



# HANDLINGSPLAN SYKKEL

Prioriteringer 2022-2025

Rapportering 2021

Øyikkel  
i Bærum



# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Sykelhandlingsplanens oppfølging av satsingsområdene</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Prioriteringer</b>	<b>6</b>
3.1	Bymessige områder	6
3.2	Gjennomføringsevne	6
3.3	Trinnvis tilrettelegging	7
3.4	Potensial for økt sykkeltrafikk	8
3.5	Innbyggermedvirkning	11
<b>4.</b>	<b>Handlingsplan sykkel 2022-2025</b>	<b>11</b>
4.1	Økonomiske rammer	12
4.2	Prioritering av tiltak	12
<b>5.</b>	<b>Prioriteringer langs fylkesvei og riksvei</b>	<b>23</b>
5.1	Tiltak som kan gjennomføres raskt	23
5.2	Investerings tiltak	26
<b>6.</b>	<b>Handlingsplan sykkel 2021 - Rapportering</b>	<b>29</b>
6.1	Handlingsplan sykkel – endringer 2021	29
6.2	Rapportering prosjekter 2021	29



# 1. Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030

I mars 2019 ble ny [Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030](#) vedtatt i kommunestyret hvor hovedmålet er en sykkelandel på 20 prosent i 2030 i områder med bymessig karakter. Samtidig ble det vedtatt et nytt revidert sykkelveinett som både er lengre og tettere enn det gamle. Her ble det også definert standardiserte sykkelløsninger som skal benyttes for å få et forutsigbart og helhetlig framtidig sykkelveinett som kan «tåle» en mangedobling av både gående og syklende.

Der veinettet er definert som hovedsykkelvei skal syklende (og gående) ha separate løsninger eller unntaksvis der biltrafikken er lav nok (ÅDT < 2000) dele areal med bilistene. For de deler av veinettet som er definert som sekundærsykkelvei vil sykkel- og gangtrafikken være lav nok til at kombinerte gang- og sykkelveier er tilstrekkelig.

Sykkelstrategien følger opp [Klimastrategiens](#) mål 1 med satsingsområde 1.2:

1. I 2030 er direkte klimagassutslipp i Bærum redusert med 65 prosent eller mer ift. 2009. I 2050 er Bærum et lavutslippssamfunn.

1.2 Snu transporthierarkiet - transporthierarkiet skal snus der transportmetodene rangeres og prioriteres etter klimafotavtrykk med lavest klimagassutslipp på toppen.

Ambisjonen for sykkelstrategien er at det skal være attraktivt å sykle for alle i Bærum. Det er et mål at tryggere løsninger skal få flere som i dag ikke sykler til å sykle, samt redusere skader og ulykker. For å nå målene i sykkelstrategien er handlingsplan sykkel et viktig virkemiddel. Handlingsplanen viser de langsiktige prioriteringer, årlig prioritering for kommende år og rapportering på status for tiltak for året som har gått.

Bærum kommune inngikk i 2019 en [sykkelbyavtale](#) med Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune, nå Viken, med hensikt å sette fokus på sykkel som transportmiddel, samt få til et godt samarbeid mellom forvaltningsnivå/-områdene om utvikling og drift av en helhetlig sykkelinfrastruktur. Bærum er en av 14 sykkelbyer i Viken.

Sykkelstrategien har fem satsingsområder:

1. Det skal oppleves trygt å sykle i Bærum
2. Det skal være raskt å komme fram for syklister i Bærum, særlig fram til kollektivknutepunkt
3. Sykkel skal 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 sykkel

Satsingsområdene 3 og 4 må særlig hensyntas i alle planprosesser, men alle satsingsområdene er aktuelle for kommunens planarbeid. Sykkelhandlingsplanen tar for seg alle fem satsingsområder.

## 2. Sykkelhandlingsplanens oppfølging av satsingsområdene

Sykkelhandlingsplanen følger opp satsingsområdene ved følgende delmål:

- Delmål 1: Tryggere løsninger for syklister
- Delmål 2: Få flere til å sykle deler av reisen
- Delmål 3: Sikre helhetlige strekninger i område- og reguleringsplaner
- Delmål 4: Økt antall syklister i sentrumsområdene
- Delmål 5: Motivere potensielle syklister

### **Delmål 1: Tryggere løsninger for syklister**

For at det skal være attraktivt å sykle for alle i Bærum må sykkelveinettet tilrettelegges slik at det oppleves trygt.

#### **Tiltak for å nå målet:**

- Økt trygghet ved separate sykkelløsninger med godt tilrettelagde krysningspunkt
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing
- Samarbeid med politiet og Statens vegvesen for systematisk arbeid med sykkelulykker

### **Delmål 2: Få flere til å sykle deler av reisen**

Det må oppleves trygt og effektivt å sykle, særlig fram mot kollektivknutepunkt.

#### **Tiltak for å nå målet:**

- Økt trygghet ved separate sykkelløsninger med godt tilrettelagde krysningspunkt
- Økt fremkommelighet fram til kollektivknutepunkt
- Sikker sykkelparkering på kollektivpunktet
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing
- Tilrettelegge for et sykkelveinett som «tåler» en mangedobling av syklende

### **Delmål 3: Helhetlige strekninger for sykkel i område- og reguleringsplaner**

God tilrettelegging for sykkel i planprosesser er helt avgjørende for å få plass til flere syklister på sikt.

#### **Tiltak for å nå målet:**

- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Ivareta sykkelruter i alle område- og reguleringsplaner i henhold til bestemmelser og retningslinjer i [Kommuneplanens arealdel §12.2.](#)
- Allerede i planleggingsfasen tilrettelegge for god drift som sikrer trygg sykling hele året



## Delmål 4: Økt antall syklister i sentrumsområdene

Kommunens sentrumsområder er i stor utvikling, og det er her potensialet for å øke sykkelandelen er størst.

### Tiltak for å nå målet:

- Etablere gode sykkelparkeringsfasiliteter, sykkelservicestasjoner og bysykkel/mikromobilitet
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Definere hvilke sentrumsområder som skal defineres som områder med bymessig karakter
- Etablere tellere og bruke reisevaneundersøkelser for å dokumentere utviklingen av antall turer med sykkel

## Delmål 5: Motivere potensielle syklister

Rekruttere flere syklister ved å fokusere på å nå potensielle syklister.

### Tiltak for å nå målet:

- Målrettede kampanjer mot potensielle syklister
- Gjennomføre markedsføringstiltak, kampanjer som fremmer hverdagssykling og vintersykling, årlige aksjoner som «Sykle til jobben aksjonen», ulike tiltak som fremmer sykkelglede hos barn
- Markedsføring av kommunens sykkelsatsing på [hjemmeside](#) og på Facebook «Sykkel i Bærum»



## 3. Prioriteringer

Som grunnlag for prioriteringer har Bærum kommune gått i dialog med Viken for å igangsette et arbeid med å definere og prioritere helhetlige sykkelruter. I 2021 gikk Bærum kommune til en anskaffelse av konsulenthjelp for prioritering av helhetlige sykkelruter. Resultatet er rapporten «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» (vedlagt) som danner grunnlaget for Handlingsplan sykkel sine prioriteringer.

Handlingsplan sykkel 2022-2025 prioriterer ut fra følgende hensyn:

- Bymessige områder
- Gjennomføringsevne
- Trinnvis tilrettelegging
- Potensial for økt sykling
- Innbyggermedvirkning

### 3.1 Bymessige områder

I henhold til sykkelstrategien er det et mål at områder med bymessig karakter skal ha en sykkelandel på 20 % i 2030. På bakgrunn av dette er det i prioriteringene lagt vekt på tiltak mellom og i bymessige områder.

Begrepet «bymessig» er ikke klart definert. Det nærmeste en kommer en slik definisjon av bymessig er sentrumsområder i kommuneplanens arealdel og senteranalysen for Bærum kommune der disse områdene er definert som sentrumsområder: Sandvika, Høvik, Stabekk, Lysaker, Bekkestua, Fornebu, Kolsås, Rykkinn, Bærums verk, Østerås og Eiksmarka.

Sykling foregår imidlertid ikke i ett punkt, og en typisk sykkelstur er ca. 3 km lang. For å oppnå målet om sykkelandel i de bymessige områdene er det derfor nødvendig å tilrettelegge for sykling også i et omland som strekker seg flere kilometer ut fra sentrumsområdene.

For å følge opp den geografiske prioriteringen er det lagt til grunn at strekninger inn mot og i de bymessige områdene prioriteres.

### 3.2 Gjennomføringsevne

Kommunen og fylket har forskjellig gjennomføringsevne, blant annet på grunn av ulike økonomiske forutsetninger og erfaring med gjennomføring av veiprosjekter. Både kommunen og fylkeskommunen har kapasitet til å gjennomføre flere prosjekter parallelt. Det er derfor behov for tiltak som kan prioriteres både på kort og lang sikt. Kommunen, fylkeskommunen og staten jobber med handlingsplaner med fire-årig varighet, som ofte forholder seg til Nasjonal Transportplan.

- De nærmeste 4 årene er det som hovedregel kun mulig å gjennomføre tiltak som ikke krever reguleringsplan eller som allerede er regulert. Dette fordi det tar tid å regulere.
- De neste 4 til 8 årene er det mulig å gjennomføre planlagte regulerte tiltak. Større tiltak som krever planlegging har behov for først å få planleggingsmidler, og deretter midler til gjennomføring ved vedtatt reguleringsplan.
- De største tiltakene kan kreve 8-12 år for gjennomføring på grunn av tidkrevende plan- og finansieringsprosesser.

Det er viktig med et stort spenn i type og omfang av tiltak, slik at det finnes tiltak som kan gjennomføres både på kort og lang sikt.

### 3.3 Trinnavis tilrettelegging

Å etablere lengre sammenhengende ruter for syklende er ofte tidkrevende fordi noen delstrekninger krever reguleringsprosesser og større anleggsarbeider for å få god tilrettelegging for syklende.

Det kan være hensiktsmessig å avvente større tiltak på noen delstrekninger dersom de krever stor innsats, samtidig som man gjennomfører tiltak som er mindre omfattende i tid og kostnad på ruten. Denne tilnærmingen kalles gjerne trinnavis tilrettelegging av sykkelveinettet.

Trinnavis utbygging innebærer å utnytte handlingsrommet som finnes i eksisterende situasjon, og på den måten gjennomføre tiltak mens man venter på tyngre og mer tidkrevende prosesser. Dette innebærer å:

- Undersøke hvilke tiltak som er mulig å gjennomføre innenfor eksisterende regulering
- Undersøke hva som kan gjennomføres innenfor dagens kjørebane (mellom kantsteinslinjene på hver side)

Første trinn er ofte å få ned hastigheten på biltrafikk. I tillegg til å sette ned fartsgrensen er trafiksikkerhetstiltak som fartsdempere, opphøyde gangfelt og innsnevring av kryss og eventuelt også veibane eksempler på aktuelle tiltak. Reduksjon av trafikkmengde ved stenging eller enveiskjøring av gater kan også være mulige lavterskeltiltak. I tillegg er det viktig å fremheve det som finnes av eksisterende sykkelinfrastruktur, eksempelvis gjennom veivisningskiltning og oppgradering av sykkelveit med breddevidelse og/eller rød asfalt.

Trinnavis tilrettelegging betyr at full effekt av sammenheng i sykkelveinettet knyttet til trygghet og fremkommelighet ikke kommer på plass med en gang. Fordelen er at man får gjennomført prosjekter uten å måtte vente på at mer omfattende planer er klare, og at syklende opplever det som positivt at det skjer kontinuerlig forbedring. Det er samtidig viktig at trinnavis utbygging ikke går ut over mål om sammenhengende sykkeltilrettelegging med god standard, og at det jobbes videre med planer om mer omfattende tiltak der det er hensiktsmessig.





### 3.4 Potensial for økt sykkeltrafikk

Prioriteringene til kommune, fylke og stat har til nå vært styrt av en rekke forskjellige hensyn. Tabellen under viser ulike hensyn som ofte tas, og forklarer hvilke konsekvenser dette gir for prioriteringer i valg av løsninger og strekninger, og hvilken effekt dette gir for brukerne som skal sykle der.

#### Hensyn, strategier og hvilke konsekvenser dette gir for syklister. Kilde: Asplan Viak

HENSYN	STRATEGI	EFFEKT
<b>Bedre sykkelforhold</b> Planleggingen tar utgangspunkt i innspill fra de som allerede sykler.	Strekninger med eksisterende stor sykkeltrafikk prioriteres, fordi det er her kommunen får flest innspill fra dagens syklistene.	Pendlingsstrekninger brukt av voksne som sykler langt hver dag prioriteres, på bekostning av lokal sykkeltrafikk.
<b>Trafikksikkerhet</b> Redusere trafikkulykker	Ulykkesutsatte strekninger med dårlig trafikksikkerhetsstandard prioriteres høyest. Skoleveier prioriteres. Det gjennomføres tiltak etter alvorlige ulykker.	Strekningene som prioriteres har ofte lav sykkeltrafikk, fordi de oppleves utrygge, og det kan bli et mål i seg selv å redusere syklingen for å redusere antall sykkelulykker.
<b>Avvikling av biltrafikk</b> I trafikkanalyser vurderes sykkeltrafikk som negativt for avvikling av biltrafikken.	Det prioriteres å få sykkeltrafikken bort fra veiene med mest trengsel, ofte til fysisk adskilt infrastruktur eller parallelle ruter.	Kvalitet på sykkeltilretteleggingen er underordnet. Fører til omveier og dårlig framkommelighet for sykkeltrafikken.
<b>Forpliktelse</b> Sykkeltilrettelegging etableres langs motorveier, der det er forpliktelse om dette.	Når det f.eks. bygges motorvei, er Statens vegvesen forpliktet til å bygge parallell sykkelinfrastruktur. Langsgående sykling prioriteres, på bekostning av koblinger til lokalt sykkelveinett og tverrforbindelser.	Gode forhold for å sykle langs motorveien, men for syklistene som skal andre steder kan tilretteleggingen være lite logisk. Bidrar sjelden til økt sykling
<b>Økonomiløsninger</b> Ønske om å være økonomiske ved å løse mange utfordringer på én gang, hvor sykling bare er ett av mange hensyn.	Strekninger der flere hensyn kan ivaretas prioriteres. Det velges felles løsninger for gående og syklende (fortau eller kombinert gang- og sykkelvei).	Prosjekter starter som sykkelprosjekter, men sykkeltilretteleggingen nedprioriteres eller forsvinner underveis i gjennomføringen.
<b>Høye ambisjoner</b> Ønske om å vise handlekraft eller oppnå mål om sykling raskt.	Prioritering av strekninger som kan bygges ut raskt, ofte der det ikke er behov for planlegging.	Det kan bli viktigere å gjennomføre tiltak enn at de har effekt.
<b>Økt sykling</b> Strekninger med størst potensial for sykkeltrafikk prioriteres, for å bidra til økt sykkelandel	Prioritering av sentrale strekninger i og mellom sentrumsområder, på bekostning av mer spredtbygde områder.	Enkelte geografiske områder nedprioriteres. Eksisterende områder prioriteres foran utviklingsområder.

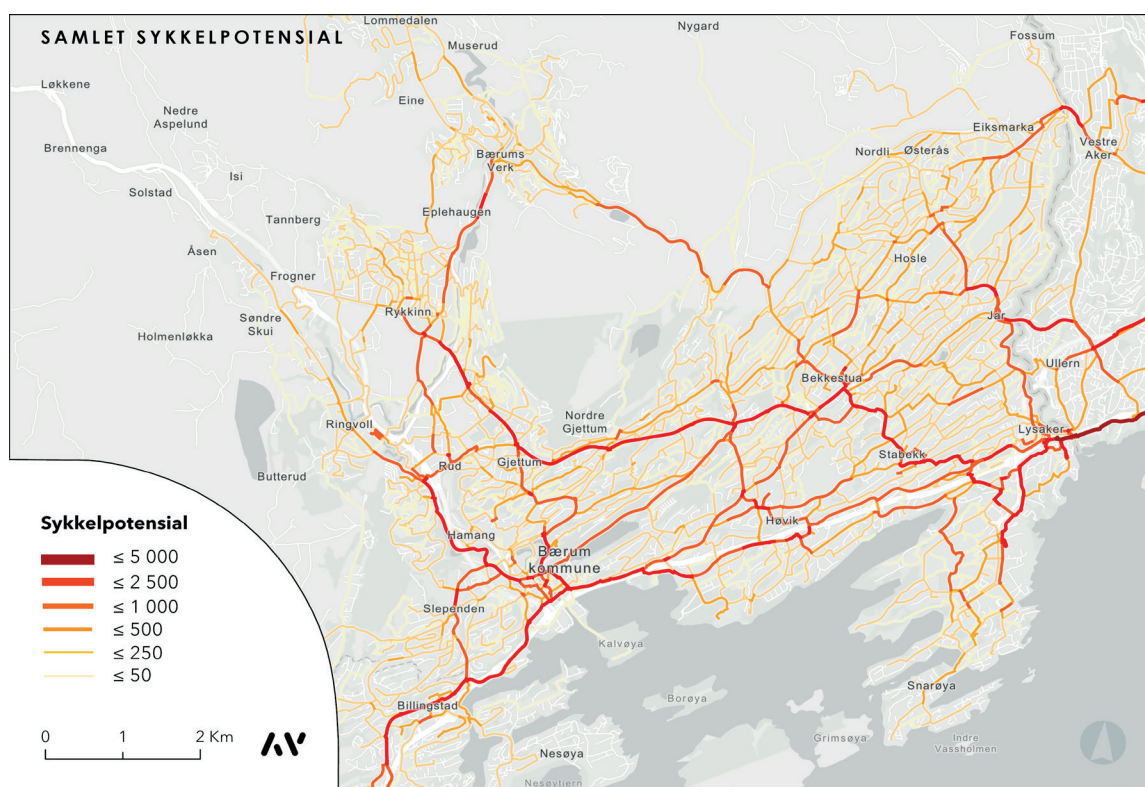
Som utgangspunkt for prioriteringene i Handlingsplan sykkel legges det størst vekt på at tiltakene skal bidra til økt sykling.

Strekninger som har størst potensial for økt sykling er definert ved å gjennomføre potensialanalyser med volumberegninger/trafikkstrømmer i verktøyet ATP-modellen. ATP-modellen er et GIS-basert planverktøy som benyttes til detaljerte analyser med utgangspunkt i et transportnett, samt stedfestet grunnlagsdata for blant annet bosatte og arbeidsplasser.

Det er gjennomført tre potensialanalyser for økt sykkeltrafikk:

- Reiser mellom Oslo og Bærum.
- Reiser mellom Asker og Bærum
- Interne reiser i Bærum.

Det er på de interne reisene det meste av potensialet for sykling ligger og samlet viser analysene (figur 1) et sykkelpotensial som er jevnt fordelt i kommunen. Det er verdt å merke seg at det er noen strekninger som utmerker seg med lavere potensial enn forventet. Dette kan forklares med at de går gjennom områder med lite bebyggelse, som for eksempel Griniveien.



Figur 1: Samlet sykkelpotensial. Kilde: Asplan Viak

For å underbygge analysene kan de sammenlignes med reell sykkeltrafikk. På den måten blir det tydelig hvor potensialet er størst for å rekruttere syklister. I Bærum er det to kilder til data om reell sykkeltrafikk:

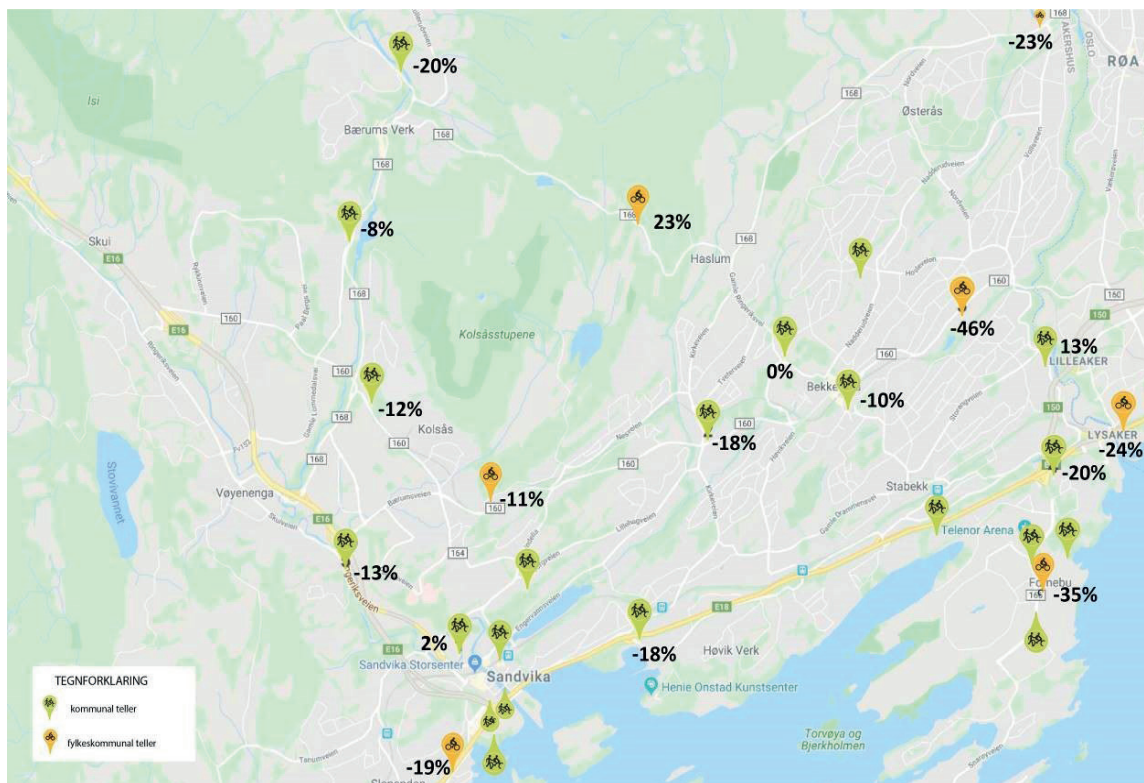
- Sykkeltellere
- Bruk av mikromobilitet

### 3.4.1 Sykkeltellere

For å følge utviklingen i trafikken utføres det reisevaneundersøkelser (RVU). [Siste RVU](#) i Bærum ble utført i 2018 og viser en sykkelandel på 4 %. For å supplere RVU-data om utviklingen i trafikken har Bærum kommune siden 2018 plassert ut til sammen 14 kombinasjonstellere for gående og syklende. Alle de kommunale tellerne er [tilgjengelig for publikum](#). I tillegg har fylkeskommunen syv sykkeltellere som er tilgjengelige [her](#).

For 2021 er det registrert en reduksjon i sykkeltrafikken fra 2020 på om lag 17% (kommunale og fylkeskommunale tellere). Samtidig er det registrert en vekst i biltrafikk på om lag 20 % (basert på 22 tellepunkt på fylkesveinettet, utenom E16 og E18). Den registrerte sykkeltrafikken er fra 2019-2021 uforandret. Da det er ingen endring siden 2019, ser ut til at pandemien ikke har påvirket andelen av de som sykler.

Det er uvisst hvor varige endringene fra 2020 til 2021 vil være etter hvert som samfunnet kommer tilbake til normalen. Dette er en utvikling som vil følges tett.



Figur 2: Utvikling i sykkeltrafikken 2020 – 2021. Flere tellepunkter er nye i 2021 eller av andre årsaker mangler data.

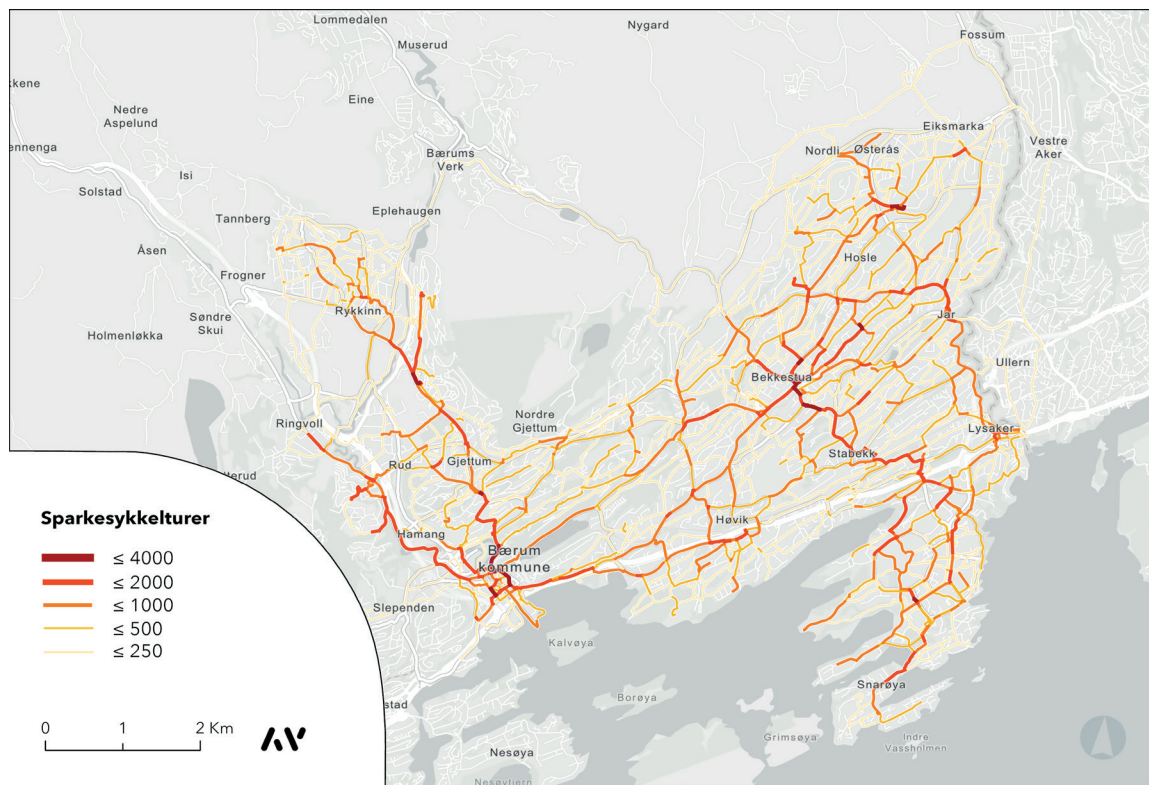
I perioden jan-nov var det tellepunktet ved Lysaker grense som registrerte gjennomsnittlig flest daglige syklister (828) etterfulgt av Fornebuveien (672), Lakseberget (539) og Gml. Ringeriksvei ved Bekkestua (384).

### 3.4.2 Mikromobilitet

Mikromobilitetstilbudet med Ruter ble lansert i juni 2020 og består av rundt 800 el-sparkey sykler og 150 el-sykler med 353 parkeringssoner. Antallet reduseres vinterstid. Se mer info om ordningen på kommunens [nettside](#).

Tilbudet med el-sparkey sykler har vært populært. I 2021 har over 22 000 unike brukere benyttet seg av tilbudet (Til sammen 46 000 siden oppstart i 2020), og lagt bak seg over 300 000 turer. Tilbudet brukes mest til korte reiser inn mot sentrumsområdene og kollektivtransport. De områdene det registreres høyest bruk er Sandvika, Bekkestua, Østerås, Vøyenenga, Rykkinn, Kolsås og Fornebu. I figur 3 vises strekninger som er mest brukt.





Figur 3: Elsparkesykkelturer i Bærum kommune, basert på turer fra begynnelsen av mai til begynnelsen av september (unntatt sommerferien, fra 21. juni til 16. august) Kilde: Asplan Viak

### 3.5 Innbyggermevirkning

Kanaler for medvirkning er kommunens [Meld en feil, sykkel@baerum.kommune.no](mailto:Meld en feil, sykkel@baerum.kommune.no) og Facebook-siden [<Sykkel i Bærum>](#). Behov for sykkelparkering kan også meldes inn på [nettsiden](#). Erfaringer fra informasjonsmøte i desember 2020 var god, og det planlegges nytt informasjons- og involveringsmøte i 2022.

Eksempler på innspill er Bærumssykkelistenes [«Alt er slett ikke klart for sykkelkommunen Bærum»](#) og [«Sykkelparkering ved stasjoner»](#).

Det gjøres kontinuerlige vurderinger der innspill og ønsker fra publikum prioriteres for eventuell gjennomføring. Strakstiltak som skilting, oppmerking, sykkelparkering eller mindre utbedringer av sykkelveier gjennomføres fortløpende i henhold til prioritering innenfor dagens rammer.

Det er planlagt økt involvering med informasjons- og medvirkningsmøter.

## 4. Handlingsplan sykkel 2022-2025

Handlingsplan sykkel er et viktig verktøy som grunnlag for kostnader ved sykkeltiltak framover. Bymessig utvikling og befolkningsvekst i kommunen vil medføre økt behov for mobilitet, og det er derfor viktig at det i [Langsiktig drift og investeringsplan](#) (L-Dip) legges inn kostnadsestimat også for sykkeltiltak.

Det er et strategisk mål å ha en langsiktig oversikt over nødvendige tiltak langs sykkelveinettet slik at ulike tiltak kan ses på og prioriteres som en helhet. Handlingsplan sykkel bidrar med en slik oversikt, så det blir tydelig hvilke typer tiltak som må til for å oppnå målsetningen om at flere skal oppleve at det er attraktivt og trygt å sykle.

### 4.1 Økonomiske rammer

Kommunens budsjett og økonomiplan (BØP) har for perioden 2022-2025 årlig bevilget Handlingsplan sykkel 11,5 millioner kroner. I tillegg ble budsjettrammen økt med kr 2 mill. i driftsmidler fra 2023. I tillegg disponerer Handlingsplan sykkel midler bevilget gjennom klima- og miljøfondet for 2022.

Rammen for 2022 er på kr 39,15 mill. Dette inkluderer øremerkede midler til flerårige prosjekter. Se forøvrig [Rapportering 2021](#). For perioden 2022-2025 er rammen til sammen på 87,35 millioner kroner.

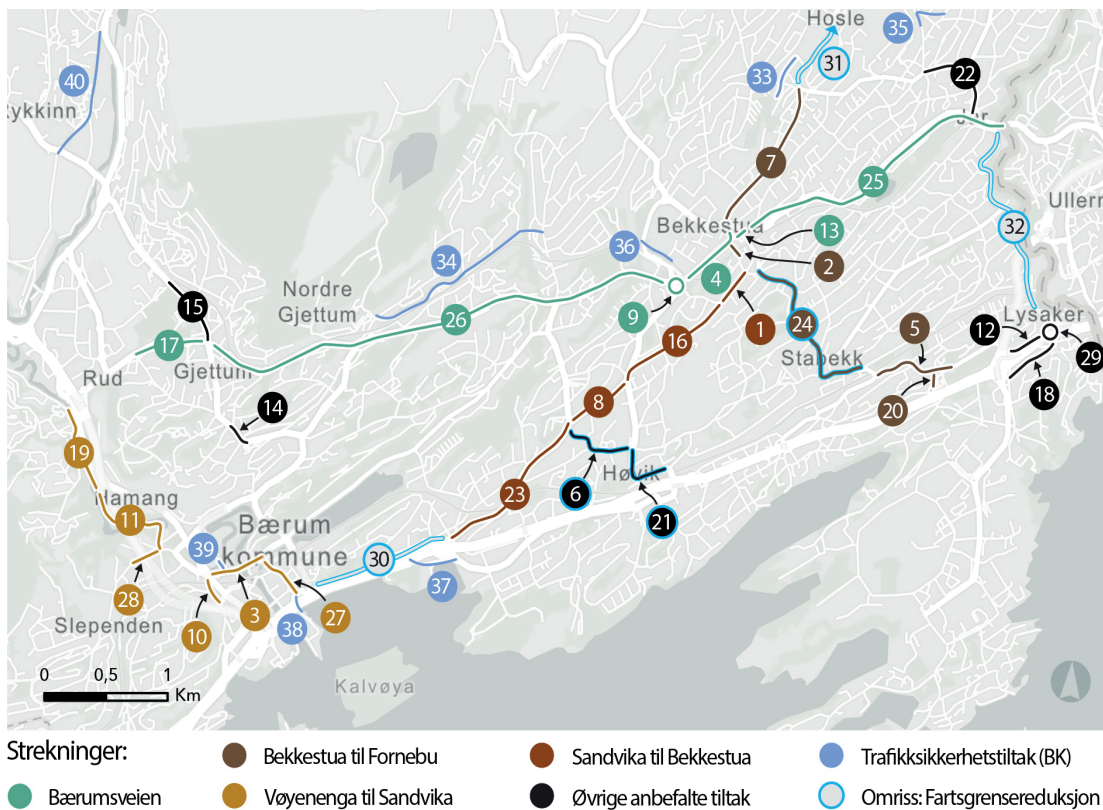
### Handlingsplan sykkel 2022-2025 (tusen kroner)

Økonomiske rammer	2022	2023	2024	2025
HP 2021-2024	28 500	13 500	13 500	
ØM2 2021 justert etter faktisk bruk og tilskudd	8 000	4 000		
Endring BØP 2022-2025 (investeringsmidler)			-2 000	11 500
Endring BØP 2022-2025 (driftsmidler)		2 000	2 000	2 000
Bysykel Sandvika – nå mikromobilitet	1 000	1 000	700	
Tilskudd klima- og miljøfondet	1 650			
<b>SUM</b>	<b>39 150</b>	<b>20 500</b>	<b>14 200</b>	<b>13 500</b>

For ordinære driftstiltak er det avsatt en ramme på kr 0,7 mill., i tillegg til kr 0,4 mill. til drift av sykkelhottell og sykkelbokser. Etter kommunestyrets bevilgning i HP 2021-2024 er det avsatt årlig kr 6,5 mill. til økt vinterdrift av sykkelveier.

### 4.2 Prioritering av tiltak 2022 – 2025

For å kunne oppnå en økt sykkelandel i henhold til mål i Bærum kommunes sykkelstrategi anbefales det å gjennomføre fysiske tiltak både punktvis eller langs strekninger i sykkelveinettet. Strekninger med stort sykkelpotensial anbefales ilagt størst vekt, men andre tiltak vil også prioriteres.



Figur 4: Oversikt over prioriterte investeringsprosjekter, kommunal og fylkesvei.

Figur 4 viser en oversikt over tiltak som prioriteres med utgangspunkt i sykkelpotensial (Nr 1-32). Se rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» for nærmere beskrivelse. Tiltakene går langs både kommunal og fylkesvei. Med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter vil også andre tiltak prioriteres (Nr 33-40).

Handlingsplan sykkel beskriver tiltak både langs kommunal vei og fylkesvei (nr: 4, 11, 13, 14, 17, 20, 24, 33, 34, 35, 36, 37, 40). Tiltakene beskrives under tre ulike kategorier:

- Systemtiltak
- Fysiske tiltak
- Ikke-fysiske tiltak

Resterende tiltak fra figur 4 beskrives under kapittel [5. Prioriteringer langs fylkesvei og riksvei](#).

#### 4.2.1 Systemtiltak

Som forutsetning for en vellykket utbygging av sykkelveinettet er det identifisert tre tiltak på systemnivå.

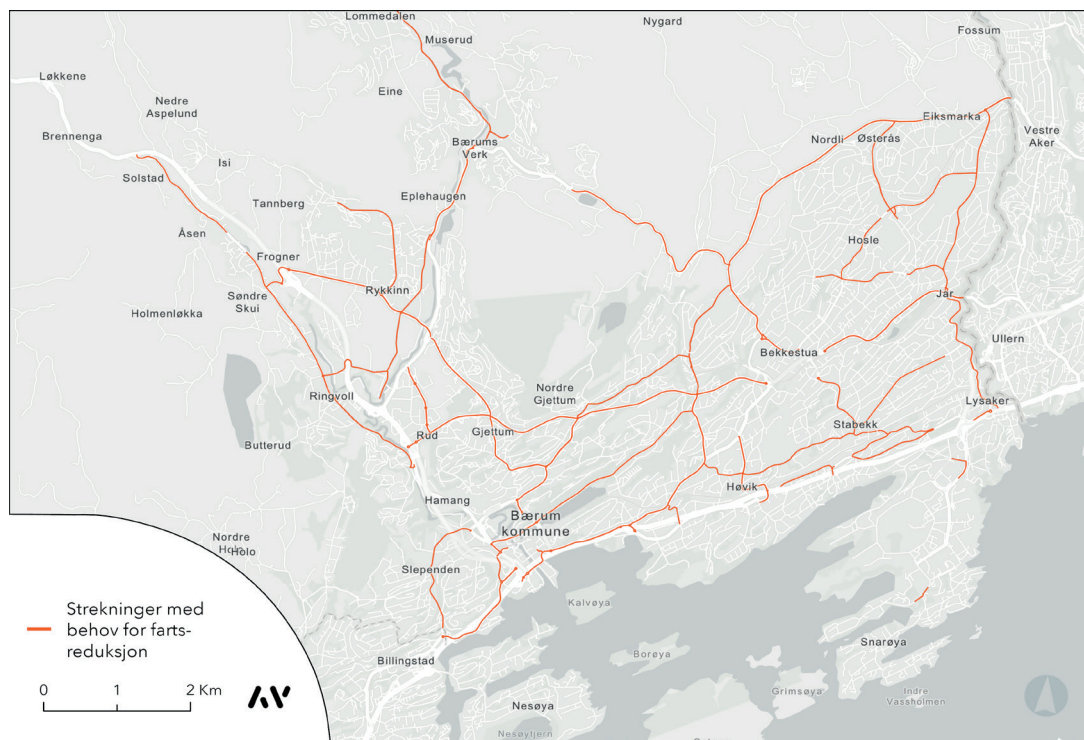
##### Fartsreduksjon

Hvor attraktiv og trygg en strekning oppleves bestemmes i stor grad av den totale trafikkbelastningen, noe som kan avhjelpest med etablering av sykkelfelt eller sykkelveier. Alternativet til egen tilrettelegging er å begrense trafikkbelastningen ved å redusere fartsgrensene, støttet av fysiske fartsdempende tiltak.

[N100](#) er fylkeskommunens håndbok for veg- og gateutforming, og Statens vegvesen er skiltmyndighet for fylkesveiene i Bærum. Ifølge denne skal alle gater som inngår i hovednett for sykkel ha sykkelfelt eller sykkelvei (med eller uten fortau) dersom ÅDT > 4 000 og/eller fartsgrensen er 50 km/t. Etersom fylkeskommunen er veieier for mange av de viktigste rutene på sykkelveinettet i Bærum vil dette skal-kravet i teorien være førende for en vesentlig andel av sykkelveinettet i kommunen. Dette fordi store deler av Bærums vedtatte sykkelveinett er uten egen tilrettelegging for syklende i dag langs strekninger med ÅDT > 4 000 og/eller fartsgrensen er 50 km/t.



Figur 5 viser veier og gater i Bærum som har ÅDT over 4000 og/eller fartsgrense 50 km/t eller høyere, og som ikke har eget anlegg for syklende.



Figur 5: Kilde: Asplan Viak

Kriteriene for bruk av fartsgrensene 30-40-50 km/t innehar en viss fleksibilitet. I [NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier](#) sitt kapittel 2 Fartsgrensene 30-40-50 km/t står følgende om fastsettelse av fartsgrenser i tettbygde strøk: «Fartsgrenser i tettbygde strøk må som oftest baseres på vegens funksjon og bruken av området. Det betyr at fartsgrensene må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, miljøforhold og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs vegene.»

På flere av fylkesveiene i Bærum vil det være hensiktsmessig å skilte lavere hastighet enn hva tilfellet er i dag. Dette for å prioritere trygghet og trafiksikkerhet for gående og syklende. Se [kap. 5.1.1](#) for kommunens anbefalinger til fylket for nedsatt fartsgrense langs syv utvalgte fylkesveistrekninger med stort sykkelpotensial.

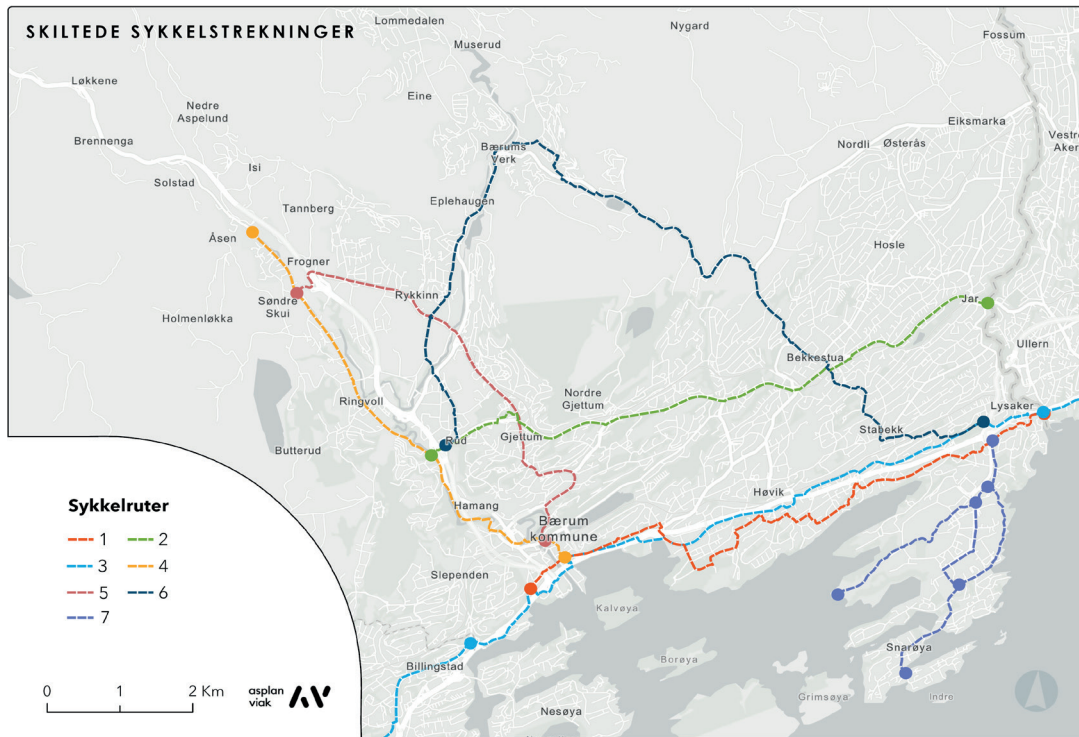
### Sykkelveivisning

For å komme seg fra A til B som syklende kreves det ofte retningsendringer og systemskifter som gjør at det kan oppleves som vrient å finne fram. God veivisningsskilting for syklende har som mål å gjøre det lettere å orientere seg. Viktige prinsipper for god tilrettelegging innebærer:

- Benytte kjente stedsnavn og målpunkter i skiltingen.
- Skilting i hvert kryss/beslutningspunkt
- Benytte så store skiltflater som mulig innenfor normerte skilt
- Benytte skiltgalger der det er mulig, slik at skiltene er nært øyehøyde for syklende i så stor grad som mulig.

Det er også mulig å benytte oppmerking i bakken i form av rutemerking eller «sharrows» som et tillegg til veivisningsskiltene.

Dagens skilte sykkelruter anbefales gjennomgått og supplert i henhold til overnevnte prinsipper. Bærum kommuneplanlegger å ta initiativet til et slikt arbeid. Siden flesteparten av kommunens sykkelruter går langs fylkesvei, er et godt samarbeid med Viken og Statens vegvesen (som skiltmyndighet) avgjørende.



Figur 6: Dagens skilte sykkelruter i Bærum Kilde: Asplan Viak

### Gjennomgang av ansvarsfordeling for sykkeltilrettelegging langs fylkesveinettet

I dag har Bærum kommune ansvar for drift av gang- og sykkelveier langs store deler av fylkesveinettet. En ulempe ved dagens ordning er at det er uklart hvem som har ansvaret for investering i sykkeltilrettelegging på fylkesveinettet, spesielt når det gjelder mindre tiltak. Dette er også en ulempe for innbyggerne, siden det er uklart hvem de skal henvende seg til ved ønske om tiltak på veinettet.

For en mer målrettet satsning på sykkel er det viktig at fylkeskommunen og kommunen i samarbeid jobber frem en modell eller en fordeling av ansvar som er mer tydelig når det gjelder eierskap og drift.

#### 4.2.2 Handlingsplanens forslag til fysiske tiltak

I fireårsperioden er rammen for investeringer i Handlingsplan sykkel foreslått fordelt som vist i tabellen nedenfor.

### Handlingsplan sykkel 2022-2025 – Prioritering (tusen kroner)

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

Viken fylkeskommune tildeler i tillegg, etter søknad, midler til tiltak som gjennomføres som en del av sykkelbysamarbeidet. For 2022 vil det bli søkt om midler til både mindre og større tiltak, da fylkets tildelte midler kan ikke dekke utgifter til planlegging.

#### Mindre tiltak

Mindre tiltak består av strakstiltak som blant annet utføres etter innspill fra publikum. For å stimulere til økt sykling prioriteres følgende tiltak: aktivitetspark, sykkelbaner, sykkelparkering, sykkelveivisning (fysisk og digitalt), sykkelservicestasjoner, belysning, fartsreduksjon, oppmerking/fargebruk, smett, bommer og tiltak ved trafikkfarlige punkt.

Til mindre tiltak i perioden 2022-2025 foreslås det å sette av 18,35 millioner kroner.

## Handlingsplan sykkel 2022-2025 – Prioritering mindre tiltak (tusen kroner)

	Tiltak	Mål	2022	2023	2024	2025	Kommentar
1	Tilskudd til sykkel i aktivitetsparker	5	2 000	1 000			Vøyen aktivitetspark realiseres i 2022 iht. Sak <a href="#">21/11976</a> . Det arbeides også med Bærums verk aktivitetspark som også ligger inne i anleggsplanen til temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv
2	Bidra til trygg sykkelparkering	1,4	500	500	500	500	Prioritere i områder med bymessig karakter, ved kollektivknutepunkt og iht. meldt behov på kommunens <a href="#">nettside</a> . Sykkelstativer og evt. sykkelbokser e.l.
3	Tilskudd til sykkelparkering for handelssteder, borettslag og sameier	1,4	650	100	100	100	Ordning med tilskudd for borettslag og sameier som ønsker å bygge en trygg og tørr sykkelparkering. Rådgivning og evt. bidrag til sykkelparkering ved handelssteder fra 2023.
4	Planlegging av sykkelparkering på skoler og barnehager	1,4	500	500	500	500	Prosjektering av sykkelparkering ved skoler og barnehager med behov, der målet er byggeklare prosjekter. Nye prosjekt med behov for finansiering spilles inn fortløpende. Se større tiltak for realisering.
5	Bikeloop pilot – test av ny type sykkelparkering	**					Test av ny type sykkelparkering med adgangskontroll på utvalgte steder i Bærum. Vil gi nyttig læring om behov og omfang før evt. videre anskaffelse av sykkelparkering med økt grad av sikkerhet.
6	Elsykel låneordning -Smartbike	1,2 og 4	1 000				Elsykel låneordning til innbyggere, bedrifter og egne ansatte til «hjemlån» for uttesting over en periode på 14 dager. Planlegges integrert i et felles helhetlig mobilitetstilbud sammen med kommunens bilpool.
7	Sykel-/ fotgjenger-tellere	1,2 og 4	1 300				Dokumentere utviklingen av antall turer i områder med bymessig karakter: Sandvika, Stabekk, Bekkestua, Fornebu
8	Mindre sykkel fasiliteter	1,2 og 4	200	100	100	100	Etablere sykkel service-stasjoner, drikkefontene og lignende
9	Sykelveivisning for enklere å finne frem på sykkel i Bærum	2, 4 og 5	400	1200			Det ble i 2021 igangsatt et prosjekt med mål om bedre sykkelveivisning, både fysisk (skilt) og interaktivt. Videreføres 2022.
10	Separere gående og syklende ved bro Hamang ved Sandvika vgs/P-hus.	1,2 og 4	750				50 meter med gang- og sykkelvei over privat bro standardheves til sykkelvei med fortau
11	Bidra til sikre sykkelruter ved strakstiltak	1,2 og 4	750	1 500	1 500	1 500	For eksempel kryssutbedringer, parkeringsforbud, belysning, fartsreduksjon, skilting, oppmerking/fargebruk, smett, bommer
	<b>SUM</b>		<b>8 050</b>	<b>4 900</b>	<b>2 700</b>	<b>2 700</b>	

\*\*Kommunen bidrar med grunn og finansiering gjennom Smart city



## Større prosjekter

De prosjektene som prioriteres under større prosjekter er på kommunal eiendom og derved kommunalt ansvar. Noen prosjekter vil strekke seg over flere år, og for disse avsettes midler over tiltakets varighet. Flere prosjekter mangler finansiering innenfor perioden 2022-2025 og er avhengig av fullfinansiering i senere planperioder. Det vil derfor ta tid å realisere ambisjonene i denne handlingsplan.

Til større prosjekter vil det i perioden 2022-2025 settes av 53,9 millioner kroner. Se figur 4 for geografisk plassering av prosjektene.

## Handlingsplan sykkel 2022-2025 – Prioritering større kommunale prosjekter (tusen kroner)

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kart nr	Kost. anslag	2022	2023	2024	2025	Kommentar
1	Sikring av krysningspunkt med bygging av undergang under Hosleveien v. Dalsveien**	33	18 500	10 300	1 200			Planfritt krysningspunkt realiseres i samarbeid med overvannsprosjekt (VA). Detaljprosjektert 2020/21 med realisering i 2022/23.
2	Bjørnegårdsvingen – separere gående og syklende. 800 m***	11	4 400	2 200	2 200			Mesteparten av Bjørnegårdsvingen er forbeholdt gående og syklende etter omlegging av busstrasé høsten 2021. Separering for økt standard.
3	Bekkestua sykkel-passasje og -parkering***	13	9 000	2 800	2 800			Sykkelpassasje over torgareal (Ole Tokeruds plass) frem til rundkjøring. Sykkelparkering oppgraderes.
4	Separere gående og syklende i Bærumsveien v/ Gjøannes med vurdering av gjennomkjøring forbudt***	4	2 000	700	1 000			Oppgradere til sykkelvei med fortau. Nedsenket kantstein og sikttiltak mot Bærumsveien der det er overgang til sykling i blandet trafikk. Legge til rette for sykkelkryssing over til Kleivveien. Vurdere gjennomkjøring forbudt i Bærumsveien.
5	Sykkelparkering ved skoler og barnehager***	-	15 000	7 500	1 000	1 000	1 000	Byggeklare sykkelparkeringer ved skoler med behov: Løkeberg, Lysaker, Jong, Jar, Snarøya, Hosle og Hosletoppen skole. Sykkelparkering ved Høvik barnehage.
6	Sykkelvei med fortau langs Sandviksveien v. Blommenholm båtforening. 400 m	37	2 000	1 000	1 000			Avbøtende tiltak i forbindelse med masseutfylling av <a href="#">Lakseberget friluftsområde</a> . Økt trafiksikkerhet for gående og syklende.
7	Separere gående og syklende inn mot Østerås stasjon. 350 m	35	4 500	800	1 200	2 500	-	Skille gående og syklende inn mot Østerås stasjon, samtidig trygge skolevei til Eikeli skole og Østerås ungdomsskole. Sykkelparkering oppgraderes mot T-banen

forts.

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kart nr	Kost. anslag	2022	2023	2024	2025	Kommentar
8	Gjønnes gang- og sykkelbro ***	36	15 000	400	500	4 300	5 800	Forbindelse mot kollektivholdeplass og Gjønnesparken. Regulering igangsatt
9	Bysykel i Bærum, nå omtalt som mikromobilitet.	-	2 700	1 000	1 000	700		Samarbeid med Ruter og Tier med varighet til 2024 + opsjoner. Finansieres ved årlig kontraktsfestet driftstilskudd. Se <a href="#">nettside</a>
	<b>SUM</b>		<b>71 350</b>	<b>26 700</b>	<b>11 900</b>	<b>8 500</b>	<b>6 800</b>	

\* Gjenstående arbeid

\*\* Delfinansieres av Trafikksikkerhetsmidlene

\*\*\* Fullfinansieres i senere planperioder eller med andre midler

Dersom det blir endringer i forutsetningene for gjennomføring av foreslåtte tiltak som for eksempel forsinkelser, vil følgende prioriteres (uprioritert rekkefølge):

- Tidligere igangsettelse av prosjekter for planbank (prioritering i prosjektering for planbank)
- Igangsetting av ferdig prosjekterte prosjekter
- Økt innsats på mindre tiltak

Bærum kommune fordeler bevilgning til sykkel på ulike måter. Handlingsplan sykkel er rendyrket som sykkeltiltak/-prosjekt. Noen sykkeltiltak blir tilgodesett med trafikksikkerhetsmidler (TS) for tryggere skolevei som fordeles i henhold til [Trafikksikkerhetsplan for Bærum 2020 – 2023](#). I tillegg oppgraderes kommunale turveier (turveimidler m.m.).

### Trafikksikkerhetsmidler utdrag sykkeltiltak 2022-2025 (tusen kroner)

	Tiltak : hvor	Kost. anslag	2022-2025	Kommentar
1	Enveisregulering av Evjebakken - prøveprosjekt	100	2023	Etter innspill fra innbyggere, testes endret kjøremønster for økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.
2	Sikring av kryssingspunkt med undergang under Hoslev-eien v. Dalsveien	7 000	2023-2024	Omtales under større tiltak i handlingsplan sykkel
3	Turvei forbi Haslum kirke	*	2023 - 2024	Etablering av belysning på turvei mellom Krumveien og Østenåsveien
4	Stenging av vei med bom vurderes	100	2022 - 2025	Etter innspill fra innbyggere vurderes stenging av veier for økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter
5	Fartsreducerende tiltak	1 500 årlig	2022 - 2025	Tiltak (fartshumper m.m.) vurderes etter innspill fra publikum.
6	Mindre TS-tiltak	2 000 årlig	2022 - 2025	Mindre tiltak som trafikkøyer, utbedring av friskt, ventea-real, belysning, gangfelt etc. vurderes fortløpende blant annet etter innspill fra publikum.

\*Usikre kostnadsanslag – vil presiseres nærmere

## Turveier 2022-2025 (tusen kroner)

	Tiltak : hvor	Kost. anslag	2022-2025	Kommentar
1	Belysning turvei, Skytterdalen.	6 000*	2023	Belysning Seljeholtet – Skytterdalen
2	Tur- og ridesti Sopelimkroken - Kattås	20 000**	2022-2023	Tur- og ridesti langs Vestmarkveien med sykkeltilbud mellom Sopelimkroken og Kattås.
3	Turvei Kattås - Fransekleiv	***	Usikker fremdrift	Turvei langs Vestmarksveien med sykkeltilbud mellom Kattås og Fransekleiv.
4	Isi turvei	2 200	2023	Turvei fra rundkjøring Isiveien ved innkjøring til Isi til kryss nord for innkjøring til Gjenbruksstasjonen.
5	Borgenhaug turvei	4 000	2021 - 2022	Ny turvei mellom Kristian Køllesvei og Borgenhaug. Ferdig.
6	Hundsund turvei	1 200	2021 - 2022	Oppgradering av turvei med solcellebelysning. Ferdig.
7	Hoslejordet turvei	700	2022	Oppgradering av eksisterende turvei.

\* Delvis finansiert via bevilgning (3,5 mill. kr) i HP 2020

\*\* Fylkeskommunale midler

\*\*\* Kostnadsanslag ikke beregnet

### Prosjektering for kommunal planbank

Målet med planbank er å ha en prioritert oversikt over ferdig planlagte og regulerte prosjekt som kan igangsettes når finansiering er klar. Ferdig regulerte prosjekt bidrar til raskere gjennomføring, også for sykkelprosjekter langs fylkesvei. For å få fortgang i reguleringsarbeidet ble det i BØP 2022-2025 bevilget midler til en ny reguleringsstilling.

Planbanken består av både kommunale og fylkeskommunale strekninger. Kommunen vil regulere strekninger langs fylkesvei etter avtale og i tett samarbeid med fylkeskommunen.

For en raskere og mer effektiv realisering av prioriterte planlagte prosjekt settes det av 9,1 millioner kroner i både investering og driftsmidler (BØP 2022-2025: kr. 2 mill. i driftsmidler) i perioden 2022-2025. Se figur 4 for geografisk plassering av prosjektene.

## Handlingsplan sykkel 2022 – 2025: Prosjektering for planbank (tusen kroner)

	Tiltak	Kart nr.	Kost. anslag	2022	2023	2024	2025	Kommentar
1	Revisjon av kart, plan for sykkelveinettet	-	100*	100				Det er behov for å revidere kart/plan for sykkelveinettet i lys av ny informasjon fra pågående planarbeider. Sees i sammenheng med revisjon av mobilitetsstrategien
2	Separere gående og syklende i Nesveien (Kv1213). Kommunal vei.	34	1 500*	1 000	500	-	-	Det er igangsatt flere reguleringsplaner med fortetting langs Nesveien. Det er derfor behov for en helhetlig reguleringsplan for sykkelruta.
3	Separere gående og syklende i Gml. Ringeriksvei (Fv1630) mellom Bekkestua og Stabekk. Kommunal og fylkesvei	24	128 000	500	500	500	-	I lys av områdereguleringer på Bekkestua og Stabekk, samt ny Gjønnediagonal reguleres det sykkelfelt i Gml. Ringeriksvei. Dagens vei har et todelt forvaltningsansvar, vei/fortau er fylkesvei og g/s-vei er kommunal.
4	Separere gående og syklende fra Gml. Drammensvei til Riiser Larsens vei. (Kv7251) Kommunal vei.	20	57 100	800	700	-	-	Oppgradere G/S-vei til sykkelvei med fortau mellom Gml. Drammensvei og gang- og sykkelssystemet som bygges på Stabekklokket som del av E18-utbyggingen i området. Forbindelsen erpekt på som viktig av E18-prosjektet, men oppgraderingen ligger ikke inne i prosjektets planer.
5	Separere gående og syklende langs Bærumsveien (Fv1642) mellom Brynsveien og Rudsveien. Kommunal og fylkesvei.	17	31 000			500	1000	Strekningen mangler parallelt gang- og sykkeltilbud koblet til det øvrige tilbudet langs Bærumsveien. Sykkelvei med fortau etableres. Dagens vei har et todelt forvaltningsansvar, vei er fylkesvei og g/s-vei er kommunal.
6	Separere gående og syklende langs Brynsveien (Fv164) mellom Evjebakken og Sykehusveien. Fylkesvei.	14	13 600				1 000	Oppgradere fortau til sykkelvei med fortau. Strekingen er felles for mange mindre strekninger, og er viktig for forbindelsene mellom Sandvika og sykehuset og i retning Kolsås.
7	Separere gående og syklende langs Gml. Lommedalsvei (Kv2450) forbi Bryn skole. Kommunal vei.**	40	46 000	-	-	-	-	Separere gående og syklende for å minske konflikter med kryssende trafikk og avkjørsler. Skolevei til Bryn skole. Forprosjekt utarbeidet med kostnadsestimat og forslag til konsept. Mangler finansiering.
8	To sykkelplanleggere	-	2 000 årlig	2 000	2 000	2 000	2 000	For gjennomføringskraft i sykkelarbeidet
	<b>SUM</b>		<b>277 300</b>	<b>4 400</b>	<b>3 700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 000</b>	

\*Kostnadsestimat kun for planlegging/regulering

\*\*Finansieres i senere planperioder eller med andre midler

Ved forsinkelser av gjennomføring av planbankens tiltak, vil disse midler benyttes til å styrke andre tiltak.



## Ikke-fysiske tiltak

Satsningsområde 5 i Sykkelstrategien sier at 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 typesyklister. For 2022 er det avsatt 700 000 kroner for å følge opp dette satsningsområdet.

Følgende tiltak er planlagt i perioden 2022-2025.:

- Vintersykkeldag: I [Sykkelstrategiens behandling](#) ble det vedtatt å arrangere en vintersykkeldag
- Kampanjer og motivasjonsskapende arbeid: Sykle til jobben aksjonen, vintersykkelaksjon, Sandvika Byfest, lys og synlighetsaksjon.
- Utlån av mobile sykkelstativ til arrangement
- Drift av sykkel- og fotgjengertellere
- Infomøte om sykkelarbeidet
- Tidlig feiing av sykkelveinettet
- Drift av sykkelhotell og sykkelbokser

For at flere skal sykle hele året er det viktig med god standard på prioriterte sykkelruter. En økt standard for vinterdrift for sykklister ble i juni 2020 vedtatt i [drift og vedlikeholdsstandard for kommunale gater og veier](#). Der det tidligere ble brøytet ved snø på 7 cm tørr og 4 cm våt snø, er dette nå redusert til 3 cm, noe som har økt brøytehyppigheten. Økt standard på vinterbrøyting videreføres i perioden 2022-2025.

Sykkelveinettet er delt inn i to ulike standarder: GsA (hovedsykkelvei) og GsB (øvrige gang- og sykkelveier). GsA er høyest mulig standard hvor ytterligere tiltak iverksettes som børsting uten bruk av salt (se [sak om bruk av veisalt](#)). Viken har derimot salting inne i sine gjeldende driftskontrakter for strekningene Bærumsveien, Brynsveien til Kolsås, E18-ruta og nedre del av Vollsveien. Enkelte hovedturveier vinterdriftes også.

## Sykkelstrategien og prioriteringer i handlingsplan sykkel 2022-2025 følges opp i følgende prosjekt/planer foreløpig uten finansiering fra handlingsplan sykkel:

**E18 Lysaker-Ramstadsletta** - ble i 2020 vedtatt der sykkellekspressevei er en del av planen, men ikke igjennom Høvik og Lysaker. For strekningen forbi Høvik skal konkret løsning bearbeides av Bærum kommune og vil sees i sammenheng med byutvikling på Høvik. Bærum kommune vil arbeide for å finne gode løsninger for sykkel gjennom Lysaker, både planmessig og finansielt. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.

**Områderegulering Høvik sentrum** – med utgangspunkt i vedtatt planprogram for Høvik sentrum, ble det utarbeidet tre mulighetsstudier for fremtidig utvikling av Høvik. I Statens Vegvesen sitt forslag til mulighetsstudie ble det satt premisser for hvordan det fremtidige veisystemet på Høvik bør være.

**Lysaker** – nytt kollektivknutepunkt skal bygges og myke trafikanter skal prioriteres. Samarbeidet mellom Bærum og Oslo kommuner om veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) Lysakerbyen, har gitt kommunene en felles plattform for arbeidet med knutepunktet. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.

**Veinormalen** – i den nye veinormalen innarbeides det krav til standard på sykkelanlegg og sykkelparkering som er tydeligere og tilpasset fremtidig sykkelvekst. Veinormalen er planlagt ferdigstilt i løpet av 2022.

**Ballerud** – området vil utvikles til boliger, en barnehage og en 4-parallell barneskole med flerbrukshall. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.

**Franzefoss** – vil utvikles til et boligområde med gode gang- og sykkelforbindelser som binder nærområdene til elverommet og til Sandvika. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.

**Forneburingen** – Det er igangsatt regulering av ringen med mål om en vei som hensyntar kollektivtrafikk, sykkel og gange i henhold til prinsipper gitt i KDP3.

**Illustrasjonsplan for Bekkestua sentrum øst** – i planen anbefales sykkelgate gjennom Bekkestua sentrum øst forutsatt at biltrafikken reduseres betraktelig. Det gjennomføres et forprosjekt der stenging av Gml. Ringeriksvei vurderes. Beslutning om kjøremønster tas i løpet av 2023. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.

**Områderegulering Stabekk sentrum** – i forbindelse med områdereguleringen ble det drøftet ulike alternativer for sykkelfelt kombinert med kantstopp for buss gjennom Stabekk sentrum. Bærum kommune og Statens vegvesen er enige om løsning.

**Gate- og byromsplan for Sandvika** – i 2020 startet arbeidet med planen som er viktig for å oppnå et helhetlig sykkelveinett i Sandvika. Planlagt politisk behandling våren 2022. Anbefalte løsninger fra rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» spilles inn i prosessen.



## 5. Prioriteringer langs fylkesvei og riksvei

Det er etablert et godt samarbeid med fylkeskommunen etter Bærum kommunen i 2019 signerte både Byvekstavtalen og sykkelbyavtale.

For opparbeidelse av sykkelveinettet anbefaler Bærum kommune at Viken fylkeskommune prioriterer i henhold til en trinnvis tilnærming, slik som beskrevet i [3.3](#). Det er behov for både raske tiltak som kan utføres innenfor gjeldende regulering, og reguleringsplanarbeid med større investeringer

På systemnivå er det behov for en gjennomgang av ansvarsfordeling for fylkesveinettet, der det jobbes frem en modell eller en fordeling av ansvar som er mer tydelig når det gjelder eierskap og drift.

Rapporten «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» (vedlagt) danner grunnlaget i kommunens anbefaling om prioriteringer. Se figur 4 for geografisk plassering av prosjektene.

### 5.1 Tiltak som kan gjennomføres raskes raskt

Trinnvis utbygging innebærer å utnytte handlingsrommet som finnes i eksisterende situasjon og innenfor eksisterende regulering. Bærum kommune anbefaler at flere slike tiltak prioriteres: fartsreduksjon, trafikkreduserende tiltak, skilting (veivisning) og røde sykkelfelt.

#### 5.1.1 Fartsreduksjon

Bærum kommune anbefaler (som beskrevet i [4.2.1](#)) at det skilles lavere fartsgrense langs prioriterte sykkelruter.

Tabellen under viser strekninger på sykkelveinettet hvor Bærum kommune anbefaler å redusere fartsgrensen/hastighetsnivået med begrunnelse/dagens situasjon.

#### Bærum kommunes anbefalt prioritering av fartsreduksjon langs fylkesvei/riksvei

Vei nr	Strekning	ÅDT	Fartsgrense	Ønsket fartsgrense	Dagens situasjon
Fv 1630	Gml. Ringriksvei mellom Stabekk og Bekkestua	7400	50 km/t	40 km/t	Har parallell gang- og sykkelvei/fortau på ca.2,5 m. Er skolevei. G/s-vei fungerer godt for skolebarn, men dårlig for transportsyklister. Det er ikke ønskelig at transportsyklister bruker g/sveien, da dette skjer på bekostning av de gåendes sikkerhet.
Fv 1632	Vollsveien fra Bærumsveien til Lysaker	8300-9300	50 km/t, 40 km/t forbi Jar skole	40 km/t langs hele strekningen	Har ensidig fortau fra Jarveien til Wedel Jarlsbergs vei. Tosidig fortau forbi Jar skole og ensidig fortau videre til Nordraaks vei. Fortau er av kritisk dårlig forfatning og er primært et anlegg for gående, ref. trafikkreglene paragraf 18-3. Det er ønskelig at transportsyklister bruker veibane.

forts.

Vei nr	Strekning	ÅDT	Fartsgrense	Ønsket fartsgrense	Dagens situasjon
Fv 1626	Elias Smiths vei	8200	50 km/t	30 km/t	Har tosidig fortau og mangler sykkeltilrettelegging. Flere sykkelruteter møtes. Som sentrumsgate med mange myke trafikanter bør fartsgrensen settes ned til 30km/t.
Fv 1628	Høvikveien/ Snoveien mellom Gml. Drammensvei og Drammensveien	8300	50 km/t	30 km/t	Bratt og smal vei med stor biltrafikk. Har ensidig fortau på vest-/sørsiden av kjørebanelen. I oppoverbakke skapes farlige situasjoner når syklende forbigjøres. I gammel plan er det satt av nok areal til sykkelfelt, men disse er ikke opparbeidet. Ny plan nødvendig. I påvente av plan bør fartsgrensen settes ned til 30 km/t.
Fv 1428	Kirkeveien/Gml. Drammensvei	5600	50 km/t, 40km/t forbi- Høvik skole	30 km/t langs hele streknin- gen	Skolevei for mange barn og en barriere for sykling til skolene. Stor trafikk og bussrute. Utfordrende strekning for separat sykkeltilrettelegging pga. smalt tverrsnitt og terreng. Tiltak i samsvar med ønsker fra FAU på <a href="#">Høvik skole</a> .
Fv 164	Sandviksveien langs Lakseberget	8000	60 km/t	40 km/t	Sykelvei langs E18 inn mot Sandvika med høy sykkeltrafikk. Mangler sykkeltilrettelegging der syklistene henvises til fortau eller veibane. Fortau er primært anlegg for gående, ref. trafikkreglene paragraf 18-3.
Fv 1640	Nadderudveien fra Hosleveien til Vollsveien	2400- 4200	50 km/t, 40km/t forbi Eikeli skole	40 km/t langs hele streknin- gen	Har ensidig og tosidig fortau. Fortau er primært anlegg for gående, ref. trafikkreglene paragraf 18-3. Trafikkmengden tilsier at sykling i blandet trafikk kan være en akseptabel løsning ved lavere fartsnivå. Tiltak i samsvar med ønsker fra FAU på <a href="#">Hosle</a> og <a href="#">Eikeli skole</a> .



### 5.1.2 Trafikkreduserende tiltak

Sammen med fartsreduksjon, er reduksjon av trafikkmengde ved stenging eller enveiskjøring av gater et annet lavterskeltiltak.

Tabellen under viser Bærum kommunes anbefaling om trafikkreduserende tiltak på sykkelveinettet med begrunnelse/dagens situasjon.

### Bærum kommunes anbefalt prioritering av trafikkreduserende tiltak langs fylkesvei/riksvei

Vei nr	Strekning	Tiltak	Dagens situasjon
Fv 1630	Gml. Drammensveien – Prof. Kohtsvei	Rushtidsbom (evt. bussbom) i kryss Kveldsroveien/Gml. Drammensvei iht. <a href="#">innspill</a> gitt til samferdselsplanen	Er en del av en viktig sykkelrute mellom Bekkestua og forbi Lysaker skole, retning Lysaker/Fornebu. Gjennomgangstrafikk ledes Kveldsroveien.
Fv 1626	Elias Smiths vei	Stenging for gjennomkjøring (i forbindelse med VA prosjekt).	Vann og avløp har som forlengelse av ny vannforsyning til Fornebu, behov for å etablere ledningsanlegg gjennom Elias Smiths vei mellom Industriveien og Sandvikselva (2023-2024). I anleggsperioden bør veien stenges, hvor ny ringvei rundt Sandvika vil kunne fungere som omkjøringstrasé. Trafikale undersøkelser bør gjennomføres for å synliggjøre konsekvensene av en slik stenging. Erfaringene vil kunne brukes for å vurdere en permanent stenging med mål om å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle i Elias Smiths vei.

### 5.1.3 Veivisningsskilt og røde sykkelfelt

Det er behov for bedre skilting av sykkelruter, og Bærum kommune vil prioritere at det skiltes i henhold til prinsipper gitt i [4.2.1](#). Bærum kommune vil ta initiativet i et slikt arbeid, men siden flesteparten av kommunens sykkelruter går langs fylkesvei, er et godt samarbeid med fylket avgjørende for å lykkes.

Sykelstrategien er tydelig på at alle sykkelfelt bør være røde med en bredde som gir syklisten tilstrekkelig avstand til motorkjøretøy og god plass til å sykle forbi andre syklist. Undersøkelser viser at farget dekke bidrar til at syklistene føler seg trygge og gjør det enklere for alle trafikanter å forstå at sykkelfeltet er et areal tilegnet syklende.

I 2021 ble Bærums første røde sykkelfelt anlagt i Industriveien i Sandvika. Dette ble gjort med kommunale midler da Viken mangler overordnede føringer for fargebruk i sykkelfelt. I 2021 ble også sykkelfeltet i Sandviksveien (fv) reasfaltert uten bruk av rød asfalt, i strid med sykkelstrategiens anbefalinger. Også sykkelfelt i Prof. Kohts vei ble bygd uten røde sykkelfelt.

Bærum kommune anbefaler at Viken innarbeider krav til røde sykkelfelt i egne standarder, for både nye og eksisterende anlegg. Tabellen under viser utvalgte strekninger som har behov for utbedringer med rød asfalt.

## Bærum kommunes anbefalt prioritering av sykkelfeltutbedringer langs fylkesvei/riksvei

Vei nr	Strekning	Tiltak	Dagens situasjon
Fv 1640	Nadderudveien mellom Jens Rings vei og Hosleveien	Oppgradere sykkel felt med rød asfalt (1,2 km)	På den midtre delen av strekningen ved Bekkestua skole, barneskole og NTG er det 40 km/t. I nord/sør for dette er det fartsgrense 50 km/t
Fv 1624	Dragveien mellom Høvikveien og Kirkeveien	Oppgradere sykkel felt med rød asfalt (550 m). Det bør undersøkes om sykkel feltene kan gjøres noe bredere ved f.eks. å redusere kjørefeltbredde til 2,75m. Vurdere fartsgrense 40km/t på hele strekningen pga. skolevei	Dragveien ved Ramstad skole har sykkel felt i dag. De er smale, og er ikke kontinuerlige. Strekningen veksler mellom fartsgrense 40 og 50 km/t. Veien er viktig skolevei, og en del av ruten mellom Sandvika og Bekkestua.

### 5.2 Investeringstiltak

Behov for investeringstiltak er fordelt mellom mindre og større investeringer. De fleste av disse må reguleres, men i ulikt omfang. Tabellen under viser Bærum kommunes anbefalt prioritering av mindre investeringer, i prioritert rekkefølge etter sykkelpotensial.

## Bærum kommunes anbefalt prioritering av mindre investeringer langs fylkesvei/riksvei (prioritert rekkefølge)

Vei nr	Strekning	Sykel-potensial (ÅDT)	Tiltak	Dagens situasjon
Fv 1648	Sandviksveien E18 ved Kadettangen	Usikkert	Sykelvei med fortau der fotgjengere benytter fortau langs Sandviksveien og bussholdeplass mellom rådhuset og Kadettangen, mens eksisterende gang- og sykkelvei forbeholdes syklende.	Uoversiktlig krysningspunkt med dårlig sikt og mange myke trafikanter. Bropilarer under E18 er et sikthinder.
Fv 1621	Professor Kohts vei mellom Storebrand og Vollsveien	1000	Omdisponere kollektivfelt til tosidig opphøyd sykkel felt. Aktuelt dersom bussen legges om som følge av E18-prosjektet.	Strekningen har sykkel felt bare i vestgående retning. Sykeltraseen er skiltet på kombinert gang- og sykkelvei i vestgående retning, men denne traseen har konflikter med gående og er lite orienterbar. Høyt fartsnivå og stor trafikkmengde skaper farlige situasjoner.

forts.

Vei nr	Strekning	Sykkelpotensial (ÅDT)	Tiltak	Dagens situasjon
Fv 1648	Johan Grauers gate/Brodtkrbsgate mellom Elias Smiths vei og Jongsåsveien	700	Sykkelvei med fortau for å forbinde Industriveien og Elias Smiths vei mot Slepender, og sluse syklistene utenom den store rundkjøringen i Johan Grauers gate.	I dag er syklende henvist til å enten sykle på fortau eller i blandet trafikk med høy ÅDT.

Tabellen under viser Bærum kommunes anbefaling av større investeringer, i prioritert rekkefølge etter sykkelpotensial.

### Bærum kommunes anbefalt prioritering av større investeringer langs fylkesvei/riksvei (prioritert rekkefølge)

Strekning	Sykkelpotensial (ÅDT)	Tiltak	Dagens situasjon
Fornebuveien mellom Magnus Paulsons vei og Oslo grense	2400	Etablere sykkelvei med fortau separat fra boligadkomst som en del av E18 sykkelrute igjennom Lysaker. Det jobbes med reguleringsplan i forbindelse med Lysaker kollektivknutepunkt, men mangler finansiering for realisering.	Hovedsykkelveien (riksveirute) følger kommunal adkomstvei. Lite biltrafikk, men uoversiktlige avkjørsler. Gående og kjørende deler areal på strekning med stort antall syklende i høy fart. Ny E18 sykkelvei ender i Fornebuveien, noe som vil gjøre situasjonen enda mer krevende.
Bærumsveien mellom Høvikveien og Brynsveien	1100-1500	Oppgradere til sykkelvei med fortau. Det er få kryss, men det kan være behov for relativt store tiltak, som nye underganger eller kryssing på bro. Det er lite rom for strakstiltak som vil ha vesentlig effekt og det er nødvendig med gjennomgående høy standard på sykkelanlegget om det skal gi økt sykling.	I dag har strekningen gjennomgående kombinert gang- og sykkelvei. Denne er utformet med bredde på 2,5 til 3 meter. Deler av ruten følger adkomstveier uten fortau. Ruten er en viktig rute for gående, men har også stort sykkelpotensial. Hovedutfordringen er at det over hele strekningen er lagt opp til sykling på fotgjengernes bekostning. Fordi strekningen er lang, er den en viktig fordelerrute. Hver enkelt del av strekningen har sykkelpotensial på rundt 1200 sykkelturer i døgnet, men fordi få syklistene sykler hele ruten vil den ha betydning for flere tusen sykkelturer per dag.
Bjerkelundsveien/Vollsveien mellom Nordveien og Bærumsveien	900-1500	Opphøyde sykkelfelt. Antakelig behov for reguleringsplan og grunnverv. Kobler Nordveien mot Oslo.	I dag har denne strekningen kun fortau som tilbud til syklende. Høy ÅDT, busstrafikk, dårlig tilrettelegging i kryss og 50-sone gjør den uegnet for sykling. Mange avkjørsler og farlige systemskifter



forts.

Strekning	Sykkelpotensial (ÅDT)	Tiltak	Dagens situasjon
Gml.Ringeriksvei mellom Bekkestua og Stabekk	1000-1400	Sykkelfelt på hele strekningen. Det bør vurderes å fjerne eller reetablere gangbruene ved Stabekk skole. Rundkjøringen ved Jens Rings vei bør bygges om med sykkelkryssing for å gi god forbindelse til Bekkestua. Bærum kommune ønsker å ta ansvar for regulering.	I dag har strekningen delvis kombinert gang- og sykkelvei med lav kvalitet. Gjennom Stabekk er tilbudet sykling på fortau eller sykling i blandet trafikk. Strekningen har 50-soner, med unntak av en kort del på nedre Stabekk. Ny gangbru over jernbanen er bygget. Det forventes at trafikken på strekningen kan reduseres vesentlig når Gjøannesdiagonalen åpner for trafikk. Strekningen har kollektivtrafikk.
Brynsveien mellom Bærumsveien og Hauger Skolevei	1300	Sykkelvei med fortau. Forlengelse av Bærumsveien strekningen mot Kolsås. Viktig for å knytte Rykkinn/Kolsås mot resten av Bærum og for sykling til skoler og idrettsanlegg.	I dag har strekningen høy trafikk og for høyt fartsnivå til at sykling kan foregå i blandet trafikk. Fartsgrensen er 50km/t.
Brynsveien mellom Evjebakken og Sykehusveien	1000	Sykkelvei med fortau. Bærum kommune tar ansvar for regulering.	Denne strekningen er felles for mange mindre strekninger, og er viktig for forbindelsene mellom Sandvika og sykehuset og i retning Kolsås.
Dragveien/Stasjonsveien mellom Kirkeveien og Sandviksveien	800-1000	Etablere sykkelfelt eller enveisregulert sykkelvei med fortau. (OBS. Bro over jernbanen er 12 m bred. Det kan hende at den må utvides på én eller begge sider. Den har et spenn på ca. 25 m)	Til dels bratt stigning, stor trafikkmengde og høyt fartsnivå gjør at strekningen i dag er uegnet for sykling. Strekningen har for det meste ensidig fortau, og mange kryss og avkjørsler.
Bærumsveien mellom Bekkestua bussterminal og Oslo grense	500-1000	Etablere kobling fra fremtidig sykkelpassasje over Bekkestua torg til rundkjøringen der Bekkestuatunnelen kommer ut. Oppgradere fra gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau på resten av strekningen.	Tilretteleggingen på strekningen består i hovedsak av smal kombinert gang- og sykkelvei, som i praksis betyr at sykling skjer på fotgjengernes bekostning. Avkjørslene har uheldig utflytende utforming uten tilstrekkelig avbøying og i de fleste kryss er det lagt opp til sykling i gangfelt. Løsningen slik den er i dag bidrar antakelig ikke til økt sykling
Høvikveien/Snoveien mellom Gml.Drammensvei og Høviksvingen	700	Sykkelfelt. Avsatt nok areal til sykkelfelt i gammel plan, men grunn er bare delvis ervervet. Ny plan er nødvendig. I påvente av plan bør fartsgrensen settes ned til 40, og kanskje 30 i den bratte og uoversiktlige svingen.	Bratt og smal vei med stor biltrafikk. I oppoverbakke skapes farlige situasjoner når syklende forbikjøres.
Bærumsveien mellom Brynsveien og Rudsveien	500	Etablere sammenhengende gangog sykkeltilrettelegging i form av sykkelvei med fortau.	Mangler parallelt gang- og sykkeltilbud koblet til det øvrige tilbudet langs Bærumsveien. Dagens tilbud innebærer vesentlige omveier på smale gangveier eller sykling over en stor parkeringsplass. Viktig strekning forbi flere skoler.

## 6. Handlingsplan sykkel 2021 - Rapportering

### 6.1 Handlingsplan sykkel – endringer 2021

Sykelhandlingsplanens ramme for 2021 var 29,8 millioner kroner, inkludert mindreforbruk i 2020 og tilskudd fra eksterne. Av dette ble 14 millioner kroner overført 2022 og 2023 i økonomimelding 2/2021.

#### Handlingsplan sykkel 2021-2022 (tusen kroner)

Investeringsprosjekt	2021	2022	2023
HP 2021-2024 for 2020*	23 100	29 500	14 500
Overført fra 2020	6 700		
Endringer ØM2 2021 justert etter faktisk bruk og tilskudd	-14 000	8 000	4 000
<b>SUM</b>	<b>15 800</b>	<b>37 500</b>	<b>18 500</b>

\*inkl. Sandvika bysykkel og andre offentlige tilskudd

Det ble for 2021 planlagt å gjennomføre tiltak fordelt på mindre tiltak, større prosjekter og tilrettelegging for planreserve.

#### Handlingsplan sykkel planlagt fordeling 2021 (tusen kroner)

Tiltak/prosjekt	2021
Mindre tiltak	6 700
Større prosjekter inkl. bysykkelordning	19 100
Tilrettelegging – forprosjekt/planreserve	4 000
<b>SUM</b>	<b>29 800</b>

### 6.2 Rapportering prosjekter 2021

Sum mindreforbruk er for 2021 på 8 millioner kroner. Flere prosjekter strekker seg over flere år og mindreforbruk må sees i lys av dette. Hosleveien undergang er et eksempel på et slikt tiltak, med planlagt oppstart sommeren 2022.

#### Handlingsplan sykkel for 2021 - Overordnet rapportering for 2021 (tusen kroner)

Tiltak/prosjekt	Budsjett 2021	Brukt 2021	Mindreforbruk
Mindre tiltak	6 700	4 060	2 640
Større prosjekter	19 100	15 250	3 850
Tilrettelegging – forprosjekt/planreserve	4 000	2 490	1 510
<b>SUM</b>	<b>29 800</b>	<b>21 880</b>	<b>8 000</b>

Regnskapsføringen for 2021 er ikke avsluttet og total kostnad er anslått der prosjektene ikke er slutført. Eksakt mindreforbruk vil vises i Økonomimelding 1/2022.

## Rapportering - Mindre tiltak

Til mindre tiltak ble det for 2021 planlagt brukt 6,7 mill. kr der 4,06 mill. kr er brukt. Mindreforbruk overføres 2022.

### STATUSRAPPORTERING: Mindre kommunale tiltak 2021 (tusen kroner)

Tiltak	Budsjett 2021	Brukt 2021	+Mindre/-merforbruk	Status
Tilskudd til sykkel/lek med fokus på barn og unge	500	-	500	Vøyen aktivitetspark realiseres i 2022 iht. sak <a href="#">21/11976</a> . Finansieres med bl.a. 2 mill.kr av handlingsplan sykkel. Lignende initiativ igangsatt av Bærums verk vel.
Bidra til trygg sykkelparkering	400	700	-300	Sykkelparkering etablert ved Sandvika elvepromenade, Sandvika bussterminal, Eiksmarka, Høvik og Rykkinn bibliotek, Bjørnegård aktivitetshus og Kolsås stasjon. Prosjekt igangsatt ved Bekkestua bussterminal og Bekkestua bibliotek.
Sykkelparkering på skoler og barnhager	2 000	300	1 700	Det er prosjektert byggeklare sykkel-parkeringer ved Hosletoppen, Løkeberg, Jong, Jar, Lysaker, Snarøya og Hosle skoler.
Sykkel-/fotgjenger-tellere	1 300	1 100	200	4 nye tellepunkt er etablert i Sandvika, 3 på Fornebu.
Stimulere til økt-sykling hele året	500	140	360	Sykkelservicestasjon med pumpe er etablert ved Kolsås stasjon. Sykkelservicestasjon oppføres ved Bekkestua bibliotek sammen med drikkefontene og ny sykkel-parkering.
Sykkelveivisning for enklere å finne frem på sykkel i Bærum	500	120	380	Gjennomgang av skilt langs eksisterende sykkelruter er gjennomført - videre oppfølging mot Statens vegvesen gjenstår. Framstilling av sykkeltilrettelegging på digitale kart er påbegynt og vil legges ut i 2022.
Bidra til sikre sykkelruter ved strakstiltak	1 500	1 700	-200	Generell oppmerking, sikring av kryss Fornebuveien, gang- og sykkelvei Hamang, rødt sykkel-felt Industriveien, Utbedring av oppmerksomhetsfelt v. Sandviksveien 155.
<b>SUM</b>	<b>6 700</b>	<b>4 060</b>	<b>2 640</b>	



## Rapportering - Større prosjekter

Til større prosjekter ble det planlagt brukt 19,1 mill. kr der 15,25 mill. kr er brukt. Mindreforbruk overføres 2022.

### STATUSRAPPORTERING: Større kommunale tiltak 2021 (tusen kroner)

Tiltak	Budsjett 2021	Brukt 2021	+Mindre/-merforbruk	Status
Sikring av krysningsspunkt med bygging av undergang under Hosleveien v. Dalsveien	7 250	2 700	4 550	Ferdig prosjektert og byggesøkt. Klart for å lyse ut entrepriser med planlagt oppstart sommeren 2022.
Claude Monets alle pilotprosjekt med motstrøms sykkelfelt.	500	1 700	-1 200	Pilotprosjekt gjennomføres iht. sak <a href="#">21/55069</a> .
Bjørnegårdsvingen – separere gående og syklende.	1 000	100	900	Forsinket åpning av Hamangtunnelen (E16) med bussruteomlegging høsten 2021. Midlertidige tiltak med bom og skilting er satt opp og prosjektering skal igangsettes.
Sandviksveien rushidsbom- pilot v. Sandviksåstunnelen	500	-	500	Tiltaket utgår. Formannskapet <a href="#">vedtok</a> at «Fv. 164 Sandviksveien rushtidsbom v.Sandviksåstunnelen» fjernes fra hørings svar til fylkets handlingsprogram for samferdsel.
Separere gående og syklende i Sandviksveien Blommenholm båtforening. 400 m	1 000	-	1 000	Forsinket oppstart grunnet behov for koordinering med masseutfylling av <a href="#">Lakseberget friluftsområde</a> .
Separere gående og syklende langs Gml. Lommedalsvei forbi Bryn skole. 420 m	1 000	300	700	Skisseprosjekt utarbeidet med gjenstående beslutning om konseptvalg. Legges i planbank for evt. fremtidig opparbeidelse.
Sykkelparkering ved skoler og barnehager	3 000	200	2 800	Ny sykkelparkering bygd på Blommenholm og Høvik verk skole.
Separere gående og syklende inn mot Østerås stasjon. 350 m	2 000	370	1 630	Forsinket oppstart grunnet arbeider med Solbakken bo- og behandlingssenter. Sykkelparkering inkluderes mot Østerås stasjon.
Gjøannes gang- og sykkelbro	850	950	-100	Reguleringsarbeid igangsatt.
Sykkelhotell Østerås	1 000	-	1 000	Etter byggingen av Kolsås sykkelhotell ba MIK om en <a href="#">evaluering av bruken av og utplasserte sykkelbokser før det etableres sykkelhotell på Østerås</a> . Beslutning om flere sykkelhotell utsettes da det er behov for mer erfaringsdata. Mindreforbruk overføres 2022.

forts.

Tiltak	Budsjett 2021	Brukt 2021	+Mindre/-merforbruk	Status
Bysykkel i Bærum, nå omtalt som mikromobilitet.	1 000	1 150	-150	Kontrakt til 2024 om mikromobilitetstilbud i samarbeid med Ruter (leverandør Tier). Utbetaling til Tier fordeles over kontraktsperiodens varighet.
Sykkelhotell Kolsås	0	3 780	-3 780	Bygging av sykkelhotell igangsatt i november 2020 med ferdigstillelse våren 2021. Sykkelpokser er flyttet til Gjøttum og Jar stasjon.
Separere gående og syklende langs Nordveien v. Lijodet. 900 m	0	4 000	-4 000	Fullført 2020. Etterfakturering av asfaltarbeider.
<b>SUM</b>	<b>19 100</b>	<b>15 250</b>	<b>3 850</b>	

### Rapportering - Forprosjektering for planbank

Til forprosjektering for planbank ble det planlagt brukt 4 millioner kroner. Grunnet forsinket leveranse i prosjekt for definering og prioritering av sykkelruter og forsinket oppstart med Nesveien ble 2,57 mill. kr brukt. Mindreforbruk overføres 2022.

### STATUSRAPPORTERING: Tilrettelegging kommunale tiltak 2021 (tusen kroner)

Navn	Budsjett 2021	Brukt 2021	+Mindre/-merforbruk	Status
Definering og prioritering av sykkelruter	1 000	690	310	Anskaffelse gjennomført der Asplan Viak ble valgt som konsulent. Arbeidet ble i hovedsak utført høsten 2021, men har på grunn av sykdom blitt noe forsinket. Levert i februar 2022. Ferdig rapport danner et viktig grunnlag for prioriteringer i handlingsplan sykkel 2022-2025.
Revidering av "veileder for sykkelveier på Fornebu"	500	300	200	Våren 2021 ble det gjennomført et arbeid med å vurdere løsninger for sykkelveinettet på Fornebu i lys av KDP3 og E18-planene.
Nesveien sykkelvei (kommunal vei)	1 000	-	1 000	Det er høsten 2021 arbeidet med prosjektforslag som grunnlag for valg av helhetlig konsept på hele sykkelruta gjennom Nesveien. Det må videre i 2022 prosjekteres for å avklare gjennomførbarhet, systemskifter mv.
To sykkelplanleggere	1 500	1 500	-	
<b>SUM</b>	<b>4 000</b>	<b>2 490</b>	<b>1 510</b>	

## Rapportering - Bruk av ordinære driftsmidler

Av ordinære driftsmidler er det benyttet 4,1 millioner kroner til sykkeltiltak som:

- Kampanjer og motivasjonsskapende arbeid: Sykle til jobben aksjonen, Vintersykkelasjon (0,7 mill. kr)
- Drift av sykkelhotell og sykkelbokser (0,1 mill. kr)
- Drift av sykkel- og fotgjengertellere (0,2 mill. kr)
- Tidlig feiing av sykkelveinettet (0,1 mill. kr)
- Vinterdrift: Økt standard med økt brøytehyppighet (3 mill. kr)

