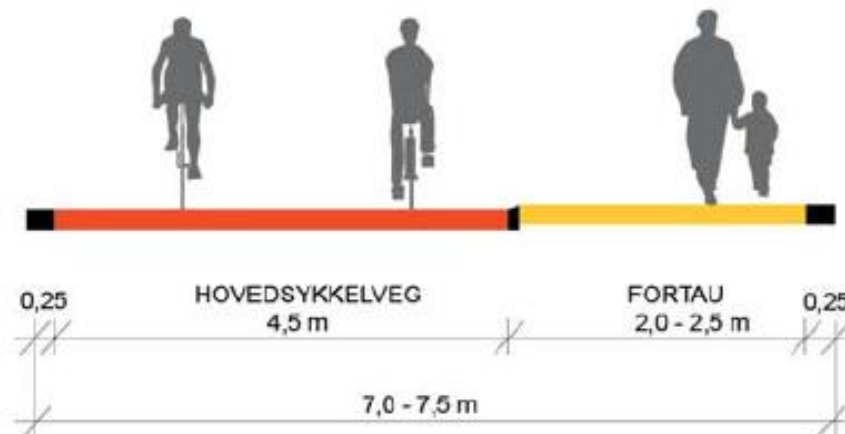
- **Målpunkt**

Nytt kart for sykkelveinettet tangerer skoler og skinnegående kollektivknutepunkt i kommunen. Bakgrunnen for dette er revidert sykkelstrategis fokus på å tilrettelegge for at alle skal sykle, enten hele eller deler av reisen og uavhengig av alder og kjønn.

- **E18 – ny hovedsykkelvei**

I forbindelse med diverse planarbeid for E18 Vestkorridoren mellom Lysaker og Slepden, er en sammenhengende separat hovedsykkelvei langs hele traseen og videre til Asker, en viktig premiss. Deler av strekningen vil ha parallelt fortau. For disse strekningene vil et typisk snitt se slik ut:

⁷ Også kalt envegsregulerte sykkelveger



Sykkelvei med fortau fra planbeskrivelse E18 Lysaker - Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu – Gjønnnes

Det er viktig at det i arbeidet med E18 sikres gode forbindelser og påkoblingspunkter til dette nye sykkelveinettet. Sykkelveien vil være et viktig tilskudd også til det lokale sykkelveinettet, og ikke bare bli brukt av de som skal sykle lengre strekninger på tvers av kommunegrensene.

- **Tenke nytt om morgendagens syklist**

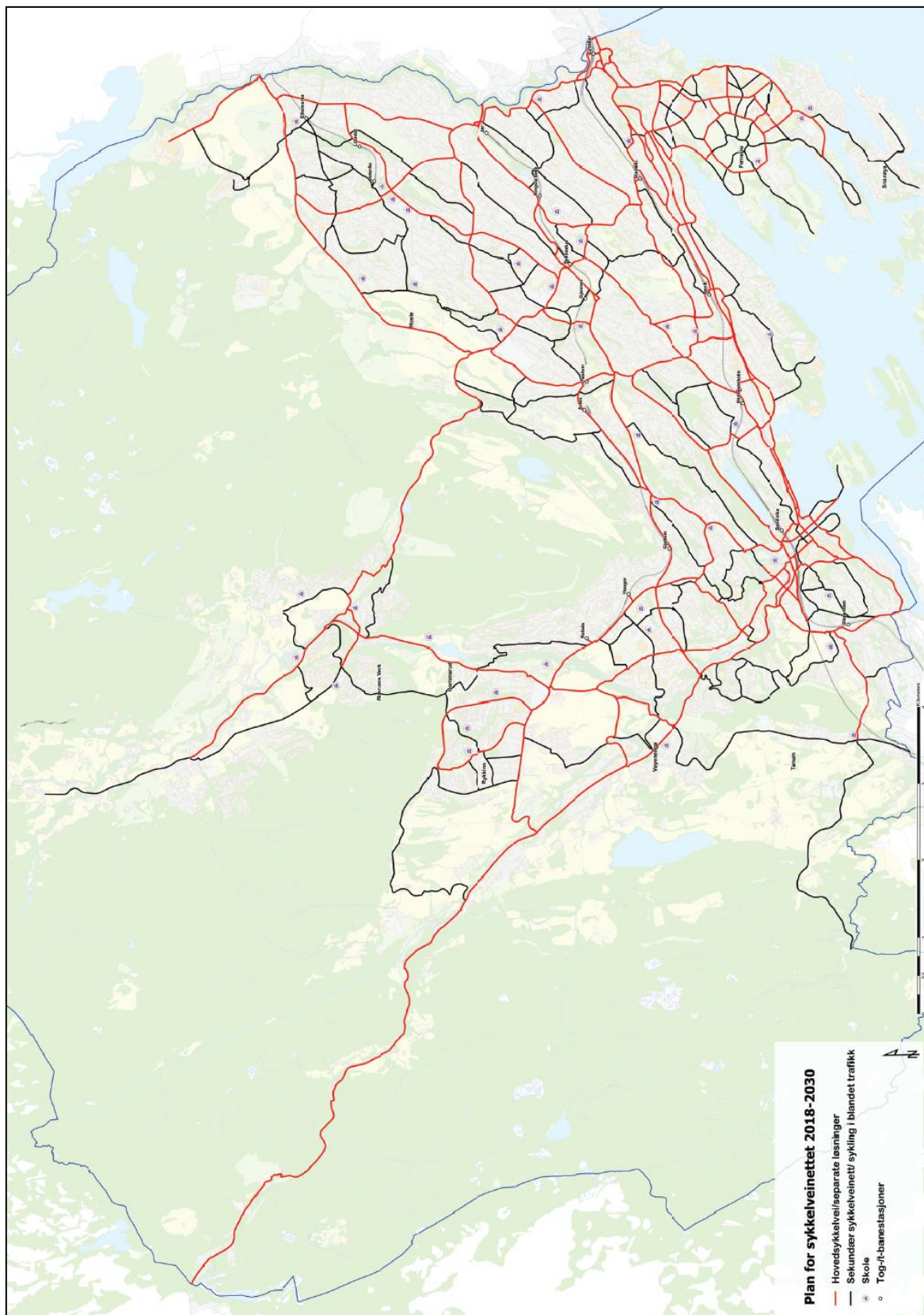


Som en del av arbeidet med sykkelstrategi for Oslo ble det gjennomført en kartlegging av dagens og morgendagens syklister.⁸ Denne viste at det er stort potensial for å øke sykkelandelen i Oslo. Det viktigste tiltaket som ble foreslått var å øke standarden, først og fremst gjennom trafiksikkerhet. 1/3 av oslobeboerne som i dag ikke sykler sier de vil sykle mer dersom trafiksikkerheten bedres. Samtidig viste undersøkelsen at 19 av 20 oslobeboere er positive til at kommunen satser på å få flere til å sykle. Det er nærliggende å tro at holdningene som kom frem i denne undersøkelsen også gjelder for befolkningen i Bærum. Plan for sykkelveinett tar høyde for at alle

grupper i samfunnet skal føle seg trygge som syklister.

Et annet aspekt som er nytt i planen, er den stadig større andelen av elsykler og (elektriske) lastesykler. Selv om transportsykler fortsatt utgjør en lav % andel av sykkelparken, har salget av elsykler økt med 800 % mellom 2014 og 2016. Samtidig viser det generelle salget av elsykler de seneste årene en fordobling for hvert år som går. I 2016 ble det solgt ca. 40 000 elsykler på landsbasis, mens det for 2017 ser ut til å bli solgt 80 000. Dette betyr at man i større grad enn før kan tilrettelegge for sykling også i traseer der topografien tidligere har vært en utfordring.

⁸ Oslosyklisten. Kartlegging av dagens og morgendagens syklister. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo 2.6.2014.



Kartet viser plan for sykkelveinettet 2018-230


2.4. Standarder – hovedløsninger sykkelveinettet

Plan for sykkelveinettet definerer et sett med standardløsninger til bruk på det samlede sykkelveinettet. Løsningene er differensiert ut fra om traseen er definert som hovedsykkelvei eller sekundærsykkelvei (eventuelt i kombinasjon med turvei), trafikkmengde, fartsgrense, stedlige forhold og trafikale ambisjoner for strekningen. For hovedsykkelveiene anbefales separate løsninger mens på sekundærsykkelveiene anbefales sykling i rolig trafikk eller på fellesarealer med gående (gang- og sykkelveier og utvalgte turveier). Lavere krav til standard langs sekundærsykkelveiene kan forklares med at rutene langs dette nettet er tenkt som «materuter» til hovedsykkelveinettet. Sekundærrutene knytter delområder og nabolag til hovedsykkelveinettet og har en mindre viktig rolle for gjennomgående sykkeltrafikk.

Felles for hoved- og sekundærsykkelveinettet er at fortaussykling gir dårlig fremkommelighet og falsk trygghet. På grunn av uklare vikepliktsituasjoner og dårligere sikt, bør ikke sykkeltraseene krysse fortau, men snarere føres uavbrutt inn til og gjennom kryss, enten som separate sykkelanlegg eller i kjørebanelen. Gatetun ligner på gågater, men det er tillatt med bilkjøring så lenge den foregår i gangfart. Både i gågater og på gatetun er også syklende pålagt å sykle i gangfart, og de har vikeplikt for gående. Sykkelgater med lav kantsteinsvis og brede fortau er et godt alternativ til gatetun og gågater, og kan ha mange av de samme kvalitetene.

Det vil ta lang tid å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett. For å oppnå økt sykkelandel er det viktig at de strekningene som etableres, bygges med høy kvalitet. Samtidig er det viktig at det gjennomføres tiltak av mer midlertidig karakter i påvente av økonomiske midler. Dette kan gjøres ved en generell standardheving av dagens tilrettelagte sykkelandel i form av rød farge og vurdere breddeutvidelse av eksisterende sykkelfelt, bygge om gang- sykkelveier til sykkelvei med fortau der behovet er størst, vurdere strekninger der fartsregulerende og trafikkbegrensende tiltak er nødvendig. Slike tiltak er derfor også med i prioriteringsliste i handlingsplanen. Kommunen fikk dessuten sommeren 2017 en student til å gjennomgå flere strekninger langs dagens sykkelveinett for å vurdere mulighetene for ulike strakstiltak. Denne rapporten har ikke vært gjenstand for noen formell behandling, men gir likevel indikasjoner på at det vil være mulig å gjennomføre ulike former for enkle(re) tiltak på en del utvalgte strekninger.

Det som nå er definert som standardløsninger særlig for hovedsykkelveinettet, har høyere krav til minimumsbreder, akseptabel ÅDT m.m., enn det som i dag ligger innenfor kommunens veinormaler. Det er derfor et punkt i sykkelstrategien at veinormalene revideres i henhold til denne planen.



**God tilrettelegging
for syklister = god
tilrettelegging for
fotgjengere**

Hovedsykkelveinettet – separasjon av trafikantgrupper

I deler av sykkelveinettet definert som hovedsykkelveinett skal de syklende (og gående) ha separate løsninger eller unntaksvis der biltrafikken er lav nok (under 2 000 ÅDT), dele areal med bilistene. Under vises aktuelle løsninger for strekninger langs hovedsykkelveinettet.

Løsning Kriterier	Sykling i rolig trafikk (sykkelgate)	Sykkelfelt	Sykkelvei med fortau
ÅDT	Under 2 000	2 000-8 000 (10 000)	-
Fartsgrense	Maks 30 km/t	Maks 50 km/t	-
Andre viktige forhold	Fartsbegrensende tiltak bør vurderes for å sikre at reell fart for biltrafikken er maksimalt 30 km/ t.	Egner seg i veier og gater med mange kryss og avkjørsler.	Egner seg langs barrierer (f.eks. langs parker, jernbane, motorvei) Steder hvor det er få konflikter med biltrafikk og få avkjørsler.

Hovedsykkelveinett – separate løsninger

Sykling i rolig trafikk (sykkelgate)

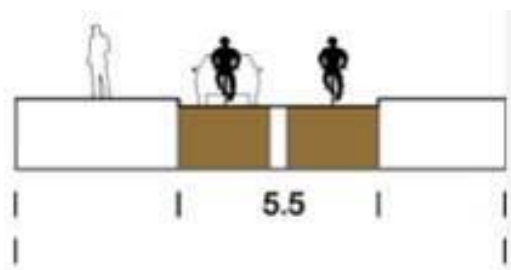
Ved trafikkmengde under 2 000 ÅDT (1 000 for enveisregulerte gater) trengs det ikke eget areal for syklende. Fartsbegrensende tiltak bør vurderes for å sikre at reell fart for biltrafikken er maksimalt 30 km/ t. Noe motorisert transport, som varelevering, kan tillates i samme kjøreareal som syklende.

I sykkelgaten er kjørebanelen for de syklende (og det begrensede antallet med biler som kjører her) og fortauet er tiltenkt fotgjengere. Dette gir en fordel for begge gruppene, kontra gågate der syklende og gående ikke har egne arealer.

En vanlig regel i sykkelgate er at det ikke er tillatt å passere syklende med bil. Dette er av betydning for at de som sykler skal oppleve det som trygt og attraktivt å sykle i kjørebanelen.

Sykkelgate skiltes gjerne med forbud mot kjørevogn, alternativt at det åpnes for motorvogn på spesielle vilkår. Dette kan for eksempel være for varelevering eller nødvendig kjøring til eiendommene. Vel så effektivt som skilting er å endre mulig kjøremønster for bil slik at gjennomkjøring blir lite aktuelt eller umulig.

Det er p.t ikke etablert noen sykkelgate i Bærum kommune.



Eksempel snitt sykkelgate



Sykkelgate Bremen. Foto: Trond Berget.



Sykkelgate Mejlgade, Aarhus. Foto M. Sørensen.



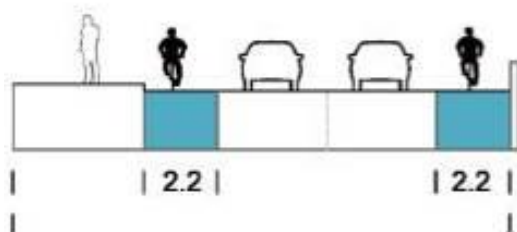
Sykkelgate Bakklandet, Trondheim. www.adressa.no

Sykkelfelt

I veier og gater med ÅDT under 8 000 (maks 10 000) og med mange kryss og avkjørsler, bør tilrettelegging for sykkel løses med sykkelfelt. Fartsgrensen må ikke overstige 50 km/t. Om mulig bør det etableres opphøyde sykkelfelt⁹. Standardbredde på sykkelfelt bør være på 2,2 meter. Minimumsbredde på sykkelfelt bør være 1,8 meter.

Sykkelfeltene bør etableres tosidig og syklistene sykler i samme kjøreretning som bilistene (med mindre det er snakk om enveisregulert gate).

I gater med sykkelfelt som møter lyskryss, kan det være fornuftig å tilrettelegge med sykkelbokser for å prioritere fremkommeligheten og tryggheten for syklistene.



Eksempel snitt sykkelfelt, kjørevei for buss og bredt fortau.



Sykkelfelt langs Sandviksveien



Sykkelfelt Ankerbrua, Oslo

⁹ Bruken av opphøyde sykkelfelt er p.t. ikke vanlig i Norge, men er mye brukt i utlandet. Løsningen tilsier at sykkelfeltet ligger noe høyere enn kjørebane for bil og fortau ligger igjen et nivå over dette. Dette bidrar til å øke syklistenes trygghetsfølelse. Etter oppfordring fra Sykkelprosjektet i Oslo kommunen, vurderer nå Samferdselsdepartementet fremtidig bruk av denne løsningen. I mellomtiden skal det testes ut et pilotprosjekt på dette i Åkebergveien og langs Ring 2, Oslo.

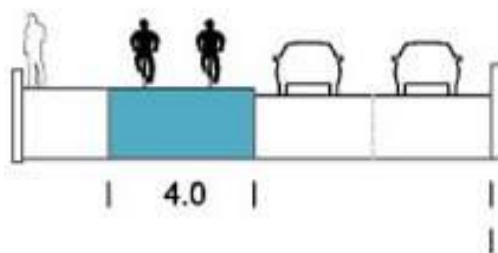
Sykkelvei med fortau

Langs barrierer (f.eks. langs parker, jernbane, motorvei) og andre steder hvor det er få konflikter med biltrafikk og få avkjørsler bør sykkelvei med fortau benyttes.

Sykkelveien bør forkjørreguleres og ha bredde på 4 meter (eksklusive fortau), men for kortere strekninger kan det smales inn til 3 meter. Fortau er opphøyd med ikke-avvisende kantstein. Sykkelvei med fortau egner seg for sykling i flere hastigheter og gir både god opplevelse av trygghet og god fremkommelighet. Løsningen må dimensjoneres tilstrekkelig for å unngå konflikter mellom gående og syklende.

Sykkelveiene skiltes med sykkelveiskilt og kan ha gul midtstripe. Det bør som et minimum være rabatt mellom sykkelvei og parallell bilvei. Syklistene får vikeplikt i alle retninger og kryss, med mindre dette forkjørreguleres spesielt.

På sykkelveien kan syklistene sykle i begge retninger.



Eksempel snitt sykkelvei med fortau



Variant av sykkelvei med fortau på Fornebu, men uten opphøyd fortau

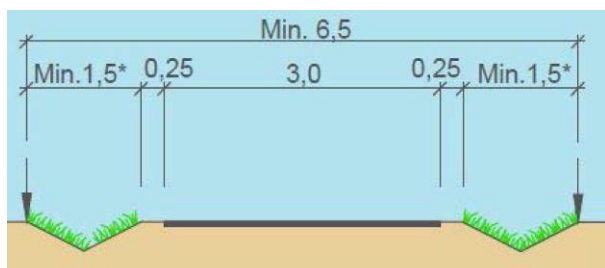


Sykkelvei med fortau, Oslo. Kjøreretning markert i sykkelveien med oppmerking.

Sekundærsykkelveinett

Gang- og sykkelvei

Langs sekundære sykkelveilenker vil sykkel- og gangtrafikken i mange tilfeller være lav nok til at kombinerte gang- og sykkelveier er tilstrekkelig. Det må likevel tas høyde for framtidig økning i sykkeltrafikken i tråd med mål om økt sykkelandel.



Eksempel på snitt for gang- og sykkelvei



Langs Bærumsveien



Ved Bekkestua bibliotek

Sykling i blandet trafikk/ villaveier

En forholdsvis kort del av sykkelreisene vil foregå på sekundærlenkene. Derfor er det akseptabelt med høyere trafikkmengde her (4 000 ÅDT) enn i hovedsykkelveinettet. Fartsbegrensende tiltak bør vurderes slik at reell fart for biltrafikken er maksimalt 30 km/ t.



Sykling på turveier

Enkelte av turveiene er lagt inn i plan for sykkelveinettet som sekundære sykkelveier. På disse kan det være behov for en standardheving i form av å utbedre/ forsterke dekket og sette opp belysning. Standarden kan variere ut fra en vurdering av landskap, vegetasjon, flom, kulturverdier, driftsforhold og nærhet til kollektivpunkt og skoler. Veiene skal som hovedregel være gruset. Veinormalen legges ikke til grunn (så lenge den ikke inneholder et nivå som passer for disse traseene).



2.4.1. Kartlegging av forhold før valg av sykkeløsning

I tillegg til ÅDT og fartsgrenser, er det flere andre forhold som må kartlegges før konkret sykkeløsning velges for en strekning. Syklistenes behov må ilegges større vekt enn i dag, og langs strekninger definert som hovedsykkelveilenker må hensynet til syklistene veie tyngre enn bilistene. Som nevnt i kapittel sykkelstrategi bør det videre planlegges anlegg som kan tåle opp mot åtte ganger så mange gående og syklende enn i dag¹⁰. Nye strekninger må dimensjoneres/planlegges for flere syklistere enn i dag. Flere steder kan løsningen være at gaten/ veien skal forbeholdes enkelte av trafikantergruppene.

Andre forhold som må identifiseres før valg av strekning foretas, er blant annet hvilke omgivelser strekningen skal føres gjennom. Er strekningen mer en transportetappe mellom målpunkt, eller er det en trase som føres gjennom bymessige områder? Hvilke stedskvaliteter ser man for seg i området? Videre må man se mer konkret på hvilke fremtidige trafikale forhold som skal danne grunnlag for valget. Skal det tilrettelegges for flere trafikantergrupper eller kun for syklistere? Går sykkelveien langs viktig trasé for buss? Er det et mål at syklistene beveger seg i begrenset hastighet gjennom området eller skal det dimensjoneres for sykling i høy hastighet? Utgangspunktet må uansett være at dersom traseen er definert som del av sykkelveinettet, skal det tilrettelegges for sammenhengende sykling. Avslutningsvis vil det være naturlig å måtte foreta en avveining mellom gående og sykklens behov. En kartlegging av mulige konflikter og hva som må til for å øke både gang- og sykkelandelen er viktig¹¹.

Når løsning planlegges er det viktig at det gjøres en tverrfaglig vurdering. Blant annet må overvann, naturverdier og flomveier vurderes.

I sykkelveinettet bør det ikke planlegges for sykling på fortau eller i gågater, gatetun og gangfelt



Sykkelvei som del av offentlig rom, Rotterdam Foto: Kirsti Stokke Burheim

¹⁰ En sykkelandel på 20 % og en forventet befolkningsvekst på ca. 25 700 fram til 2030, forutsetter i overkant av 87 500 flere eller ca. 8 ganger så mange reiser med sykkel i Bærum per dag enn i dag. Fra Sykkelstrategien.

¹¹ Oslostandaren, Oslo kommune.

2.4.2. Kryssløsninger

Når det gjelder holdeplasser for buss bør disse utformes slik at kollektivtrafikk og sykkeltrafikk kan avvikles uten konflikter. En løsning kan være å føre sykkelvei i bakkant av holdeplass. Holdeplasser uten en god løsning for syklende kan føre til stopp og farlige forbisyklinger. Når det gjelder løsninger for kryss, rundkjøringer, bussholdeplasser osv. vises til gjeldende håndbøker.

2.5. Finansierings- og gjennomføringsmuligheter i sykkelarbeidet

Finansiering

En heving av sykkelandelen avhenger av at det settes av nok ressurser – både i forhold til finansiering og planressurser. Kommunale veier er kommunens ansvar og fylkesveier er fylkeskommunens ansvar. Tiltak på og langs riksveier er statens ansvar.

Kommunens egen Handlingsplan for sykkel fordeler øremerkede kommunale sykkelmidler langs kommunale veier. Kommunestyret vedtok desember 2016, å øke budsjettpotten for oppgradering av sykkelveier for HP- perioden 2017- 2020. Ekstrabevilgninger på 6 millioner kroner ble avsatt til 2017 og 2018 for å styrke budsjettet. For HP 2018-2012 ligger det inne 24,5 mill. kr (18,5 + 6) for 2018 og 13,5 mill. kr for hvert av årene 2019, 2020 og 2021 (til sammen 65 mill. kr).

Handlingsplan for sykkel beskriver også hvilke prosjekter kommunen ønsker at Fylkeskommunen skal prioritere på fylkesveinettet. Kommunen har en viktig pådriverrolle ovenfor Statens Vegvesen som forvalter fylkesveinettet for Akershus Fylkeskommune. Per i dager det ikke mye penger tilgjengelig i fylkeskommunen for sykkeltiltak ut over de ca. 6 mill. kr. som hvert år brukes på de fire sykkelbyene (Bærum er foreløpig ikke sykkelby). Fra politisk hold er det bestemt at gang-/ sykkelveimidlene skal prioriteres for å trygge alle skoleveiene i Akershus. Dette kommer også en del syklistene til gode, men det gir ikke rom for tilrettelegging for syklistene i sentrale områder hvor det er behov for separate anlegg. Fylkeskommunen fordeler årlig planleggingsmidler som tas inn i rullering av handlingsplan for Akershus fylkeskommune. Bærum kommune må selv spille inn hvilke strekninger og prosjekter de ønsker å få prioritert.

For å få midler tildelt i budsjettssammenheng, må kommunen ha en oversikt over de mest prioriterte lenkene med et grovt kostnadsoverslag. Dette gjelder både i forhold til å kunne spille inn behov for planleggingsmidler og gjennomføringsmidler. Videre må kommunen ha en plan for hvilke traseer som skal brukes til hva, særlig i og gjennom sentrumsområdene, slik at syklistene, men også gående og kollektiv sikres prioritert.

Før fylket bevilger midler til sykkelprosjekter må sykkeltraseen være forprosjektert med kostnadsoverslag og ha godkjent reguleringsplan. For at kommunen skal ha en reell påvirkningsmulighet er det utslagsgivende at kommunen har en klar formening om hvilke strekninger som ønskes utbygd og påser at disse sikres reguleringsmessig. Enten ved stå for reguleringen selv, eller ved å sikre ønskede løsninger ved behandling av innsendte private planer.

Utover kommunens og fylkeskommunens egne midler er *Bymiljøavtalen mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten for 2017- 2023* førende for hvilke prosjekter som skal finansieres i *Oslopakke 3*, med belønningmidler og i Fylkeskommunens handlingsprogram. Gjennomføring av

Fornebubanen, E18 Vestkorridoren, deler av gang-/ sykkelvei langs Griniveien, og sykkelfelt langs deler av Professor Kohts vei er prosjekter som ligger inne i disse.

Kommunen kan også sikre regulering og opparbeiding av sykkeltraséer ved bruk av utbyggingsavtaler og rekkefølgebestemmelser. På denne måten kan kommunen sikre at private og andre utbyggingsaktører finansierer gang- og sykkeltraséer – enten ved at de bidrar med midler til sykkeltiltak direkte eller ved at midlene samles i et fond som kan brukes mer generelt for å sikre sykkelveier i kommunen.

I påvente av høyere budsjetter kan effektive tiltak være å begrense biltrafikken til fordel for syklistene ved å sette ned fartsgrensene for bil og vurdere å stenge veier for gjennomkjøring av bil (rushtidsbommer eller enveisreguleringer).

Prioriteringskriterier for utbyggingsrekkefølge av sykkelveinettet

Det er flere forhold som ligger til grunn for prioritering av nye lenker i sykkelveinettet i Bærum.

Overordnede planer for fremtidig utbygging gir føringer for prioritering av lenker. Dette gjelder kommunens eget strategiske arealkart, men også føringer gitt i Regional plan for areal og transport.

Med bakgrunn i disse er det følgende områder som anses som spesielt viktige da de er definert som prioriterte vekstområder:

- Sandvika (regional by). Sandvika skal ta en høy del av veksten og få en sterkere rolle i regionen
- Fornebu (lokal by og regional område for arbeidsplasskrevende virksomheter)
- Lysaker (regional område for arbeidsplasskrevende virksomheter)
- Bybåndet (områdene i gangavstand fra banestasjoner eller høyfrekvente busstraseer)

Høvik, Bekkestua, Fossum¹² og Franzefoss er videre pekt på som viktige hovedutbyggingsretninger i kommuneplanens arealdel. Dessuten er Eiksmarka, Østerås, Haslum, Stabekk og Høvik definert som lokalsenter som skal fortettes.

Videre fastsetter sykkelstrategi 2018- 2030 føringen om at kommunen skal prioritere planlegging og utbygging av lenker der arbeidsplass- og bosettingskonsentrasjonene er størst, samt rundt høyfrekventerte kollektivknutepunkt.

Opprettelse av et sykkelprosjekt

For å klare å få til en solid og målrettet satsing på sykkel bør det videre arbeidet med dette i kommunen etableres som et prosjekt utenfor og på tvers av det ordinære organisasjonskartet. Dette innebærer å følge opp ulike tiltak definert i sykkelstrategien og plan for sykkelveinettet på kort og lang sikt og på flere nivåer. Dette kan eksempelvis være planlegge/regulere nye sykkelveier (sørge for at kommunen har en planbank), standardheve eksisterende anlegg, etablere sykkelparkeringsplasser og drive markedsføring. Prosjektet må besettes av flere personer som kan jobbe heltid med dette i en tidsperiode.

¹² Investeringer i samfunnsservice på Fossum i langsiktig driftsanalyse og investeringsplan (LDIP) er gitt relativt lav prioritet, som innebærer gjennomføring etter 2032. Fossum er derfor ikke prioritert høyt.

Strakstiltak

Det er mye som kan gjøres for å bedre forholdene for syklister uten at det kreves reguleringsplaner, eiendomsserverv eller store byggeprosjekter. En trinnvis tilnærming for opparbeidelse av sykkelveinettet vil være nødvendig. Eksempler på trinnvis tilnærming:

1. Enkle og raske tiltak som ikke krever store kostnader (skiltvedtak o.l)
 - a. Skilting og forkjøringsrett på gang- og sykkelveien (kryss og avkjørsler)
 - b. Oppmerking av nye eller bredere sykkelfelt
 - c. Redusert trafikk og hastighet som f.eks. enveisregulering, fartsbegrensende tiltak
2. Ombygging og tilpasning av eksisterende infrastruktur (uten reguleringsplan)
 - a. Bygge fortau på eksisterende gang- og sykkelveier. Dette omtales i handlingsplanen
 - b. Krysstiltak (f.eks. etablere separat sykkelløsning i kryss)
 - c. Snarveier og manglende lenker
 - d. Utbedring ved holdeplasser
3. Helt nye anlegg (med reguleringsplan og eventuelt eiendomsserverv)
 - a. Nye strekninger med sykkelfelt/ sykkelvei
 - b. Etablering av sykkelveinett i forbindelse med større veiprosjekter og byutvikling

BAKGRUNN FOR VALG AV STRATEGI OG PLAN FOR SYKKELVEINETTET

3. Overordnede målsettinger

3.1. Nasjonale mål og føringer

Klimaforliket

11. juni 2012 ble Klimameldingen (Meld. St. 21 (2011 – 2012) Norsk klimapolitikk) vedtatt av et bredt politisk flertall på Stortinget gjennom det såkalte "Klimaforliket" (jf. Innstilling 390 S. (2011– 2012) og inneholder sektorvise planer for redusert CO₂-utslipp i Norge. For sykkelarbeidet i Bærum er følgende målsetning for transportsektoren særlig relevant;

- Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Nasjonal transportplan 2018-2029

NTP 2019-2029 tar utgangspunkt i Klimameldingen og "Klimaforliket" og bygger opp under målsetningen om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det legges til grunn mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 prosent, og på landsbasis er målet 8 prosent.

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023

Hovedmål i nasjonal sykkelstrategi er at:

- Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 % av alle reiser innen 2023.

Strategien påpeker videre at; *"For å nå dette målet kreves et styrket fokus på sykling i alle byområder og tettsteder, men det er spesielt viktig med satsing i storbyene for å kunne nå målet om 8 prosent sykkelandel.*

I tillegg angir strategien følgende delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 % av barn og unge går/sykler til skolen

3.2. Regionale mål og føringer

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Plansamarbeidet)

Planen tar for seg mål og føringer for areal- og transportutviklingen i Osloregionen for å sikre en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling. Relevante mål for sykkelarbeidet i Bærum er:

- Planen skal bidra til at vekst i persontrafikken skal skje med sykkel, gange og kollektivt.

- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og gi økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange.

Samferdselsplan for Akershus 2016-2025

Plan med relevans for sykkelarbeidet i Bærum:

- Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, kollektivreiser og bykvalitet
- Utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur
- Videreutvikle et differensiert transporttilbud som gir mobilitet for alle
- Ivareta trafikksikkerhet i alle deler av samferdselssystemet
- Stimulere til bruk av kjøretøy som er energieffektive, har lave klimautslipp, og gir lite støy og lokal luftforurensing.

Det sies videre i denne at *gange og sykling har stort potensial som transportform, og på de korte reisene (0- 3 km) bør det satses tyngre på gange og sykkel enn på kollektivtransport.*

Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2016-2030

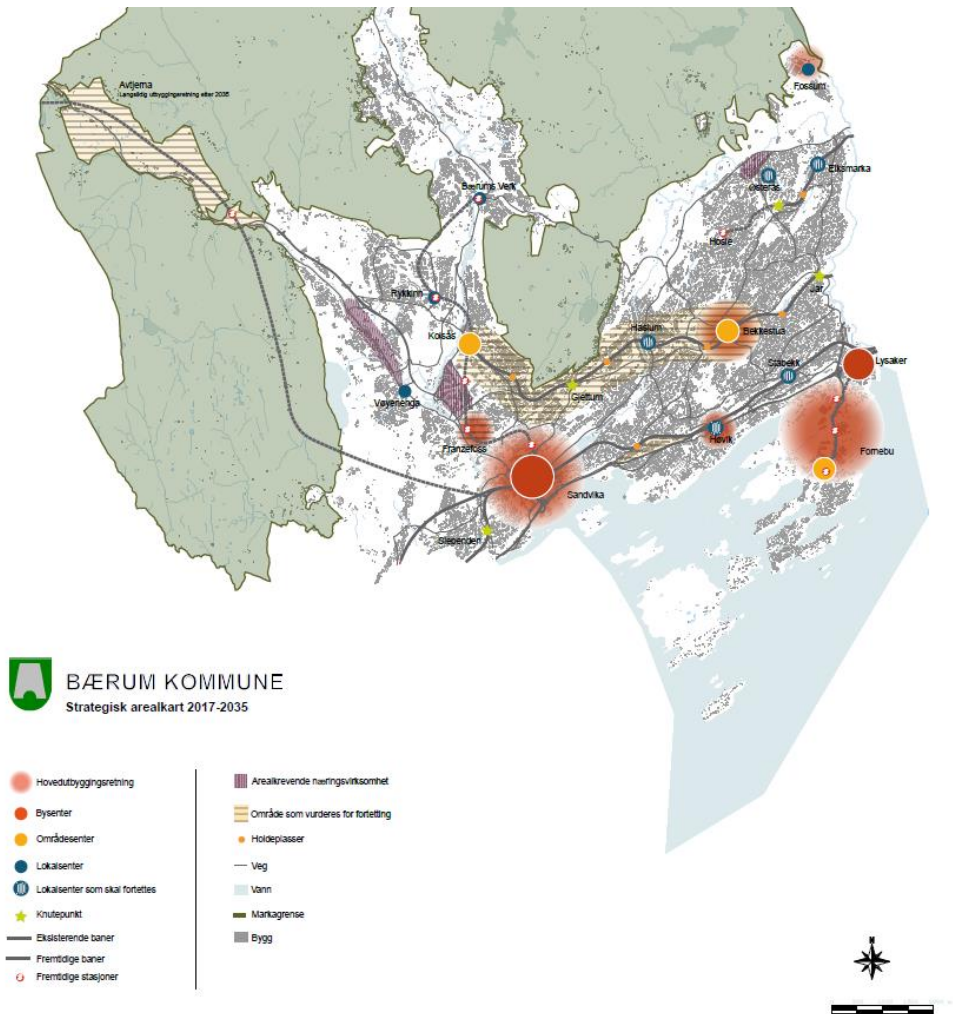
Utpeker Aktive forflytninger – på sykkel og til fots som et prioritert utviklingsområde. Strategier for å få dette til er:

- Støtte og løfte frem sykkel, sykkelparkering og myke trafikanter som et viktig interesseområde i planbehandling og dialog mellom stat, fylkeskommune, kommunene og andre aktører.
- Iverksette og støtte kommunikasjon og aktivitetsskapende arbeid for økt aktiv forflytning
- Lokalisere skolebygg, anlegg for idrett og friluftsliv og andre virksomheter slik at flest mulig kan gå og sykle.
- Arbeide for at gang- og sykkelveinettet lokalt og regionalt, og mellom prioriterte byer og tettsteder er sammenhengende.
- Legge til rette for gange og sykling fra dør til dør hele året.

3.3. Kommunale mål og føringer

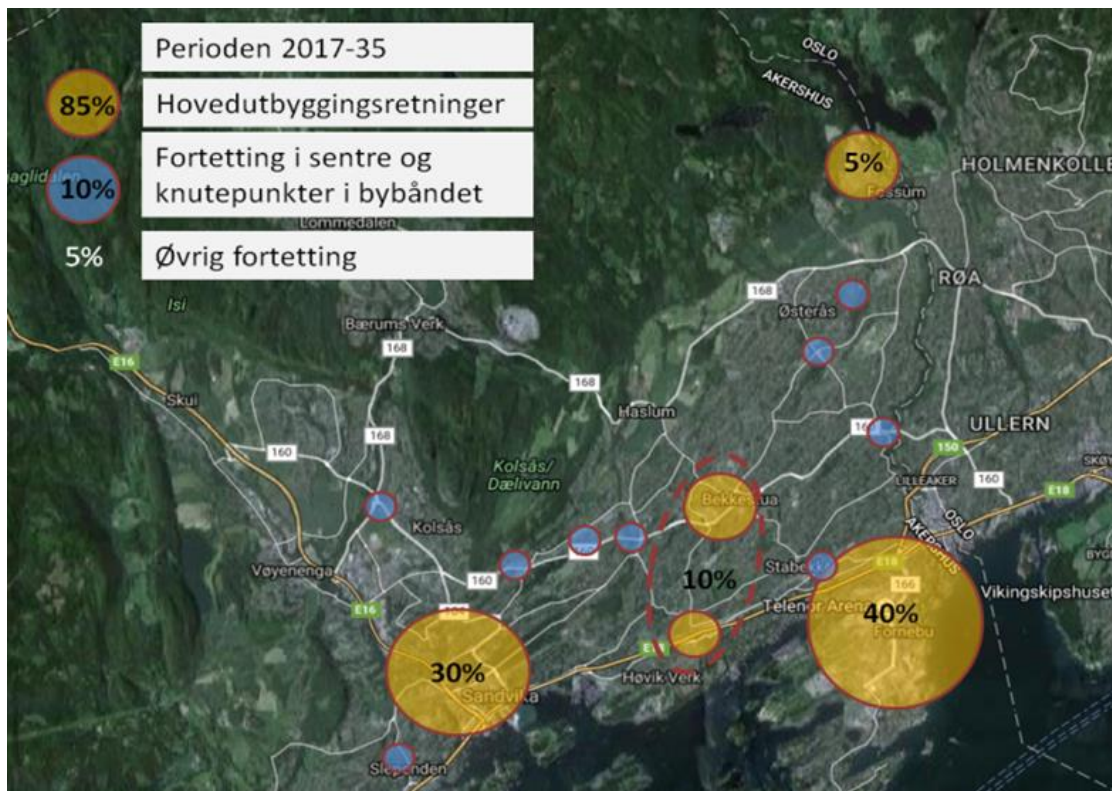
Kommuneplanen for Bærum med arealstrategi

Kommuneplanens arealstrategi angir framtidig hovedutbyggingsretning i kommunen. Arealstrategien innebærer i første rekke Fornebu, Sandvika og Bekkestua som de primære utbyggingsretningene, og at fortetting utover dette skal skje i knutepunkt og sentre langs de skinnegående kollektivkorridorene. Utbygging i kollektivknutepunkter og sentra skal være arealeffektiv og konsentrert.



Utsnitt fra Bærum kommunes strategiske arealkart 2017-2035

Den geografiske fordelingen av vekstforutsetningene er forsøkt beskrevet i det strategiske arealkartet. Lysaker er her slått sammen med Fornebu og ca. 70 % av veksten påregnes å komme i Sandvika og Fornebu/ Lysaker.



Geografisk fordeling av vekstforutsetningene fram til 2035 slik det er vist i Kommuneplan 2017- 2035.

Klimaklok kommune og Klimastrategi 2030

Bærum kommune vedtok i februar 2018 Klimastrategi 2030. Til temaet sykkel er målet om at det i 2025 skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 % og sykkelandelen 7 % relevant. En av strategiene for å nå dette er blant annet definert som å prioritere sykkel og gange fremfor bil.

Strategien peker også på at nullvekstmålet krever en kombinasjon av mer konsentrert arealutvikling, mer attraktivt kollektivtilbud, bedre tilrettelegging for gange og sykling samt restriktive tiltak for personbiltrafikk.

3.4. Hva oppnås ved å få flere til å sykle?

3.4.1. Gode byer og tettsteder

Gode byer og tettsteder kjennetegnes av mye liv i gatene, mange gående og syklende, gode uteoppholdsarealer, handel og utadrettede funksjoner. Begrepet nærhetsbyen sier noe om hvilke kvaliteter tettsteder oppnår når det er korte avstander mellom de daglige gjøremål og målpunkter som jobb, skole, fritidsaktiviteter og handel. Særlig viktig er lite biltrafikk og økt arealeffektive transportløsninger som oppnås ved å satse på løsninger for syklende og fotgjengere. Når vi skal bo tettere er det viktig å fortette med kvalitet. Dette innebærer blant annet å bedre forholdene for gående og syklende.

En by der fotgjengere og syklistene er prioritert er en by med bedre plass, mindre støy, renere luft, bedre helse blant innbyggerne og bedre økonomi. I den kortreiste byen er ikke sykling et mål i seg

selv, men et sted der sykkelen er det naturlige og mest effektive framkomstmiddelet og som bygger oppunder at man skal leve og bevege seg mer lokalt.

3.4.2. Frigjøre areal

Sykkelanlegg er mindre arealkrevende enn tilsvarende anlegg for bil. Sykkelveier og parkering tar mindre plass samtidig som de gir rom for flere brukere per m².

Sykling er 7- 10 ganger så arealeffektivt som bil med hensyn til transportkapasiteten i veisystemet. Separate sykkelanlegg og økt sykkeltrafikk kan dermed bidra til å øke kapasiteten i gatene og kan bidra til en bedre generell tilgjengelighet i tettstedet. Med bedre tilrettelegging for sykling kan flere mennesker transporteres på samme areal.¹³



Areal tilsvarende sykkelhotellet ved Asker stasjon tegnet inn på innfartsparkering Gjøannes t- banestasjon.

Den oransje firkanten (den minste) over, viser fotavtrykk tilsvarende størrelse på sykkelhotellet ved Asker stasjon på Gjøannes innfartsparkering. Sykkelhotellet i Asker har plass til 296 sykler fordelt på to etasjer. Som figuren viser kan fotavtrykket på 210 m² gi rom for 17 parkerte biler uten areal avsatt til adkomst.

¹³ TØI; separate sykkelanlegg i by



Bildet viser en parkeringsplass for sykkel. Én p-plass for bil kan gi opp til ti parkeringsplasser for sykkel.

3.4.3. Handel

Ved å tilrettelegge for syklister øker folks direkte tilgang til målpunkt som butikken, skolen, jobben og boligene. Undersøkelser viser at de gående og syklende står for en like stor del av omsetningen i butikkene som bilister – de handler gjerne mindre per gang, men hyppigere. Gehl arkitekters bylivsundersøkelse for Oslo sentrum (2014) slår fast at syklister og bilister står for en like stor andel av handelen, og at gode forhold for sykkelparkering kan være med å fremme handelslivet i sentrum. I kundeundersøkelsene fra for eksempel Bogstadveien og Vogts gate (Feedback Research) la syklister og fotgjengere igjen mer penger enn bilister. I midtbyenregnskapet¹⁴ gjennomført i samarbeid mellom Næringsforeningen, Miljøpakken og Trondheim kommune, viser tall fra 2015 at de som reiser miljøvennlig står for 62 % av handelsomsetningen og bilistene står for 38 % av handelsomsetningen. Som i Oslo viser tall også her, at de som reiser med sykkel og som gående legger igjen mindre penger per gang, men foretar hyppigere handleturer.

3.4.4. Sykkel = god helse = god samfunnsøkonomi

Økt sykling gir samfunnet mindre trengsel, færre sykedager, lenger levetid, mindre slitasje på veiene og mindre forurensning¹⁵. For bilkjøring er det kostnader knyttet til blant annet forurensning, utbygging, støy, drift, trafikkulykker og kø. Å legge til rette for sykling har gjennom flere studier vist seg å være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Den største gevinsten er knyttet til en utgiftsreduksjon i helsevesenet og trygdesystemet i forbindelse med behandling av alvorlige sykdommer og reduserte utgifter til korttidssykefravær.¹⁶

Gjennom flere studier har det vært fokus på den samfunnsøkonomiske helseeffekten av å sykle. Blant annet har SINTEF og Transportøkonomisk institutt (TØI), på oppdrag fra Statens vegvesen, gjennomført spørreundersøkelse blant om lag 800 personer om sykkelbruk i Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg. I disse byene ble det i denne perioden satset ekstra på sykkel gjennom bygging av nye sykkelanlegg og informasjonskampanjer. Virkningen var en doubling av sykkelaktiviteten i disse byene fra 2006 til 2010. TØI har beregnet at Sandefjord og Larvik hver for seg

¹⁴ <http://trondheim2030.no/2016/02/04/midtbyregnskapet-for-2015-er-klart/>

¹⁵ Københavns sykkelstrategi 2011- 2025 *Fra god til verdens beste*

¹⁶ Helseverknader av auka sykkeltrafikk i nokre utvalte norske småbyar. TØI-rapport 1112/2010. Knut Veisten

fikk en helsegevinst på 100 millioner kroner. For de mindre byene som Notodden og Mandal ble helsegevinsten av økt sykkelbruk i samme tidsperiode beregnet til mellom 30 og 40 millioner.

Det er gjort flere ulike beregninger på gevinsten av å få flere til å sykle og det er knyttet en del usikkerheter til disse beregningene. Helsegevinst av sykling er basert på offisielle anbefalinger i Statens vegvesen (2015) Håndbok V712 og helsegevinsten ved å sykle én km er der satt til 28,03 kroner (i 2016- kroner)¹⁷. Dersom antall sykkelreiser i Bærum dobles i forhold til dagens nivå, altså at man oppnår en sykkelandel på 7 %, tilsvarer det en helsegevinst ca. 1,45 milliarder kroner i løpet av ett år.¹⁸ Til sammenligning er det utgifter knyttet til hver kilometer som kjøres med bil (5,90 kr/ km).



Figuren viser samfunnsøkonomisk nytte ved å sykle kontra utgifter ved å kjøre bil.

Reisevaner i Bærum i dag

Innbyggertallet i Bærum har økt med 16 000 personer de siste 10 årene og kommunen består i dag av ca. 126 000 personer.

Det forventes en befolkningsøkning på ca. 25 000 personer fram til 2030, med tilhørende vekst i arbeidsplasser og transportbehov. For å møte målsettingene om bærekraftig by – og sikre god fremkommelighet på veinettet – er det viktig å øke satsningen på kollektiv-, gang- og sykkeltransport. Med økt innbyggertall og flere arbeidsreiser *til* kommunen, vil antall reiser som foretas i Bærum øke betraktelig. Bæringer foretar i snitt 3,3 reiser¹⁹ per dag. Dette er litt over gjennomsnittet for Norge som helhet, som ligger på 3,1 reiser per dag.

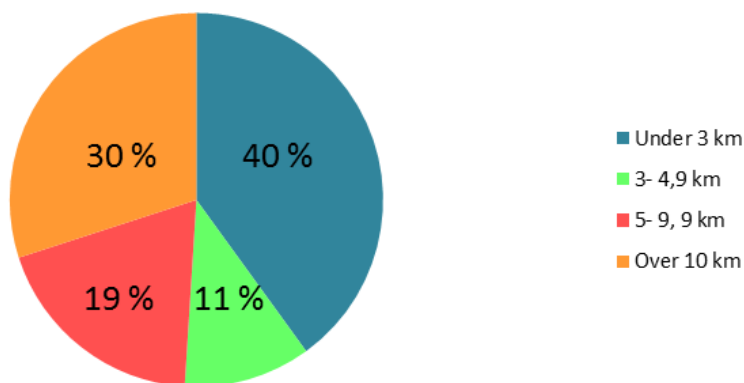
¹⁷ Statens vegvesen, 2015. Håndbok V712 Konsekvensanalyser. ISBN: 978-82-7207-686-2

¹⁸ Utgangspunkt på sykkelandelen på 3 % i Reisevaneundersøkelse gjennomført oktober, november, desember 2016 og en befolkning på 1234562.

¹⁹ I Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/ 14 sies det følgende om en reise. *Når man er innom barnehagen for å levere barn på vei til jobben og drar videre til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser (..); en følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen).*

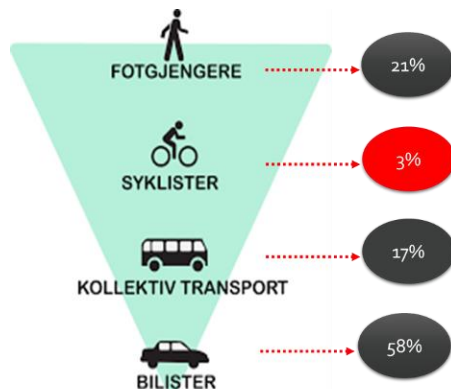
I Bærum arbeider ca. 50 % av de bosatte i egen kommune, 40 % pendler til Oslo, mens ca. 5 % arbeider i Asker²⁰. Reisevaneundersøkelsen viser at av de daglige reisene foretas om lag tre av fire i sin helhet innenfor kommunens grenser. Altså er det mange interne reiser i vår kommune. Av reisene som gjennomføres i Bærum kommune er ca. halvparten av disse reiser under 5 km og hele 40 % under 3 km.

Reiselengde



Oversikt over hvor langt Bærums syklister sykler

Reisevaneundersøkelsen viser at 3 % av alle reiser er foretatt med sykkel som transportmiddel, mens 21 % foretas til fots. 58 % av alle reiser foretas med bil, mens 17 % av alle reiser foretas med kollektivtransport. De resterende reisene er med motorsykkel, moped eller annet. Denne fordelingen er ikke i tråd med det transporthierarkiet som ble vedtatt i klimastrategien; altså at fotgjengere skal ta den største andelen av reiser, dernest, syklistene, kollektivtransport og til slutt bilister.

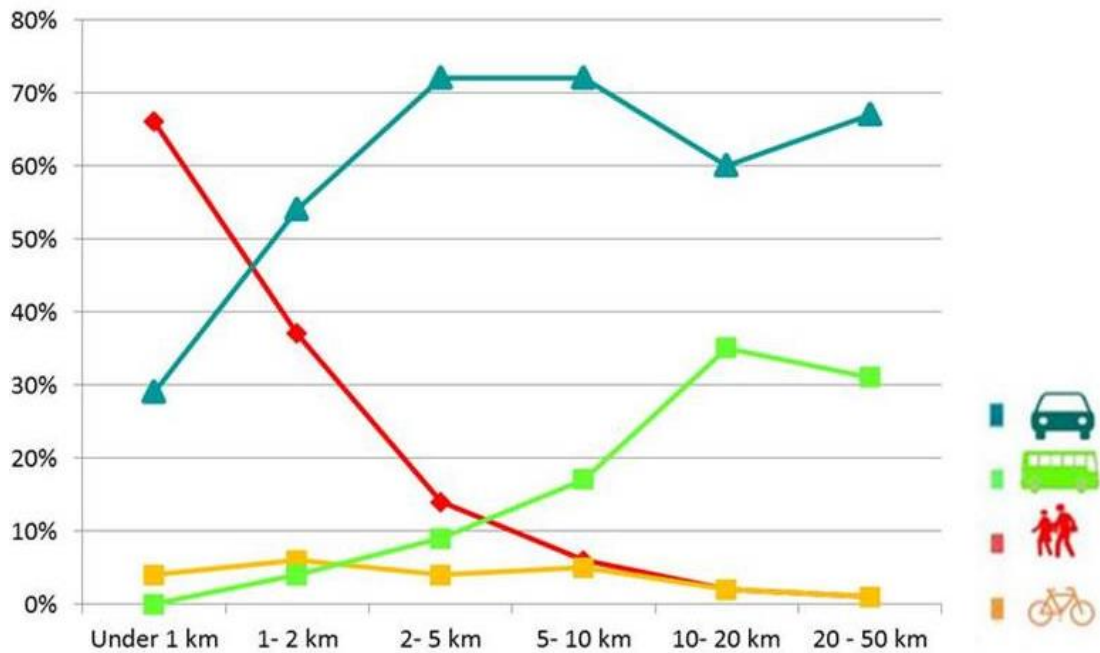


Ønsket transporthierarki med faktisk reisemiddelfordeling.

En gjennomsnittlig sykkelreise for en bæring er på ca. 5,5 km. Allerede for reiser under 1 km er bilandelen høyere enn sykkelandelen og for reiser mellom 2 og 5 km er bilandelen på 72 % og sykkelandelen på 4 %. Det er befolkningen under 18 år som sykler mest. Sykkelandelen for denne gruppen ligger på ca. 10 % og har sammenheng med at særlig sykkelandelen til skole/ studiested er

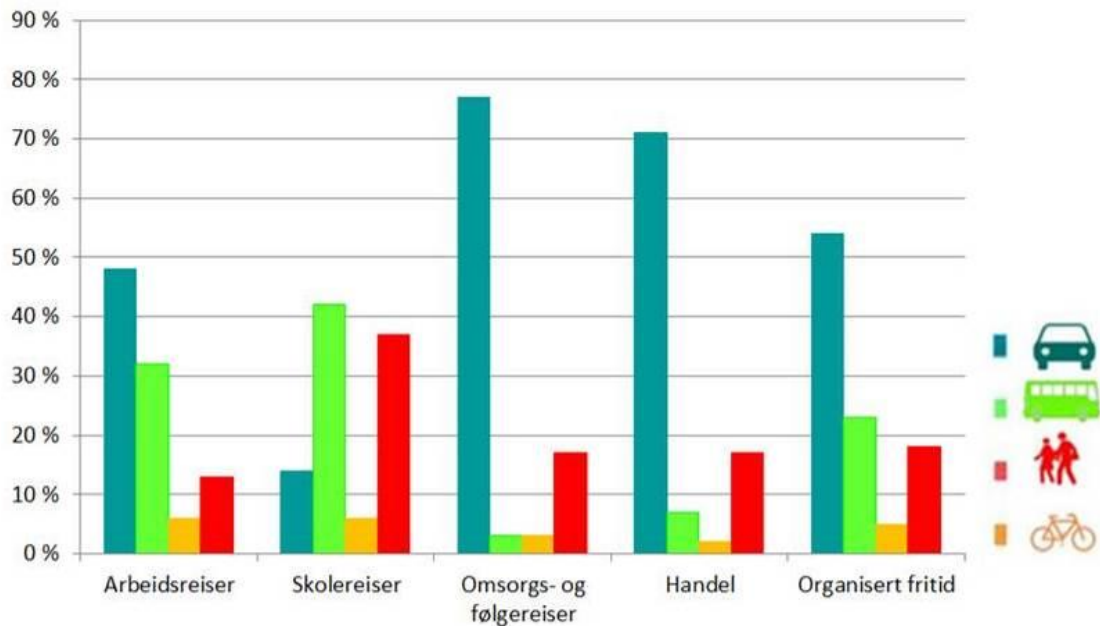
²⁰ Tall fra TØI rapport: Arbeidsreiser til og fra Akershus 1482/2016

høyere enn for andre reiser. Sykkelandelen er lavest for aldersgruppen 18- 29 år og for de over 60 år. Aldersgruppen 18- 29 år har derimot høy gangandel, mens for de over 60 år er særlig bilandelen høy sammenlignet med de andre aldersgruppene.



Reisemiddelfordeling for ulike reiselengder

Ser man på reisemiddelfordeling for ulike formål, viser reisevaneundersøkelsen at bilkjøring enten som passasjer eller fører, er den mest vanlige transportformen innenfor alle reisemålene presentert i figuren ovenfor. Sykkelandelen er høyest for reiser til/ fra arbeids- og studiested. Sykkelandelen for disse reisene er ca. 6 %.



Reisemiddelfordeling og reisens formål.

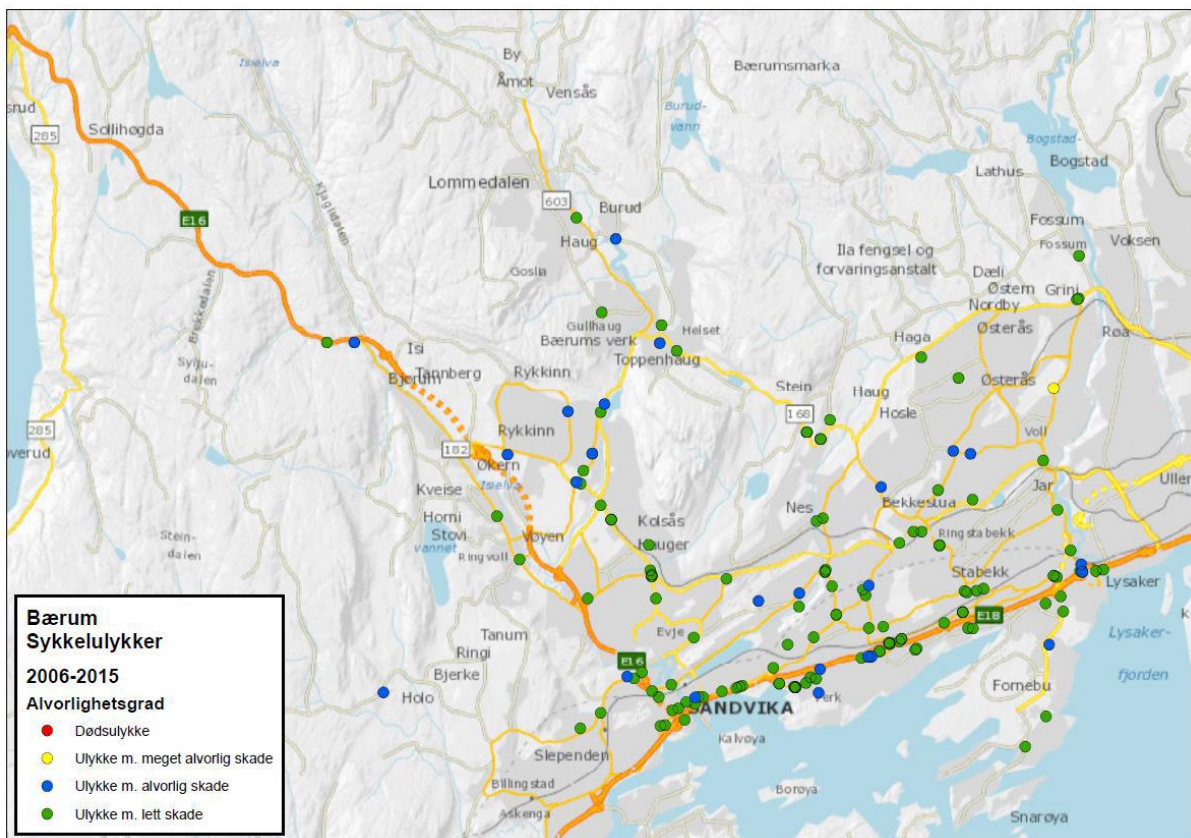
3.4.5. Mange aktører

Statens vegvesen har ansvaret for bygging av sykkelanlegg langs riks- og fylkesveier. Fylkeskommunen har etter forvaltningsreformen i 2010 overtatt ansvaret for de fleste riksveier, men ordningen med felles veiadministrasjon for riks- og fylkesveier er opprettholdt. Kommunen har ansvaret for bygging av sykkelanlegg langs kommunal ei. Med forskjellige veieiere er det viktig at kommunen er tydelig på hvilken standard som ønskes. Dette gjelder særlig for sykkelfelt, sykkelvei med fortau og ekspresssykkelveier.

Det er viktig for Bærum kommune med et bredt samarbeid for å bedre forholdene for syklister. Bærum kommune har sammen med Statens vegvesen og Akershus Fylkeskommune søkt om å få inngå en sykkelbyavtale. S

3.4.6. Ulykker

Utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune er nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Bærum kommune, ved Vei og trafikk, har utarbeidet Trafikksikkerhetsplan 2016- 2019. Her er ulykestallene for sykkel presentert, se avsnittet under. Statistikken som er brukt som grunnlag for å beskrive ulykkesituasjonen i Bærum, er hentet fra politirapporterte personskadeulykker. Når det gjelder lettere skader i sykkelulykker er det en stor underreportering.



Kart som viser politiregistrerte sykkelulykker og alvorlighetsgrad 2006-2015. Fra trafikksikkerhetsplanen 2016-2019

3.4.7. Potensial for økt sykkelandel

Som beskrevet er over halvparten av alle reisene som foretas i Bærum under 5 km og 40 % av reisene er under 3 km.

Kartet under viser eksempler på avstander i kommunen. Avstandene mellom de mest befolkede områdene og tettstedene er på mellom 3,5 km og 5 km.



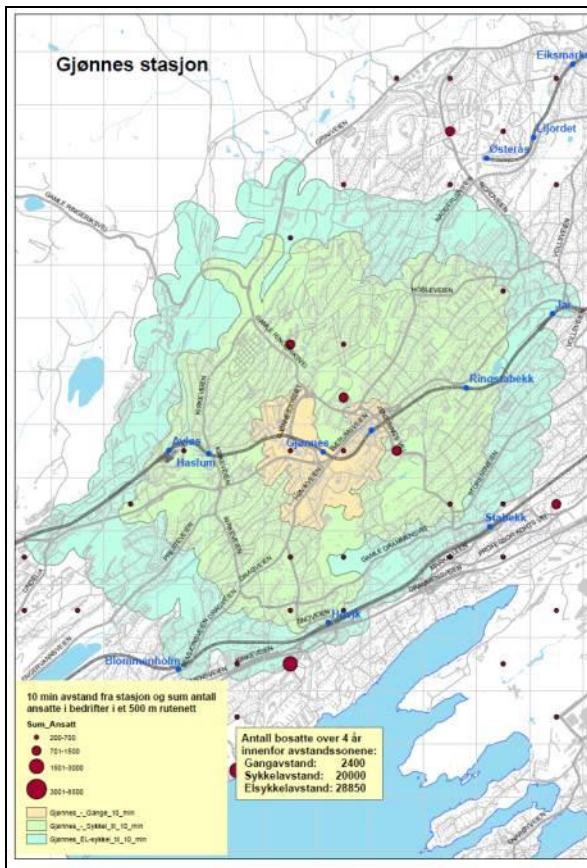
Kart med eksempler på avstander i kommunen.

ATP- analyser som er utarbeidet for Bærum kommune, viser at ca. 75 % av befolkningen bor innenfor 10- minutters sykkelavstand til nærmeste skinnegående kollektivknutepunkt²¹. De fleste lokalsentra med tilhørende funksjoner som forretninger, tjenestevirksomhet osv., er lokalisert i nærheten av tog- eller banestasjon. Dette tilsier at også en stor andel av kommunens innbyggere bor innenfor 10 minutters gå- eller sykkelavstand til nærmeste lokalsenter, forretning og tjenesteytende virksomhet. Det samme gjelder for de store idrettsarenaene som Bærums idrettspark på Rud, Nadderud stadion osv.

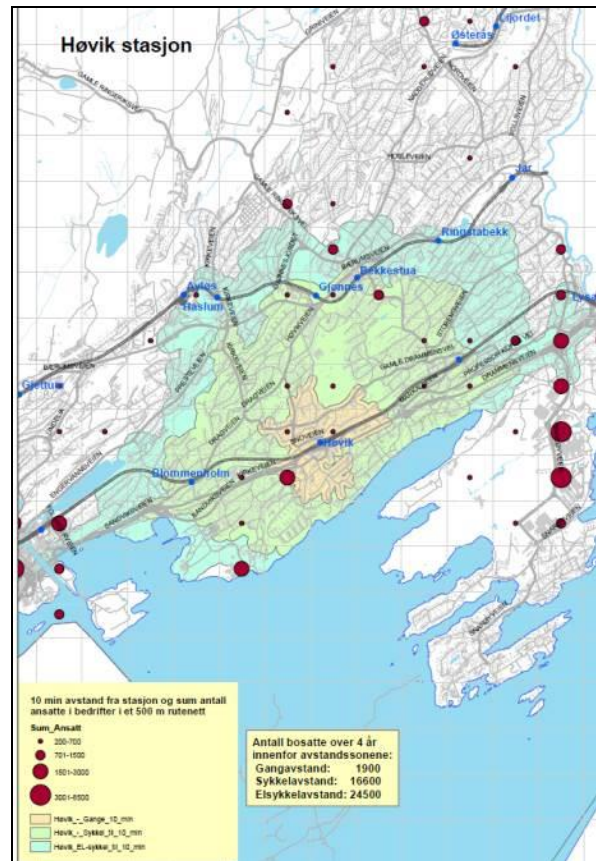
I kartene under vises bosatte innenfor 10- minutters gange-, sykkel- og elsykkelavstand for to valgte stasjoner i Bærum; Gjøannes T- banestasjon og Høvik togstasjon. Her bor det henholdsvis 20 000 og 16 660 innbyggere²² innenfor 10 minutters sykkelavstand eller ca. 2,5 km fra stasjonen.

²¹ 10 minutter tilsvarer i denne beregningen en avstand på i overkant av 2,5 km (sykkelfart på 16 km/t) alt etter som hvilke barrierer og andre utfordringer man møter på reisen.

²² Pr. 2016



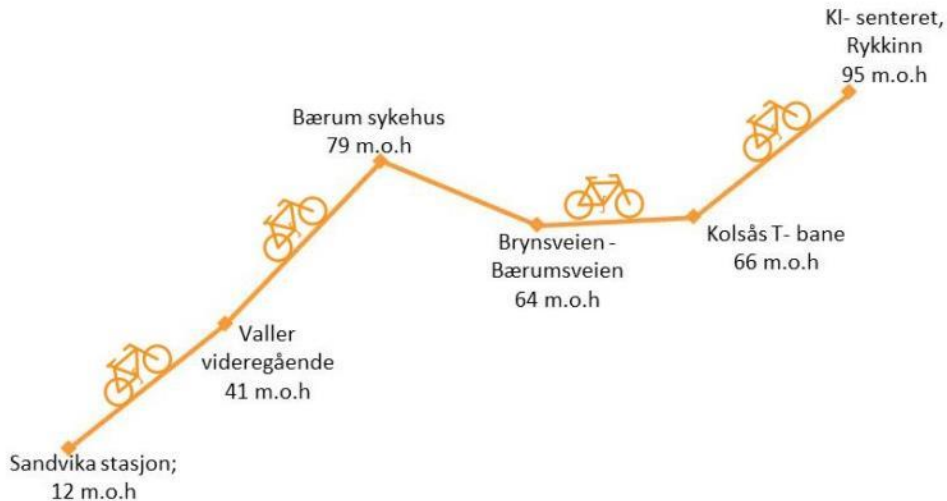
ATP- modell Gjøannes stasjon. 20 000 bosatte innenfor 10 minutter sykkellavstand



ATP- modell Høvik stasjon. 16 600 bosatte innenfor 10 minutter sykkellavstand

Reisevaneundersøkelsen og ATP-analysen viser at det er et stort potensial for å få flere til å sykle på korte strekninger opp til 5 km. For mange er det kort avstand fra bosted til daglige målpunkter, og det er særlig for reiser under 1 km at andelen som er villig til å gå er større enn for de som vil sykle. Det kan være korte reiser foretatt internt i kommunen, men også bruk av sykling på en del av reisen. Da må forholdene for at slike reiser skal foretas med sykkel ligge til rette, slik som tilgjengelig og god sykkelparkering.

Relativt korte strekninger mellom steder internt i kommunen og/eller til nærmeste kollektivknutepunkt til tross, det antas at Bærums topografiske utfordringer bidrar til at enkelte ikke velger sykkelen. Terrenget i Bærum er preget av høyderygger i retningen øst- vest som avgrensner lokale landskapsrom. En reise fra Sandvika stasjon til Rykkinn forutsetter at man starter på 12 m.o.h og ender på 95 m.o.h.



Figuren viser høydemeter fra Sandvika stasjon opp til Bærum sykehus og videre opp til Kl-senteret.

El-sykel øker influensområdet for sykkel med ca. 50 % og enda mer i kupertede områder. Analyser viser blant annet at antall mennesker som kan sykle til eller fra Fornebu på 30 minutter øker med 60 % til Fornebu hvis trafikantene går over fra vanlig sykkel til elsykkel. Fordi det er oppoverbakke fra Fornebu og elsykkelen er til mest hjelp i oppoverbakke, er økningen på hele 110 % fra Fornebu²³. Det er grunn til å tro at flere elsyklister vil være med på å frigjøre sykkelpotensialet i Bærum kommune. El-sykler er for mange et godt alternativ til bil, og kommunen vil stimulere til økt bruk av el-sykler blant annet gjennom egen el-sykel låneordning og vurdering om bysykkelordningen skal baseres på el-sykler i fremtiden.

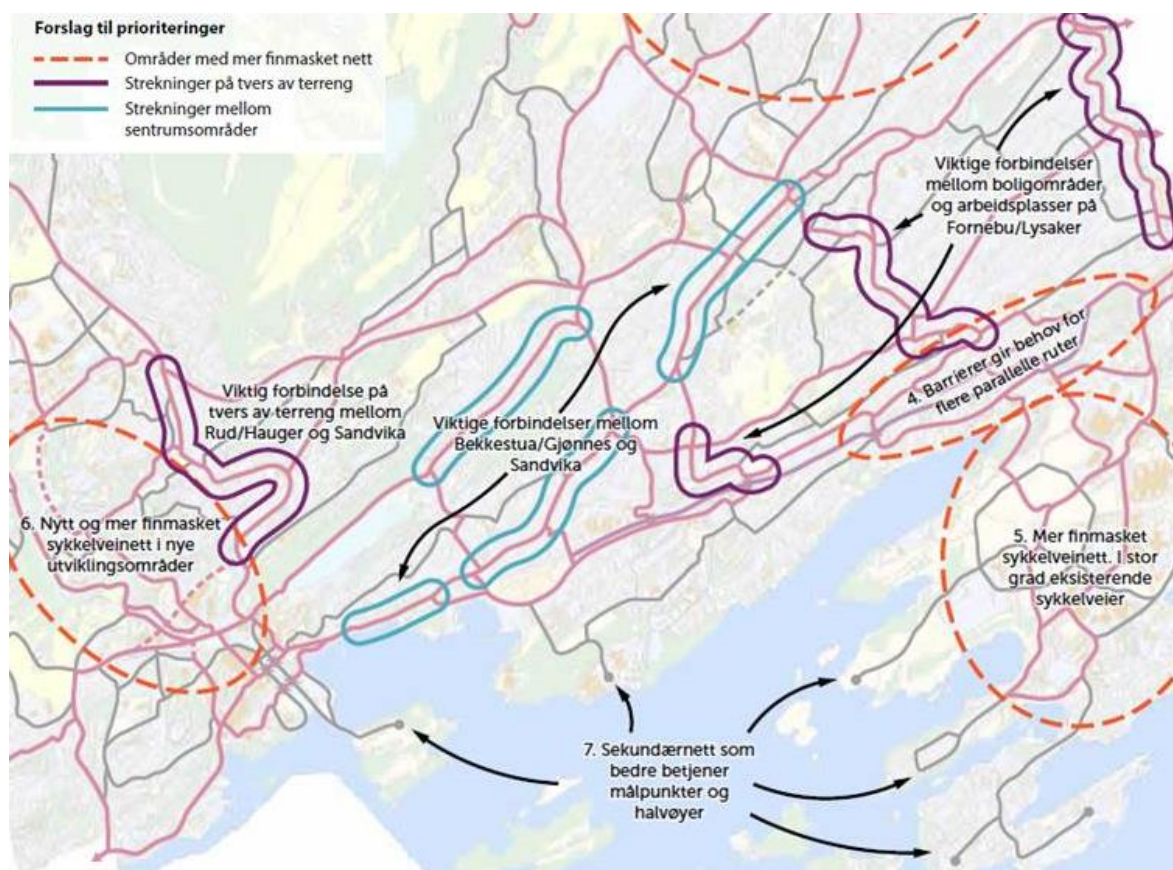


Elsykkelsalget doblet i Bærum

Strøm av nye el-syklister

Går ikke tilbake til bilkjøring

²³ Hvordan gåing og sykling kan konkurrere med bilen. Urbanet Analyse.



Kartet viser viktige strekninger for syklist i Bærum. Hentet fra Plan for hovedsykkelveinettet, utarbeidet av Norconsult 2017.

I tiden fremover bør det prioriteres tiltak som tilpasses syklist som skal reise på kortere turer internt i kommunen, og for de som kan sykle som en *del av* reisen. Dette betyr at det må bygges ut sykkelanlegg på strekninger mellom sentrumsområdene og inn mot kollektivknutepunkter.

3.5. Hva må til for å utløse sykkelpotensialet i Bærum?

3.5.1. Øke trygghetsfølelsen til sykkelistene og bedre framkommeligheten

Oslo kommune har i sitt arbeid med sykkelstrategi gjennomført en undersøkelse²⁴ der de har bedt både dagens syklister, planleggere, de som ikke sykler og de som kunne tenke seg å sykle og vurdere ulike typer sykkelløsninger. Konklusjonen fra denne undersøkelsen viser tydelig at separering fra kjøretøy og bredde på sykkeltrasé bidrar til å øke trygghetsfølelsen. I en reisevaneundersøkelse²⁵ for bedriften Statoil på Fornebu kom det fram at omtrent halvparten kunne tenke seg å sykle oftere til jobb. Bedre tilrettelegging for sykling mellom der de bor og ut til Fornebu var det viktigste tiltaket som ble etterlyst.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har også gjennomført en undersøkelse²⁶ som konkluderer med at *separate løsninger (især sykkelsti og –vei, men også sykkelfelt) medfører i gjennomsnitt at de fleste føler seg tryggere. I blandet trafikk føler de fleste seg minst trygg.* Det kommer videre fram i denne rapporten at jo mer man må sykle i blandet trafikk på én rute, desto større er sannsynligheten for at man vil velge en annen rute (dette gjelder særlig for lite erfarne syklister).

Det er behov for å skille syklende fra andre trafikantgrupper; både gående, kjørende og kollektiv. I det som er definert som hovedsykkelveinettet bør kommunen være pådriver for at det kun legges til rette for følgende løsninger beskrevet i kap. om Standarder.

Fortaussykling gir dårlig framkommelighet og falsk trygghet. Dårlig framkommelighet skyldes at syklende har vikeplikt for gående (ved stor gangtrafikk er det også forbudt å sykle på fortau), vikeplikt ved kryssing av kjørebanelen og at utforming og geometri ikke er tilpasset sykling. Ved sykling på fortau vil alle trafikanter i kryssende gater, veier og fra avkjørsler ikke ha tilstrekkelig sikt til å unngå farlige situasjoner.

I Europa er det bare Norge og Island hvor det er å sykle på fortauet



Bildet viser utfordringer ved å sykle på fortau. Bilde: Norconsult

²⁴ Oslosyklisten. Kartlegging av dagens og morgendagens syklister. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo, 02.06.2014. Spacescape og Oslo Kommune.

²⁵ Arbeidsreiser til Fornebu. Eksempelet Fornebu. TØI rapport 1320/2014.

²⁶ Separate sykkelanlegg i by. Effekter på Sikkerhet, framkommelighet, trygghetsfølelse og transportmiddelvalg. Rapport nr. 1447/2015, TØI.

3.5.2. Sykkelparkering

Sammen med et godt utbygget gang- og sykkelvegnett vil sykkelparkering bidra til at flere sykler til og fra daglige gjøremål. Syklister har behov for å parkere sykkelen før og etter en sykkeltur. Gode sykkelparkeringsfasiliteter er et viktig virkemiddel for å øke antall sykkelreiser, spesielt arbeidsreiser.

Strategien har spesielt fokus på de korte reisene og sykling som en del av reisen. Sikre parkeringsplasser for sykler nær kollektivknutepunkt er derfor viktig. Disse bør ha høy kvalitet og bidra til å gjøre det attraktivt å sykle til stasjonen. Det må være mulig å låse sykkelen, la den stå beskyttet for vær og vind, og ligge mest mulig i direkte tilknytning til av- og påstigningsområdet på stasjonen. På de største kollektivknutepunktet bør det både være et tilbud for korttidsparkering på gateplan, men også langtidsparkering under tak. Mange ønsker seg skap til hjelm, verktøy til enkle reparasjoner og lignende. Sykkelhotell kan flere steder være en godløsning. Dette er nå åpnet et sykkelhotell i Sandvika, og det er planer om å etablere et på Østerås og et på Kolsås.



Åpning av sykkelhotell i Sandvika. Bilde fra Budstikka

Ved nybygg og rehabilitering av eksisterende bygg skal det settes krav til sykkelparkering. Dette bør omfatte plass til alle former for sykler. Det kan for eksempel gjelde for nye boliger, arbeidsplasser, butikker, skoler og offentlige bygg.

3.5.3. Snu transporthierarkiet – prioritere syklist

Klimastrategien understreker betydningen av at transporthierarkiet må snus på hodet, og de syklende og gående må prioriteres framfor bilister. Hierarkiet må gjøre seg tydelig hele veien fra planprosesser til gjennomføring. Erfaring viser at selv om man øker den fysiske tilretteleggingen for sykkel, er det vanskelig å få folk til å sykle med mindre det samtidig settes inn tiltak andre tiltak. En markant økning i sykkelandelen forutsettes at konkurransefordelene ved å sykle blir større.



Sykkelvei inn til Rotterdam togstasjon. Foto: Kirsti Stokke Burheim

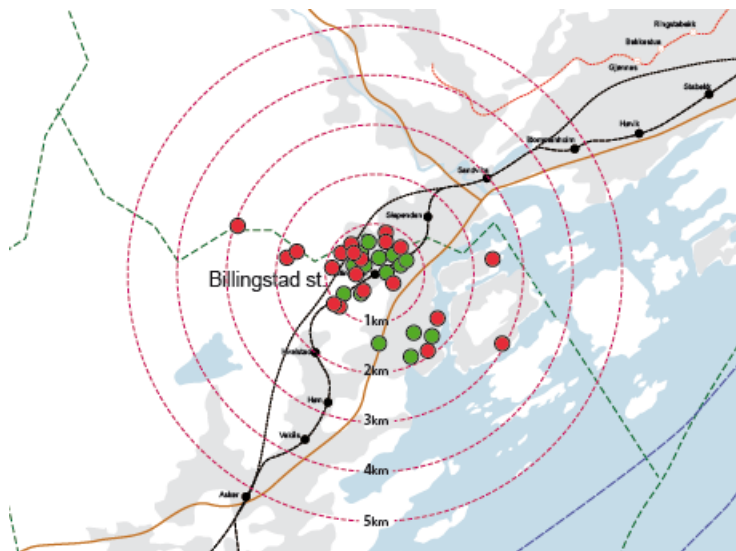
Prioritere sykkel

Som et alternativ til å skille ut sykkeltrafikken på egne arealer, kan den opplevde tryggheten økes ved å begrense biltrafikk og hastighet i de veiene og gatene som er en del av sykkelveinettet. Dette er tiltak som vil være viktig for sykkelveinettet som midlertidige løsninger og for sekundærsykkelveinettet mer permanent. Tiltak som kan vurderes er:

- Etablere sykkelvei mot enveisregulering i egnende gater. Dette er tiltak som har en liten kostnad og som krever liten grad av tilrettelegging. Hastighet kan begrenses ved fartsdempende tiltak som fartshumper og innsnevring. Redusert fart på biler vil både ha en positiv effekt på ulykkesrisiko og – omfang og trygghetsfølelsen til syklistene.
- Enveisregulere biltrafikk for å mer tydelig prioritere sykkel- og kollektivtrafikken.
- Redusere fartsgrenser ved både å gjennomføre fartsreducerende tiltak som fartshumper og innsnevring i veibanen og å skilte til lavere fart.

Undersøkelser viser at på flere av innfartsparkeringene i Akershus er over halvparten av brukerne bosatt mindre enn én kilometer fra stasjonen²⁷. For de aller flest er dette en avstand som er overkommelig på sykkel eller til fots. Når 75 % av Bærums innbyggere bor innenfor 10- minutters sykkelavstand til nærmeste skinnegående kollektivstasjon, er det viktig at tilbudet til sykkelparkering rustes opp.

²⁷ Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo. Akershus Fylkeskommune, 17. desember 2014.



Kartet viser bosted til eiere av biler parkert ved Billingstad stasjon i Asker, en typisk stasjon i bybåndet hvor mange bor i gangavstand til stasjonen. Fra Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo.

Belønne syklister

For å øke sykkelandelen i kommunen er det viktig at innbyggerne får god informasjon om anlegg for sykling, at de blir minnet om fordelene ved å sykle og at de samtidig til en viss grad belønnes for å sykle.

Et eksempel på dette er prosjektet med sponing av elsykkel i Oslo, som ble gjennomført i 2016. Støtteordningen var slik at man som innbygger kunne søke om inntil 25 % av kostnadene for elsykkel (maks på 5 000 kr). Budsjettet for programmet var stort nok til å betale for 1 000 elsykler. Søkerne måtte også svare på et spørreskjema i forkant av at elsykkelen ble tatt i bruk. I etterkant ble effekten av tiltaket vurdert i en rapport utarbeidet av TØI²⁸. I denne kom det fram at de som hadde fått bidrag til kjøp av elsykkel økte sin sykkelbruk med mellom 12 og 18 km per uke, dersom de byttet ut sin vanlige sykkel, med en elsykkel. Samlet sett viste disse dataene at CO₂- utslippet ble redusert med et sted mellom 440 og 720 gram per dag for hver deltager som fikk støtte til elsykkel av kommunen. Det ble også i etterkant av støtteordningen gjennomført spørreundersøkelser blant de som hadde blitt sponset. Der ble det blant annet spurt om i hvilken grad støtteordningen har motivert folk til å kjøpe elsykkel. Den klart viktigste enkeltfaktoren som ble oppgitt var støtteordningen fra kommunen. Videre viste det seg at av de som søkte om støtte økte sykkelbruken sin med 30 prosent, på bekostning av både bilkjøring (- 16 prosentpoeng), gange (- 4 prosentpoeng) og kollektiv (- 10 prosentpoeng).

Med en så godt dokumentert effekt, er det stor grunn til å anta at et lignende prosjekt ville gitt mange av de samme positive ringvirkningene også i Bærum.

²⁸ Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO₂- utslipp. TØI-rapport 1498/ 2016.



Bysykler Bærum

Et annet tilbud til befolkningen er innføringen av bysyklene. Denne ordningen jobbes det med å få utvidet til blant annet Sandvika. Det bør vurderes om dette skal være elsykler slik man blant annet har begynt å innføre i Stavanger og København.



Elektriske bysykler København. Kilde: www.gobike.dk

3.5.4. Høy standard på drift og vedlikehold

Syklister er svært følsomme for manglende vedlikehold av ujevnt underlag, dårlig kjørebane, vannsprut, snø, søppel, glass og andre gjenstander i veibanen. Godt vedlikehold har derfor stor betydning for fremkommelighet, følelsen av komfort og ulykkesrisikoen.

God vinterdrift av sykkelanlegg er vesentlig for om folk sykler på vinterstid. Målet er sykkelveier for helårsbruk. Med god vinterdrift menes tidlig brøyting etter snøfall og ved behov salting. Det bør også etterstrebes å finne gode alternativer til salting.

Når det gjelder drift av gang- og sykkelveier så har Statens vegvesen ansvaret langs riksveier. Kommunen har ansvaret langs de kommunale veiene. Drift av gang- og sykkelveier langs fylkesveinettet er delt mellom Statens Vegvesen og kommunen.

3.5.5. Atferdsendringer – kampanjer

Gitt sykkelstrategiens ambisjon om at *Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum*, er det viktig å nå alle typer syklister. Spissede kampanjer mot en målgruppe kan være en innfallsvinkel for å nå alle. Flere kommuner, som for eksempel Odense og Malmø, har jobbet aktivt med kampanjer for å få flere innbyggere til å sykle og har lyktes med dette. Bærum kommune bør selv ta initiativ til kampanjer for å nå sine mål i sykkelstrategien, samt bidra når andre aktører tar slike initiativ.



Som en forlengelse av FutureBuilt, ble FutureBikes sykkelerklæring nedfelt sommeren 2016. Ett av punktene i erklæringen er at kommunens egne virksomheter skal gå foran og etablere seg som sykkelvennlige kommunale virksomheter. Høsten 2016 ble Rykkinn skole og Kommunegården sertifisert. Sykkelstrategien foreslår at flere kommunale virksomheter blir sykkelvennlige.

Bærum kommune deltar i aksjoner som Sykle til jobben, arrangement av vintersykkeldagen og den europeiske mobilitetsuken. Dette bør videreføres.



Markering av vintersykkeldagen 2017. Januar ble rekordmåned og det ble registrert en 60 % økning i antall syklistere fra 2016 ved sykkeltelleren på Jarmyra. Fra markeringen på Lysaker.

Kom og se Eirik Ulltang's sykkelshow!

Gavekort på Egon til de 15 første som sykler til arrangementet.

Velkommen til
Vintersykkeldag

i Sandvika - Byparken lørdag 31. januar!

PROGRAM

Kl 11:00 Åpning og testing av terrengsykkelbane i Byparken. Prøv ulike elsykler og test ut piggedekk!

Kl 12:00 Start tempoknurrans i Byparken. Bærum og omegn Cykleklubb og Ungdom og fritid arrangerer.

Kl 12:15 Start elsykkellop i fra Asker torg til Byparken på idealtid. Alle elsyklistere er velkomne til å delta! Ingen påmelding nødvendig. Miljøpartiet De Grønne arrangerer.

Kl 14:00 Norgesmester i trailsykling, Eirik Ulltang, holder eget sykkelshow! Tempoknurrans avsluttes.

Kl 14:30 Premieutdeling til vinnere av tempoknurransen og elsykkellop.

Kl 15:00 Arrangementet avsluttes.

Delta i elsykkellop Asker-Sandvika

Vintersykkeldagen er et samarbeid mellom Asker og Bærum kommune. Formålet er å få flere til å sykle året rundt. Det vil være stander i Byparken som vil gi mye nyttig info og utstillere har med et bredt vintersykkelutvalg innen ulike sykkeltyper, piggedekk, bekledding, synlighetsartikler i mørket med mer. Kom innom for en annerledes vinteropplevelse!

FLØTTE PREMIER!
- Terrengsykkelbane og tempoknurrans i Byparken.

Del dine tanker og ideer om sykkel i Bærum

BÆRUM KOMMUNE

Reklame for Bærum kommune sin vintersykkeldag

4. Indikatorsett

Indikator for måloppnåelse	Dagens situasjon ²⁹
Økt sykkelandel, 20 % i områder med bymessig karakter innen 2030. Ut i fra det målet bør sykkelandelen bør være 6 % 2020 og nærmere 12 % i 2025.	Sykkelandel på 3 %
Sykkelandel arbeidsreiser og studiested øke til 10 % innen 2020 og 25 % innen 2030.	Sykkelandel på 6 %
Andel vintersyklister skal øke til 5 % innen 2020	3 %
Ulykker – Ingen drepte, meget hardt eller hardt skadde personer i sykkelulykker i 2030.	Se kap. 3.4.6
135 km av det planlagte totale sykkelveinettet skal være utbygd innen 2028. Det totale planlagte nettet er på 390 km.	79,8 km er bygget ut i dag.
Sykkelandelen på reiser under 1 km skal være høyere enn bilandelen innen 2025	I dag er sykkelandelen på reiser under 1 km på 3 %, mens den for bil er på ca. 33 %
Nedgang i ÅDT i sentrumsgatene.	Her følger noen eksempler: Claude Monets alle: ÅDT: 2700 (År 2011) -Gamle Ringeriksvei gjennom Bekkestua sentrum ÅDT 3700 (År 2007) -Gamle Ringeriksvei (ved kryss Skogveien) ÅDT 8700 (År 2016) -Elias Smiths vei (bro over Sandvikselva) ÅDT 8100 (År 2016) -Gamle Drammens vei gjennom Stabekk (ved kryss Jernbaneveien), ÅDT 11700 (År 2016)
I 2025 skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 prosent	48 % i 2016
Høyere sykkelandel i sentrumsgatene	Sykkeltellere

²⁹ Dagens situasjon er tatt ut fra tallene oppgitt i gjennomført reisevaneundersøkelse utført i oktober, november og desember 2016.

5. Kilder

- Statens vegvesen, 2015. Håndbok V712 Konsekvensanalyser. ISBN: 978-82-7207-686-2
- KVVU Oslo- Navet. Sykling og gåing i konseptene. Vedlegg 13 til konseptene. Ruter, Statens Vegvesen og Jernbaneverket, mai 2015.
- Nasjonal transportplan 2014- 2023
- Nasjonal transportplan 2018- 2029
- Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023
- Københavns sykkelstrategi 2011- 2025. *Fra god til verdens beste.*
- Helseverknader av auka sykkeltrafikk i nokre utvalgte norske småbyar. TØI rapport 1112/2010.
- Separate sykkelanlegg i by. Effekter på Sikkerhet, fremkommelighet, trygghetsfølelse og transportmiddelvalg. TØI Rapport nr. 1447/2015,
- Arbeidsreiser til Fornebu. Eksempelen Fornebu. TØI rapport 1320/2014.
- Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO2-utslipp. TØI- rapport 1498/ 2016.
- Arbeidsreiser til og fra Akershus. TØI rapport: 1482/2016
- Separate sykkelanlegg i by Effekter på sikkerhet, fremkommelighet, trygghetsfølelse og transportmiddelvalg. TØI rapport 1447/2015.
- Hvordan gåing og sykling kan konkurrere med bilen. Urbanet Analyse. H. Solli, M. Haugsbø og M. Betzano.
- Oslosyklisten. Kartlegging av dagens og morgendagens syklistar. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo, 02.06.2014. Spacescape og Oslo Kommune.
- Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder. TØI rapport nr. 561/2002.
- Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo. Akershus Fylkeskommune, 17. desember 2014.
- Bærum kommune, Plan for hovedsykkelveinet, Utarbeidet av Norconsult, 01.03.2017.
- RVU for Bærum kommune 2016-2017, resultat fra månedene oktober, november og desember 2016.
- Foredrag holdt av Marie Frostvinge under sykkelkonferansen i Tromsø i mai 2016.
- <http://trondheim2030.no/2016/02/04/midtbyregnskapet-for-2015-er-klart/>
- www.gobike.dk
- http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1463565875560/MALM_TROM_P_210x297mm_SE.pdf
- <http://trondheim2030.no/2016/02/04/midtbyregnskapet-for-2015-er-klart/>
- <https://samferdsel.toi.no/debatter/sykkelsatsing-fra-ord-til-handling-article33293-2211.html>
- <https://syklistene.no/aktuelt/melder-om-rekordstor-vekst-i-vintersykling/>