

Handlingsplan sykkel

2018–2021

Vedlegg til sak Handlingsplan sykkel 2018–2021

JpID 17/ 251877



BÆRUM
KOMMUNE

1 Innhold

1.	Sykelstrategi Grunnlaget for handlingsplan sykkel.....	3
1.1	Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet Hoved- og delmål	3
1.2	Sykelstrategi - Sykkelveinett - Handlingsplan sykkel	6
2	Ansvar for sykkelveinettet.....	6
3	Rapport for handlingsplan sykkel 2016-2017.....	8
4	Handlingsplan sykkel 2018-2021	9

1. Sykkelstrategi Grunnlaget for handlingsplan sykkel

Framtidig vekst i Bærum kommune de nærmeste årene skal i henhold til vedtatt kommuneplan styres til utpekte områder (Sandvika, Fornebu, Lysaker og Bekkestua/Høvik), rundt de skinnegående stasjonsområdene og langs bybåndet. Både befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjonene vil øke i disse områdene. Kommunens befolkningsprognose for perioden 2017-2036 anslår en befolkningsvekst i Bærum på i underkant av 40 000 personer de neste 20 årene, i tillegg kommer vekst i næringsliv og arbeidsplasser.

Befolkningsveksten sett i sammenheng med nullvekstmålet i personbiltransporten er en krevende utfordring. For å nå målet må reisevanene endres ved at andelen reiser med bil reduseres og reiser med gange, sykkel og kollektiv økes betydelig. Sykkelandelen i Bærum er i dag på omlag 3 prosent. Reisevanetall for Bærum kommune viser at sykkelandelen ikke har endret seg de siste 10 årene, til tross for kommunens ambisjoner om å få flere til å sykle.

Stort potensiale for å få flere til å sykle:

- Selv for reiser under 1 km reiser er bilandelen høyere enn sykkelandelen
- Ca. 40 prosent av alle reiser i Bærum er under 3 km og ca. 50 prosent er under 5 km.
- 75 prosent av innbyggerne i Bærum bor innenfor 10 minutters sykkelavstand til nærmeste skinnegående kollektivknutepunkt (10 minutter tilsvarer her en avstand på i overkant av 2,5 km forutsatt sykkelfart på 16 km/t, lavere om barrierer/andre utfordringer på reisen)
- Om lag 50 prosent av innbyggerne jobber innen kommunegrensen (RVU 2013- 2014, Transportøkonomisk institutt).

Gjennomført forskning viser at trygghetsfølelsen til syklistene er svært viktig for å få flere til å sykle. Økt trygghet skapes ved å etablere det flere sykkelanlegg hvor syklisten separeres fra bilisten og gående vil flere ønske å sykle, samt etablering av sykkelfelt i vei med god bredde. Der mange gående og syklende ferdes liker syklistene seg, tilrettelegging for sykling er derfor en viktig del av sentrumsutviklingen i kommunen.

1.1 Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet Hoved- og delmål

Ambisjonen for sykkelstrategien med plan for sykkelveinettet 2018-2030 er:

Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum. Hovedmålene er å øke sykkelandelen fra dagens nivå på 3 til 7 prosent innen 2020 og til 20 prosent 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 syklistene i Bærum, særlig frem 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 relativt kraftig vekst i sykkelandelen over kort tid, viser tall fra flere andre steder både i Norge og utlandet. For at sykkel skal ta sin del av transportmiddelfordelingen, forutsetter dette bedre tilrettelegging og mer robuste sykkeløsninger enn de som finnes i dag. Sykkeltilrettelegging krever relativt lite areal, og kan gi betydelig forbedring i de reisendes mobilitet.

Klimastrategi 2030 og sykkel

[Klimastrategi 2030](#) skal bidra til å redusere Bærums klimafotavtrykk, og gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Strategien omfatter tiltak innenfor tre strategiske områder: mobilitet, bygg, og ressursbruk. Tiltakene i strategien omfatter hele bærumssamfunnet og skal gi reduksjon av de direkte klimagassutslippene, med særlig vekt på utslipp fra transport. Et hovedmål er at klimagassutslippene skal være redusert med minst 40 prosent innen 2030.

Klimastrategien innebærer mange tiltak for sykkel. Rådmannen foreslår blant annet en målsetting om at andelen personreiser med kollektiv, sykkel og gange skal økes fra 48 til 60 prosent innen 2025, og at sykkelandelen skal være minst 7 prosent. Derfor er sykkel et viktig satsingsområde for å bli en *Klimaklok* kommune.

Klimaforliket, Nasjonal transportplan og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus sier 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 Bærum er en del av.

Viktige tiltak for å fremme bruk av sykkel er bedre gang- og sykkelveier frem til kollektivknutepunktene, bysykkelordning, bygging av flere sykkelhotell. Tilrettelegging for økt trafiksikkerhet og gode turveier er viktige for at bæringer lettere kan gå eller sykle i kommunen, og fristes til mindre bilbruk.

Medvirkning

Medvirkningsprosessen har vært gjennomført for sykkelstrategi, plan for hovedsykkelvei og handlingsplan sykkel parallelt. Blant annet er Syklistenes landsforbund blitt orientert om og gitt mulighet til å gi innspill til arbeidet underveis. Det har vært bred intern medvirkning.

Barnetråkk er et digitalt registreringsverktøy og undervisningsopplegg der barn og unge forteller planleggere, kommunen og lokalpolitikere hvordan de bruker nærmiljøet, hvor beveger de seg daglig og hvilke steder de unngår de. Registreringene i Barnetråkk er gjennomgått og hensyntatt.

På mailadressen; sykkel@baerum.kommune.no kommer det fortløpende innspill med ønske blant annet om en tydeligere prioritering av syklist framfor bilister, sykkelanlegg der alle typer syklist kan føle seg trygge, bedre drift (særlig vinterdrift), samt bedre tilrettelegging for sykkelparkering med tak særlig ved kollektivknutepunktene.

Gjennom «[Sykle til jobben](#)» aksjonen i våres ble det gjennomført en brukerundersøkelse hvor rapporten sier noe om forbedringspotensialet for tiltak for bedre sykkelopplevelse. [Meld en feil](#) er Bærums feilmeldingstjeneste for kommunale veier, hvor det er tilrettelagt for feilmelding både via nettsider og app til smarttelefon. Tiltaket bidrar til å redusere totalt tidsforbruk på henvendelser fra publikum, da alle henvendelser sendes direkte til utførelse eller korrekt saksbehandler. Meldte feil fra syklist går direkte til korrekt instans.

I sykkelworkshop april 2016 ble det gitt innspill til strekninger og enkeltpunkter som var bra og dårlige for syklist samt rangert ulike tiltak ut i fra hva som burde prioriteres for å få flere til å sykle. Det ble også gitt mulighet til å komme med merknader til dagens sykkelveinett på et interaktivt kart på kommunens nettsider kalt «Pedaltråkk» som lå ute i 3 måneder fra juni 2016. Kommunen mottok en rekke forslag til forbedringer, ønsker og informasjon om manglende opparbeidelse, konfliktpunkter m.m. Det ble laget et oppsummeringskart av innspillene som er lagt til grunn for utarbeidelse av plan for sykkelveinettet.

Plan for sykkelveinettet

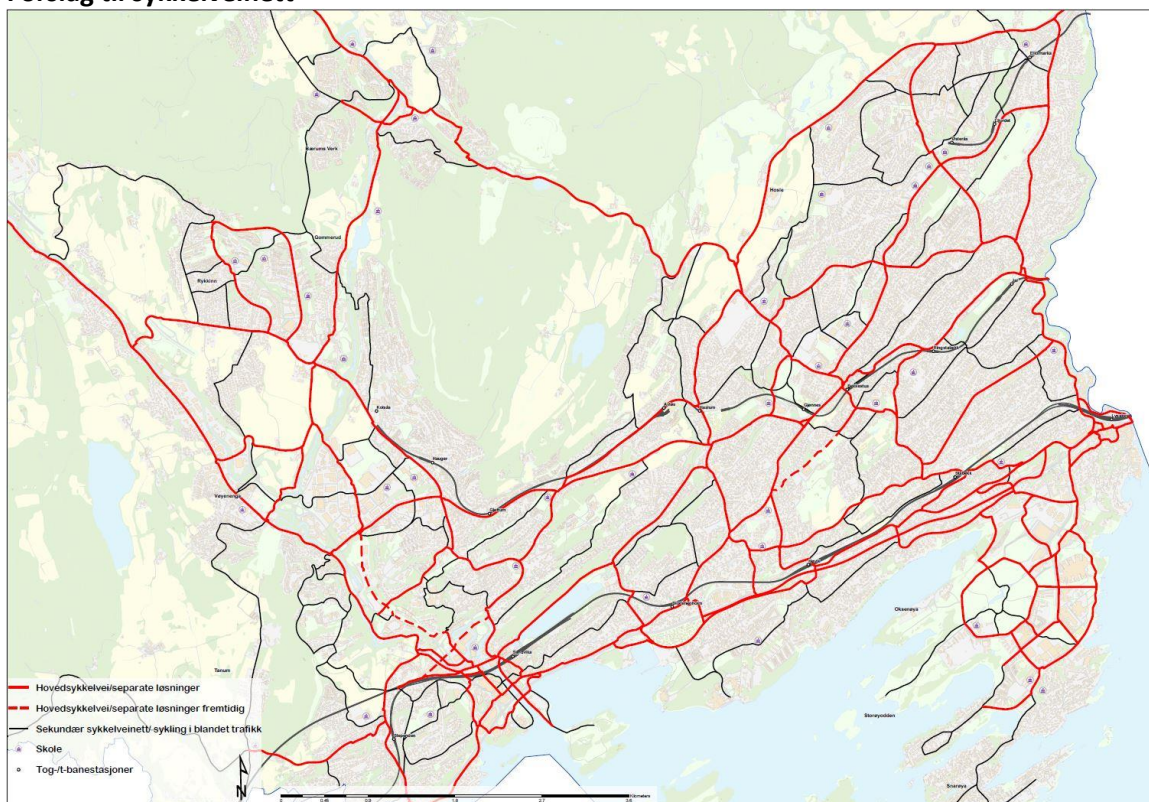
Revidert plan for sykkelveinett prioriterer økt trygghetsfølelse og bedre fremkommelighet. Planen angir hvor det bør være tilrettelagt for trygg sykling i Bærum kommune.

Sykelveinettet er delt opp i et hovedsykkelveinett samt et sekundærsykkelveinett. Innenfor hovedsykkelveinettet anbefales separate løsninger for syklistene (sykkelfelt eller sykkelvei med fortau) eller ved lite motorisert trafikk; sykkelgater.

Standardene som legges til grunn for all sykkelplanlegging i kommunen vil bli spilt inn ved revidering av relevante veinormaler til Statens vegvesen eller ved behov som søknader om dispensasjon fra gjeldende veinormaler. Kommunale veinormaler fastsetter kommunen selv, og behandler selv dispensasjoner langs kommunale veier (Vei og trafikk). På strekninger som det er svært utfordrende å få til løsninger i henhold til definert standard, kan de t unntaksvis aksepteres lavere standard.

Sekundærsykkelveinettet legger opp til løsninger med blandet trafikk. Å separere gående, syklende og kjørende langs hovedsykkelveinettet krever økt standard for sykkeltilrettelegging.

Forslag til sykkelveinett



Samlet totallengde av sykkelveinettet tilsvarer ca. 390 km, hvorav andel hovedsykkelveinett er i overkant av 140 km. Total lengde på nytt hovedsykkelveinett foreslås økt fra om lag 120 til i overkant av 140 km.

Forslag til sykkelveinettet tar hensyn til hvor arbeids og bosetningskonsentrasjonene er størst og prioriterer sykling mot reisemål som skoler og skinnegående kollektivknutepunkt i kommunen. Det skal tilrettelegges for at alle kan sykle, enten hele eller deler av reisen og uavhengig av alder og kjønn. Det er stort potensial for å få flere til å sykle, også Elsyklister.

1.2 Sykkelstrategi - Sykkelveinett - Handlingsplan sykkel

For å nå målene i sykkelstrategien er Handlingsplan sykkel et viktig virkemiddel. Tiltak langs sykkelveinettet prioriteres i henhold til hvor arbeidsplass- og bosettingskonsentrasjonene er størst, samt rundt høyfrekventerte kollektivknutepunkt.

Sykkelstrategien har en samlet tiltaksliste som viser hvilke tiltak som skal følges opp av Handlingsplan sykkel. Plan for sykkelveinettet følger opp strategiens føringer som berører sykkelveinettet. Listen under oppsummer tiltakslisten og følges opp Handlingsplan sykkel.

Føringer fra sykkelstrategien: Utdrag tiltaksliste fra sykkelstrategi

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
3. Prioritere sentrum/ kollektivknutepunkt: Prioritere planlegging av lenker der arbeidsplass- og bosettingskonsentrasjonene er størst, samt rundt høyfrekventerte kollektivknutepunkt.
4. Planbank: Opparbeide en planbank for utpekte sykkelveiprosjekter
5. Gjennomføre strakstiltak: <ul style="list-style-type: none">- 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
7. Sykkelparkering: <ul style="list-style-type: none">- Innarbeide sykkelparkering for nybygg og rehabilitering av bygninger. Utarbeide sjekkliste for dette.- Sykkelparkering (inkludert sykkelhotell) innlemmes i kommunens parkeringsstrategi.- Parkeringsplasser for sykler plasseres så nærme målpunkter som mulig- Bedre skilting for syklende og gående
8. Drift: Bedre drift- og vedlikehold langs sykkelveinettet.
9. Samarbeid med nabokommuner: Samarbeid med nabokommuner om sammenhengende sykkelruter.
11. Turveier: Tilrettelegge for sykling på utvalgte turveier etter en konkret vurdering av landskap, vegetasjon, kulturverdier, driftsforhold og nærhet til kollektivpunkt og skoler.
12. Elsykler (punkt 5): Utvide bysykkelordningen, vurdere bruk av El-bysykkel.
13. Sykkeltellere: -Etablere sykkeltellere nær sykkelvei, kollektivknutepunkt og sentra.
16. Fremme sykling/påvirkningsarbeid: <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

2 Ansvar for sykkelveinettet

Mange forskjellige aktører med ansvar for ulike deler av sykkelveinettet kompliserer planleggingen av sykkeltiltak. Forenklet forklart er ansvaret for drift, vedlikehold og investeringer fordelt slik at:

- Veiansvarlig => veibygger har ansvaret for:
 - Sykkelvei som del av veien
 - Fortau opphøyd med kantstein eller tilsvarende
- Kommunen
 - Gang- og sykkelvei (GS) adskilt fra veibane unntatt Bærumsveien, Ringeriksveien, Snarøyveien samt deler av Gml. Ringerinsvei over Steinsskogen

Forskjellen på fortau og gang- og sykkelvei (GS) er at det på fortau kun kan sykles i gangfart, mens GS ikke har tilsvarende fartsbegrensning som fortau. På fortau og GS må det sykles de gåendes premisser. I henhold til trafikkreglenes § 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. Sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart, noe som kan være vanskelig å oppnå når det er mange gående og syklende samtidig. Det er derfor vanskelig å gjøre det attraktivt å sykle med delte løsninger.

Det er flere finansieringskilder for sykkelanlegg i Bærum, forenklet vist slik:

- Statlige midler via Oslopakke 3 og Riksveimidler
- Fylkesveimidler
- Kommunale midler

Statlige midler som Nasjonal Transportplan, Oslopakke 3 og Riksveimidler: Disse viser rammen blant annet for gang- og sykkelveier (GS) langs hovedveiene.

Fylkesveimidler (F): Fylkets Handlingsprogram fastsetter årlig bevilgningen til blant annet sykkeltiltak/-anlegg på fylkesveier. Fylket anbefaler at kommunen alltid har en politisk vedtatt prioritert liste over sykkelprosjekt det er viktig for kommunen å gjennomføre - Handlingsplan sykkel er utarbeidet for også å være kommunens innspill til fylkets prioriteringer. Statens vegvesen forvalter på vegne av fylkets trafikksikkerhetsutvalg midler til Aksjon skolevei (AS), midler som kan delfinansiere prioriterte tiltak for tryggere skolevei, tiltak som ofte også tilgodeser syklistene. AS har søknadsfrist årlig i november og forutsetter kommunal egenandel.

Kommunale midler: Bærum kommune fordeler bevilgning til sykkel på ulike måter. Handlingsplan sykkel (denne) er rendyrket som sykkeltiltak/-prosjekt. Noen sykkeltiltak blir tilgodesett med Trafikksikkerhetsmidler (TS) for tryggere skolevei som fordeles i henhold til [Trafikksikkerhetsplanen 2016 - 2019](#). I tillegg nyter syklistene godt av oppgradering av kommunale turveier (Turveimidler).

Øvrige tilskuddsordninger som kan delfinansiere sykkeltiltak: Kommunen søker årlig fylket om midler til Aksjon skolevei (AS). Bærum kommune fikk kr. 2,4 mill. til [AS i 2017](#). Samferdselsdepartementets tilskuddsordning for «[økt sykkelforbruk](#)» støtter årlig tiltak som bidrar til raskere gjennomføring av tiltak som øker fremkommeligheten for gående og syklende. Miljødirektoratets tilskuddsordning «[Klimasats](#)» gir årlig støtte til kommuner som reduserer utslipp av klimagasser og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Veimyndighet på fylkesveistrekninger er i dag delt i forhold til hvilken trafikantergruppe som strekningen betjener. Ansvar for sykkelveinettet skifter alt etter hvilke bilveier sykkelveinettet ligger ved siden av. Det er utfordrende at trafikksystemet for sykkel ikke følger samme ansvarsfordeling som for biltrafikken der veiholder har ansvaret for eget veinett og ansvaret for GS langs fylkesvei i de fleste tilfeller tilligger kommunen. Ansvar for belysning, skilting, fordeling av sidearealer, broer, underganger med mer er ofte delt eller uavklart, noe som fører til mye usikkerhet og ekstraarbeid i ettertid.

I byområder etableres anlegg for å fremme flere kollektive reiser og mer sykling. Vedlikeholdsansvaret blir sjelden avklart i forbindelse med utbygging, og diskusjonene om vedlikeholdsansvar.

Sykkelparkeringsanlegg er mer og mer aktuelt og plasseres gjerne i tilknytning til kollektivknutepunkt, og er viktige for å oppnå målsettinger om miljøvennlige transportløsninger. Anlegget finansieres ofte i fellesskap, men eies og driftes av enkeltaktører som bestemmer brukerkostnaden uten at kommunen har hjemlet påvirkning.

3 Rapport for handlingsplan sykkel 2016-2017

Det er utarbeidet en rapport for bruk av de øremerkede investeringsmidlene avsatt til Handlingsplan sykkel i perioden 2016-2017; årlig opprinnelig 3,5 millioner kroner i 2016-2017. I tillegg kommer kr. 6. mill. fra 2017 bevilget i HP 2017-2020 til oppgradering av sykkelveier. Tilgjengelige midler ble fordelt på de tre gruppene mindre tiltak, større prosjekter og tilrettelegging (forprosjekt/planreserve). For å forenkle rapporteringen er budsjett for 2016 og 2017 slått sammen.

Overordnet fordeling av øremerkede kommunale investerings midler til sykkeltiltak (tusen kroner)

Tiltak og prosjekt	2016	Opprinnelig 2017	Tillegg 2017	Inkl. tillegg 2017	Budsjett 2016 + 2017
Mindre tiltak	800	1 900		1 900	2 700
Større prosjekter *	1 900	600	6 000	6 600	8 500
Tilrettelegging – forprosjekt/ planreserve	800	1 000		1 000	1 800
SUM	3 500	3 500	6 000	9 500	13 000

* Ved en inkurie oppgir HP Sykkelplan kr. 100 000 for lite

Rapport av bruk av midler handlingsplan2016–2017

Tiltak og prosjekt	Budsjett 2016+2017	Brukt 2016 og 2017	Mindre/ merforbruk
Mindre tiltak	2 700	905	-1 795
Større prosjekter	8 500	13 750	5 250
Tilrettelegging forprosjekt/planreserve: Kommunale + Fylkeskommunale	1 800	3 480	1 680
SUM	13 000	18 135	5 135

Eksakt merforbruk vil først være klart etter regnskapsårets slutt. Merforbruket i 2017 foreslås finansiert ved forskuttering av midler avsatt til handlingsplan 2018. Rådmannen kommer tilbake til dette i Økonomimelding 1/2018. I tillegg er det årlig benyttet kr. 600 000 til kampanjer/motivasjonsarbeid, ekstrabrøyting og tidlig feiing.

4 Handlingsplan sykkel 2018-2021

De økonomiske rammene til kommunens sykkeltiltak finansieres av ulike kilder.

Kommunens handlingsprogram gir føringer for arbeidet med sykkel og fastsetter årlig de overordnede rammene for sykkelhandlingsplan, trafiksikkerhetstiltak og turveioppgraderinger, viktige bidrag som helt eller delvis finansierer flere sykkeltiltak. I tillegg gir Handlingsprogrammet rammen for drift, med et økt antall kilometer tilrettelagt for sykling øker driftsrammen.

Handlingsplan sykkel prioriterer bruk av de øremerkede investeringsmidlene på kr. 65 millioner kroner i 2019-2021. Fratrullet kr. 5,1 millioner forskuttet fra 2018 for bruk i 2017, totalt tilgjengelig 54,8 mill.. Forutsatt at rådmannens forslag til HP 2018-2021 blir vedtatt slik det er lagt fram.

Kommunale investerings midler til sykkeltiltak - Handlingsprogram 2018 – 2021 (tusen kroner)

Investeringsprosjekt	2018	2019	2020	2021
HP 2018 – 2021 Prosjekt 121. Oppgradering av sykkelveier	6 000			
HP 2018 – 2021 Prosjekt 132. Handlingsprogram sykkel	18 500	13 500	13 500	13 500
SUM	24 500	13 500	13 500	13 500
Minus forskuttet brukt i 2017	5 100			
Tilgjengelig midler	19 400	13 500	13 500	13 500

Fra rådmannens forslag til HP 2018-2021 omtale av investeringsprosjekter (S. 169, forkortet):

121. Oppgradering av sykkelveier: Kr. 7 mill. i 2017 og 6 mill. i 2018: Turveien fra Hosleveien til Falkeveien og turveien fra Østerås til Hosle oppgraderes til sykkelvei (2017). Det arbeides med bysykkel-ordning estimert kostnad for prosjektet er 6 mill. i 2018 da prosjektet ikke fikk tilskudd fra statens *Klimasats*-ordning. ...

132. Handlingsprogram sykkel: Foreslått bevilgning økes med henholdsvis 15 mill. i 2018 og 10 mill. hvert av årene 2019–2021 skal fange opp satsingsområdene i sykkelstrategien.

I tillegg kommer midler fra Aksjon skolevei (AS), kommunens trafiksikkerhetsprogram (TS), samt turveimidler (TV) som til sammen del-/helfinansierer tiltak som også kommer syklistene til gode. Eksempler på tiltak er utbedring av fortau, bygging av farts-humper, utbedring av gang og sykkelveier, trafikkregistrering, nye/reparasjoner av rekkverk, samt bygging og utbedring av turveier. For AS og TS samarbeides det tett med Statens vegvesen, fylket og Trygg Trafikk både ved planlegging, gjennomføring og oppfølging av de ulike tiltak. Skolene prioriterer hvilke tiltak det skal søkes AS midler til, og derved hvor den kommunale egenandelen skal benyttes.

Til trafiksikkerhetsprogrammet er det årlig satt av kr 13 mill. som benyttes til løpende prosjekter for trafiksikkerhet, herunder prosjekter knyttet til Aksjon skolevei. Det budsjetteres årlig med 3 mill. i tilskudd, og bruttorammen økes tilsvarende. I handlingsprogramperioden 2018–2021 foreslår Rådmannen at det samlet settes av kr 52 mill. Tilsvarende er det foreslått 6 mill til turveier.

Økte investeringene har følger for driften, samt at det er foreslått prioritert vinterdrift (svart asfalt) på sykkelveiene inn til knutepunkt og sykkelhotell. Rådmannen foreslår også å øke driftsmidler til bedre vintervedlikehold av sykkelveier i 2018 med kr 0,5 mill. og 2019-2021 årlig med kr 2,5 mill.

Drift	2018	2019	2020	2021
HP 2018 – 2021 Sykkeldrift	500	2 500	2 500	2 500
SUM	500	2 500	2 500	2 500

I tillegg reasfalteres gang- og sykkelveier (G/S) som en del av kommunens ordinære driftsmidler, noe som er viktig både for trafiksikkerhet og opplevd standard. Disse midlene kan også benyttes inn mot prioriterte sykkelprosjekter (standardheving).

Forslag til handlingsplan sykkel

Handlingsplan sykkel 2018–2021 (vedlegg) prioriterer tilgjengelige midler fordelt på de tre gruppene:

- Mindre tiltak
- Større prosjekter
- Tilrettelegging (forprosjekt/planreserve)

Overordnet fordeling av øremerkede kommunale investerings midler til sykkeltiltak (tusen kroner)

Tiltak / prosjekt	2018	2019	2020	2021
Mindre tiltak	4 100	1 000	800	700
Større prosjekter inkl. bysykkelordning	12 800	11 900	12 000	12 300
Tilrettelegging – forprosjekt/planreserve	2 500	600	700	500
SUM	19 400	13 500	13 500	13 500

Det må tas høyde for at det kan bli endringer i forutsetningene for gjennomføring av tiltak og prosjekt. Dette kan være vesentlig endret fremdriftsplan, kostnadsbilde eller finansiering (tilskuddsmidler). Ingen prosjekt vil bli igangsatt uten fullfinansiering. Endringer i gjennomføringen av tiltak og prosjekt vil skje i henhold til prioriteringsliste. Investeringsprosjektene følger prosjektmetodikken. Større og prinsipielle endringer vil bli orientert Hovedutvalget for MIK.

For å inspirere flere til å sykle og derved oppnå en vekst i sykkelandelen, er det viktig raskt å starte med synlige tiltak. Handlingsplanen prioriterer derfor tidlig i perioden enkle, raske tiltak, ombygging og tilpasninger som ikke krever reguleringsplan. Dette er tiltak som for eksempel å standardheve og oppgradere viktige sykkeltraseer (innenfor eksisterende veiareal) med løsninger som trygger syklistene ved for eksempel å separerer gående og syklende. Det vil i tillegg satses på sykkelhellere, sykkelparkering, servicestasjoner og sykkelhotell (Kolsås og Østerås) samt utvide bysykkeltilbudet.

For å skape gode vaner tidlig satses det på barn og unge med opplæringsbane for sykkel og lek. Som del av det holdningsskapende arbeid vil ulike kampanjer som sykle til jobben aksjonen være viktige tiltak. Større tiltak prioriteres i forhold hvor det er viktig å tilrettelegge for å sykle til skole, kollektivknutepunkt og områder med store arbeids- og bosetningskonsentrasjoner.

Det foreslås også at kommunen benytter egne midler til byggingen av helt nye sykkelanlegg langs fylkesvei der det i dag mangler tilrettelegging. I de større mer kostbare prosjektene vil derimot kommunen i hovedsak bistå Statens vegvesen/fylkeskommunen i planleggingen. Å bygge helt nye sykkelanlegg er kostbart, og må i hovedsak overlates til fylket/stat å realisere. Fylkeskommunen har i sin sykkelstrategi mål om en sykkelandel på 10 – 20 % i bybåndet innen 2023. Skal en slik målsetning nås må fylkets investeringer økes betraktelig.

Handlingsplan sykkel har en oversikt over fylkeskommunale prosjekt som fylket anmodes om å prioritere. Oversikten er kommunens politisk vedtatte prioritert liste over sykkelprosjekt det er viktig for kommunen å gjennomføre.

Mindre tiltak

Til mindre tiltak er det i fireårsperioden planlagt benyttet 6,6 millioner kroner.

HANDLINGSPLAN: Mindre kommunale tiltak 2018–2021

	Tiltak. Mengde (m/antall) (tusen kroner)	Kom. midler	2018	2019	2020	2021
1.	Sykel- og fotgjengertellere ***	2 500	2 500			
2.	Oppmerking med gul midtlinje og sykkelsymboler: Fornebu **	250	250			
3.	Plan for framtidige sykkelparkering og sykkelhotell	300	300			
4.	Sykkelparkering,	600	200	200	100	100
5.	Sykkelparkering, for økt sykling til skole etter søknad	2 000	500	500	500	500
6.	Sykkelservicestasjoner, min ved 10 kollektivknutepunkt	500	200	200	100	
7.	Oppmerking av sykkelsymbol på veigrunn for å synliggjøre viktige sykkelruter. Mindre utbedringer/tilrettelegging v/trafikkfarlige punkt	450	150	100	100	100
	SUM	6 600	4 100	1 000	800	700

* Kostnad er anslått basert på erfaringer fra tilsvarende prosjekter.

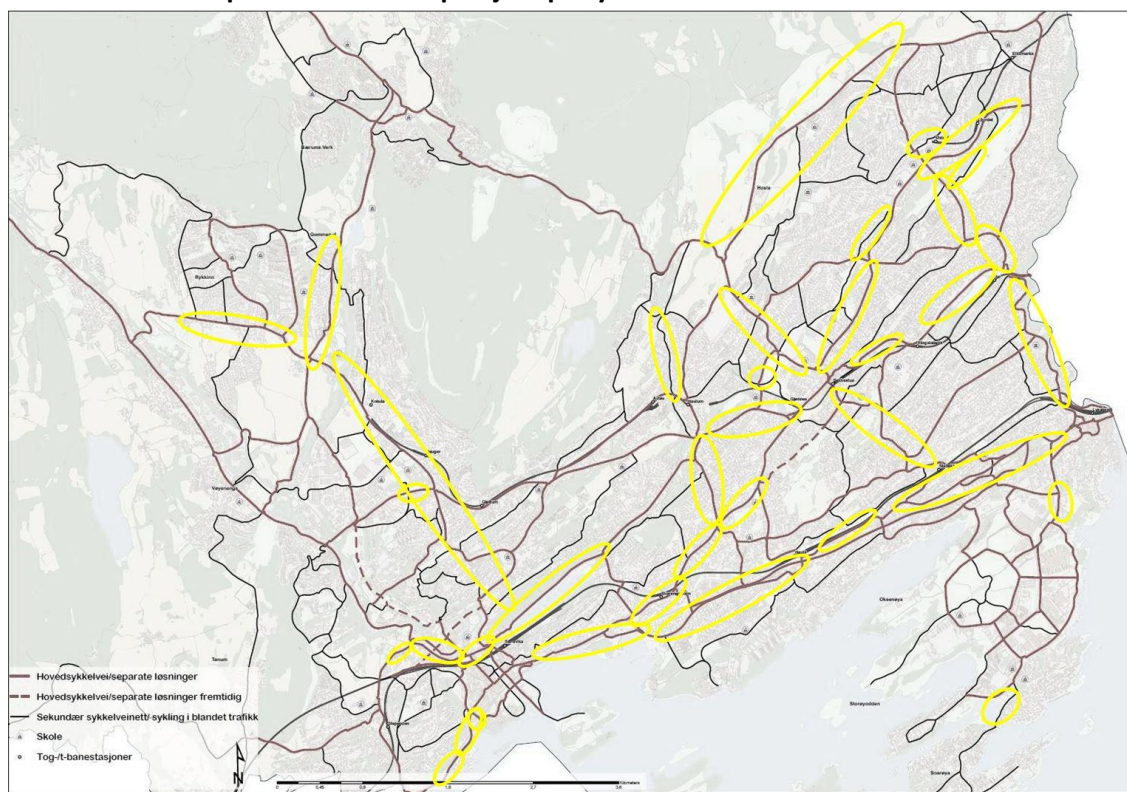
** Oppstartet prosjekt i 2017, innvilget omdisponering av statstilskudd for økt sykkelbruk på kr. 145 000

*** Skal måle effekten av iverksatte tiltak: Etablere nettverk av tellepunkter for registrering av gående og syklende

Større prosjekter

Til større prosjekt er det planlagt benyttet 54.5 millioner kroner.

Kartoversikt over prioriterte større prosjekt på sykkelveinettet 2017 -2021



Gult = Prioriterte strekninger for større prosjekt

Flere av prosjektene er samarbeidsprosjekt som finansieres av ulike kommunale midler så som Aksjon skoleveimidler (AS), Trafikksikkerhetsmidler (TS), turveimidler (TV), hvor en kommunal egenandel ofte utløser tilskuddsmidler. I tillegg kan det søkes tilskuddsordninger som tilskudd til økt

sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner, med mer = Tilskudd (T). Driftsmidler (D) til reasfaltering av gang og sykkelveier (G/S) prioriteres på strekninger med behov for reasfaltering. Dette er viktig både for trafikkikkerhet og opplevd standard på G/S og benyttes inn mot prioriterte sykkelprosjekter. Kostnadsanslag viser total kostnad, kommunale midler fra Handlingsplan sykkel.

HANDLINGSPPLAN: Oversikt over kommunalt finansierte større prosjekter 2018–2021

Tiltak: Hvor (tusen kroner)	Mengde (m/antall)	Kost. Anslag	Kom. midler	2018	2019	2020	2021
Sum større prosjekt på kommunal veigrunn	8 840	87 600	48 500	12 800	11 900	7 000	12 300
Sum større prosjekt på fylkeskommunal veigrunn	600	8 000	6 000		2 000	5 000	
SUM forprosjekt med kommunale midler	9 440	95 600	54 500	12 800	13 900	12 000	12 300

HANDLINGSPPLAN: Større kommunale prosjekter 2018–2021 (tusen kroner)

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kost. Anslag*	Kom. Midler **	2018	2019	2020	2021
1.	Sykelhotell, Kolsås og Østerås. Kostnadsført i 2017. Anslått rest beløp for 2018. 2 stk.	8 000	2 000+T	1 250			
2.	Standardheving Fornebuv.: Sykelvei m/fortau. 220 m.	5 000	5 000	5 000			
3.	Sykel/lek: 2 stk opplæringsbaner for barn og unge «Futurebuilt sykkelerklering» eksisterende plan	600	600	300	300		
4.	Bysykel Bærum-Utredning/innovativ anskaffelse	6 000	6 000	500	5 500		
5.	Standardheving Nordveien v. Lijordet: Sykelvei m/gangvei. 900 meter.	4 000	AS: Søkt tilskudd 1,5''	2 500			
6.	Østerås stasjon – Sykelvei m/gangvei. 200 meter.	1 000		1 000			
7.	Gang- og sykkelvei Sandviksv. v/Thon hotell. 150 meter.	***	***	***			
8.	Turveioppgradering Snarøyveien – Snarøya skole. 400 meter.	1 500	Fullf.TS	0	0	0	0
9.	Standardheving Nadderudveien v. Lijordet: Sykelvei m/gangvei. 1 300 meter.	6 000	TS, AS, D, T	2 250	2 100		
10.	Turvei-/kulvert: Dyrefaret – Hoslev. u/ Hosleveien (parallelt m/bekkeåpning). 650 meter.	15 000	TS, AS, TV, T		2 000	1 000	
11.	Standardheving Sandviksveien v. Jongsåsv./ Bjørnsvikv.: Sykelvei m/ gangvei. 600 meter.	4 000	T			2 000	2 000
12.	Turveioppgradering Øvrevoll/ Østerås. 400 meter.	800	Fullf. TV, TS		0	0	0
13.	Standardheving Kirkeveien: Bærumsveien – Dragveien: Sykelvei m/gangvei. 950 meter.	4 000	TS, AS, D, T			2 000	
14.	Standardheving Bjerkelundsveien/Vollsveien: Sykelvei m/gangvei. 720 meter.	5 000	TS, AS, D, T			1 500	2 500
15.	Standardheving Gml. Ringeriksvei v. Haslum: Sykelvei m/gangvei. 1 000 meter.	4 200	TS, AS, D, T			500	1500
16.	Standardheving Hosleveien: Sykelvei m/gangvei. 200 m.	2 000	TS, AS, D, T				1 000
17.	Standard heving Gamle Lommedalsvei forbi Bryn skole: Sykelvei med gangvei. 1 300 meter.	6 000	TS, AS, D, T				3 000
18.	Gang- og sykkelbommer: Bommer m/utdatert låssystem gjør at bommer blir stående åpne. Bommer skal fjernes, fornyes/flyttes for lettere sykkelpassering	4 000	TS, D				500
19.	Turveioppgradering Bærumsvn-Edelgranvn.. 1 300 m.	6 500	TV, TS, T				800
20.	Gang- og sykkelbro Gjønnesparken-Gjønnes st.	10 000	TV, TS, T				1 000
	SUM (10 290 meter)	93 600	44 000 **	12 800	11 900	7 000	12 300

* Kostnad er anslått basert på erfaringer fra tilsvarende prosjekter med anslått usikkerhet på 25 prosent.

** Viser midler fra handlingsplan sykkel, i tillegg kommer finansiering fra ulike kilder hvor forkortelser betyr: Aksjon skoleveimidler, (AS), turveimidler (TV), Trafikkikkerhetsmidler (TS), Driftsmidler (D), og søknad om ulike tilskuddordninger (T). Tiltakene vil ikke bli iverksatt før de er fullfinansiert. *** Bygges av Thon, et rekkefølgekrav i forbindelse m/regulering.

ANDRE MULIGE TILTAK – Større prosjekt (Prioritert rekkefølge)

	Tiltakstype: Hvor	Kost. Anslag
1.	Belysning av turvei langs Solbergbekken mellom Skytterdalen og Løkeberg skole.	Usikkert
2.	Belysning av flere strekninger	Usikkert
3.	Kryssutbedring Fornebu: Rolfstangveien/Rolfsbuktveien	Usikkert
4.	Fv. 604 Markalleen/E18: Enveisregulering for motorvogn m/oppmerking av tosidig sykkelfelt. Vurderes i et forprosjekt med trafikkanalyse	Usikkert
5.	Ny bro Nesveien: Midler avsatt i 2019. Forprosjekt i 2018 vil vise muligheten for planfri krysning/undergang for turveien langs Øverlandselva. Opparbeidelse av undergang er ikke inkludert.	Usikkert
6.	Bjørnegårdssvingen: Hamang terrasse-Industriv. skal binde sammen Vøyenenga/Rud m/Sandvika. Mellom utbygningsplaner (Hamang/Franzefoss). Stort potensiale for rekreasjon/sykling. 550 m	Usikkert
7.	Alle større fylkeskommunale prosjekt på kommunens ønskeliste til fylket (neste side)	Usikkert

Større prosjekt langs Fylkesvei

De fleste sykkelrutene er langs fylkesvei, og det foreslås at Bærum kommune prioriterer kommunale midler, i samarbeid med vegvesenet, til å gjennomføre ett stort prosjekt (Stasjonsveien) for perioden 2018-2021. Resterende prosjekt forutsettes fullfinansiert uten kommunale midler.

Stasjonsveien forbi Blommenholm stasjon mangler i dag sykkeltilrettelegging og er en viktig forbindelse mellom knutepunktene Bekkestua/Gjønnnes og Sandvika, samt mot kollektivpunkt og jernbanestasjonen. Dette støtter sykkelstrategiens mål om å tilrettelegge for at flere skal sykle til kollektivknutepunkt som en del av reisen. Grunnet strekningens viktighet foreslås det bruk av kommunale midler, selv om det er fylkets ansvar. Hensikten med å bruke kommunale midler til dette prosjektet er å få fortgang i byggingen av denne sykkelveien som er en prioritert forbindelse mellom Gjønnnes, Bekkestua og Sandvika.

OVERSIKT OVER: Større prosjekter på fylkeskommunal veggrunn

	Tiltak: Hvor	Kost. Anslag	Kom. Midler**	2018	2019	2020	2021
1.	Fv. 606 Stasjonsveien: Sykkelfelt og tosidig fortau Sandviksv. – Jernbanebro v/Blommenholm st.. 600 meter.	9 000*	TS, T		2 000	5 000	
2.	Fv. 604 Professor Kohts vei: Tosidig sykkelfelt og fortau. 1 250 meter. Fullfinansiert av NTP 2018-2020 **.	210 000	0	0	0	0	
3.	Fv. 168 Griniveien, Eiksveien – Oslo grense: G/s vei. 1 100 meter. Fullfinansiert av NTP 2018-2019 **.	92 000	0	0	0		
4.	Fv. 600 Industriveien: Tosidig sykkelfelt og fortau. 460 meter. Fullfinansiert av NTP 2019-2020 **.	E16 prosjekt	0		0	0	
	SUM (3 410 meter)	Usikkert			2 000	5 000	

* Kostnad er anslått basert på erfaringer fra tilsvarende prosjekter med anslått usikkerhet på 25 prosent. Mer Eksakt kostnadsanslag vil bli gitt i et forprosjekt.

** Midler i tillegg til handlingsplan sykkel fra ulike kilder hvor forkortelser betyr: Trafikksikkerhetsmidler (TS), aktuelle tilskuddordninger (T), Statlige midler/Nasjonal transportplan og Oslopakke 3 (NTP), Fylkesveimidler (F)

Bærum kommune har også en ønskeliste til fylket, og anmoder fylket å prioritere følgende tiltak:

OVERSIKT OVER ØNSKER: Større fylkeskommunale prosjekter (Prioritert rekkefølge)

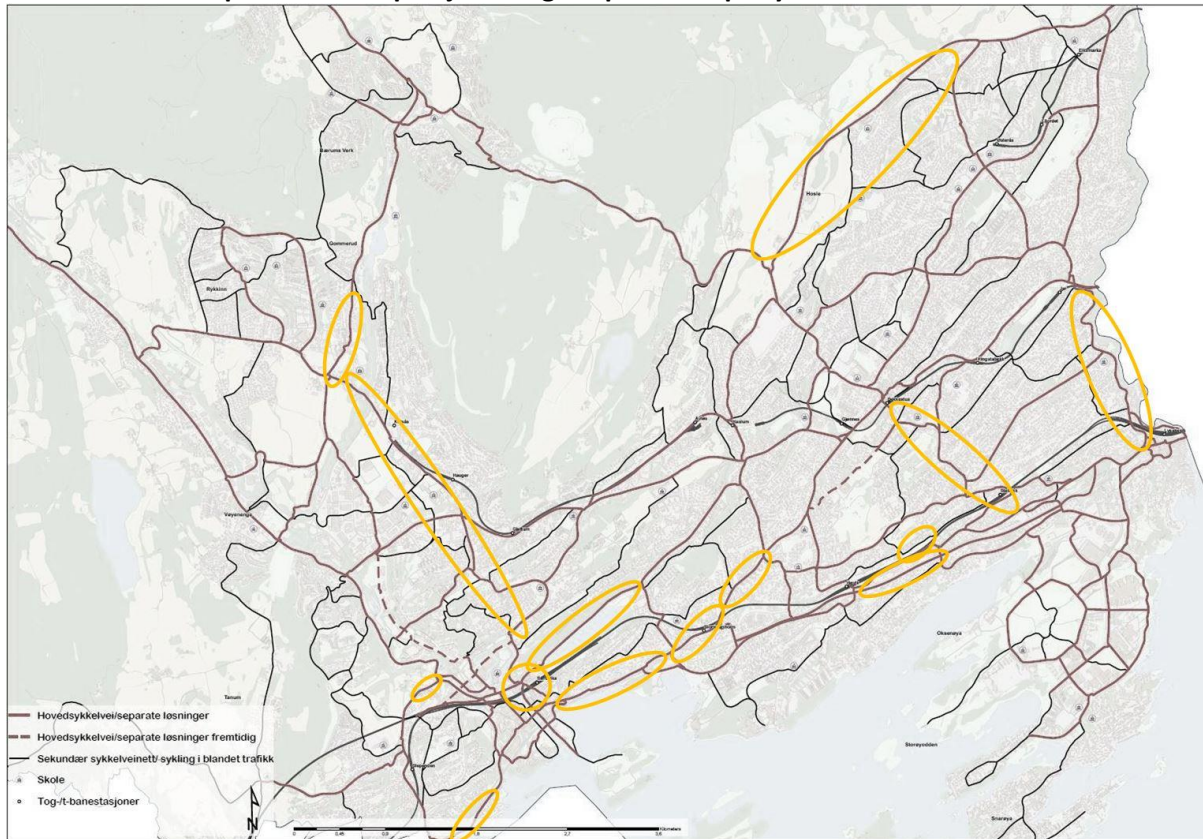
	Tiltak: Hvor
1.	Rundkjøring Lysakerlokket. Fartsbegrensende tiltak for bilister.
2.	Breddeutvidelse og oppmerking av rød asfalt i sykkelfelt: Sandviksv., Prof. Kohts vei, Markalléen, Nadderudv., Dragv. 5 000 meter
3.	Sykkelfelt Elias Smiths vei og Sandvika stasjon. Avhenger av gatebruksplan for Sandvika. Løsning og kostnadsestimat vil bli gitt i et forprosjekt. 650 meter.
4.	Fv. 164 Sandviksveien/E18: Sandvika – Blommenholm
5.	Fv. 609 Gml. Ringeriksvei – Fv.604 Gamle Drammensv/Bekkestua - Stabekk: Prioritere kollektiv og sykkel som konsekvens av ny Gjønnnes-diagonal. 1 100 meter.
6.	Fv. 606 Stasjonsveien – Dragveien: Tosidig sykkelfelt og fortau. 1 400 meter.
7.	Fv. 610 Vollsveien: Sykkeltilrettelegging. 4 500 meter.
8.	Fv. 164 Brynsveien: Sykkeltilrettelegging. 3 800 meter.
9.	Fv. 153 Sandviksveien/E18: Sykkeltilrettelegging Asker grense – Bjørnsviksveien. 700 meter.
10.	Fv. 151 Slepndveien - Hestehaugen-Bjørnegårdsvingen: Gang- og sykkelvei. 280 meter.
11.	Gang- og sykkelvei Bærumsvn. v/Dønski vgs. 250 meter.
12.	Fv. 604 Gamle Drammensvei: Sykkelvei med ny bussholdeplass v. Lysaker skole. Kryssutbedring fv. 604 Gamle Drammensvei/Professor fv. 604 Kohts vei. 120 meter.
13.	Sykkelvei: Engervannsveien: Halvorsensvei-Løkkeåstunnelen. 1 240 meter.
14.	Fv. 168 Griniveien – Hosletoppen – Gamle Ringeriksvei: Sykkeltilrettelegging. 3 000 meter.
15.	Standardheving av gang- og sykkelvei langs Bærumsveien slik at gående og syklende kan separeres.

Forprosjektering for planbank

Før gjennomføring av større prosjekt kan gjennomføres, må det ofte utarbeides et forprosjekt som grunnlagt for gjennomføring og eventuell regulering.

Til forprosjektering for planbank er det planlagt benyttet kr. 4,3 mill.

Kartoversikt over prioriterte forprosjektering for planbank på sykkelveinettet 2017 -2021



Orange= Prioriterte strekninger for å opparbeide planbank for potensielle sykkelveiprojekter

HANDLINGSPLAN: Oversikt over kommunalt finansierte forprosjekt for planbank 2018–2021

Tiltak: Hvor (tusen kroner)	Kost. Anslag	Kom. Midler	2018	2019	2020	2021
Sum forprosjekt kommunal veigrunn	3 400	2 900*	2 000	600	700	0
Sum forprosjekt fylkeskommunal veigrunn	900	900	500			500
SUM forprosjekt med kommunale midler	4 300		2 500	600	700	500

* Delfinansiering ifølge prosjektoversikt

Forprosjektering for planbank: Kommunale forprosjekt

Før gjennomføring av større kommunale prosjekt kan gjennomføres, må det ofte utarbeides et forprosjekt som grunnlag for gjennomføring og eventuell regulering.

HANDLINGSPLAN: Forprosjekt for planbank 2018–2021 – kommunale

	Tiltak: Hvor (tusen kroner)	Kost. Anslag	Kom. midler	2018	2019	2020	2021
	Tiltak prioritert iht tilgjengelige midler	Sum	Sum	Sum	Sum	Sum	Sum
1.	Gatebruksplan Sandvika	500	*	0			
2.	Belysning av turveier		Fullf. TV	0			
3.	Mulighetsstudie Fv. 609** Gamle Ringeriksvei – Fv.604 Gamle Drammensv.: Bekkestua-Stabekk. Konsekvens av Gjønnes-diagonalen. Vurderer å begrense biltrafikk, prioritere kollektiv og sykkel. Inkl. teknisk plan for løsning	1 200	1 200	1 200			
4.	Mulighetsstudie Fv. 164 ** Sandviksv.: Vurdere separat sykkeløsning langs Sandviksveien mellom Sandvika og Solvikbukta. Gjøre trafikkanalyse for å se på alternativ med rushtidsbom for omkringliggende veinett	800	800	800			
5.	Teknisk plan sykkelfelt Fv. 607 ** Elias Smiths vei: Gatebruksplan Sandvika vil legge premissene for løsning.	600	600		600		
6.	Fv. 601 Gml. Lommedalsvei: Standardheving av g/s vei til separat løsning samt utbedring av trafikkfarlig kryss v. gangbru til Bryn skole	500				500	
7.	Turveioppgradering Stabekk: Jernbanev. – Terrasseveien. Krever omregulering.	200	200			200	
	SUM	3 300	2 800	2 000	600	700	0

* Finansieres av Områdeutvikling som en overordnet plan

** Delt ansvar og i samarbeid med fylket

Nye prosjekter/oppdatert liste vil ved behov for endringer som ikke er klare per i dag vil bli presentert for politisk behandling. #begrunnelse på hvorfor Sandvika.

Forprosjektering for planbank: Fylkeskommunale forprosjekt

Før fylket bevilger midler til sykkelprosjekter må sykkeltraséen være forprosjektert med kostnadsoverslag og ha godkjent reguleringsplan. Bærum kommune prioriterer derfor kommunale midler, i samarbeid med vegvesenet, til å gjennomføre flere forprosjekter langs fylkesveier.

En slik planbank er en forutsetning for at kommunen kan være en pådriver for å gjennomføre prioriterte prosjekter innenfor vegvesenets begrensede rammer.

For å få fortgang på prioriterte prosjekter på ikke-kommunale sykkelveier kan kommunen tilrettelegge (betale) for forprosjekt som danner grunnlag for regulering for enklere å gjennomføre prosjektet når statlige og fylkeskommunale planer, prioriteringer og bevilgninger tillater det. Kommunen kan sammen med veieier også forestå regulering. Tradisjonelt tar Statens vegvesen ansvaret for de større prosjektene, mens kommunen gjennomfører mindre regulerings tiltak.

Bærum kommune prioriterer forprosjekt finansiert med kommunale midler der det er minst komplisert å tilrettelegge og som det er mulig å samarbeide med fylket om. Kompliserte strekninger må fylket og vegvesenet ta ansvaret for.

HANDLINGSPLAN: Forprosjekt for planbank 2018–2021 – fylkeskommunalt ansvar i samarbeid med SVV

	Tiltak: Hvor (tusen kroner) **	Kost. Anslag*	Kom. midler	2018	2019	2020	2021
1.	Fv. 606 Stasjonsveien: Sykkelfelt Sandviksveien – Jernbanebro v. Blommenholm stasjon. 600 meter.	400	400	400			
2.	Mulighetsstudie og trafikkanalyse fv. 604 Markalleen (Høvik stasjon-Michelets vei 800 meter): Vurdere enveisregulering for motorvogn m/oppmerking av tosidig sykkelfelt.	100	100	100			
3.	Mulighetsstudie Fv.610 Vollsveien: I samarbeid m/SVV						500
4.	Alle tiltak på kommunens ønskeliste til fylket under						
	SUM	500	500	500			500

* Flere tiltak er ikke fullfinansierte. Kostnad er anslått basert på erfaringer fra tilsvarende prosjekter.

** Innspill til fylkets prioritering – i prioritert rekkefølge

ANDRE MULIGE FORPROSJEKT KOMMUNEN KAN BISTÅ MED (Prioritert rekkefølge)

	Tiltak: Hvor (tusen kroner)
1.	Rundkjøring Lysakerlokket. Fartsbegrensende tiltak for bilister
2.	Tosidig sykkelfelt og fortau: Fv. 606 Stasjonsveien–Dragveien. 800 meter.
3.	Gang- og sykkelvei: Fv.151–Slependveien: Hestehaugen–Bjørnegårdsvingen. 280 meter.
4.	Fv. 604 Gml Drammensvei: Sykkelvei og bussholdeplass med kryssutbedring: Fv. 604 Gml Drammensvei/ Fv. 604 Professor Kohts vei. 120 meter. Vurdere rushtidsbom/trafikkanalyse ved Kveldsroveien.
5.	Sykkelvei: Engervannsveien: Halvorsensvei–Løkkeåstunnelen. 1 240 meter
6.	Sykkelvei: Fv. 168 Griniveien – Hosletoppen – Gamle Ringeriksvei. 3 000 meter
7.	Standardheving av gang- og sykkelvei langs Bærumssveien innenfor eksisterende regulerte arealer slik at gående og syklende kan separeres.
8.	Fv. 164 Brynsveien: mulighetsstudie. 3 800 meter

Nye prosjekter/oppdatert liste vil ved behov for endringer som ikke er klare per i dag vil bli presentert for politisk behandling.

I Samferdselsdepartementets tilskuddsordning «Økt sykkelbruk» vektlegges det å være sykkelbykommune.

Bærum kommune søkte høsten 2016 fylkeskommunen om å bli en sykkelbykommune. Akershus Fylkeskommune vedtok i sak 49/2017 - Om videreføring av sykkelbyordningen i Akershus blant annet: punkt

2. *Sykkelbyordningen videreføres. Alle kommunene i Akershus inviteres til å delta, forutsatt at de har utarbeidet en lokal sykkelveiplan og at det inngås en avtale om 50 % spleiselag mellom kommunen og AFK.*
3. *SVV gis i oppdrag å administrere ordningen på vegne av AFK, samt å foreslå økonomisk ramme for ordningen gjennom sine årlige budsjettinnspill.*

I praksis betyr dette at Bærum kommunes søknad om å bli sykkelby ikke er behandlet og at kommunens søknad må fornyes gjeldende fra neste år.

Bærum kommune vil derfor tidligst kunne få en sykkelbyavtale fra 2019.

Det er i dag begrenset med midler til sykkelbyavtalen, flere sykkelbyavtaler vil ytterligere utfordre en presset ordning som er avhengig av økte økonomiske rammer for at det skal være attraktivt å være sykkelby.

Ordinære driftstiltak sykkel

Ordinære driftstiltak er ikke en del av investeringsdelen av handlingsplan sykkel, men viser hvordan kommunen tilrettelegger med driftstiltak for sykkel. Handlingsprogrammet fanger opp driftsfølggevirkningene av de økte investeringene.

Oversikt over driftsmidler til sykkeltiltak - Handlingsprogram 2018 – 2021

Investeringsprosjekt(tusen kroner)	2018	2019	2020	2021
Kommunal ramme videreført	600	600	600	600
Foreslått øk ramme i HP 2018 – 2021 sykkel drift	500	2 500	2 500	2 500
SUM	1 100	3 100	3 100	3 100

Kommunen benyttes ordinære driftsmidler til sykkeltiltak som feiing av sykkelveier og prioritering av vedlikehold av sykkelruter. Det prioriteres vinterdrift (svart asfalt) på sykkelveiene inn til knutepunkt og sykkelhotell.

HANDLINGSPLAN: Ordinær drift/vedlikehold 2018–2021

	Tiltak: Hvor (tusen kroner)	2018	2019	2020	2021
1.	Kampanjer og motivasjonsskapende arbeid: Hele Bærum	450	450	450	
2.	Ekstra brøyting og feiing av utsatte strekninger: Bærum	50	50	50	
3.	Tidlig feiing av sykkelveinettet: Bærum	100	100	100	
4.	Økt standard mot prioriterte kollektivknutepunkt m/ vinterdrift (svart asfalt) på sykkelveiene. **	500	2 500	2 500	2 500
	SUM	1 100	3 100	3 100	2 500

* Kostnad er anslått basert på erfaringer fra tilsvarende prosjekter.

** Tas med når nye kontrakter forhandles i 2019

Klimastrategiens sykkeltiltak

Klimastrategien er ikke endelig vedtatt. Det ligger en del tiltak som også omhandler sykkel, som ved en senere anledning vil inngå i denne handlingsplanen. Denne planen finansierer bysykkelordning og utredning om sykkelhotell. Øvrige tiltak som Smartbike (elsykkel-låneordning) og fordelsykkel for ansatte er ikke finansiert med midler fra Handlingsplan sykkel. Smartbike er en låneordning hvor ansatte får låne elsykkel for uttesting i en 14 dagers periode, tilsvarende skal vurderes for kommunalt ansatte. Fordelsykling er å tilby ansatte sykler/elsykler til gunstig pris og finansiering.

Fylkeskommunal tilrettelegging

Som en del av et toåring pilotprosjekt (2016-2018) vil gang- og sykkelveier fra Rykkinn til Oslo grense (fv. 160 Brynsveien – fv. 160 Bærumsveien) bli prioriteres med bar asfalt vinteren 2017–2018. Statens vegvesen vil også sette inn ekstra ressurser langs hovedsykkelrutene fv. 610 Vollsveien, fv. 604 Prof. Kohts vei, fv. 153 og fv. 605 (begge Sandviksveien).