

## *Innspill og vurdering merknader innspill til revisjon av sykkelstrategi og plan for sykkelveinettet*

### *Offentlige*

#### **Statens vegvesen Region øst (SVRØ)**

SVRØ mener at kommunen har utarbeidet et solid og godt grunnlag for sykkelvegnett i kommunen. Vil bli viktig i vår forvaltning av riks- og fylkesvegnettet i Bærum, og som innspill til Akershus fylkeskommunes handlingsprogram.

SVRØ kommenterer at målene for sykkelandel er ambisiøse, men riktig ut i fra nasjonal sykkelstrategi og Akershus fylkeskommune regionale plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Setter spørsmålsteget på hvorfor hvileskjæret på 7% er satt.

Det er viktig at det brukes offisielle ord og begreper fra vegtrafikklovgivningen. Vi er usikre på hva dere mener med adskilte sykkelveger og sykkelfelt. Sykkelfelt er etter vegtrafikklovgivningen et kjørefelt på kjørebanelen og må derfor være på samme nivå som resten av kjørebanelen. Det er derfor mer korrekt og bedre å skrive «envegsregulerte sykkelveger», som er det begrepet Vegdirektoratet bruker om «opphevede sykkelfelt». Savner en omtale av røde sykkelfelt.

Dere har satt opp et ambisiøst mål for hvilken standard det skal være på hovednettet, dette kan ofte være vanskelig å oppnå. Den ønskede standarden må ikke bli en hemske som hindrer oss i å få bygget et sammenhengende nett.

Kjøreretningen på sykkelfelt er gitt av trafikkreglene §4. Sykkelbokser brukes i lyskryss, ikke i vanlige kryss. Vi anbefaler å ta ut midterste og nederste avsnitt om sykkelfelt på side 32.

Bevilgningstakten som til nå har vært gjeldende vil det ta svært mange år før sykkelnettet har ønsket standard. I planarbeid, særlig for nye sykkeløsninger, bør kommunen vurdere å stille som krav at planleggingen også skal se på mulige midlertidige løsninger som kan fungere inntil den ønskede sykkeløsningen blir bygget.

Sykelstrategien nevner at sykkelveger bør forkjørsreguleres. I utgangspunktet fraråder Vegdirektoratet skiltregulering som snur vikepliktsforholdet.

Det er viktig at strategien også viser for politikere og befolkning at for å nå målene storsamfunnet og kommunen har satt seg kommer en ikke utenom å gjøre det mindre lett å velge og kjøre bil. Vi kommer ikke i mål med bare bevilge millioner til sykkelinfrastruktur og andre «gulrøtter» til syklistene.

SVRØ skriver videre at i det videre arbeidet og prioriteringer i årene fremover ønsker vi tett dialog og samarbeid. Slik at vi sammen kan nå de målene som staten, fylket og kommunen har satt seg.

### **Kommunens vurdering**

Kommunen forstår spørsmålet om hvorfor målet om 7% sykkelandel er satt til år 2025. Bakgrunnen for målet er at dette er definert i kommunens klimastrategi, og derfor videreført. Kommunen ser likevel for seg at man i 2025 bør ha nådd målet om 7% i sykkelandel i 2025 for å klare å nå målet på 20% sykkelandel i 2030.

Strategien og plan for sykkelveinettet er gjennomgått for å klargjøre begrepsbruk ihht vegtrafikkloven. Når det gjelder bruk av begrepet opphøyde sykkelfelt er dette et begrep som ønskes brukt da dette forhåpentligvis vil bli mer brukt i framtiden.

Det er lagt inn omtale av røde sykkelfelt.

Kommunen er enig i at standarden ikke må bli en hindring for å få til sammenhengende nett.

Vedørende omtale av sykkelfelt er dette endret.

Kommunen er enig i at det i planarbeid må settes krav til midlertidige og permanente løsninger, dette er presisert i tiltakslisten i pkt 1.3.

Kommunen er enig i at for å nå målene må bilandelen ned. Dette er tema som jobbes med i andre parallelle planer.

For kommunen er det helt avgjørende å ha en god dialog med fylket og SVRØ og vi ser fram til mer samarbeid framover.

### **Bane NOR**

Bane NOR er videre opptatt av å understøtte jernbanens drift og trafikkavvikling gjennom bærekraftig knutepunkt-, by- og stedsutvikling.

Bane NOR mener et sammenhengende sykkelveinett fra store boligområder og inn mot kollektivknutepunkt vil være viktig for å sikre trygghet for syklistene, og sikre god tilgjengelighet til kollektivknutepunktet, og er derfor positive til prioriteringen strategien har om å prioritere sykkelforbindelser inn mot skinnegående transport.

Bane NOR ønsker samarbeid og dialog for å oppnå gode løsninger for overgang mellom sykkel og tog.

I tiltakslisten er nevnt at planlegging av sykkelveilenker rundt høyfrekvente kollektivknutepunkt skal prioriteres, samt at sykkelparkering, inkl. sykkelhotell, skal innlemmes i kommunens parkeringsstrategi. Bane NOR imøteser samarbeid i disse planarbeidene.

### **Kommunens vurdering**

Kommunen tar merknaden til etterretning og ser fram til samarbeid om sykkelløsninger inn mot og på kollektivknutepunkter.

## Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Strategiens fem satsningsområder er viktige forutsetninger for å nå målene om økt andel reiser som foretas på sykkel i Bærum, og for å tilrettelegge for et større mangfold av syklistgrupper. Vi mener sykkelstrategien er et positivt bidrag for å oppnå det nasjonale nullvekstmålet, de regionale målene tilknyttet areal- og transportplanlegging og målsettinger for å oppnå en bedre folkehelse. Det er viktig at strategien har en godt forankret i kommuneplanen, og at sykkelstrategien blir fulgt opp på reguleringsplannivå. Dette gjelder særlig krav til sykkelparkering og fremkommelighet for sykkel.

Fylkesmannen understreker at vi tar stilling til utforming og plassering av den enkelte sykkelvei i de konkrete reguleringsplansakene.

## Kommunens vurdering

Kommunen tar merknaden til etterretning og er enig i at det viktig at strategien følges opp på reguleringsplannivå.

## Ruter

Ruter tar utgangspunkt i nullvekstmålet og befolkningsvekst i Oslo og Akershus når de skriver sin uttalelse.

Ser på det som positivt at satsingsområde 2 i sykkelstrategien peker på at sykkeltraseer skal tangere skoler og skinnegående kollektivknutepunkter i kommunen. Likeledes mener de det er positivt at strategien og planen sier noe om standard på sykkelveinettet ut i fra trafikkmengde, fartsgrense, stedlige forhold og trafikale ambisjoner for strekningen. Det er viktig med god nok standard dersom de legges langs viktige kollektivtraseer for å unngå ulykker. Ruter ønsker at planen vise til konkret utforming av utforming av bussholdeplasser der sykkelvei føres i bakkant av holdeplassen.

Det bør i sykkelstrategien ses nærmere på hvordan sykkel og kollektivtransport skal samordnes. Strategien bør legge opp til at planlegging av sykkel og kollektivtransport ses under ett, slik at det blir enklere å kombinere disse transportformene. Det vises til sykkelstandaren for Oslo og strategi for sykling i kollektivfelt sykkelparkering på kollektivstasjoner.

Ruter mener at dagens tilbud for å ta med sykkel gratis på T-banen er godt fungerende.

## Kommunens vurdering

Det er lagt inn eksempel på utforming av bussholdeplass hvor sykkelfelt/vei føres i bakkant på s. XX.

I strategien er det forsøkt tydeliggjort at planlegging av sykkel og kollektivtransport ses under ett. Blant annet under kap. 1.3, og 2.4.1.

Øvrig merknader tas til etterretning.

## Vel og foreninger

### Syklistenes Landsforening i Asker og Bærum

Det bør derfor opprettes en Sykkeldirektør-funksjon som koordinerer aktiviteter på tvers av etater, veiholdere og nabokommuner.

Alle tiltak og mål må tallfestes og følges opp minst én gang i året.

Det må etableres konkrete planer for å oppnå ønsket trygghet og fremkommelighet for syklistene langs hovedårene, da spesielt langs E18 mellom Slependen og Oslo grense. Alt for mange systemskifter og plankryssninger utgjør representerer en stor risiko for ulykker og det vil ta mange år før ny ekspress-sykkelvei er på plass.

Sykkelfelt er en dårlig løsning som innebærer manglende separasjon mellom sykler og biler og bør unngås der fartsgrensen er høyere enn 40 km/t og det bør i stedet etableres fysisk atskilt sykkelveier. Eksempler på farlige sykkelfelt er Sandviksveien og Prof. Kohts vei der det er stort volum av syklistene samtidig med mye rush/sniktrafikk og 50 km/t fartsgrense.

Det må etableres separate sykkel- og gangveier langs alle hovedårer da dagens løsning med en blanding av fotgjengere og syklistene i samme trasé fører til farlige situasjoner, ikke minst ved flere skoler i kommunen.

På samme måte må det etableres konkrete planer for et godt nett av tverrforbindelser der syklistene kan ferdes fysisk separert fra biltrafikken. Største mangel her er sykkelvei langs Griniveien mellom Gml. Ringeriksvei og Nordveien, og Vollsveien. Gitt utbyggingen på Fornebo må det etableres lett tilgjengelig og trygg forbindelse mellom sykkelveinettet der og o sykkelveinettet på Oslosiden av E18/Lysaker  
o nord-syd aksene gjennom Bærum  
o sykkeltraséer vestfra

Bygge om flere farlige og uoversiktlige underganger som ved sørenden av Engervannet og krysset Bærumsveien/Kirkeveien.

Det må defineres klare kvalitetsmål på sommer og vintervedlikehold, «sort asfalt»-strategi på alle hovedruter.

Regelmessige sykkelvei-inspeksjoner på hovednettet minst hver annet måned (hver måned i vinterhalvåret). Dette bør gjennomføres pr. sykkel i fellesskap av administrasjonen, drifts-entreprenører og brukere (f. eks. Syklistenes Landsforening)

Det må etableres tett dialog med nabokommunene for å sikre at sykkelfasilitetene i Bærum henger sammen med tilsvarende i Oslo og Asker. Eksempel: «missing link» langs Griniveien fra Lysakerelven til Røa-krysset.

Kommentert [KSB1]: Ikke kommentert!

- Det må etableres låsbare og gratis sykkelparkeringsanlegg under tak ved alle større kollektiv-knutepunkt, butikksentre og skoler.
- Sette krav om innendørs sykkelparkerings og garderobes til alle større forretningsbygg som etableres i kommunen.
- Prioritere fremkommelighet og sikkerhet for syklister gjennom områder med anleggsaktivitet, ikke minst ved etablering av nye sykkelfelt i Prof. Kohtsvei og når anleggsarbeidene starter opp langs E18.
- Forbedret skilting og markering av gang- og sykkelveier, både korrekte trafikkskilt og info-skilt. Der biltrafikk krysser sykkelvei - gjennomgå dagens skiltpraksis og etablere standard skilting og markering, dvs både vikepliktskilt og «haitenner» plasseres på innsiden av G&S veien. I områder der det ferdes mange fotgjengere over sykkelveien bør denne males rødt – eksempel bussholdeplassen ved Telenor på Fornebo.
- Forsterket opplæring om bruk av sykkel i skolen.
- Årlige sykkelevents for å markedsføre sykling i kommunen – i samarbeid med SLF, sykkel-klubber, sportsforeninger og NAF (?) – både for sommersykling og vintersykling
- Etablering av god asfaltert sykkelvei langs E16 mellom Bjørum og Sollihøgda – dette er en del av en av de mest populære rundene for treningssyklister og det er svært uheldig og farlig med dagens situasjon der syklistene bruker veibanen til E16 mer eller mindre hele veien.
- Etablere styringsgruppe som sikrer at konkrete planer følges opp med følgende medlemmer: BKs sykkeldirektør, Morten Skauge, Solveig Schytz (Akershus Fylkeskommune), Jon Øyvind Johannesen/Øyvind Luke (Statens Vegvesen) og Jan Henrik Andresen, Syklistenes Lands-forening i Asker og Bærum.

## Kommunens vurdering

Det er foreslått å etablere et sykkelprosjekt som får ansvar for å gjennomføre tiltakene som er definert i strategien og i planen. Dette gjelder både straktiltak og mer langsiktige tiltak.

Kommunen er enig i at det er viktig å tallfeste mål og følge opp dette. Kommunen har nylig bestemt at det skal gjennomføres kartlegging av reisevaner i kommunen hvert år som en del av satsingen på miljøvennlig transport. Dette er også nedfelt i kommunens klimastrategi. Dette er nå præsisert i sykkelstrategien.

Kommunen er enig i at det må jobbes med konkrete planer for å oppnå ønsket trygghet og framkommelighet for syklister langs hovedårene. Som en del av dette er det foreslått en standardheving av nye sykkelveier i paln for sykkelveinettet. Statens vegvesen jobber med ekspressykkelvei Asker-Oslo grense.

## Bærum natur- og friluftsråd

Bærum Natur- og Friluftsråd (BNF) ser positivt på at kommunen nå vil ha en storsatsing på sykkel og syklistene i Bærum. Samtidig er det særdeles viktig at det å gå også blir prioritert – både syklistene og

Kommentert [KSB2]: Ikke svart ut.

gående skal kjenne seg trygge – når de går over fra mye bruk av bil til mye mere bruk av bena og sykkel.

Prinsipielt vil vi be om at mulige straksløsninger blir iverksatt så fort det er mulig – også om de er midlertidige.

Vi vil også peke på at utkastet ikke nevner problemer knyttet til lovreguleringen av trafikk med bl.a. forkjørsregler og stopp-regler. Dette er lover som prioriterer bilenes framkommelighet og er til stor fare - og irritasjon for syklistene. Vi ber om at kommunen tar opp problemstillingen knyttet til lovverket når man nå også på nasjonalt plan ønsker å styrke syklistenes plass i samfunnet.

Bekymret for at el-biler konkurrerer mot økt sykkelbruk.

Ønsker at det i satsingsområde 1 skal det: Det ska oppleves trygt og sykle og gå i Bærum.

Ønsker at de i satsingsområde 2 skal stå at det skal være raskt å komme fram til kollektivtransport, ikke nødvesnighvis til knutepunkt.

Kan bli en utfrosing med elsykler med stor fart gjennom tettbygde strøk.

Har kommentert tiltakslisten med oppfølging og mener de fleste punktene er svært riktige og viktige. Poengterer at godt vedlikehold ikke kan understrekes nok. Positive til at turveier kan brukes til sykling, men et er ikke ønskelig at disse asfalteres. Positiv til utbedring av toppdekke med bedre underlag der det sykles mye.

Kommenterer sykling på fortau. Mener gående og syklende må separeres.

Etterlyser mer flere eksempler på løsninger for kryss, rundkjøringer, bussholdeplasser osv.

Sykelveier beregnet på transportsykling må ha en naturlig trase som er attraktiv for syklisten. En kronglet sykkelsti kan fungere som turvei men ikke for god framkommelighet på sykkel.

Spør om sykkelgate kan være aktuelt i Sandvika og på Bekkestua.

Poengterer at tiltak som å sette ned fartsgrensen for bil og vurdere å stenge veier for gjennomføring av bil kan være realistiske muligheter for å komme i gang med forbedringer som kan få flere til å sykle og gå i Bærum.

Ser på det som svært positivt at det kan bli opprettet et eget sykkelprosjekt i kommunen.

### **Naturvernforbundet i Bærum**

Berømmer Bærum kommune for å ha laget forslag til sykkelstrategi for perioden 2018-2030, men mener strategien har stort forbedringspotensial. Savner en grundig analyse på hvorfor arbeidet med å fremme utslippsfrie, natur-, nærmiljø og folkehelseforberedende transportformer som sykkel og gange går så sakte framover. Nevner arealknapphet som en viktig årsak og at gang- og sykkelveier med god standard ikke kan dekke behovet for en massiv økning i (el)sykkel.

Naturvernforbundet har to hovedbudskap i sitt innspill: 1) å legg begrensinger på den lokale bilismen (trafikkregulerende tiltak) og bygge sykkelmotorveier som gjør sykling rask, trygg og tiltrekkende.

## **Sandvika vel, 29.1.2017**

Postitiv til at de tages en egen sykkelstrategi. Viktig at planen integreres i kommunenes strategier for øvrig. Prinsiper for sykkelfelt og sykkelvei støttes. Frognerstranda og Fornebu er gode eksempler på noe som fungerer.

At økt sykkelandel er samfunnsøkonomisk og miljømessig gunstig bør fremheves ytterligere.

Vanselig å se igjen E18 som nasjonal sykkelrute.

Bør vurderes høyere mål når det gjelder antall utbygde km.

Viktigst er at sykkelbaner må holdes rene og i så måte gis prioritet når det gjelder vedlikehold, måking, feiing og rydding.

## **Kommunens vurdering**

Når det gjelder E18 er denne prioritert som en del av arbeidet med E18.

Øvrige kommentarer tas til etterretning.

## **Berger og Rykkinn Vel**

Økriveien er tegnet inn i kartet som hovedsykkelveinett, men finner ikke strekningen prioritert i kommunens handlingsplaner fram mot 2030? Dette er en oppsamlingsvei som er viktig å få på plass, sammen med tilknytningsveier, slik at det er effektiv sykkelvei til knutepunkt som Kolsås, Rud og ned til Sandvika.

Foreslår at sykkelvei fra Rykkinnveien til Kolsås langs Økriveien prioriteres.

Støtter sykkelhotell til Kolsås.

Da må det bli mer attraktivt å velge sykkel fremfor bil. Det er billigere å lage restriksjoner på biltrafikken enn å legge til rette for syklist. Restriksjoner på biltrafikk er upopulært, men effektivt og billig. Dermed kommer spørsmålet om gjennomføringsvilje og -evne. Dette bør drøftes grundig når strategien skal behandles og vedtas.

Berger og Rykkinn Vel savner en analyse og oversikt hva som ligger innenfor kommunens handlingsmuligheter på kort sikt, dvs. tiltak som koster lite penger og ikke krever omregulering etc.

Det er viktig at kommunen i sitt arbeid med ny sykkelstrategi også tar opp i seg verdigrunnlaget for «den lokale og nasjonale gåstrategi», jfr. Norsk transportplan.

## **Kommunens vurdering**

Gåstrategi har sykkelstrategien tatt dette opp i seg ved at det legges opp til separate anlegg for syklende og gående. Erfaring viser at dette gir bedre forhold for gående. Kommunen er engstelig i at det samtidig må legges til rette for flere syklende må legges til rette for flere gående.

## **Bærum Velforbund**

Bærum Velforbund hilser velkommen et tettere og lengre sykkelnett med mest mulig separate sykkelbaner. Vi er enige i at de viktigste stikkordene for å nå målet om 20 % sykkelandel i 2030 er Trygghet og Framkommelighet=mest mulig adskilte og godt merkete sykkelveier.

**Eiksmarka vel**

**Furubakken Vel**

**FAU Gjettum skole**

**FAU Hauger skole**

*Private*

**Anne Merete Andersen**

**Erik Rønning**

**Sondre Wikshåland**

**Synnøve Hench**