



Vestby
kommune



Sykkelstrategi for Vestby kommune

Vedtatt i kommunestyret 08.04.2019

INNHold

Hvorfor sykkelstrategi?	4
Mål	5
På sykkel i Vestby	6
Vestby kommune som sykkelby	6
Hvorfor skal man satse på sykkel og sykkeltilrettelegging?	7
Nasjonale og regionale mål	7
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen	8
Overordnede kommunale mål	9
Kommuneplan	9
Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet og kommunedelplan for friluftsliv	9
Kommunedelplan for klima og energi	9
Universell utforming og nullvisjon	9
Fordeler ved å sykle	10
Trafikksikkerhet	10
Sykkel som fysisk aktivitet gir bedre helse	10
Sykling i et folkehelseperspektiv	10
Klimavennlig	11
Bedre bymiljøer	11
Kompakt byutvikling og fortetting, med økt fremkommelighet	12
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	13
Suksessfaktorer	14
Arealplanlegging	14
Sykkelinfrastruktur	14
Holdningsskapende arbeid	15
Vintersykling	15
Barn og unge	16
Elsykelbiblioteket i Vestby	17
Arrangementer	18
Voksne/eldre	18

Dagens status – hvordan ser sykkelhverdagen ut	19
Statistikk og tall – hvem og hvor mange sykler i dag	19
Hovedsykkelnett i Vestby kommune	20
Vestby og Pepperstad skog tettsted	22
Avstander og reisetid på sykkel	22
Vestby sentrum	23
Eksisterende sykkelnett	24
Fremtidig sykkelnett	24
Son og Store Brevik tettsted	29
Avstander og reisetid på sykkel	29
Eksisterende sykkelnett	31
Fremtidig sykkelnett	31
Hølen	34
Forbindelser sørover - i retning Moss	36
Forbindelser nordover - i retning NMBU, Ås og Ski	36
Fritidssykling	37
Standarder for kommunal infrastruktur	38
Sykling i blandet trafikk	39
Sykkelfelt	39
Sykkelbane	40
Gang- og sykkelvei	40
Sykkelvei med fortau	41
Kryssløsninger og skilting	41
Sykkelparkering	42
Belysning	44
Vintervedlikehold	44
Indikatorer	45
Kilder	47



HVORFOR SYKKELSTRATEGI?

Vestby kommune vedtok den 12.2.2018 en kommunedelplan for klima og energi. Et av tiltakene i kommunedelplanens handlingsdel var at det skulle utarbeid en sykkelstrategi jf. Punkt 3.2. For å følge føringer i kommunedelplanen vil hensikten blant annet være å:

- Følge opp sykkelbyordningen gjennom tiltak og tilrettelegging for økt sykling.
- Fastslå dagens sykkelandel og identifisere hvorfor noen sykler og mange ikke sykler.
- Fastsette realistiske mål for økt bruk av sykkel.
- Gi en oversikt over eksisterende/regulerte sykkelveier i kommunen.
- Gi anbefalinger for tiltak, kampanjer og holdningsskapende arbeid, som kan bidra til at det skapes en «sykkelkultur» i kommunen.
- Identifisere viktige traséer som ikke er regulert/opparbeidet - såkalte «missing links».
- Identifisere viktige sykkelstrekninger som må prioriteres særlig.
- Fastsette en mal for standard og løsninger for sykkelinfrastruktur.

Lav sykkelandel i Vestby kommune

Vestby kommune har de siste årene hatt en sterk befolkningsvekst. Både kommunens egne befolkningsframskrivninger og prognoser fra SSB tilsier en vekst på mellom 2 % og 3 % pr. år de neste ti årene, tilsvarende opp imot 3.000 nye innbyggere frem mot 2026. Vestby kommune vil med dette passere 20.000 innbyggere innenfor denne tiårsperioden. De neste tiårenes befolkningsvekst vil føre til et økende transportbehov i kommunen og regionen som helhet.

Bilkjøring er i dag det klart mest vanlige transportmiddel for kommunens innbyggere. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 (RVU) viser at 65 % av fritidsreiser og 76 % av arbeidsreiser innenfor kommunen gjøres med bil. I tillegg kommer hhv. 11 % og 6 % som bilpassasjer (Hjorthol m.fl. 2014). Samtidig er sykkelandelen i Vestby kommune i dag på cirka 2 % (for alle reisetypene). Dette er svært lavt og under halvparten av landsgjennomsnittet.



MÅL

For Vestby kommunes sykkelstrategi er det pekt ut et hovedmål og seks delmål. Det er satt opp delmål som skal være målbare for kommunen selv. Hovedmålet er satt med bakgrunn i at Stortinget har vedtatt at sykkelandelen på landsbasis skal være på minst 8 %. Hovedmålet gjelder for kommunens innbyggere.

HOVEDMÅL: I VESTBY SKAL MINST 8 % AV ALLE REISER FOREGÅ MED SYKKEL INNEN 2023	
Delmål 1	Sykkelandelen innenfor Son/Brevik og Vestby/Pepperstad tettsteder skal økes gjennom arealplanlegging og drift som bidrar til økt sykling
Delmål 2	Andelen kommunalt ansatte som sykler og går til jobb skal økes
Delmål 3	75 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen
Delmål 4	Det skal finnes tilstrekkelige og trygge sykkelparkeringsplasser ved alle målpunkter i kommunen, som også har plass til lastesykler
Delmål 5	Vestby kommune skal ha et lesbart sykkelveinett
Delmål 6	Vestby kommune skal jobbe med holdningsskapende arbeid for å stimulere til økt andel reiser på sykkel.



Vestby kommune har i arbeidet med ny sentrumsplan for Vestby lagt til grunn en nullvekst i biltrafikken i Vestby sentrum frem mot 2026. Det er således et mål at alle nye reiser i Vestby sentrum, som genereres av ny utvikling med opp mot 6.000 nye boliger, skal tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Tettere utbygging, med kortere reisevei, må understøttes av bedre fysisk tilrettelegging for gående og syklende. For å få flere av kommunens innbyggere til å benytte sykkel som transportmiddel, kreves det et sammenhengende, trygt og effektivt sykkelveinett med gode kryssløsninger, belysning, parkering, skilting og vedlikehold.

Det er et stort potensial for å flere av Vestbys innbyggere til å velge sykkel fremfor bil. Dersom målsettingen for Vestby sentrum og kommunen for øvrig skal kunne oppfylles, kreves det en samlet satsning på å flerdoble sykkelandelen.

I Vestby kommune finnes det flere typer sykklister; transportsyklister, fritidssyklister og barn og ungdom som sykler til skole og fritidsaktiviteter. Det er viktig at det planlegges og tilrettelegges for alle disse typene av sykklister. Sykkelstrategien vil imidlertid primært fokusere på transportsyklister - herunder også barn og ungdom. Med transportsykling menes hverdagstransport, slik som jobbreisen, reiser til skoler/studier, handel og sykling til fritidsaktiviteter.

Sykkelstrategien gir således en vurdering av dagens situasjon og beskriver kommunens målsettinger og visjoner for å øke andelen av sykkelreiser. Gjennom strategidelen og handlingsplanen presenteres konkrete tiltak som bør gjennomføres for at målsettingene kan oppfylles.

Sykkelbynettverket er opprettet som et sykkelfaglig nettverk for fagfolk i kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Det er åpent for alle som ønsker å være med, og målene med nettverket er blant annet å heve kompetansen på tilrettelegging for sykling, skape arenaer for dialog og informasjonsutveksling mellom medlemmene og å formidle erfaringer og gode eksempler. Nettverket er delt inn i fem regioner og fordelt på fylker.

Kommunestyret vedtok den 19.03.2018 at Vestby kommune søker om å bli med i sykkelbyordningen i samarbeid med Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune. Et premiss for å få delta i dette arbeidet er at kommunene har en overordnet sykkelstrategi.

I Akershus er det nå Ullensaker kommune med Jessheim som by, Asker kommune, Oppegård kommune, Bærum kommune, Skedsmo med Lillestrøm som by og Ås kommune som er med i sykkelbyordningen. Vestby kommune har fått tilbakemelding om at vår søknad om å bli sykkelby vil bli godkjent så snart vedtatt sykkelstrategi foreligger. Dette innebærer også at man har mulighet til å få økonomisk støtte til en rekke tiltak for sykkeltilrettelegging.

Samarbeidet gir kommunen mulighet til å søke om midler fra Akershus fylkeskommune, der det er satt av omtrent 14 millioner hvert år som kommunene i sykkelbyordningen kan søke om. Disse midlene krever imidlertid at man har 50 % egeninnsats som hovedregel.

Gjennom sykkelbyordningen forplikter kommunen seg til å jobbe aktivt med sykkeltilrettelegging og for å oppnå målet om at 8 % av alle reiser skal foregå med sykkel.

NASJONALE OG REGIONALE MÅL

Nasjonal transportplan 2018-2029

Det legges til grunn mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 %, og på landsbasis er målet 8 %.

Den nasjonal sykkelstrategien (2014-2023) har som hovedmål at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 % av alle reiser innen 2023. For å nå dette målet kreves det en styrket innsats på sykling i alle byområder og tettsteder hvor sykkeltrafikken minst må dobles. Det er således et mål at sykkelandelen i byer og tettsteder må være på 10-20 % avhengig av lokale forhold.

Klimameldingen (Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk)

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

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Planen skal bidra til at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektiv.

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

Sykkelstrategi for Akershus fylkeskommune (2015-2030)

Sykkelstrategien for Akershus fylkeskommune følger opp nasjonal- og regional sykkelstrategi. Fylkeskommunen peker på fem strategier for at målene kan oppfylles:

- Sykkel, sykkelparkering og myke trafikanter skal løftes frem som et viktig interesseområde i kommunenes planbehandling.
- Bruk av sykkel skal økes gjennom kommunikasjon og aktivitetsskapende arbeid.
- Skolebygg, regionale anlegg for idrett og friluftsliv samt andre fylkeskommunale virksomheter skal lokaliseres slik at flest mulig kan gå og sykle.
- Det skal utvikles et sammenhengende sykkelveinett lokalt og regionalt.
- Det skal legges til rette for sykling fra dør til dør hele året.



Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/2014 (Hjorthol m.fl., 2014) er den sjuende landsomfattende reisevaneundersøkelse som er foretatt i Norge. Undersøkelsen viser en økning i andelen sykkelreiser i løpet av fire år (fra 4,2 % til 4,5 %). Sykkelandelen har imidlertid holdt seg relativt stabil siden 2001. Utviklingen i sykkelandelen fra 1985-2014 er vist på figur 1.

Reisevaneundersøkelsen viser videre at sykkelandelen er størst på reiser til/fra skole (9,8 %) og arbeid (6,6 %) samt at sykling er mest vanlig på reiser som er mellom 500 meter og 4 kilometer. På sykkelreiser opptil 4 kilometer er sykkelandelen således på cirka 7 % på landsbasis.

Undersøkelsen fastslår også at ungdom mellom 13-17 år generelt foretar flere av sine reiser med sykkel enn de som er 18 år og eldre. Tall fra reisevaneundersøkelsen viser også at unge menn under 18 år sykler vesentlig mer enn unge kvinner (TØI, 2014b). For de som er 18 år og eldre er forskjellene mellom menn og kvinner små.

Ifølge undersøkelsen har økonomiske forhold betydning for hvor mye det sykles. Andelen sykkelreiser er høyest blant de som tjener minst (8 %), og at den nest høyeste sykkelandelen (4,8 %) finnes blant personer med høyest inntekt.



Reiser med sykkel. Prosent. 1985-2013/14

FIGUR 1: SYKKELANDEL I PROSENT 1985-2014 (DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN).

KOMMUNEPLAN

Forslag til ny kommuneplan har som hovedmål under klima og energi at Vestby kommune skal bidra til å nå nasjonale og regionale klimamål for å redusere klimagassutslipp og energibruk. Dette gjelder både for kommunens egen virksomhet og i kommunen som helhet. Kommuneplanen foreslår derfor et mål om at Vestby skal være et lavutslippssamfunn innen 2050 og at man innen 2030 har redusert klimagassutslippene med minst 40 %.

Å utarbeide en sykkelstrategi vil derfor kunne bidra til å redusere klimagassutslippene fra personbiltransporten, som er en av de største utslippskildene i kommunen.

KOMMUNEDELPLAN FOR IDRETT OG FYSISK AKTIVITET OG KOMMUNEDELPLAN FOR FRILUFTSLIV

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet og kommunedelplan for friluftsliv har som hovedmål at alle innbyggere i Vestby kommune skal gis gode muligheter til å drive fysisk aktivitet i sitt nærmiljø. Av delmålene i kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet følger det også et punkt om trafiksikker og lett ankomst til kommunens idrettsanlegg. Dette skal sikres gjennom å legge til rette for fysisk aktivitet i hverdagen, for eksempel gang- og sykkelveier fra skole, barnehage, arbeid eller fritidsaktiviteter. Å legge til rette for hverdagsaktivitet på denne måten vil gi stor helsegevinst.

KOMMUNEDELPLAN FOR KLIMA OG ENERGI

Kommunedelplan for klima og energi har som mål å øke sykkelandelen gjennom en sykkelstrategi. Planen sier at det skal satses på holdningsskapende arbeid, særlig blant barn. Et tiltak i planen er å undersøke hvorfor folk i Vestby ikke sykler i dag, transportmiddelfordelingen og lengden på arbeids- og skolareiser. På denne måten kan man avdekke hva som må forbedres for at flere skal velge sykkel til skole, jobb, handel og i fritiden.

Sykelstrategien legger nullvisjonen og prinsipper om universell utforming til grunn for arbeidet med å øke antall fotgjengere og syklister. Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i 2002. Det er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde. Universell utforming er et virkemiddel som skal bidra til at transportsystemet er tilgjengelig og effektivt for alle. Det er altså et krav til utforming slik at så mange som mulig kan delta uavhengig av funksjonsevne. Prinsipper om universell utforming skal være gjennomgående når tiltak i denne strategien planlegges, så langt det er praktisk og økonomisk gjennomførbart.

Vegloven har bestemmelser om at alle offentlige veier skal bygges i tråd med plan- og bygningsloven, og plan- og bygningsloven har bestemmelser om universell utforming.

Universell utforming – Statens vegvesens mål

Infrastruktur som bygges av Statens vegvesen skal være universelt utformet, slik at alle kan reise. Det betyr at vi skal bygge et transportsystem med god kvalitet der alle mennesker, uavhengig av funksjonsevne, kan ta seg frem.

Trinnfri adkomst, ledelinjer, stigningsforhold, fast dekke, tydelig informasjon og gangveier uten hindringer er sentrale elementer for at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle.



FIGUR 2: MANGE TRAFIKKØYER ER OPPARBEIDET MED FORHØYET KANTSTEIN I MIDTEN. DETTE GJØR DET VANSKELIG FOR BÅDE SYKLISTER OG ANDRE Å PASSERE. SYKLISTER VELGER OFTE Å SYKLE UTENOM FOR Å UNNGÅ UBEHAGET VED Å SYKLE OVER KANTSTEINENE. DETTE GIR ET URYDDIG TRAFIKKBILDE, OG ER IKKE UNIVERSELL UTFORMING.



FORDELER VED Å SYKLE

TRAFIKKSIKKERHET

Å gå eller sykle er forbundet med høyere risiko for personskader enn bilkjøring. Imidlertid indikerer flere studier at trafikksikkerheten for syklister og fotgjengere bedres når deres andel av trafikken øker markant, en såkalt «safety in numbers»-effekt. Grunnen er at bilistene blir mer oppmerksomme på syklister jo flere syklister det er, og bilistene tvinges i mange tilfeller til også å senke farten. Det vil likevel være nødvendig å kompensere med avbøtende tiltak for å unngå flere alvorlige trafikkulykker (NTP 2018-2029). En bedring av forholdene for fotgjengere og syklister i form av anlegg og drift og vedlikehold kan bidra positivt. Bedre vinterdrift av gang- og sykkelanlegg vil også bidra til reduksjon av fallulykker med personskade (som ikke defineres som en trafikkulykke).

SYKSEL SOM FYSISK AKTIVITET GIR BEDRE HELSE

Inaktivitet er en økende utfordring i dagens samfunn. Til tross for at stadig flere rapporterer at de trener og mosjonerer på fritiden, har det totale omfanget av fysisk aktivitet i befolkningen gått ned. Dette skyldes i stor grad at hverdagsaktiviteten har gått ned. Eksempelvis er bilen det vanligste transportmiddelet selv på distanser mellom 1-3 kilometer (Helsedirektoratet, 2016 og Akershus fylkeskommune 2016).

Personer som er moderat fysisk aktive er i gjennomsnitt mindre syke, er mer produktive, har færre skader, er mer tilfredse, og har mindre psykiske lidelser og plager fra muskel- og skjelettsystemet sammenlignet med personer som har et lavt aktivitetsnivå (Helsedirektoratet, 2016). Hvordan kommuner planlegger for gang- og sykkelvei som kan føre til at flere velger sykkel i stedet for bil, vil bidra til innbyggeres fysiske aktivitetsnivå og helsetilstand. Det er dermed store helsegevinster forbundet med å øke kommunens sykkelandel.

Samfunnsøkonomiske beregninger viser at innbyggerne i Norge kan vinne drøyt 400 000 ekstra kvalitetsjusterte leveår hvert år dersom alle hadde oppfylt anbefalingene for fysisk aktivitet. Det innebærer flere friske innbyggere og flere som lever lenger uten sykdom.

SYKLING I ET FOLKEHELSEPERSPEKTIV

I et folkehelseperspektiv vil det å øke kommunens sykkelandel – både for den enkelte innbygger og kommunens lokalsamfunn gi store gevinster i form av at flere er fysisk aktive, mindre lokal luftforurensning, CO2-utslipp og støy, samt økt tilgjengelighet for alle.

OBS!

REGELMESSIG SYKLING KAN MEDFØRE:

-  Bedre helse
-  Bedre råd
-  Bedre bomiljøer
-  Reduksjon av klimagasutslipp
-  Frisk luft og vind i håret

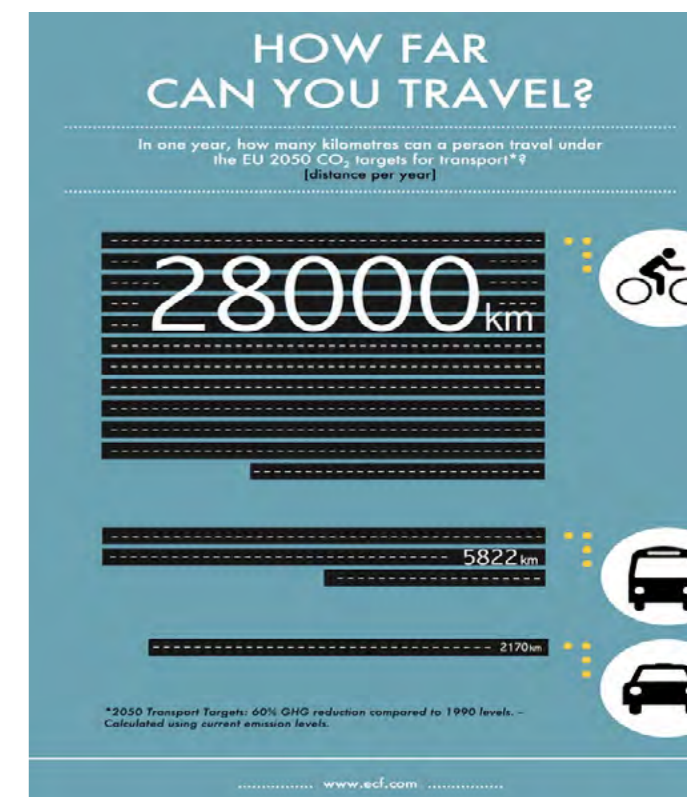
KLIMAVENNLIG

Beregninger fra European Cyclist Federation viser at en 5 kilometer lang sykkelreise genererer 105 gram CO2 (livssyklusanalyse for sykkel samt syklistens kaloribehov), mens en tilsvarende bilreise genererer 1.355 gram CO2 (European Cyclists' Federation, 2011).

Ifølge rapporten «Klimakur 2020», som er utarbeidet på oppdrag fra Miljøverndepartementet, vil en doubling av sykkelandelen kunne gi en utslippsreduksjon i størrelsesorden 145.000 tonn CO2 i 2020 (Klima- og forurensningsdirektoratet, 2010).

Flere hverdagssyklister vil bety mindre biltransport, mindre lokal luftforurensning og dermed bidra til å redusere kommunens CO2-utslipp betydelig. Det ligger således et betydelig potensial for miljøforbedring og redusert energiforbruk knyttet til de daglige korte og mellomlange bilreisene, siden de kan utføres til fots eller på sykkel.

Tilrettelegging for sykling og gange til kollektivknutepunkt og holdeplasser er viktig for å få økt bruk av kollektivtransport. En kollektivholdeplass i et byområde som er attraktivt for fotgjengere betjener tre ganger så mange mennesker som en holdeplass i et område som ikke er tilrettelagt for gående. Motsatt kan dårlige forhold for fotgjengere redusere kundegrunnlaget betydelig (Hillnhütter, 2018). Gode gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser vil slik sett tilrettelegge for lengre reisekjeder uten bil, og dermed sørge for høyere klima- og miljøgevinst.



BEDRE BYMILJØER

Biltrafikk er den viktigste kilden til støy i Vestby kommune. Forventet befolkningsvekst i kommunen vil føre til et økt transportbehov. Dersom dette behovet tas med biltransport, vil støyproblemene langs kommunens største veier øke betraktelig, til sjenanse for kommunens innbyggere.

Store veier og infrastrukturanlegg er ikke bygget for mennesker, og veier med en høy årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) er lite attraktive å bo i nærheten av. Omvendt er økt satsing på tilrettelegging for gående og syklende med på å redusere støy, støv og luftforurensning i eksisterende og fremtidige boligområder.

By- og bomiljøer som er tilrettelagt i en menneskelig skala både med hensyn til høyde, bygningsvolumer og infrastruktur oppfattes som attraktive å oppholde seg i. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter bidrar dermed også til å skape attraktive by- og bomiljøer.



KOMPAKT BYUTVIKLING OG FORTETTING, MED ØKT FREMKOMMELIGHET

Bilbasert byutvikling skaper byspredning, funksjonsoppdeling og store avstander, som videre fører til et økt areal- og transportbehov og utslipp av klimagasser. Omvendt gir kompakt byutvikling grunnlag for lokale tjenester og reduserer bilavhengigheten. Sykling som transportmiddel er således særlig attraktiv i kompakte byer og tettsteder med kort reisevei til sentrale funksjoner.

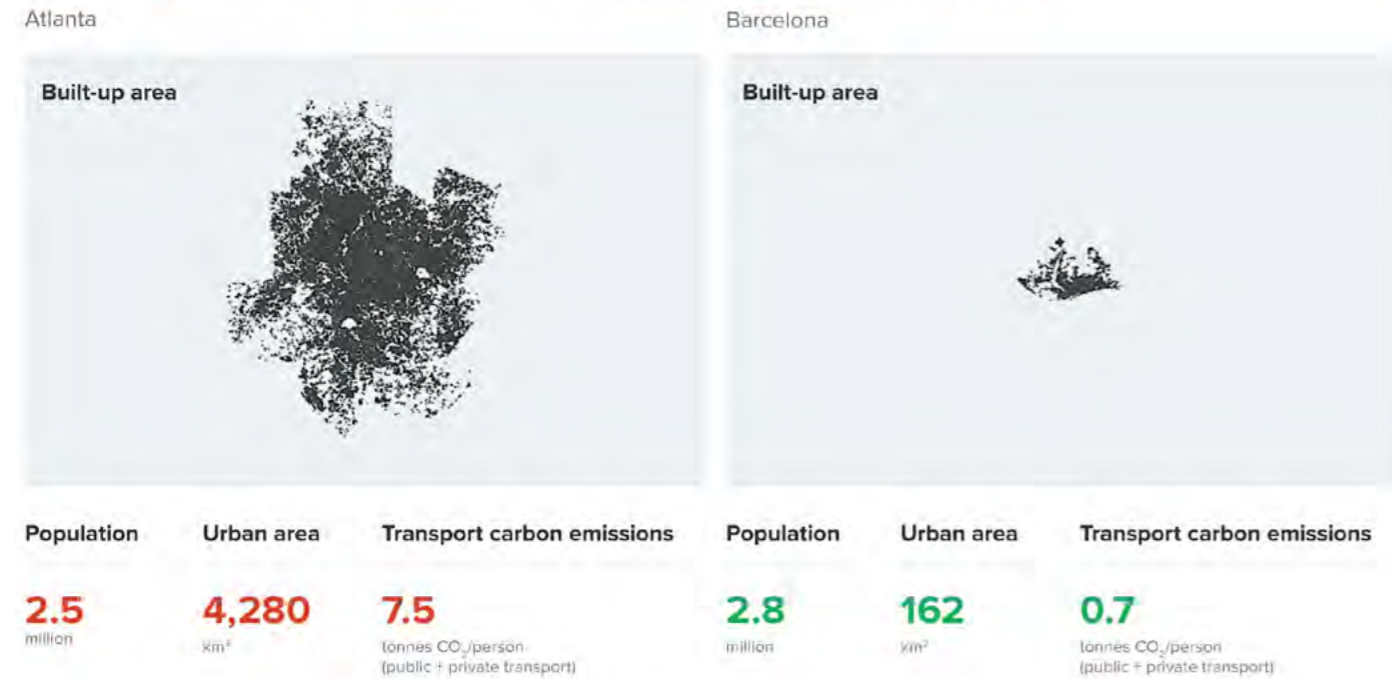
Infrastruktur knyttet til bilkjøring tar i dag opp store arealer. Eksempelvis beslaglegger en personbil cirka 10 ganger så stort et areal som en sykkel. Bilparkeringsplasser tar derfor opp store sentrale arealer i byene og tettstedene som kunne ha vært benyttet til parker, boliger, forretninger, tjenesteyting med mer.

Nasjonalt sykler ungdommer mellom 13-17 år mest. Dette er en gruppe av befolkningen som ikke selv kan kjøre bil, og som dermed er avhengig av alternative transportformer (Hjorthol m.fl., 2014). Også økonomiske forskjeller påvirker sykkelbruken. Satsning på sykkeltilrettelegging er dermed også viktig for å skape en sykkelvennlig by som er en mer tilgjengelig og demokratisk by.



FIGUR 3: BILPARKERING KREVER OMTRENT 10 GANGER SÅ MYE AREAL SOM SYKKELPARKERING. EKSEMPEL FRA TRONDHEIM (SYKKELBYENTRONDHEIM.NO). FOTO: HANS KRINGSTAD, MILJØPAKKEN.

Atlanta and Barcelona have similar populations but very different carbon productivity



FIGUR 4: FIGUREN VISER FORSKJELLENE I AREALBRUK I EN KOMPAKT BY (BARCELONA) OG EN SPREDT BY (ATLANTA). SOM DET FREMGÅR AV FIGUREN ER UTSLIPP FRA TRANSPORT MER ENN 10 GANGER HØYERE I ATLANTA ENN I BARCELONA. KILDE: TRANSIT AND DENSITY. ATLANTA THE UNITED STATES AND WESTERN EUROPE.

SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET

Økte sykkelandeler vil gi gevinster for folkehelsen, klimaet og reduserte infrastrukturkostnader. Flere syklist er således positivt for samfunnsøkonomien. Beregninger fra Helsedirektoratet viser at den totale velferdsgevinsten ved sykling er 26 kroner per kilometer. En gjennomsnittlig sykkelreise på 4 kilometer gir således en gevinst tilsvarende cirka 100 kroner (Miljødirektoratet, 2014).

En bylivsundersøkelse for Oslo sentrum fra 2014 viser at syklist og bilister står for en like stor andel av handelen, og at gode forhold for sykkelparkering kan være med på å fremme handelslivet i sentrum. Kundeundersøkelser for Bogstadveien og Vogts gate i Oslo viste at syklist i gjennomsnitt ligger igjen litt flere penger pr. besøk enn bilister (199 kr. pr. syklist, 196 kr. pr. bilist) (Gehl Architects, 2014).

Kostnader forbundet med trengsel og kødannelse på bilveier i de store norske byene koster, ifølge beregninger fra Norsk Automobilforbund (NAF), det norske samfunnet 2,6 millioner kroner i minuttet (NAF, 2016). Kostnadene knytter seg hovedsakelig til tapt arbeidstid og varer og tjenester som ikke blir levert eller utført.

I tillegg til å ta opp sentrale arealer er kostnadene til bilveier og bilparkering også vesentlig høyere enn infrastruktur for gående og syklende. Eksempelvis koster bilparkeringsplasser på bakkeplan cirka 60.000-70.000 kroner pr. plass å anlegge, mens parkeringsplasser under bakken koster 250.000-300.000 kroner pr. plass.

Sykkelparkeringsplasser koster bare en brøkdel av dette. Med en høyere sykkelandel vil det kunne stilles lavere krav til antall bilparkeringsplasser, hvilket vil gjøre utbyggingsprosjekter rimeligere og kan føre til rimeligere boliger for personer som ikke er avhengig av biltransport.



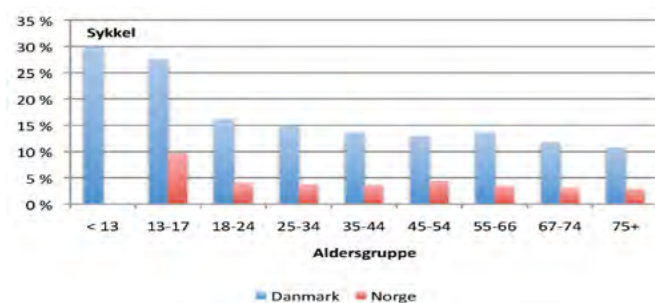
SUKSESSFATORER

Hovedspørsmålet er hvordan sykkelandelen kan økes. Vi skal derfor ta for oss tre hovedtemaer som er viktig i forståelsen om sykling og faktorer som fremmer og/eller hemmer sykkelbruk; arealplanlegging, sykkelinfrastruktur og holdningsskapende arbeid.

AREALPLANLEGGING

En forutsetning for at det skal være attraktivt å velge sykkel i stedet for bil er den generelle arealplanleggingen i kommunen. Det er viktig at man hindrer spredt utbygging og lange avstander mellom bolig, arbeid, skole, handel og fritidsaktiviteter. Byer og tettsteder som har en tettere bebyggelse har bedre forutsetninger for en høyere andel gående og syklende enn tettsteder hvor det er mer spredning, lavere utnyttelsesgrad og lengre avstander.

I tillegg til den generelle arealplanleggingen kan planlegging bidra til å legge til rette for enklere sykkelhold, for eksempel i form av bestemmelser knyttet til sykkelparkering, krav til gang- og sykkelveier osv.



FIGUR 5: SYKKELANDEL ETTER ALDERSGRUPPE, DANMARK (2011) OG NORGE (2009). ALLE ALDERSGRUPPER I DANMARK SYKKLER ALTSÅ MYE MER ENN DE JEVALDRENDE GJØR I NORGE. KILDE: LEA M.FL. 2012 - KLIMAEFFEKT AV ØKT SYKLING OG GÅING, OG SUKSESSKRITERIER FOR ØKT SYKLING (CIVITAS).

SYKKELINFRASTRUKTUR

Dersom det tilrettelegges for framkommelighet på sykkel viser forskning at flere velger å sykle. Sykkelveier har noen grunnleggende krav til hvordan de må etableres for å tilfredsstille syklistene og bidra til at flere velger sykkel fremfor bil.

Sykkelveinettet må være sammenhengende, direkte uten omveier og ikke minst trygt. I tillegg må det tilrettelegges for en rask og komfortabel sykkelrytme og fremstå attraktive i utforming og omgivelser.

Lea m.fl. (2012) vurderer, med utgangspunkt i en sammenligning med danske og svenske byer, at norske byer kan få en langt høyere sykkelandel enn i dag (figur 5). Sammenligningen viser at god fysisk tilrettelegging (sammenhengende og godt utbygd sykkelveinett) er viktigst for en høy sykkelandel. Høy kvalitet på drift og vedlikehold både sommer og vinter, samt sykkelkultur, altså at sykling er vanlig og ansett som en likeverdig transportform som bil, er også viktig. Med en «kritisk masse» syklist vil sykkelkulturen styrkes og bilistene ta større hensyn i trafikken. Derfor er det viktig med en sykkelkultur som store deler av befolkningen kan assosieres med, slik at det blir vanlig og sosialt akseptert å sykle i det daglige. Aktiv sykkelkultur kan påvirkes gjennom en kombinasjon av PR og kampanjer, samt fysiske og økonomiske virkemidler (Lea m.fl. 2012). God sykkel- og gåkultur innebærer også at syklist har en adferd som er forutsigbar, at trafikkregler følges, og at de ulike gruppene tar hensyn til hverandre i trafikken.

Tall fra København viser at 48 % av byen syklist sier at hovedårsaken til at de velger sykkel er at det er kjappest og lettest (København kommune, 2011). De har en interesse av å ikke stoppe unødvendig underveis, som gjør at direkte og sammenhengende sykkelveinett er avgjørende for at sykkel velges fremfor bil.

HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID

Holdninger er avgjørende for å få til endring i reisevaner. Holdninger påvirker valgene man tar, og holdningsskapende arbeid gjøres derfor for å forsøke å endre holdninger i befolkningen. For å endre reisevaner er det mange forutsetninger som må legges til grunn, og holdninger til sykling er en av de. Gjennom sykkelstrategien og sykkelstrategier ønsker kommunen å jobbe med holdningsskapende arbeid for alle deler av befolkningen.

Vestby ønsker å få til en samlet effekt av flere aldersgrupper og interesseområder for å kunne få en positiv effekt. Det er viktig å forankre arbeidet i foreldreutvalg, elevråd, barn- og unges kommunestyre, samt å vektlegge trafiksikkerhet og opplæring i folkehelseprinsipper og miljøarbeid, fra barnehagen og gjennom hele skoleløpet. Det holdningsskapende arbeidet vil trolig ikke ha like stor effekt dersom man bare retter det mot barn, dersom foreldre og besteforeldre ikke involveres, eller motsatt.



VINTERSYKLING

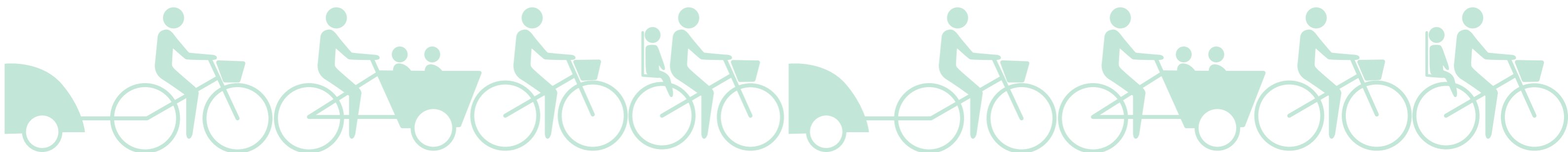
Sykkelsesongen begynner for mange i mai og slutter i september, med lavere andel i juli. I Vestby og kommuner med tilsvarende terreng og klima nær kysten i Sør-Norge, er imidlertid potensialet for sykling stort også på høsten, vinteren og våren (figur 6). Kampanjer som premierer tidlig start på sykkesongen kan være aktuelt for å få flere til å sykle. I flere sykkelbyer har det blitt gjennomført vintersykkellkampanjer sammen med Statens

vegvesen, med utdeling av blant annet piggdekk. Oslo kommune gjennomførte en vintersykkellkampanje vinteren 2016/2017 (Oslo kommune, 2018a). I forbindelse med denne kampanjen ble det gjennomført spørreundersøkelser. Alle som svarte på etterundersøkelsen hadde syklet på vinteren. Hele 41 % oppga at de syklet minst 5 dager i uken, og 86 % sa at de syklet minst ukentlig. 96 % av respondentene sa at de kom til å sykle neste vinter, mens 4 % svarte at de kanskje ville sykle neste vinter. Et av de viktigste funnene fra undersøkelsen er at det i stor grad er fordommer fremfor faktiske barrierer som hindrer flere fra å sykle på vinteren. Før vinteren, da flesteparten av respondentene aldri hadde syklet vinterstid før, antok de fleste at det ville være langt vanskeligere og mer ubehagelig å sykle på vinteren enn det som faktisk var tilfellet da de forsøkte. En av de viktigste grunnene til at de hadde kviet seg for å sykle på vinteren var at de var redde for glatte veier, men etter å ha syklet med piggdekk en vinter ble glatte veier vurdert som et svært lite hinder. Respondentene følte seg trygge når de syklet med piggdekk (Oslo kommune, 2018).

Om vinteren og senhøst er sykkelandelen nasjonalt veldig lav. I Oslo kommune ble driftsnivået hevet betraktelig vinteren 2015/2016 på en prioritert del av sykkelveinettet. Gjennom dette prosjektet ble det registrert en svært stor vekst i sykkelpasseringer over Oslo kommunes tellepunkt i de tre vintermånedene 2015/2016. I snitt var det en vekst på 38 % sammenlignet med vinteren 2014/2015 (Oslo kommune, 2016). Dette understreker viktigheten av vintervedlikehold for å legge til rette for, og bygge opp under økt sykling i vintermånedene.



FIGUR 6: ELSYKKELBIBLIOTEKETS SYKKLER KLARGJORT FOR VINTEREN MED PIGGDEKK OG "BAR MITTS" (HÅNDVARMERE).



Det er viktig å legge til rette for økt andel syklende og gående til og fra skoler, barnehager, fritidsaktiviteter, vennebesøk, handleturer og andre reiser i nærrområdene. Ved å få en økt andel av reisene over fra bil til gange eller sykkel vil trafikksituasjonen nær disse målpunktene bli tryggere, ettersom bilen tar mye plass og skaper de farligste situasjonene.

Flere forhold bør forsterkes og bearbeides for å stimulere til en slik dreining. Her vil en samlet effekt av foresatte, kultur, barnehage og skole kunne gi en positiv effekt. Det er viktig å forankre dette i foreldreutvalg, elevråd, barn og unges kommunestyre, samt å vektlegge trafikksikkerhet og opplæring i folkehelseprinsipper og miljøarbeid, fra barnehagen og gjennom hele skoleløpet. I Læreplanen (LK06) vektlegges disse aspektene både i den generelle delen og i flere av fagplanene. Spesielt vil fagene natur og miljø, samfunnskunnskap, kroppsøving og mat og helse berøre disse temaene. Stengning av veier for bilkjøring ved skolestart og skoleslutt, flytting av kiss&ride flere hundre meter unna skolen og andre insentiver for å få flere barn og foreldre til å sykle til skole og barnehage er mulige virkemidler.

I Porsgrunn har skolene faste rutiner med sykkelopplæring med sertifisering. Elevene starter med å sykle etter at de har gjennomført sykkelopplæring høst eller vår på fjerde trinn. Samtlige barneskoler i Porsgrunn kommune har arrangert sykkelopplæring de siste 10 årene gjennom prosjektene «Gøy og trygg på sykkel»

og «Alle barn sykler». Sykkelandelen på fjerde trinn og mellomtrinnet har blitt målt de siste årene i forbindelse med sykkelkampanjer vår og høst. Gjennomsnittstallene viser at omtrent 60 % av elevene sykler til skolen (Fouler, 2014) sammenlignet med 33 % på landsbasis (Fyhri og Hjorthol, 2006).

For å få flere barn og unge til å sykle er holdningsskapende arbeid og samarbeid med FAU viktig. Det finnes mange mulighet for kampanjer og tiltak (figur 7), hvor noen av disse fremgår sykkelstrategiens handlingsdel. Det er allerede satt i gang arbeid med å få besøk av Pedalen sykkelverksted ved flere av kommunens skoler i 2019. Pedalen sykkelverksted er drevet av Kirkens bymisjon. Pedalen sykkelverksted har mobilt sykkelverksted og kan besøke skolene våre. De vil gjennomføre vårsjekk, som innebærer smøring, justering av gir og bremses, fylle luft, gratis bytte av bremseskiver ved behov, gratis bytte av gir og bremsesveiver ved behov, sikkerhetsjekk og mekanisk sjekk. Pedalen har tidligere gjort dette ved skoler i Østfold og i Opegaard kommune med stor suksess. I noen tilfeller har det vist seg at syklene barna har er så farlige å sykle med at de har blitt erstattet med «nye», tidligere reparerte sykler, slik at de får en sykkel som er trygg og sikker. På denne måten vil dette arbeidet også bidra til utjevning av sosiale forskjeller blant barna. Klima Østfold og Bypakke Nedre Glomma ønsker å stimulere til at flere sykler til skolen ved å tilby gratis pop up sykkelverksted på grunnskolene i 2019. Vestbys skoler har mulighet til å være med på dette ettersom Vestby kommune er med i samarbeidet om Fossilfri grenseregion 2030.



FIGUR 7: PUMPTRACKBANEN I VESTBY SENTRUM ER GODT EGNET TIL Å ØVE PÅ SYKKELFERDIGHETER.

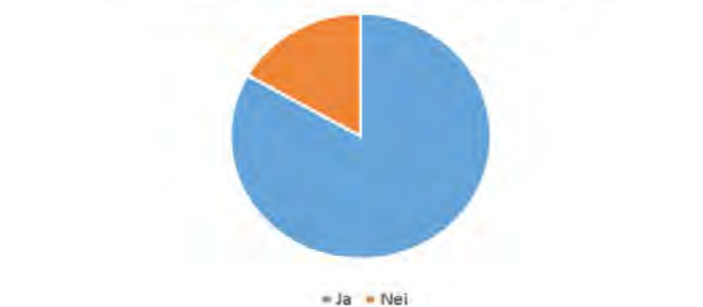
De siste årene har salget av elsykler eksplodert i Norge. Siden 2014 har salget økt med 150 %, og lastesykkel er typen som øker mest. Mellom 2014 og 2016 økte salget av lastesykkel med 800 %. Det finnes mange fordeler med elsykkelen, blant annet at den bidrar til at sykkelturen går raskere med mindre kraft. Det er derfor mindre avgjørende at det er dusjmuligheter når man kommer frem. Til tross for at man bruker mindre kraft vil en elsyklist bruke kroppen i større grad enn en som kjører bil og får dermed helseeffekter likevel. Den gjør det rett og slett mulig for en større del av befolkningen å sykle.

Undersøkelser viser også at de som velger å kjøpe en elsykkel gjerne er de som ikke sykler i utgangspunktet. Det er derfor et stort potensiale for å få folk over fra bil til elsykkel. Utfordringen er at dette er dyrere sykler som krever større sikkerhet når de parkeres, med muligheter for lading av batteriet. Det samme gjelder lastesykler. Her er det en utfordring at parkering av slike sykler krever

Hvor sannsynlig er det at du vil kjøpe elsykkel?



Hvis du skal kjøpe elsykkel; har lånet av elsykkel vært avgjørende for denne beslutningen?



større arealer på sykkelparkering og større sikkerhet på grunn av høy pris.

Vestby kommune fikk i 2017 midler fra Klimasats (Miljødirektoratet) til å starte et elsykkelbibliotek. Elsykkelbiblioteket ble startet opp i mai 2018. Gjennom dette prosjektet har innbyggerne i kommunen fått muligheten til å låne en elsykkel i tre uker. Fire «vanlige» sykler og to lastesykler har vært tilgjengelige for utlån. På denne måten har folk fått muligheten til å prøve hvordan bruk av elsykkel fungerer i hverdagen (figur 8 og 9). Elsykkelbiblioteket har vært et holdningsskapende tiltak. I sommerhalvåret var det svært stor etterspørsel etter å få låne sykler, og Elsykkelbiblioteket hadde lange ventelister. For å legge til rette for vintersykling, ble syklene utrustet med piggdekk og «bar mitts» (håndvarmere). Dessverre har ikke etterspørselen vært stor denne vinteren. Midlene som ble gitt av Klimasats har bidratt til at kommunen har testet dette tiltaket i ett år. Kommunen arbeider med å finne en løsning for videre drift av Elsykkelbiblioteket også etter at prosjektperioden er over.

FIGUR 8 OG 9 (TIL VENSTRE): ETTER AT KOMMUNENS INNBYGGERE HADDE LÅNT ELSYKKEL PÅ ELSYKKELBIBLIOTEKET MÅTTE DE SVARE PÅ EN SPØRREUNDERSØKELSE. RESULTATENE VISER AT DET ER OVER 70 % SOM SVARER AT DE ENTEN ER HELT SIKKRE PÅ, ELLER AT DE SANNSYNLIGVIS VIL KJØPE ELSYKKEL. RESULTATENE VISER OGSÅ AT OVER 80 % SVARTE AT LÅNET AV ELSYKKEL HAR VÆRT AVGJØRENDE FOR DERES BESLUTNING OM Å KJØPE ELSYKKEL.



Gjennomføring av ulike arrangementer som setter fokus på sykling på forskjellige måter kan bidra til å få satt økt fokus på sykling blant kommunens innbyggere. Under folkehelseuka 2018 ble det arrangert en sykkeldag i Vestby sentrum. Under sykkeldagen var det mulig å få gjennomført sykkelsjekk, og det var sykkelaktiviteter for barna. I tillegg ble det gitt informasjon om kommunens arbeid med sykkelstrategien, og andre sykkeltiltak som sykkelbyordningen, elsykkelbiblioteket og Vestby sentrum. Innbyggerne fikk også muligheten til å gi innspill til sykkelstrategien. I hovedsak kom det innspill til hovedsykkelnettet, om større mangler og steder hvor det er behov for forbedringer. Innspillene som kom inn er tatt med i vurderingen av hovedsykkelnettet. Lignende arrangementer kan med fordel gjennomføres igjen, både for å gi muligheter til medvirkning i kommunens sykkelarbeid, og for å sette fokus på ulike aspekter ved sykling og sykkelglede.

Som for barn og unge er det også for voksne viktig å legge til rette for økt andel syklende og gående til jobb, fritidsaktiviteter, handleturer og andre reiser i nærområdene. Deltakelse i ulike kampanjer kan være gode tiltak for å få flere voksne til å sykle. Våren 2019 skal Vestby kommune delta i «sykle til jobben-aksjonen». Sykle til jobben-aksjonen (STJ) er en landsdekkende aktivitetsskampanje arrangert av Bedriftsidretten. Vestby kommune tilbyr alle innbyggere i Vestby å bli med på Sykle til jobben-aksjonen 2019. Aksjonen går over 60 dager og både lag og enkeltdeltakere premieres.



DAGENS STATUS – HVORDAN SER SYKKELHVERDAGEN UT

STATISTIKK OG TALL – HVEM OG HVOR MANGE SYKLER I DAG

Bilkjøring er i dag det klart mest vanlige transportmiddel for kommunens innbyggere. 65 % av fritidsreiser og 76 % av arbeidsreiser innenfor kommunen gjøres med bil. I tillegg kommer hhv. 11 % og 6 % som bilpassasjer (Hjorthol m.fl. 2014). Samtidig er sykkelandelen i Vestby kommune i dag på cirka 2 % (for alle reisetypene). Dette er svært lavt og under landsgjennomsnittet.

Høsten 2017 ble det gjennomført en spørreundersøkelse om transportvaner blant folk som bor eller ofte er innenfor kommunens grenser. Hensikten med undersøkelsen var å få mer informasjon om befolkningens reisevaner, og samtidig kunne vise til noen konkrete tall i sykkelstrategien.

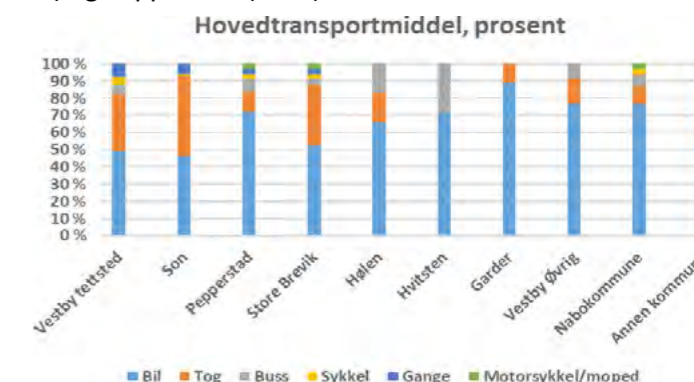
Undersøkelsen hadde 483 respondenter, hvor 405 av disse svarer de er bosatt i Vestby kommune. Av respondentene var 65 % kvinner og 35 % menn. Spørreundersøkelsen ble sentrert rundt arbeids- og skolareiser, fordi disse står for en stor andel av de daglige reisene. Av deltakerne er det 50 % som arbeider eller går på skole utenfor Vestby kommune, og 78 % oppgir at de har en reiseavstand lengre enn 5 kilometer hver vei. Siden Vestby kommune ligger omtrent 20 kilometer fra Moss og 43 kilometer fra Oslo, kan man anta at en stor andel reiser langt for å komme på arbeid og skole. Kollektivdekningen innad i kommunen er varierende, mye på grunn av et spredt utbyggingsmønster. Dette fører til at mange blir avhengige av flere typer transportmidler for å komme seg til arbeid og skole. Figur 10 viser resultatene av spørsmålet «hva anser du som ditt hovedtransportmiddel?», fordelt på bostedsområde. Dette kan vise i hvilken grad de ulike områdene i kommunen er avhengige av bil, eller hvor det er best tilrettelagt for sykkel, gange og kollektivt.

En utfordring ved spørsmålet om hovedtransportmiddel er at man kan anse sitt hovedtransportmiddel som tog, men at man likevel kjører bil til stasjonen. Her er det trolig et stort potensial for at sykkel kan erstatte bil for mange som transportmiddel til og fra togstasjoner. Dette viser også tellinger av antall parkerte sykler ved stasjonene.

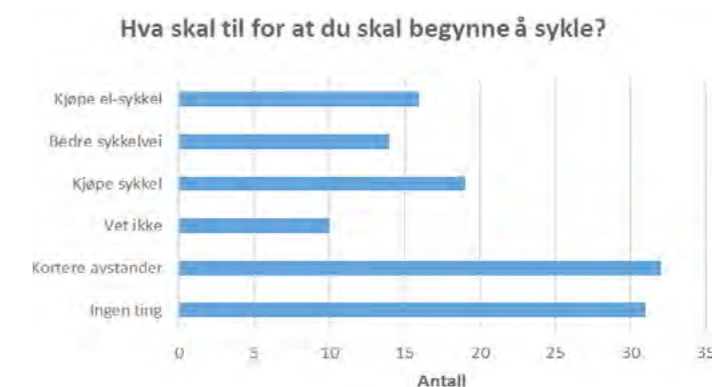
Undersøkelsen viser at av de som oppga at de aldri sykler

(180 stykk), oppgir over 80 av dem at det er på grunn av avstand. Da de ble spurt om hva som skal til for at de skal begynne å sykle var de mest vanlige svarene det som er vist i figur 11; kortere avstander. Å skape kortere avstander, eventuelt opplyse om sykkelveitilbudet, er derfor ett av de viktigste tiltakene for å øke sykkelandelen.

Svarprosenten varierte mellom tettstedene. Av de som svarte bodde del fleste i Vestby tettsted (20 %), Son (29 %) og Pepperstad (16 %).



FIGUR 10: ANDELEN SOM SYKLER ER STØRST I VESTBY TETTSTED OG PÅ STORE BREVIK. ANDELEN PÅ PEPPERSTAD SKOG ER NOE LAVERE. I SON ER ANDELEN SOM SYKLER VELDIG LAV, KUN 1 % HAR SYKSEL SOM SITT HOVEDTRANSPORTMIDDEL. I TILLEGG ER DET RELATIVT STORE FORSKJELLER MELLOM SON OG STORE BREVIK. DET ER FLERE MULIGE FORKLARINGER PÅ HVORFOR SON OG STORE BREVIK VISER ULIKE RESULTATER. EN FORKLARING KAN VÆRE AT DET TAR FÅ MINUTTER Å TA Bussen TIL TOGET FRA SON, MEN FOR MANGE PÅ STORE BREVIK BRUKER Bussen RUNDT 30 MINUTTER TL TOGET. HØYDEFORSKJELLENE ER OGSÅ FORSKJELLIGE MELLOM SON OG TOGSTASJONEN OG STORE BREVIK OG TOGSTASJONEN.



FIGUR 11: I HOVEDSAK OPPGIR FOLK AT DET ER KORTERE AVSTANDER ELLER "INGENTING" SOM SKAL TIL FOR AT DE SKAL BEGYNNE Å SYKLE.

HOVEDSYKKELNETT I VESTBY KOMMUNE

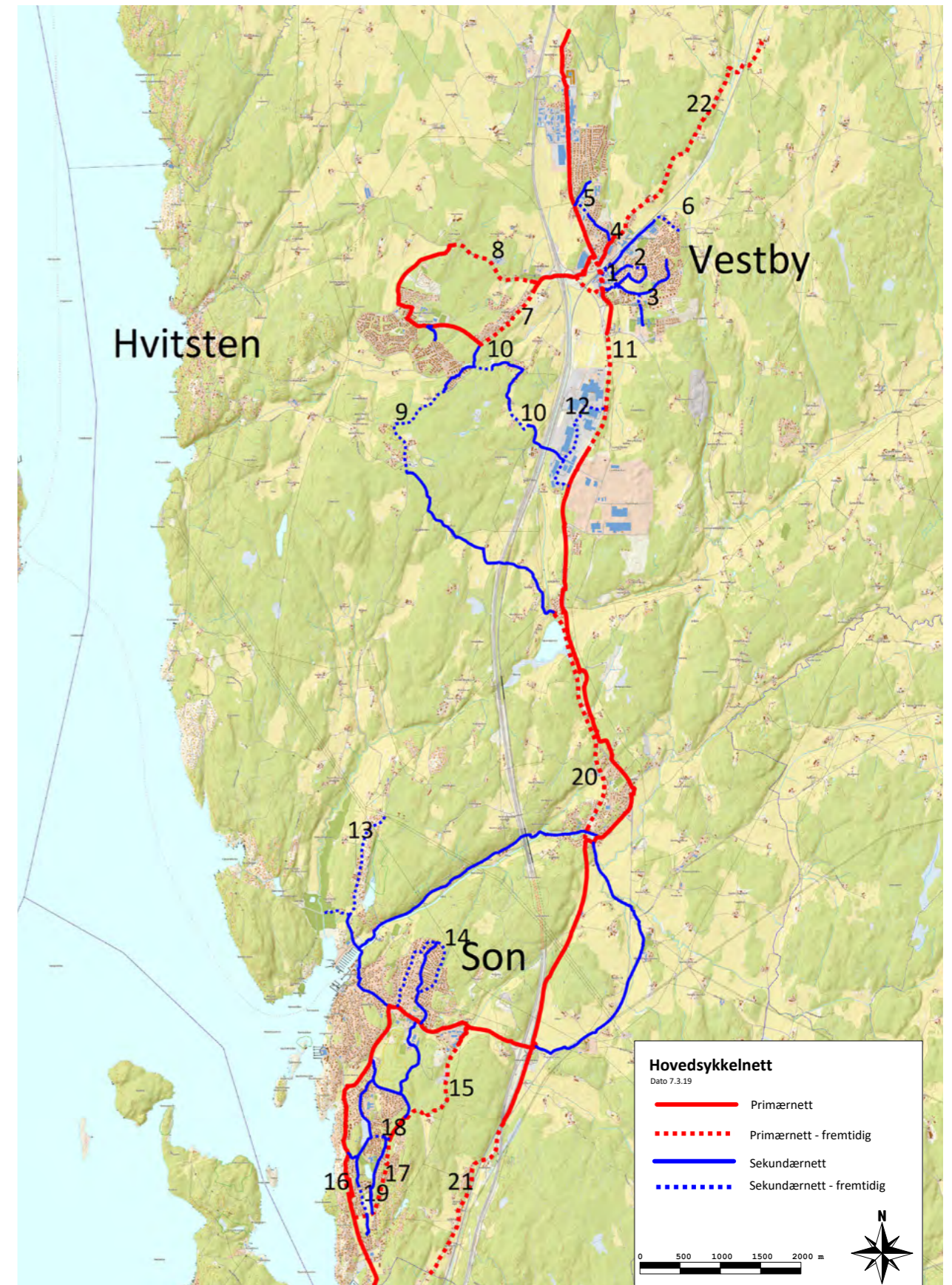
Gjennom arbeidet med sykkelstrategien er det pekt ut et hovedsykkelveinnett gjennom kommunen. (kart neste side). Det er utpekt en sammenhengende strekning fra kommunegrensen i sør mot Moss, til kommunegrensen mot Ås i nord. Hovedsykkelnettet er angitt med fire kategorier:

- Primærnett
- Primærnett – fremtidig
- Sekundærnett
- Sekundærnett – fremtidig

De traséene som er angitt som fremtidige har enten vesentlige mangler (for eksempel stier i skogen) eller mangler helt. Utover dette er det en del mangler på noen av strekningene som er angitt som eksisterende hovednett og sekundærnett. Dette er for eksempel mangler i form av behov for reasfaltering og manglende belysning. Primærnettet bør ha en standard med bredde på minimum 2,5 meter, med belysning, og asfaltert eller gruset dekke. Dersom dekket er gruset må det være av

en slik standard at det har god helning, er godt drenert og kan brøytes. Det er tatt inn tiltak i handlingsdelen om kartlegging av hovednettet for vurdering av om standarden for hovednett er oppnådd. Det er også tatt inn tiltak om kartlegging av kryss som bør utbedres, og kartlegging av punkter med bommer eller andre lignende hinder som hindrer lastesykler og sykler med sykkelvogn i å passere på grunn av for smale passeringpunkter. Det foreslås å revidere sykkelstrategien allerede høste 2020. Da bør disse kartleggingene være ferdigstilt, slik at oversikten over standard og mangler på hovednettet kan inkluderes.

Sykkelinfrastruktur i Vestby kommune forvaltes, driftes og vedlikeholdes delvis av Statens vegvesen og delvis av Vestby kommune. Det er derfor viktig at kommunen har en god dialog med Statens vegvesen og drift og vedlikehold av hovedsykkelnettet.



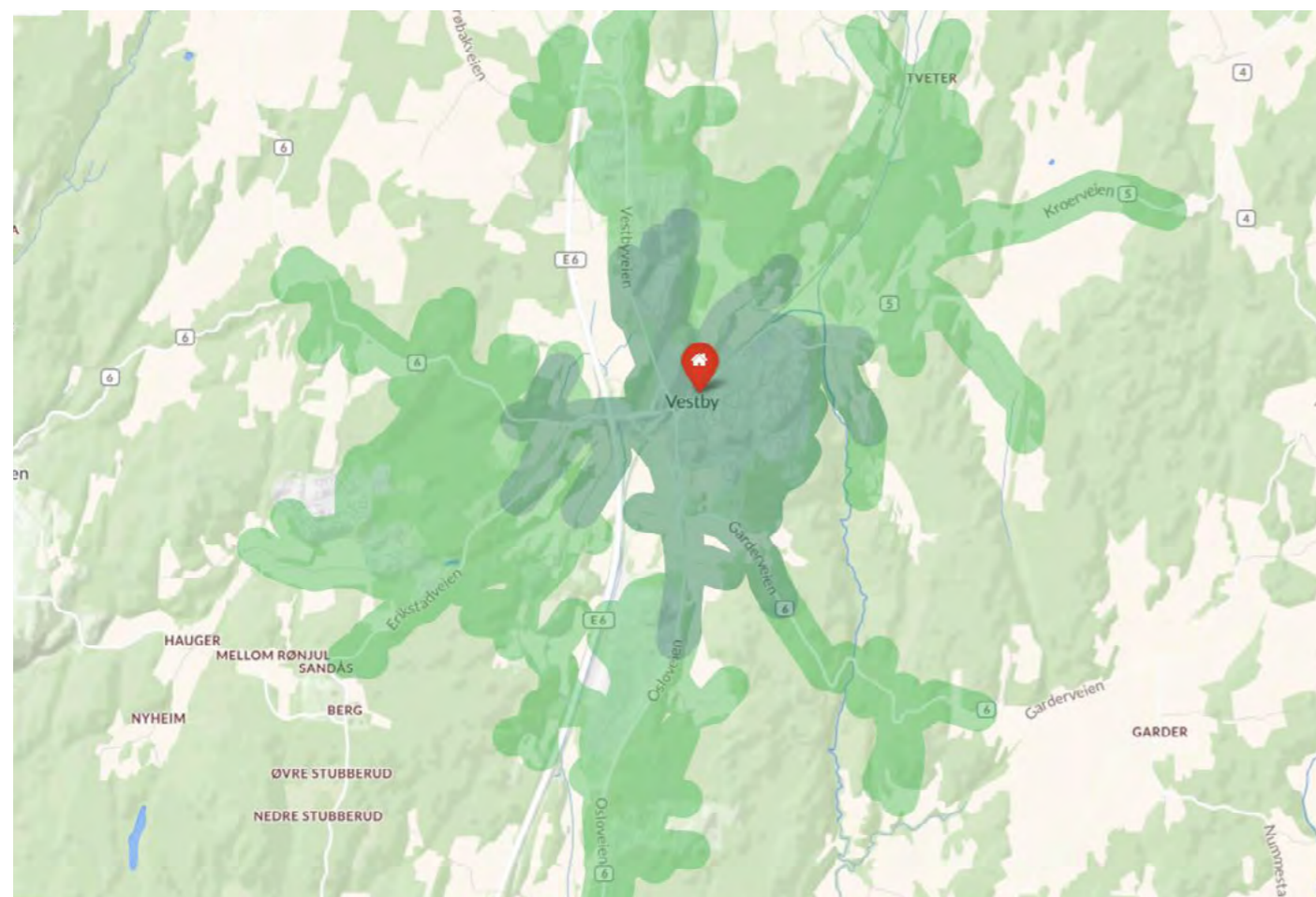
VESTBY OG PEPPERSTAD SKOG TETTSTED

AVSTANDER OG REISETID PÅ SYKKEL

Det bor i dag cirka 5.000 innbyggere i Vestby tettsted og cirka 2.000 innbyggere på Pepperstad skog. De største boligområdene omkring Vestby tettsted finnes nord og sørøst for stasjonen. De viktigste målpunkter i Vestby tettsted er stasjonen, rådhuset og eksisterende sentrum, Norwegian Outlet, Vestby storsenter, Vestby videregående skole, Vestby Arena og Vestby ungdomsskole. Internt på Pepperstad skog er skolen og barnehagene de viktigste målpunktene.

Med vedtak av områdeplan for Vestby sentrum er det lagt til rette for inntil en tredobling av innbyggertallet i Vestby tettsted over de neste tiårene. Ny bebyggelse skal skape en bystruktur, og nye boliger i sentrum får maksimalt 500-600 meter til stasjonen.

Figur 12 viser sykkeltid fra Vestby stasjon. Områder markert med mørkegrønn farge angir en sykkeltid på maksimal 10 min – tilsvarende inntil cirka 2 kilometer, mens lysegrønn farge angir en sykkeltid på maksimal 20 min – tilsvarende inntil cirka 4 kilometer. Alle områder markert med grønn er således innenfor det som de fleste oppfatter som sykkelavstand, jf. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

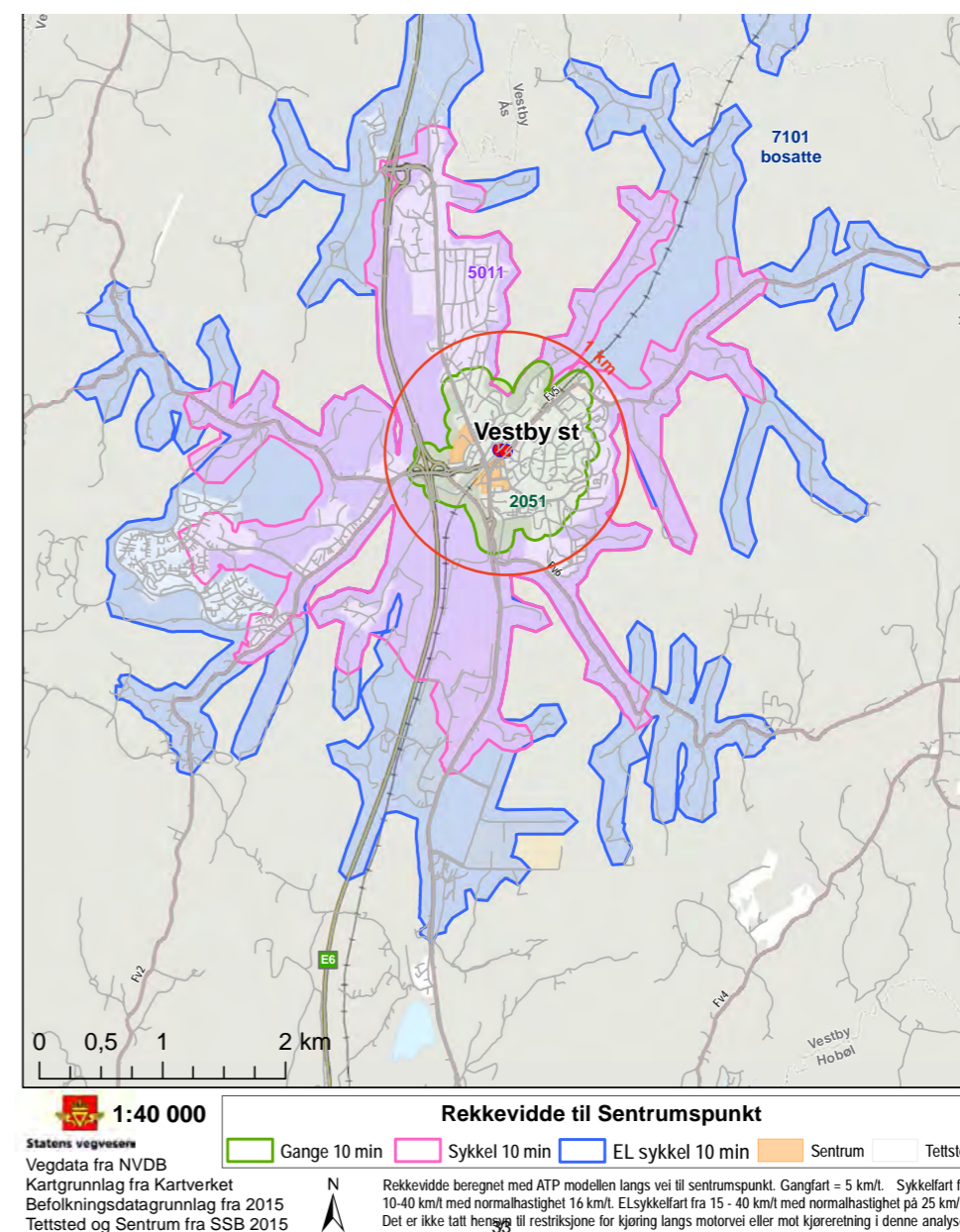


FIGUR 12: KARTET VISER 10 OG 20 MINUTTERS SYKKELDISTANSE FRA VESTBY STASJON. KARTET ER TATT FRA NETTJENESTEN WWW.SYKKLEDIT.NO. I KARTTJENESTEN KAN DET VELGES MELLOM SAKTE, MEDIUM OG RASK FART. FIGUR 12 VISER MEDIUM FART PÅ SYKKEL. DET LEGGES TIL TID FOR OPPOVERBAKKER, STIER OG KRYSS, MENS DET TREKES FRA TID FOR NEDOVERBAKKER. KARTET GIR IKKE EN NØYAKTIG FASIT, DA MANGE FAKTORER SPILLER INN. KARTET ER DERFOR MER Å OPPFATTE SOM EN PEKEPÅ INN PÅ REISETID.

Samtlige av Vestbys tettsteds viktigste målpunkter ligger innenfor 20 minutters sykkeltid fra stasjonen, og de største boligområder har mindre enn 10 minutter på sykkel til langt de fleste funksjoner.

Både Vestby nord og Pepperstad skog ligger innenfor områder markert med lysegrønn. Det er særlig viktig å gjøre det attraktivt og legge til rette for at flere sykler fra Pepperstad skog til Vestby sentrum. Kartet i figur 12 viser således et stort sykkelpotensial både internt i Vestby tettsted og mellom Vestby sentrum og Pepperstad skog.

Statens vegvesen utarbeidet i 2015 en analyse av reisetid fra Vestby stasjon som også angir rekkevidde for 10 minutters reisetid på el-sykkel. Figur 13 viser et stort potensial for bruk av el-sykkel for boligområder som ligger i utkanten av Vestby sentrum. Eksempelvis er hele Pepperstad skog innenfor 10 minutters reisetid på el-sykkel fra Vestby sentrum/Vestby stasjon, og også arbeidsplassene på Deli skog og Vestby næringspark er innenfor denne distansen. Kartet viser at 2051 innbyggere bor med 10 minutters gangavstand fra Vestby stasjon, 5011 innbyggere bor innenfor 10 minutter på sykkel og 7101 innbyggere bor innenfor 10 minutters reisetid på el-sykkel.



FIGUR 13: KARTET VISER REKKEVIDDE FRA VESTBY STASJON MED HHV. GANGE, SYKKEL OG ELSYKKEL INNENFOR 10 MINUTTERS REISETID (STATENS VEGVESEN, 2015).

VESTBY SENTRUM

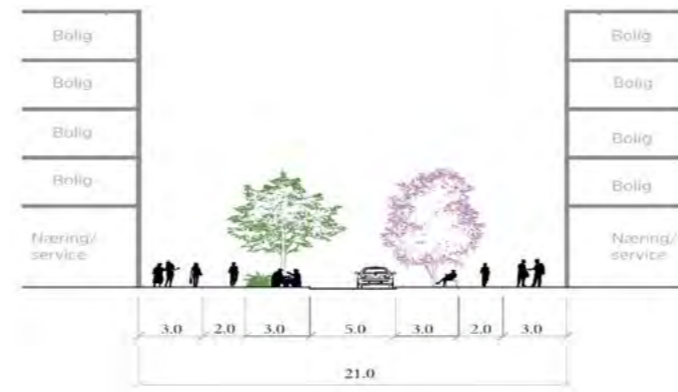
For Vestby sentrum er det i områdeplanen valgt sykkelløsninger som i dag ikke finnes i kommunen. Det er i planen lagt til rette for en ny gatestruktur hvor syklistene, som det første stedet i kommunen, får egne sykkelbaner parallelt med fortau.

I Vestby sentrum er det vedtatt to typer gatesnitt. Figur 14 viser prinsipp for nye gateprofiler langs store og mellomstore gater i sentrumsområdet. Disse gatene vil ha en fartsgrense på 40-60 km/t. Figuren viser fortau på tre meter, sykkelbane i én retning på to meter og grøntareal på tre meter (i noen tilfeller er dette på to meter) på begge sider av kjørebane. Figur 16 viser områdeplanens regulering av Garderveien.

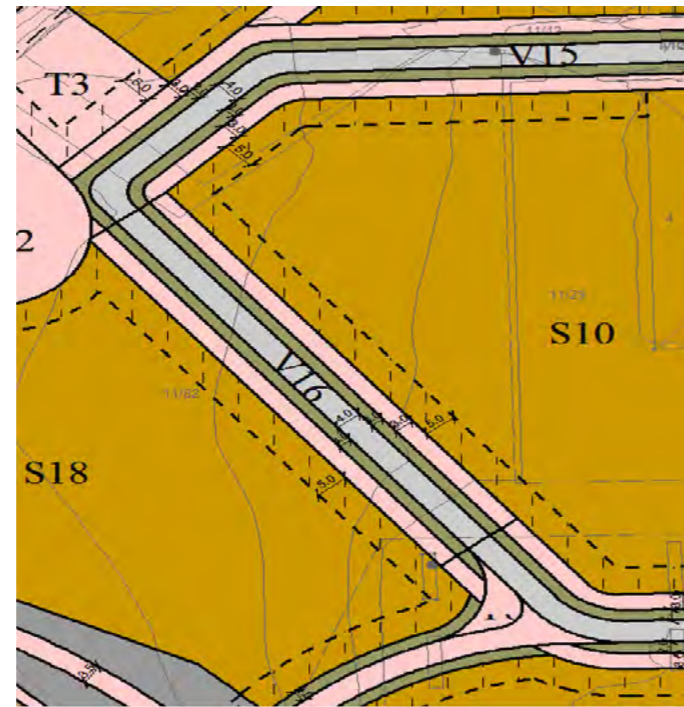
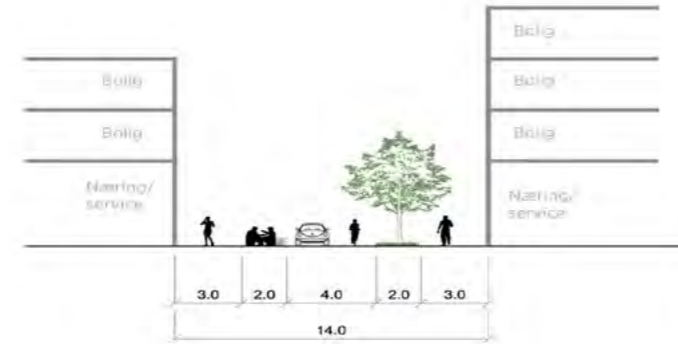
Figur 15 viser prinsipp for nye mindre bygater. Dette er gater med en fartsgrense på inntil 30 km/t. Dette er gater som vil få begrenset trafikk, og det aksepteres således her at syklistene benytter kjørebane. Gatesnittet som er vist på figur 15 representerer Mølleveien. Her er det regulert kjørebane på fire meter, grøntareal på tre meter, og fortau på tre meter. Figur 17 viser områdeplanens regulering av Mølleveien.



FIGUR 16: GJELDENDE REGULERING FOR GARDERVEIEN.



FIGUR 14 (OVER): NYTT GATESNITT FOR GARDERVEIEN.
FIGUR 15 (UNDER): NYTT GATESNITT FOR "MØLLEVEIEN".



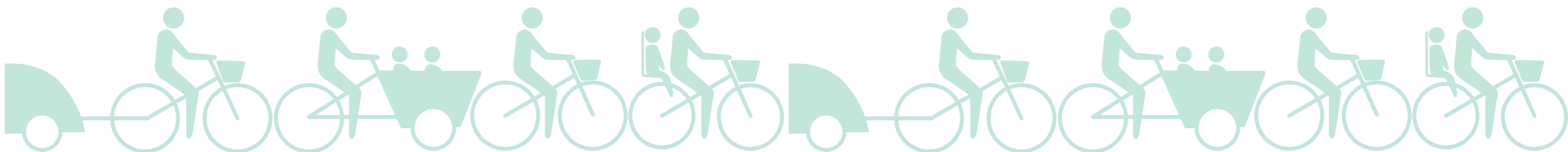
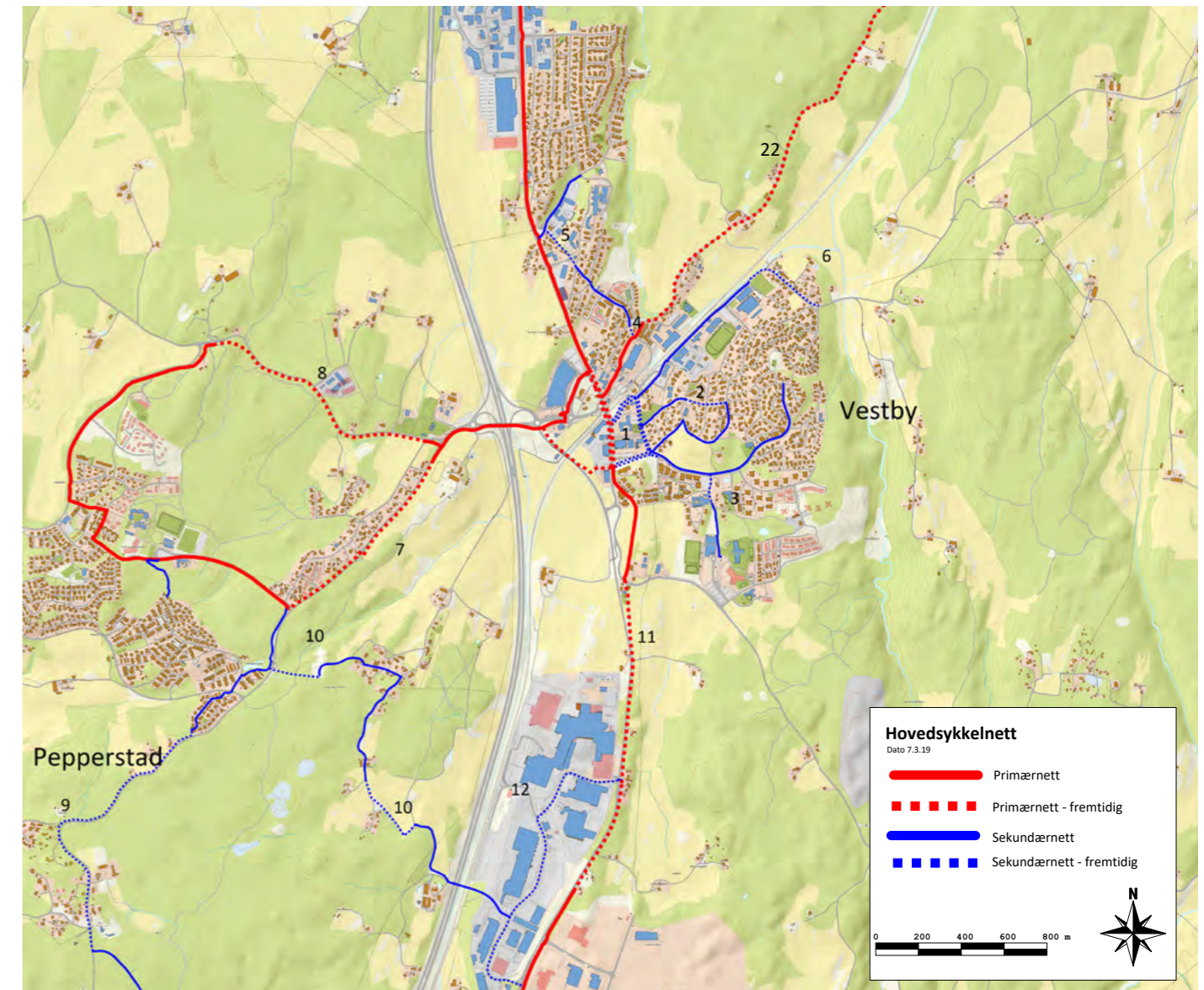
FIGUR 17: GJELDENDE REGULERING FOR "MØLLEVEIEN".

EKSISTERENDE SYKKELNETT

Dagens sykkelveinett i Vestby tettsted og Pepperstad skog består hovedsakelig av gang- og sykkelveier, hvor gående og syklende må deles om felles arealer. Det er i dag et velutbygget gang- og sykkelveinett fra Vestby stasjon og boligområdene sørøst for sentrum til Vestby Arena og Vestby skole. Også langs Vestbyveien, Kroerveien og Kirkeveien er det i dag gang- og sykkelforbindelser. Internt på Pepperstad sykler mange på de interne veiene. Disse interne veiene er lite trafikkerte.

FREMtidig SYKKELNETT

En del strekninger er på kartet på side 19, og på kartutsnitt nedenfor, angitt som «hovednett – fremtidig» og «sekundærnett – fremtidig». Disse strekningene er angitt på kart over hovedsykkelnettet med tallene 1 til 22. Det gis en forklaring for hver av disse strekningene nedenfor, med fordeling på tettstedene i kommunen.



1. Gang- og sykkelveinettet i Vestby sentrum

Tilbudet for syklende i Vestby sentrum består i dag av både gang- og sykkelveier, fortau og sykling i blandet trafikk. Mange systemskift og dårlig kryssløsninger gjør at sykkelinfrastrukturen ikke fremstår helhetlig og effektiv. Med planlagt vekst i dette området, er eksisterende situasjon ikke tilfredsstillende. Det er i områdeplanen for Vestby sentrum regulert inn omfattende nye sykkelløsninger. Standarden på sykkelveinettet i Vestby sentrum vil således på sikt bli vesentlig forbedret.

2. Grøstadveien

Grøstadveien er sammen med Odins vei de viktigste sykkelforbindelser mellom Vestby sentrum og boligområdene øst for stasjonen. Det er derfor viktig at det er sykkelforbindelser langs disse veierne til ny sykkelinfrastruktur i Vestby sentrum. Langs deler av Grøstadveien er det i dag opparbeidet fortau på 2 meters bredde på en side, som gående og syklende må dele. Den nordøstre halvdel av er regulert men ikke opparbeidet. Dette er ikke tilfredsstillende for en så viktig sykkelforbindelse til Vestby sentrum.

3. Østbyveien

Gang- og sykkelvei fra Vestby Arena og barne- og ungdomsskolen kommer ut ved Østbyveien. Gang- og sykkelveien er tre meter bred og en viktig forbindelse mellom idrettshallen og boligområdene i Vestby øst. Ved Østbyveien går gang- og sykkelveien over i et fortau på 1,5 meter, inntil Odins vei hvor gang- og sykkelveien fortsetter med tre meters bredde. Strekingen langs Østbyveien er et eksempel på «systemskift» som bør unngås i Vestby sentrum. Strekingen er en svært viktig forbindelseslinje for barn- og unge, og standarden her bør oppgraderes slik at den tilsvarer strekingen fra Vestby Arena og langs Odins vei.

4. Støttumveien

Parallelt med Casper Erlandsens vei går det en viktig gang- og sykkelvei som forbinder Vestby sentrum med Vestby nord. Denne sykkelveien mangler i dag en 60 meter lang forbindelse med Støttumveien. Forbindelsen er regulert inn i områdeplan for Vestby sentrum, og det er viktig at denne opparbeides som en del av sentrumsutbyggingen.



5. Randemveien og Ekhaugveien

Langs Randemfaret er det nylig opparbeidet gang- og sykkelvei. Fra denne mangler det – via Randemveien og Ekhaugveien - tilknytning til gang- og sykkelforbindelsen som går parallelt med Casper Erlandsens vei.

6. Kroerveien

Langs Kroerveien er det i dag gang- og sykkelvei fra Vestby stasjon til Vestby videregående skole. I områdeplanen for Vestby sentrum er denne oppgradert til sykkelfelt på vestsiden og fortau med opphøyd sykkelbane på østsiden. Dagens gang- og sykkelvei slutter ved Vestby videregående skole. Det er viktig at sykkelforbindelsen videreføres til Mjølnerveien slik at det skapes en sykkelforbindelse til boligene på Sole skog. Denne sykkelveien er lagt inn i kommuneplanen. Trase og løsning må vurderes i en deltaljregulering.

7. Sykkelforbindelse til Pepperstad skog – Erikstadveien

De store boligområder ved Pepperstad skog ligger 3-4 kilometer fra Vestby sentrum. Strekingen er dermed innenfor sykkelavstand, men dersom det skal være realistisk å få en høy sykkelandel på denne strekingen, kreves det trygge og effektive sykkelforbindelser. Det mangler i dag gang- og sykkelvei fra Pepperstad skog syd til Kirkeveien. For å knytte eksisterende sykkelvei fra den sørlige delen av Johan Herman Wessels vei til Vestby sentrum, bør det derfor opparbeides sykkelforbindelse langs Erikstadveien. En del sykler og går i dag igjennom Krusebyen for å komme seg til gang- og sykkelveien ved Kirkeveien. Denne løsningen kan fungere godt for gående, men det bør vurderes å etablere gang- og sykkelvei langs Erikstadveien for mest mulig effektiv transport. Denne løsningen er ferdig regulert, men det bør vurderes om løsningen er god nok.

8. Sykkelforbindelse til Pepperstad skog – Hvitstenveien

Også fra Johan Herman Wessels vei i nord til Kirkeveien mangler det i dag gang- og sykkelvei. Denne er i dag regulert langs Hvitstenveien, men er ikke opparbeidet. Dette er en strekning som er svært viktig for å knytte Pepperstad skog nord med Vestby sentrum, og opparbeidelse av denne veien bør derfor ha høy prioritet. Løsningen i reguleringsplanen bør gjennomgås før opparbeidelse. Gangforbindelser på eksisterende stinett kan vurderes.



9. Sykkelforbindelse Berg – Pepperstad

I dag er det ingen tilrettelagt forbindelse mellom Berg og Pepperstad. Slik situasjonen er nå må man derfor gå eller sykle langs Erikstadveien. Arbeid med reguleringsplan for strekningen er igangsatt.



10. Pepperstad – Deli Skog

Pepperstad er et stort boligområde, og Deli skog er en av kommunens største arbeidsplasser. I dag går det en sti fra krysset mellom Johan Hermann Wessels vei og Erikstadveien. Denne stien går på vestsiden av Sorgenfri. Dersom man opparbeider dette som en trasé med tilrettelegging for sykkel, med forbindelse til Rødsveien, vil man få en forbindelse til næringsparken. Ved Lybekk går det en traktorvei over til veien som går mellom Nedre Rød og Rødshagen. Ved å opparbeide denne strekningen med bedre dekke vil man få en forbindelse mellom Pepperstad og næringsparken.



11. Sykkelforbindelse til Deli skog og Vestby næringspark øst

Det er i dag flere hundre arbeidsplasser lokalisert på Deli skog og Vestby næringspark øst. Det er i dag mulig å sykle på det meste av strekningen fra Vestby sentrum til næringsparkene langs Osloveien. Sykkelveien er imidlertid ikke regulert og den brukes som adkomstvei til flere boliger. På grunn av at denne veien også brukes av biler er det fartsdempere langs store deler av strekningen, og disse er til hinder for en effektiv transport for syklistene.



12. Deli Skog

Slik situasjonen er i dag er det ingen trygg adkomst for gående og syklende til Deli Skog. Man må krysse den høyt trafikkerte Osloveien for å komme til området. Inne på Deli Skog er det også mye tungtransport. Det er ingen tilrettelegging for gående og syklende inne i selve næringsparken heller. Det bør opparbeides sykkelfelt og trygge forbindelser inn til næringsparken, og på denne måten legge til rette for at man kan gå eller sykle til jobb.

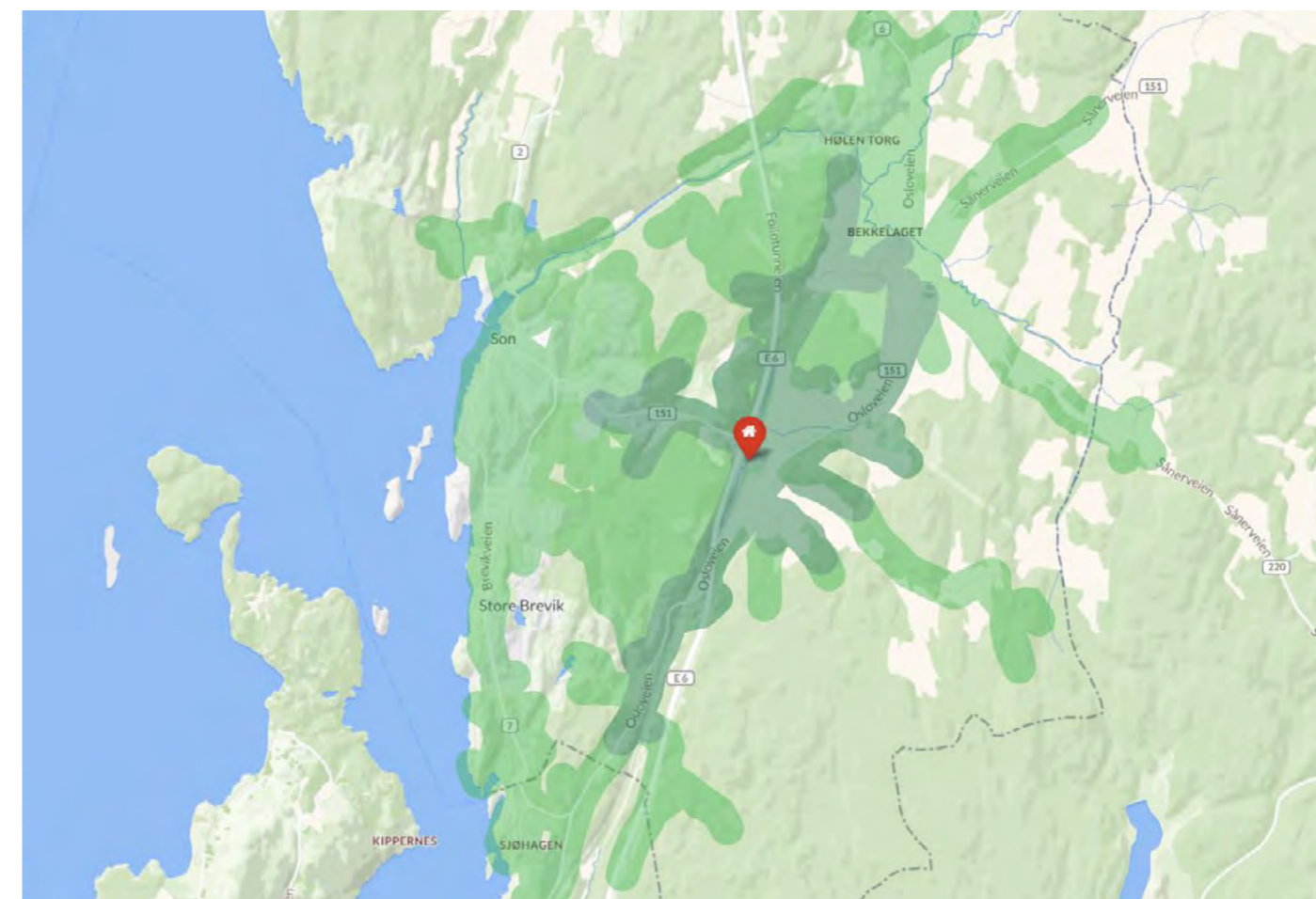


SON OG STORE BREVIK TETTSTED

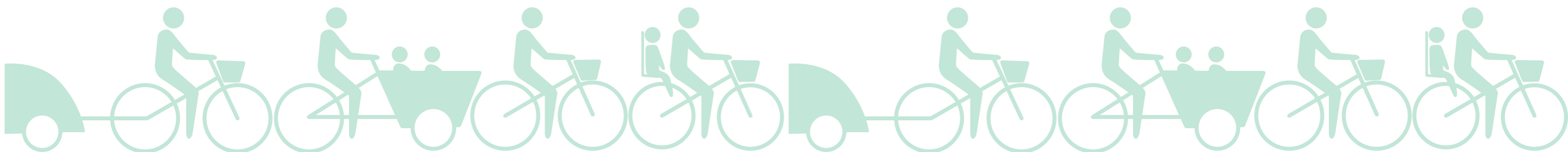
AVSTANDER OG REISETID PÅ SYKKEL

Det bor i dag cirka 8.000 innbyggere i Son og på Store Brevik. Boligområdene strekker seg fra Kolås i nord til Store Brevik i sør. De viktigste målpunkter i området er Sonsveien stasjon, næringsområdet på Sletta, Son sentrum og barne- og ungdomsskolene. Figur 18 viser sykkeltid fra Sonsveien stasjon. Kartets markeringer tilsvarer figur 12, dvs. at områder markert med mørkegrønn farge angir en sykkeltid på maksimal 10 min - tilsvarende inntil cirka 2 kilometer, mens lysegrønn farge angir en sykkeltid på maksimal 20 min - tilsvarende

inntil cirka 4 kilometer. Forbeholdene som gjelder for figur 12 er også gjeldende for figur 18. Kartet er altså å oppfatte som en pekepinn på reisetid på sykkel – ikke et absolutt fasit. Sletta næringspark og nytt boligområde ved Skoglundkollen ligger innenfor 2 kilometer fra stasjonen, men ellers er det få av boligområdene i sonsområdet som ligger innenfor denne avstanden. De største boligområdene omkring Son sentrum og Store Brevik ligger imidlertid likevel innenfor akseptabel sykkelavstand på 4 kilometer.



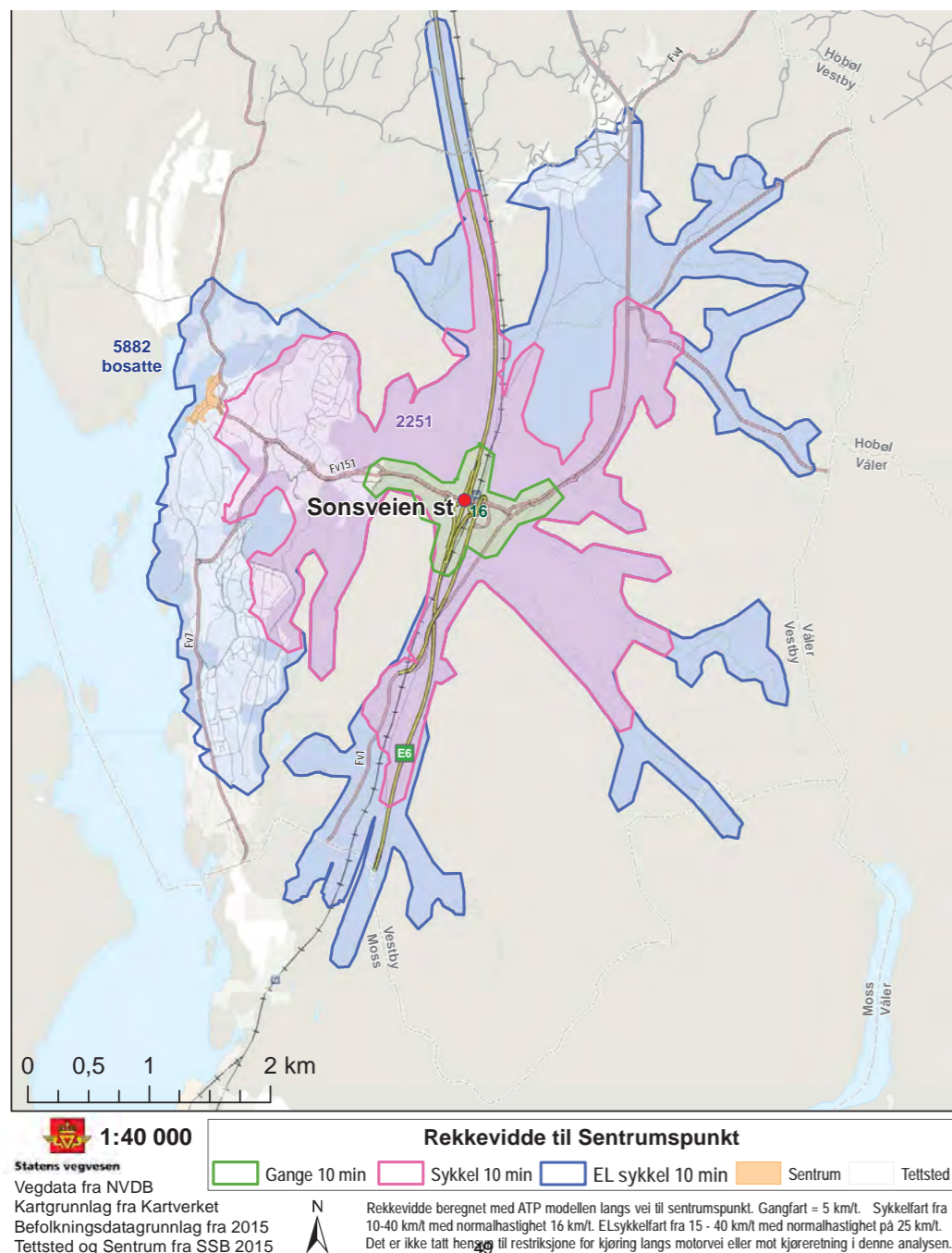
FIGUR 18: KARTET VISER 10 OG 20 MINUTTERS SYKKELDISTANSE FRA SONSVEIEN STASJON. KARTET ER TATT FRA NETTJENESTEN WWW.SYKLEDIT.NO. I KARTTJENESTEN KAN DET VELGES MELLOM SAKTE, MEDIUM OG RASK FART. FIGUR 18 VISER MEDIUM FART PÅ SYKKEL. DET LEGGES TIL TID FOR OPPOVERBAKKER, STIER OG KRYSS, MEN DET TREKES FRA TID FOR NEDOVERBAKKER. KARTET GIR IKKE EN NØYAKTIG FASIT, DA MANGE FAKTORER SPILLER INN. KARTET ER DERFOR MER Å OPPFATTE SOM EN PEKEPINN PÅ REISETID.



Statens vegvesen utarbeidet i 2015 også en analyse av reisetid fra Sonsveien stasjon som angir rekkevidde for 10 minutters reisetid på el-syssel.

Figur 19 viser et stort potensial for bruk av el-syssel fra boligområdene i Son sentrum og Store Brevik til

Sonsveien stasjon. Kartet viser at 2251 innbyggere bor innenfor 10 minutter på syssel og at 5882 innbyggere bor innenfor maksimal 10 minutters reisetid på el-syssel.



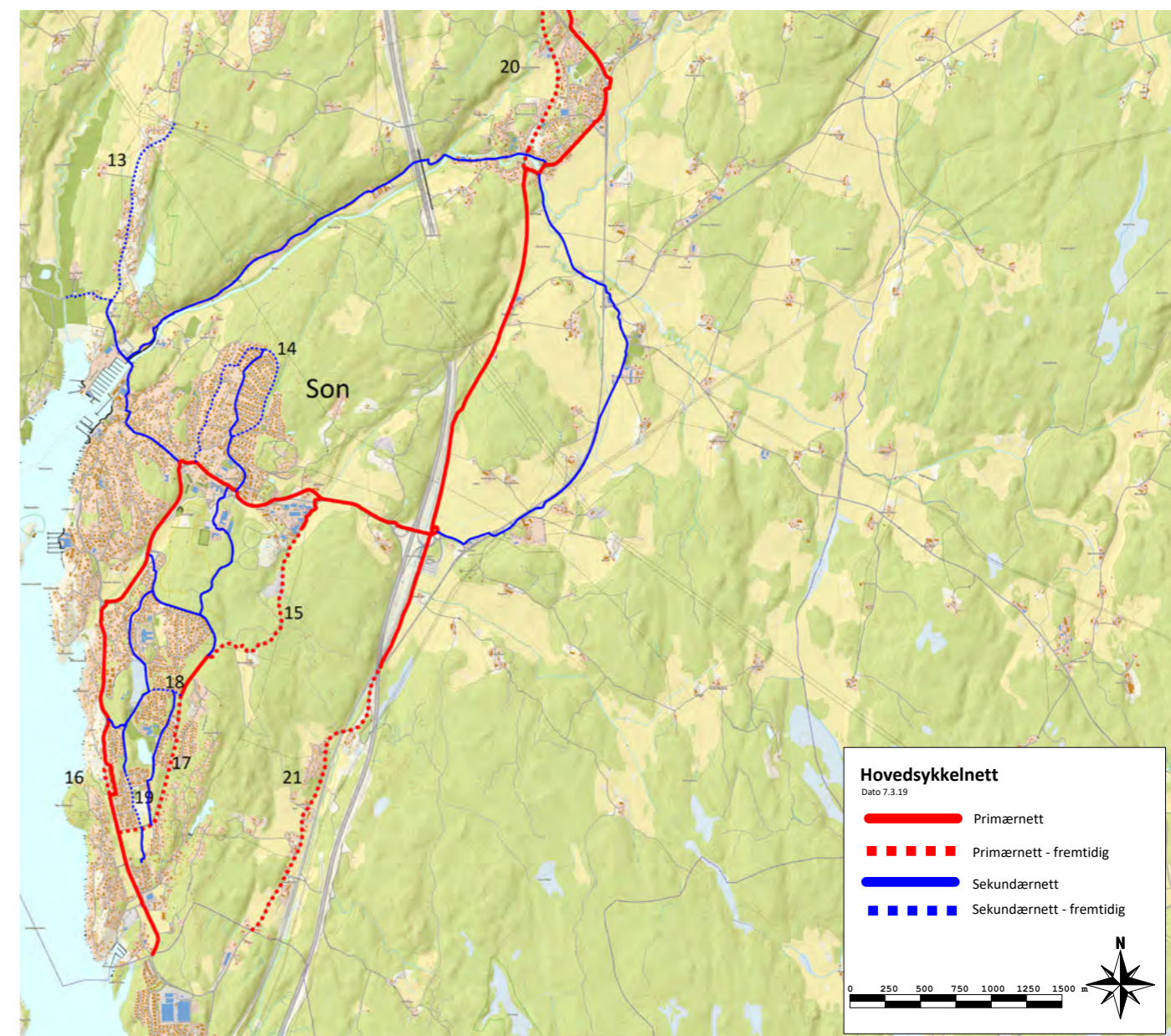
FIGUR 19: KARTET VISER REKKEVIDDE FRA SONSVEIEN STASJON MED HHV. GANGE, SYKSEL OG ELSYKSEL INNENFOR 10 MINUTTER REISETID (STATENS VEGVESEN, 2015).

EKSISTERENDE SYKSELNETT

Dagens sysselveinett i Son og Store Brevik består hovedsakelig av gang- og sysselveier, hvor gående og syklende må deles om felles arealer. Det er i dag et velutbygget gang- og sysselveinett fra Sonsveien stasjon, langs Sonsveien, Sigurd Stenes vei, og Brevikveien ned til krysset med Ihusveien.

FREMTIDIG SYKSELNETT

En del strekninger er på kartet på side 19, og på kartutsnitt nedenfor, angitt som «hovednett – fremtidig» og «sekundærnett – fremtidig». Disse strekningene er angitt på kart over hovedsysselnettet med tallene 1 til 22. Det gis en forklaring for hver av disse strekningene nedenfor, med fordeling på tettstedene i kommunen.



13. Son – Kolås

Langs Kolåsveien er det opparbeidet gang- og sykkelvei fra Son sentrum til Kjøvangveien. Videre nordover må det opparbeides en gang- og sykkelvei for å ivareta trafikksikkerheten. Hytteområdet på Kolås skal transformeres til boligområde. I den forbindelse er det stilt krav om opparbeidelse av gang- og sykkelvei før eventuell utbygging kan igangsettes. Hele området må reguleres.

14. Deør skog

Langs Deør vei, i øst, er det opparbeidet fortau fra Sonsveien til krysset med Elgveien. Videre oppover Deør vei er det regulert vei med fortau, men fortau er ikke opparbeidet. Det er imidlertid opparbeidet gang- og sykkelvei som løper parallelt Deør vei. Gang- og sykkelveien som er etablert ligger på høyden i feltet, og man må derfor bevege seg oppover i terrenget for å komme til den. Gang- og sykkelveien kan benyttes av hele feltet, men det bør vurderes om det er behov for å legge bedre til rette for gående og syklende langs Deør vei, ettersom det vil være mer effektivt for mange å benytte denne veiene istedenfor gang- og sykkelveien, blant annet på grunn av høydeforskjeller og kortere avstander.

15. Store Brevik – Sonsveien stasjon

I dag går det noen stier/gårdsveier (Brevikbråteveien) mellom Store Brevik og Sonsveien. Disse er ikke godt egnet for sykling med den standarden de har i dag. Ved å oppgradere standarden på denne traséen vil det legges til rette for en vesentlig redusert reisevei på sykkel mellom disse to områdene. Strekningen bør oppgraderes med fast dekke, og det må gjøres en del avklaringer om standard og trasévalg. Krysset Brevikbråteveien og Sonsveien må bygges om og prioritere syklist og gående da det som regel alltid er stor trafikk på Sonsveien.

16. Brevikveien

Langs Brevikveien er det opparbeidet gang- og sykkelvei fra rundkjøringen ved Sigurd Stenes vei ned til krysset mot Ishusveien. Her er det skiltet gang- og sykkelvei via 250 meter langs Rugdeveien før gang- og sykkelveien følger Brevikveien sørover igjen. Rugdeveien er en smal boligvei som ligger vesentlig høyere enn Brevikveien, og den er således lite egnet til transportsykling. I forbindelse med at det nå jobbes med en områderegulering for Store Brevik jobbes det med en utredning av etablering av gang- og sykkelvei langs Brevikveien for denne strekningen. En slik trasé vil inkluderes i reguleringsplanen.

13: GANG- OG SYKKELVEI LANGS KOLÅSVEIEN STOPPER VED KJØVANGVEIEN.



14: FORTAU ER REGULERT LANGS DEØR VEI, MEN IKKE OPPARBEIDET.



15: STIER/GÅRDSVEIER MELLOM STORE BREVIK OG SONSVEIEN HAR BEHOV FOR OPPGRADERT STANDARD.



16: LANGS BREVIKVEIEN MANGLER EN STREKNING MED GANG- OG SYKKELVEI, SLIK AT MAN MÅ INN I RUGDEVEIEN OG BLANDET TRAFIKK.



17. Store Brevik vei

Langs Store Brevik vei er det ikke regulert eller lagt til rette for syklende. For gående er det et godt alternativ å benytte gang- og sykkelveien som går parallelt med Store Brevik vei. Denne gang- og sykkelveien er imidlertid ikke godt egnet for syklende, ettersom det er mye bebyggelse tett på den. Dette innebærer mye aktivitet inn og ut av boliger med adkomst direkte på gang- og sykkelveien. I tillegg er det skole og barnehage som grenser mot gang- og sykkelveien, som også innebærer mye aktivitet. Gang- og sykkelveien blir altså mye brukt, men er til hinder for effektiv transport på sykkel. Det vil derfor være et godt alternativ å opparbeide sykkelmulighet langs Store Brevik vei.

18. Falkeveien

I dag er det etablert gang- og sykkelvei langs Falkeveien fra krysset mot Brevikstubben i sør, opp til Bokfinkveien i nord. Gang- og sykkelveien fortsetter langs Bokfinkveien hele veien opp til Sigurd Stenes vei, hvor den kobles på gang- og sykkelveien som går langs Sigurd Stenes vei. Fra krysset hvor Falkeveien møter Bokfinkveien bør det imidlertid også opparbeides gang- og sykkelvei langs Falkeveien videre østover, mot Store Brevik vei. Med mange nye boliger øst for Store Brevik vei bør det legges til rette for en slik sammenkobling av sykkelveisystemet. Dersom man også får opparbeidet en sykkelforbindelse mot Sonsveien gjennom skogen øst for Store Brevik vei vil dette også gi en god sammenkobling her.

19. Måkeveien

Langs Måkeveien, fra Store Brevik vei, opp til Falkeveien er det i dag blandet trafikk. Helt nord i Måkeveien, mot Falkeveien er det opparbeidet fortau. Måkeveien er mye brukt, spesielt til og fra skolene og barnehagene i området. I forbindelse med områdereguleringen for Store Brevik sees det derfor på muligheten for å opparbeide gang- og sykkelvei langs denne traséen.



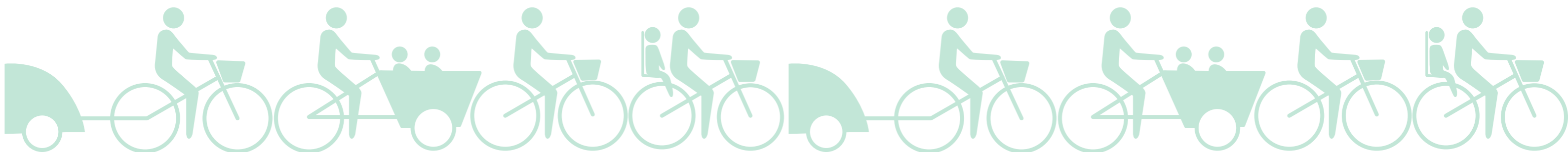
17: INGEN TILRETTELEGGING FOR SYKLENDE LANGS STORE BREVIK VEI.



18: MANGLENDE GANG- OG SYKKELFORBINDELSE MELLOM BOKFINKVEIEN OG STORE BREVIK VEI.



19: MANGLENDE TILRETTELEGGING FOR GÅENDE OG SYKLENDE LANGS MÅKEVEIEN.



HØLEN

Statens vegvesen har i dag skiltet en nasjonal sykkelrute gjennom Vestby. Denne går i hovedsak langs Osloveien, men svinger innom Hølen via Kongeveien sørfra, og ut til Osloveien igjen nordover langs Dronningveien. Osloveien er en svært trafikkert vei med mye støy, hvor man blant annet må krysse veien uten merket overgang ved Rokerveien. Når den gamle jernbanestrekningen blir ferdig opparbeidet (se nedenfor) kan den nasjonale sykkelveien skiltes langs denne strekningen istedenfor langs Osloveien. Ved Kjenn må strekningen kobles mot eksisterende sykkelveinett langs Osloveien. Ved å få opparbeidet den gamle jernbanestrekningen vil man knytte kommunens nordlige og sørlige områder på en god måte, med både boliger og arbeidsplasser. Dette vil legge til rette for økt bruk av sykkel både som transportsykling i hverdagen og til tursykling på fritida.

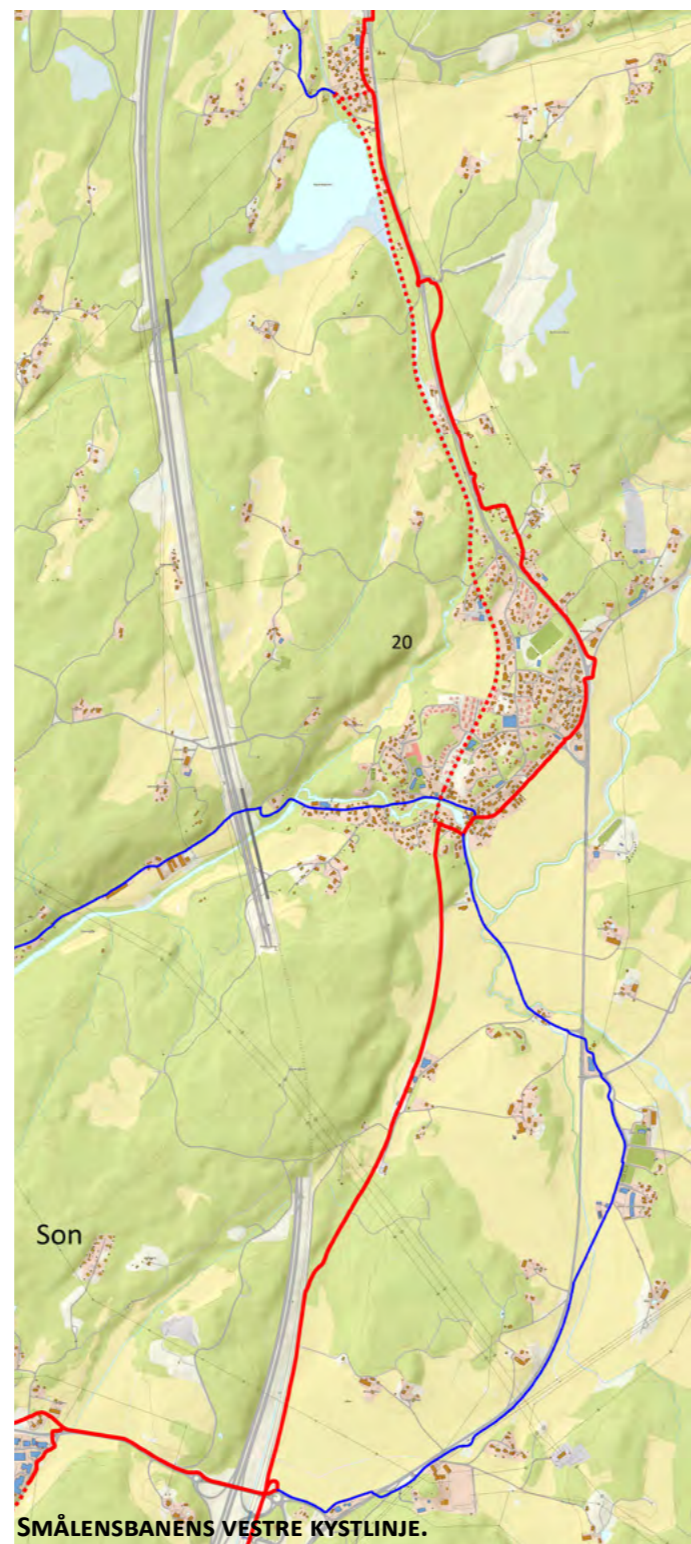
20. Smålsensbanens vestre kystlinje - Hølenviadukten

Smålsensbanens vestre kystlinje er en del av den gamle jernbanetraséen gjennom Vestby kommune. Området strekker seg fra Kjenn og Kjennstjernet i nord, gjennom Hølen tettsted over Hølenviadukten, til Sonsveien stasjon i sør. Traséen som helhet er i dag et viktig friluftslivsområde, og er kartlagt som et svært viktig friluftslivsområde gjennom kommunens arbeid med verdsetting av friluftslivsområder. Deler av området brukes allerede i dag til fot- og sykkelturner, og som transportåre for syklende mellom Hølen tettsted og Sonsveien stasjon.

Hølenviaduktens framtid har vært usikker helt siden det siste toget passerte i 1996. Å endelig kunne sikre en fornuftig bruk som gang- og sykkelvei vil ikke bare sørge for en helhetlig trasé, men også gi Hølen tettsted brua tilbake, og med dette sikre bevaringen av et viktig teknisk kulturminne av nasjonal verdi. Å legge til rette for økt fysisk aktivitet og naturopplevelse i nærmiljøet er en enkel, rimelig og effektiv måte å møte flere folkehelseutfordringer på – som blir tatt godt imot i lokalmiljøet.

Hølenviadukten som sykkelbro har potensiale som en attraksjon utover lokalsamfunnets og kommunens grenser. Brua gjør sykkelruten gjennom den østlige delen av kommunen komplett, enten som del av en lengre tur fra f.eks. Oslo til Moss eller som en tur i seg selv. Også for mange tusen nye innbyggere i fremtidens Vestby sentrum, vil strekningen kunne være et mål for trening, tur og opplevelser.

Det er nå vedtatt i kommunestyret at kommunen skal ta over eierskapet til og ansvaret for Hølenviadukten, for å gjøre om tidligere togtrasé til gang- og sykkelvei. Bane NOR har sett seg villig til å bruke ca. 10 millioner på å klargjøre broen for etablering av ny gang- og sykkelvei.



20: FRA KJENN OG ET LITE STYKKE SØROVER TRASEEN BØR DET OPPARBEIDES BEDRE DEKKE.



20: DET JOBBES MED ETABLERING AV GANG- OG SYKKELVEI OVER HØLENSVIADUKTEN.



20: FRA KJENN OG ET LITE STYKKE SØROVER TRASEEN BØR DET OPPARBEIDES BEDRE DEKKE.



20: ILLUSTRASJON FRA DOKUMENTET "JUBEL FOR JERNBANEBRUA" - LAGET AV LALA FOR HØLEN OG SÅNER VEL 2017



20: FRA VEIEN INN TIL KJENN GÅRD OG SØROVER ER DET OPPARBEIDT FINT DEKKE.



20: SØR FOR HØLENSVIADUKTEN ER DET OPPARBEIDT FINT DEKKE.



20: DEN SISTE DELEN NORD OG SØR FOR HØLENSVIADUKTEN MÅ OPPARBEIDES MED BEDRE DEKKE.



20: TRASEEN STREKKER SEG SØROVER TIL SONSVEIEN STASJON.



FORBINDELSER SØROVER - I RETNING MOSS

Mot Moss er det gang- og sykkelveiforbindelse langs Sonsveien og Brevikveien. Det er imidlertid noen mangler, som beskrevet over. Opparbeidelse av trasé gjennom skogen mellom Sonsveien og Store Brevik vei vil også redusere reisetiden vesentlig. Gang- og sykkelveien som er etablert langs Brevikveien følger Brevikveien sørover frem til Kulpeåsen i Moss, 300 meter før krysset med Osloveien. Fra Kulpeåsen er det sykkelforbindelse videre mot Moss.

21. Osloveien

Det bør vurderes om det kan være mulig å opparbeide en sykkeltrasé langs Osloveien mellom Kambo i Moss og Sonsveien i Vestby. Fra Sonsveien er det gang- og sykkelvei ned til Smørbekk, men det mangler forbindelse langs resten av Osloveien. Opparbeidelse av en slik forbindelse vil forbinde store boligområder i Moss med hovedsykkelnettet i Vestby.



21: GANG- OG SYKKELVEI SØROVER LANGS OSLOVEIEN STOPPER VED SMØRBEKK.

FORBINDELSER NORDOVER - I RETNING NMBU, ÅS OG SKI

Fra Vestby sentrum er det to alternative sykkelforbindelser nordover til Ås og Ski. Den vestre forbindelsen er 9 km lang til NMBU langs Vestbyveien, Åsveien/Gamle Mossevei til Korsegården, og videre langs Drøbakveien til NMBU. Denne strekningen er opparbeidet i dag. Det er ikke gang- og sykkelvei langs Åsveien/Gamle Mossevei, men denne veien er lite trafikkert. Den østre forbindelsen er 7 km til søndre del av Ås tettsted og 9 km til Ås sentrum via Støttumveien, Tveter gård og Hogstvetveien. Sistnevnte strekning er hovedsakelig offentlig vei, men ved kommunegrensen er dels grusvei, og en kortere strekning er privat mellom to gårder. Sistnevnte må reguleres og/eller formaliseres og vedlikeholdes. Ås kommune foreslår i sin sykkelstrategi at det alternativt opparbeides en turvei langs jernbanen på hele eller deler av strekningen, hvor det i dag er dyrka mark.

22. Støttumveien – Tveter

Opparbeidelse av en trasé langs Støttumveien over Tveter, som beskrevet over, vil gi vesentlig redusert reisetid mellom Ås og Vestby sentrum sammenlignet med reisetiden ved å sykle om Korsegården.



22: DET ER MULIG Å SYKLE OVER TVETER I DAG, MEN MAN MÅ BLANT ANNET SYKLE GJENNOM ET GÅRDSTUN OG ET STYKKE LANGS EN STI.

FRITIDSSYKLING



SYKKELMULIGHETER TIL KOMMUNENS FROMRÅDER SON OG VESTBY.

Smålensbanens vestre kystlinje er utpekt som en del av hovedsykkelnettet. Strekingen vil bli et godt tilrettelagt friluftsområde, som kan brukes til friluftsopplevelser og transportsykling. I forbindelse med dette prosjektet er det også aktuelt å se på hvordan man kan koble sammen de forskjellige friluftsområdene i kommunen, for syklende. Vestby kommune har 13 statlig sikrede friluftsområder, alle i tilknytning til sjøen. Disse friområdene er mye besøkt, spesielt i sommerhalvåret, og genererer mye biltrafikk. I tillegg brukes de mye av skoleklasser på tur. Det er mulig å sykle til alle disse friluftsområdene. Ofte må man sykle på bilveier, men mange av disse har relativt lite biltrafikk. Kartet til HØYRE/VENSTRE viser hvordan man i dag kan sykle til de ulike friområdene. Det er tatt inn tiltak i handlingsdelen om utarbeidelse av et sykkelkart som viser alle sykkelveier og sykkelmuligheter i kommunen, både for transportreiser og fritidssykling.

STANDARDE FOR KOMMUNAL INFRASTRUKTUR

Statens vegvesens håndbok V122 (2014a), «Sykkelhåndboka» danner bakgrunnen for sykkelstrategiens anbefalinger for valg av type sykkelanlegg. Basert på «Oslostandarden for sykkeltilrettelegging» (Oslo kommune 2017), og valgte løsninger for Vestby sentrum, foreslås det imidlertid i dette avsnitt også noen «tilleggs-løsninger».

Statens vegvesens sykkelhåndbok angir tre hovedtyper av sykkelanlegg:

- Sykkeltrafikk og biltrafikk blandet
- Sykkelfelt markert i kjørebane
- Sykkelvei fysisk adskilt fra kjørebane, enten som gang- og sykkelvei eller sykkelvei med fortau

I Norge er det - som et av få land i Europa - lov å sykle på fortau. Prinsippet om at syklende kan ferdes både på arealer for gående og kjørende betyr at norske syklistene er i en særstilling i trafikkbildet. Syklende i byer og tettsteder kan oppnå en fart som ligger nær fartsnivået for motorisert trafikk, mens det utenfor byer og tettsteder er store forskjeller i disse trafikantgruppene fartsnivå. Utenfor byer og tettsteder vil fartsnivået for syklende således -relativt sett- være nærmere fartsnivået til gående. Mangel på «egen infrastruktur» for syklende betyr at syklistene ofte må velge mellom trygghet men sakte fart på fortau/gang- og sykkelvei eller høy fart men utrygghet ved sykling i kjørebane for motorisert trafikk.

Som en konsekvens av dette benyttes fortau derfor ofte av syklistene i områder med mangelfull sykkelinfrastruktur. Forskning viser at separering av syklende og gående er grunnleggende for å gjøre sykling attraktiv og trygg. Også gående vil oppleve opphold og ferden på fortau som tryggere uten risikoen for å møte syklistene. Det er derfor naturlig å anta at et forbud mot sykling på fortau vil presse seg frem i den nærmeste fremtid. Dette innebærer at fortau ikke bør inngå som en del av sykkelinfrastrukturen, og det anbefales således ikke at fortau inngår i kommunens sykkelnettverk/ sykkelruter.

Det er viktig at det skapes et sammenhengende og forutsigbart sykkelveinett i Vestby kommune. For at dette kan oppnås bør det unngås for mange såkalte «systemskift». Systemskift forekommer når syklende må skifte mellom

ulike løsninger for sykkelinfrastruktur. Når syklistene f.eks. må bytte mellom sykling på fortau, sykling på gang- og sykkelvei og sykling i kjørebane - på relativt korte strekninger - oppfattes dette som utrygt og uforutsigbart. Samme type løsning bør derfor velges over lengre strekninger, både av hensyn til trafikksikkerhet, komfort og fremkommelighet. Dersom systemskift ikke kan unngås, bør disse fortrinnsvis plasseres i kryss

For å unngå disse systemskiftene er det viktig at kommunen har en klar strategi for når ulike løsninger bør velges. Sykkelstrategien gir derfor anbefalinger til standarder for sykkelinfrastruktur som bør benyttes i kommunen.

Det er i anbefalingene for sykkelinfrastruktur tatt utgangspunkt i områdetype, trafikkvolum basert på årsdøgntrafikk (ÅDT), angitt fartshastighet samt antallet av syklistene. For veier med en fartsgrense på inntil 30 km/t med lav ÅDT kan det aksepteres sykling i blandet trafikk, mens det for veier med en hastighet over 30 km/t eller høyere ÅDT bør benyttes løsninger som separerer syklende og kjørende. Med dette som utgangspunkt foreslås det følgende standarder for sykkelinfrastruktur i Vestby kommune:

- Sykling i blandet trafikk
- Sykkelfelt
- Sykkelbane (opphøyd sykkelfelt)
- Gang- og sykkelvei
- Sykkelvei med fortau

Løsningene er beskrevet nærmere på de neste sidene.

SYKLING I BLANDET TRAFIKK

Sykel i blandet trafikk bør benyttes i områder med lav fartsgrense og lav mengde motorisert trafikk.

Fartsgrensen bør ikke overstige 30 km/t og ÅDT bør ikke være mer enn 3000.

Det er viktig at denne løsningen ikke benyttes i områder med høyere ÅDT, da større mengder motorisert trafikk vil gjøre løsningen lite attraktiv og trygg for syklistene. Resultatet av dette vil være at mange syklistene vil benytte fortauene.

Ved sykling i blandet trafikk må veien utformes slik at fartsgrensen holdes. Tiltak for dette kan være stedvis innsnevring av kjørebane, sideforskyvning av kjørebane eller fartsdumper. Fartsdempende tiltak er beskrevet nærmere i Statens vegvesens Håndbok V128 – «Fartsdempende tiltak».

Dersom denne løsningen inngår i særlig viktige sykkelruter, eller der hvor sykkeltrafikken er særlig høy, kan det benyttes symboler i veibanen som viser at kjørende må dele veien med syklistene.

For veier med hastighet på inntil 30 km/t og en ÅDT >3000 bør det benyttes sykkelfelt - se neste avsnitt.



FIGUR 20: VED SYKLING I BLANDET TRAFIKK, SÅKANT "SHARROWS" KAN GJERNE MERKES MED SYMBOLER I VEIBANEN SOM VISER AT KJØRENDE MÅ DELE VEIEN MED SYKLISTER. ILLUSTRASJONEN VISER SYKLING I BLANDET TRAFIKK I TORONTO, CANADA. FOTO: DYLAN PASSMORE.

SYKKELFELT

Sykkelfelt bør benyttes i byområder og tettbygde strøk langs veier med moderat trafikk og fartsgrense.

Fartsgrensen bør være fra 30-60 km/t og ÅDT bør ikke overstige 5000.

Sykkelfelt gir syklende en egen plass i kjørebane. Sykkelfelt separerer dermed syklende fysisk fra gående, mens avgrensning til kjørende er markert i veibanen.

Sykkelfelter må anlegges på begge sider av veien, og det er bare tillatt å sykle på høyre side av kjørebane.

Med tilstrekkelig bredde og god oppmerking øker sykkelfelter syklistenes sikkerhet og trygghetsfølelse. Statens vegvesen stiller minimumskrav til bredde på sykkelfelter på 1,5-1,8 meter avhengig av fartsgrense og ÅDT. 1,5 meter er imidlertid ofte for smalt til at syklistene opplever sykkelturen som trygg, hvilket medfører bruk av fortau. Det anbefales derfor i denne strategien at sykkelfelter opparbeides med en minimumsbredde på 2 meter. Sykkelfelter bør markeres med rød asfalt for å gjøre disse synlige for bilister.



FIGUR 21: SYKKELFELT MARKERT MED RØD ASFALT KAN BENYTTES I BY- OG TETTSTEDSOMRÅDER MED MODERAT TRAFIKK OG FARTSGRENSE. FOTO: MILJØPAKKEN.NO

SYKKELBANE

Sykkelbane (opphøyd sykkelfelt) bør benyttes i by-områder og tettbygde strøk langs veier med moderat fartsgrense og moderat/mye trafikk.

Fartsgrensen bør være 30-60 km/t. Løsningen bør benyttes når ÅDT overstiger 5000, men kan også være hensiktsmessig å benytte ved lavere ÅDT når antallet av syklist er høyt.

Sykkelbane gir syklende en egen sykkelvei som er fysisk adskilt fra både fortau og kjørebane. Sykkelbanen adskilles fra kjørebane med kantstein og er hevet noe over kjørebane. Sykkelbanen kan gjerne være på samme nivå som fortau, men bør da tydelig adskilles enten med markering i asfalten eller ved ulike typer materialbruk.

Sykkelbaner øker tryggheten for syklist da sykkelveien ikke inngår som en del av kjøreveien. Sykkelbaner er derfor hensiktsmessige å benytte på strekninger med mye biltrafikk, hvor sykkelfeltet ikke vurderes å gi tilstrekkelig sikkerhet for syklende. For å sikre tilstrekkelige bredde til at syklende kan passere hverandre på sykkelbanen, anbefales det tilsvarende minimumsbredde som for sykkelfelt, dvs. minimum 2 meter. Sykkelbaner kan opparbeides med rød asfalt for å gi et helhetlig uttrykk i områder hvor det også er sykkelfelt, men fysisk skille gjør at denne «ekstra merkingen» ikke er nødvendig.



FIGUR 22: SYKKELBANE BØR BENYTTES I BY- OG TETTSTEDSOMRÅDER MED MYE BIL- OG/ELLER SYKKELTRAFIKK. LØSNINGEN ER VALGT I VESTBY SENTRUM. ILLUSTRASJONEN VISER GARDERVEIEN SLIK DEN KAN SE UT I FREMTIDEN. ILLUSTRASJON: C. F. MØLLER, 2015.

GANG- OG SYKKELVEI

Gang- og sykkelvei bør benyttes utenfor byområder og tettbygde strøk langs veier med moderat/høy fartsgrense og moderat/mye trafikk.

Fartsgrensen utenfor byer og tettsteder er vanligvis 50-80 km/t. Løsningen bør benyttes når ÅDT overstiger 3000, men kan også være hensiktsmessig å benytte ved lavere ÅDT, når dette er en særlig viktig strekning for syklist (for eksempel skolevei).

På en gang- og sykkelvei deler gående og syklende samme areal. Arealet er adskilt fra kjørebane med en grøft, grøntareal, kantstein, rekkverk eller lignende. Gang- og sykkelvei er for syklende i begge retninger. Trafikkreglene sier at syklist skal sykle på høyre side av veien, og dette er også gjeldende ved sykling på gang- og sykkelvei. Som syklist må man ta hensyn til at gående på en gang- og sykkelvei går på begge sider. Dette betyr at gang- og sykkelvei ikke er egnet til områder med høy andel av både gående og syklende. I slike situasjoner bør det anlegges «sykkelvei med fortau», se etterfølgende avsnitt.

Gang- og sykkelveier bør opparbeides med en minimumsbredde på 3 meter. Dette sikrer at gående og syklende i to retninger kan passere hverandre.



FIGUR 23: GANG- OG SYKKELVEI ADSKILT MED KANTSTEIN OG BUFFERSONE TIL KJØREVEI.

SYKKELVEI MED FORTAU

Sykkelvei med fortau bør benyttes utenfor byområder og tettbygde strøk langs veier med moderat/høy fartsgrense og moderat/mye trafikk. Sykkelvei med fortau bør særlig benyttes der hvor andelen av gående og syklende er høy.

Fartsgrensen utenfor byer og tettsteder er vanligvis 50-80 km/t. Løsningen bør benyttes i områder med høy andel av gående og syklende og hvor ÅDT overstiger 3000.

Sykkelvei med fortau gir bedre tilrettelegging for syklende enn gang- og sykkelvei, da gående og syklende separeres fysisk fra hverandre. Sykkelvei er således forbeholdt syklende, og det bør ikke tillates at denne benyttes til andre formål. Sykkelvei er skilt fra fortau med såkalt «ikke-avvisende kantstein» mens kjørebane adskilles med grøntareal, grøft, rekkverk eller lignende.

Sykkelvei med fortau tar noe mer plass enn gang- og sykkelvei, da det må avsettes areal som er forbeholdt hver enkelt trafikantgruppe. Sykkelvei bør minimum være 3 meter (1,5 meter i hver retning), og fortau bør være på minimum 2,5 meter, slik at rullestoler, gående med barnevogner og lignende kan passere hverandre uten å måtte benytte sykkelveien.

Sykkelvei og fortau må merkes i asfalten med symboler.



FIGUR 24: SYKKELVEI MED FORTAU OPPARBEIDET MED IKKE-AVVISENDE KANTSTEIN OG SYMBOLMERKING I ASFALTEN. SYKKELVEIEN ER HER ADSKILT FRA KJØREBANEN MED KANTSTEIN OG BUFFERSONE TIL KJØREVEI. FOTO: OSLO KOMMUNE, BYMILJØETATEN.

KRYSSLØSNINGER OG SKILTING

Utforming og regulering av bykryss utgjør trolig den største utfordringen ved tilrettelegging for syklist (Sørensen og Amundsen 2016). Her skjer de fleste alvorlige sykkelulykker, det er størst utrygghetsfølelse og størst forsinkelser. Sykkelanlegg kan utformes på utallige måter i kryss. De mest relevante og benyttede løsningene i Norge er (Statens vegvesen 2014a, Sørensen 2009, 2010):

- Tilbaketrukket stopplinje: Bilens stopplinje trekkes tilbake i forhold til syklistens stopplinje. Oppmerkingstiltak som anbefales i Norge.
- Sykkelboks. Oppmerket venteområde i krysset, foran bilens stopplinje. Oppmerkingstiltak som anbefales i Norge, men sjelden brukes.
- Farget og spesiell oppmerking: Oppmerking av sykkelfelt med farge, mønster eller symboler. Oppmerkingstiltak, rødbrun farge, som anbefales i Norge, men sjelden brukes.
- Midtstilt sykkelfelt: Oppmerket sykkelfelt til venstre for høyresvingfelt for biler. Oppmerkingstiltak som ennå ikke anbefales i Norge, men som brukes i begrenset omfang.
- Avkortet eller avbrutt sykkelvei: Sykkelvei avsluttes før krysset. Det oppmerkes et sykkelfelt, eller trafikken blandes. Fysisk tiltak som anbefales i bykryss i Norge.
- Tilbaketrukket sykkelvei: Sykkelvei trekkes vekk fra den primære vei, og føres eventuelt over sideveien på hevet belegg i vikepliktregulert kryss. Fysisk tiltak som anbefales i Norge.
- Blanding av trafikk i rundkjøring: Blanding av biler og sykler på samme kjørebane i rundkjøring. Tiltak som anbefales og brukes i Norge.
- Sykkelvei i rundkjøring: Separat sykkelvei utenfor rundkjøring. Fysisk tiltak som anbefales i Norge.
- Planskilt kryssing: Bru eller undergang. Fysisk tiltak som anbefales og brukes i Norge.

Skilt og oppmerking er en integrert del av sykkelnettet, og bidrar til å 1) gjøre anleggene synlige og lesbare, 2) klargjøre trafikreglene og 3) skjerpe oppmerksomheten ved konfliktpunkter. Sykkelanlegg skal skiltes med opplysningskilt for å ha juridisk status som sykkelanlegg. Sykkelrutene kan også skiltes med rødbrune sykkelruteskilt (Statens vegvesen 2012).

Skilting for syklistere må gjennomføres både langs sykkelveinettet, men også til og fra destinasjoner opp til noe kilometer unna nettet (henvisningskilt) og ved systemskifte.

Skilting i kryss og rundkjøringer til sentrum, stasjonen, skolen, barnehagen, handelssentra m.v. er nødvendig, med mindre syklistene selv kan se disse fra selve krysset, rundkjøringen eller undergangen, og skjønner hvordan en sykler for å komme dit.

Turstier, smett, snarveier og tilsvarende bør navngis og skiltes med stinavn, ikke nummer eller bokstavkoder, blant annet fordi disse stinavnene vil vises i elektroniske kart/applikasjoner.



FIGUR 25: EKSEMPEL PÅ KRYSSLØSNING. RØDT MIDTSTILT SYKKELFELT SOM GJØR SYKLISTENES PLASSERING EKSTRA TYDELIG. FOTO: TORSTEIN BREMSET.

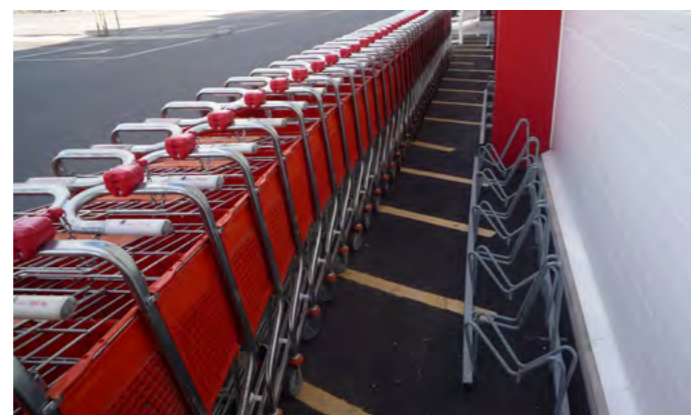
SYKKELPARKERING

Tilrettelegging for parkering av sykler er et viktig tiltak for å stimulere til økt sykling i kommunen. Sykkelparkering bør planlegges ved skoler, barnehager, arbeidsplasser, kollektivknutepunkter, offentlige kontor, butikker og rekreasjonsområder. Sykkelparkeringen bør lokaliseres lett tilgjengelig fra gang- og sykkelvei eventuelt sykkelrute. Parkeringen bør være godt belyst.

Sykkelparkering bør som all fysisk infrastruktur inngå i areal- og transportplanlegging ved at det avsettes areal og stilles reguleringsbestemmelser om for eksempel antall plasser. Antallet plasser dimensjoneres etter formål. Ved arbeidsplasser bør det gis plass til både egne ansatte og besøkende. Tabell viser normtall for antall parkeringsplasser ved ulike institusjoner.

Gode sykkelparkeringsanlegg sikrer arealer til henstilling av sykler, gir mulighet for å låse sykler fast, og sikrer at sykler står tørt. I kommuneplanen for Vestby er det satt krav om at det skal opparbeides sykkelparkeringsplasser tilsvarende antall krevet biloppstillingsplasser. Kravene til sykkelparkering er minimumskrav. Sykkelparkeringsplassene skal plasseres under tak og nær inngangsparti eller heis. I fellesanlegg skal minst 50 % av plassene, pluss plasser til sykkelvogn, ekstra brede sykler, HC-scootere og lignende, være innelåst og ha tilgang til ladning og luft.

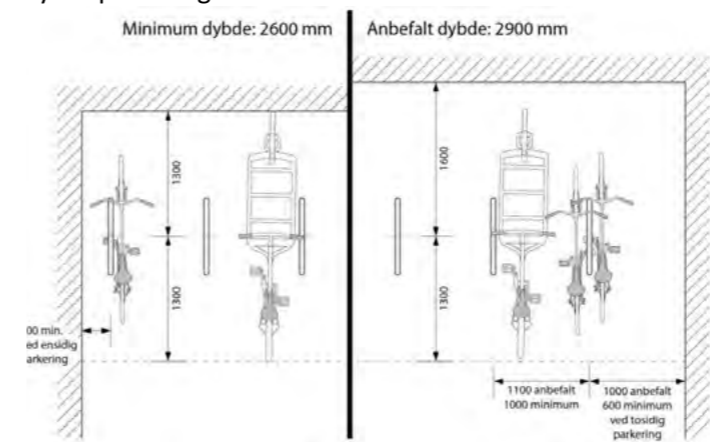
Kommuneplanens krav sikrer at det etableres sykkelparkering i alle utbyggingsprosjekter. I noen tilfeller har det vist seg at det egentlig stilles krav om for mange sykkelparkeringsplasser. Dette har særlig vist seg ved næringsbygg og store forretningsbygg.



I de nyeste planene i Vestby kommune er det egne krav til sykkelparkering. Egne bestemmelser for sykkelparkering er særlig viktige i tettsteder og tettbygde strøk. I Vestby sentrum er det satt følgende minimumskrav til sykkelparkeringsplasser, og de samme bestemmelsene er det foreslått tatt inn som bestemmelser til sykkelparkering i kommuneplanens arealdel.

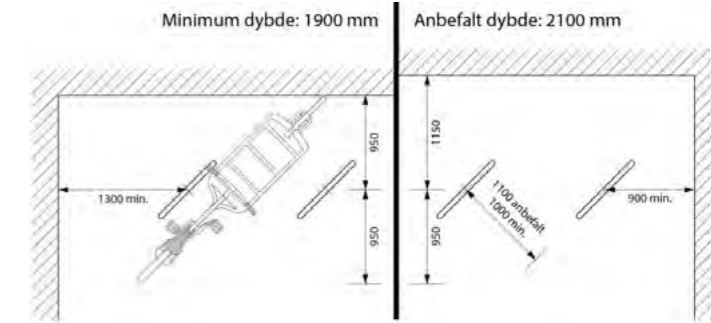
- Bolig: 2,5 plasser pr. bolig.
- Hotell: 2 plasser pr. 100 m².
- Restaurant: 2 plasser pr. 10 seter.
- Gatekjøkken: 2 plasser pr. 10 årsverk.
- Mosjonslokale: 0,4 plasser pr. 100 m².
- Barnehage: 1 plass pr. ansatt.
- Videregående skole: 48 plasser pr. 10 årsverk.
- Forretning og tjenesteyting ellers: 2 plasser pr. 100 m².
- Kontor: 3 plasser pr. 100 m².

Sykkelandelen er størst blant barn- og unge samt på arbeidsreiser (jf. avsnittet om Nasjonale og regionale føringer). Sykkelparkering er derfor særlig viktig for utdanningsformål og arbeidsplassintensive etableringer – eksempelvis kontorer. Opparbeidelse av sykkelparkering er et enkelt virkemiddel som bidrar til å vise syklistenes prioritering i bybildet. Det er i kommunen i dag en del eksempler på manglende sykkelparkering ved viktige målpunkter, eller utilstrekkelig oppfølging av kommuneplanens krav, jf. bildene til høyre. Det finnes mange fine løsninger for sykkelparkering som også bidrar med møblering av det offentlige rom, og det bør være et videre krav til sykkelparkeringen at sykler kan låses fast til sykkelstativet. Det er viktig at kommunen går foran som et godt eksempel med henblikk på opparbeidning av sykkelparkering.

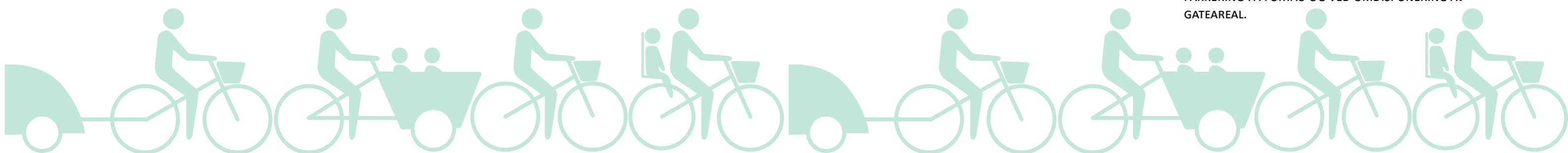


«Riktig» plassering av sykkelparkering er svært viktig. Sykkelparkeringsplasser bør alltid oppstilles på bakken og nærmest mulig inngangspartier eller målpunkter. Eksisterende sykkelparkeringsplasser ved Vestby stasjon er et godt eksempel på hvordan plassering av sykkelparkering påvirker bruken. Sykkelparkeringsplassene ved stasjonsbygningene er i dag mye brukt. Parkeringen muliggjør at syklistere kan sykle rett til togstasjonens plattform, og gir dermed kort vei til videre transport med tog. Omvendt er sykkelparkeringsplassene ved korttidsparkeringen vest for stasjonsbygningene svært lite brukt. Fra denne parkeringen er det cirka 100 meter til bussterminalen og plattform for ombordstigning på tog, hvilket er for stor avstand til at parkering brukes. Antall sykkelparkeringsplasser ved bussterminal og togstasjoner bør dimensjoneres ut fra antall reisende. Eksempelvis opererer man i Stockholm med 5-10 % og i Danmark med 10-30 % av antall reisende per dag.

Oslo kommune har utarbeidet en veileder for sykkelparkering i det offentlige rom (2018b). Veilederen angir retningslinjer, funksjonskrav og tegninger med riktige dimensjoner. Hensikten er at sykkelparkering skal være både sikker og funksjonell, og skal gi gode låsemuligheter for mange ulike sykkeltyper. Lastesykler av forskjellige typer og dimensjoner har blitt stadig mer populært de siste årene, og det forventes enda flere i årene som kommer. Dette er det viktig å ta hensyn til i planleggingen av fremtidig sykkelparkering. I Vestby er det få sykkelparkeringer som er egnet for lastesykler. Det anbefales derfor å ta utgangspunkt i Oslo kommunes veileder når nye sykkelparkeringsplasser skal planlegges.



FIGUR 26 (TIL HØYRE) OG 27 (OVER): DIMENSJONERING AV SYKKELPARKERING VED RETTVINKLET OG SKRÅSTILT SYKKELPARKERING LANGS VEGG (OSLO KOMMUNE, 2018). OSLO KOMMUNES VEILEDER VISER OGSÅ UTFORMING AV SYKKELPARKERING PÅ FORTAU OG VED OMDISPONERING AV GATEAREAL.



BELYSNING

I samtlige kryss hvor syklistene og andre ferdes, er det nødvendig med god belysning. Eksempler er hvor syklistene møter andre syklistene eller gående, og hvor syklistene møter bilkjørende. Gående er vanskelig å oppdage både for syklende og bilister, slik at spesielt gangfelt har behov for god belysning. Syklistene er vanskelig å oppdage for både andre syklende og bilister. God belysning er vesentlig på steder hvor sykkelanlegg eller syklistene krysser veier, gater, veikryss, rundkjøringer m.v. Tilsvarende gjelder G/S-underganger, hvor to syklistene kan komme i hver sin retning i stor fart rundt motsatte hjørner.

VINTERVEDLIKEHOLD

Gjennom Oslo kommunes økte fokus på vinterdrift i 2015/2016 økte sykkelandelen med 38 % sammenlignet med vinteren 2014/2015 (Oslo kommune, 2016). Dette understreker viktigheten av vedlikehold av sykkelnettet om vinteren dersom vi ønsker å legge til rette for at flere skal sykle. I Vestby kommunes gjeldende spesifikasjon av vinterdrift på kommunale veier, fortau, plasser og gang- og sykkelveier er det angitt en brøyteinstruks. Det følger av denne at adkomstveier, gang- og sykkelveier og p-plasser skal være brøytet innen kl. 07.00 ved snøfall om natta. Videre skal det aldri være mer enn 10 cm løs snø, og det skal brøytes til fast underlag slik at sålen av hardpakket snø og is ikke overstiger 5 cm. Det bør vurderes å stille strengere krav til vintervedlikehold av i alle fall noen gang- og sykkelveier når denne spesifikasjonen skal revideres. Det kan tas utgangspunkt i primærnettet for sykkelveier som pekes ut i sykkelstrategien. Svært mange av Vestby kommunes innbyggere pendler med toget til jobb. Mange av disse reiser også med tidlige togavganger, og ferdig brøytete veier kl. 07.00 er ofte for sent. Det bør vurderes å stille krav om ferdig brøyting innen kl. 06.00 eller 06.30. For øvrig har det blant annet vinteren 2018/2019 vært mange tilfeller hvor brøyting først har blitt gjennomført etter kl. 08.00 på sentrale gang- og sykkelveier og fortau, og hvor sålen av hardpakket is og snø har oversteget 5 cm. Det er således viktig at kommunen også følger opp kontraktene med entreprenørene, slik at standarden overholdes. revisjon av spesifikasjon for vinterdrift.



SEN BRØYTING, OG DÅRLIG KOORDINERING, HVOR SNØ BLIR BRØYTET FRA VEI TIL FORTAU ETTER AT FORTAU ER BRØYTET ER EKSEMPLER PÅ PROBLEMER MED VINTERVEDLIKEHOLD.

Statens vegvesens håndbok R610 (2014b) «Standard for drift og vedlikehold av riksveger» angir strengere standarder for vinterdrift av gang- og sykkelveier enn det som er angitt i Vestby kommunes spesifikasjon. Denne kan brukes som utgangspunkt når kommunen skal se på revisjon av spesifikasjon for vinterdrift.

Sykkelinfrastruktur i Vestby kommune forvaltes, driftes og vedlikeholdes delvis av Statens vegvesen og delvis av Vestby kommune. Det er derfor viktig at kommunen har en god dialog med Statens vegvesen og drift og vedlikehold av hovedsykkelnettet.

INDIKATORER

For å kunne måle sykkelstrategiens måloppnåelse bør det gjennomføres undersøkelser med fokus på indikatorene som er angitt i tabellen nedenfor. Det er viktig å måle resultatene jevnlig, og frekvens angir hvor ofte undersøkelser bør gjennomføres med fokus på de ulike indikatorene. Foreløpig foreligger det ingen tallfesting av disse indikatorene. Den første undersøkelsen bør derfor gjennomføres i 2019. Ved en rullering i 2020 kan målene for 2024 og 2032 justeres dersom det er nødvendig.

For hver indikator er det angitt hvilket av strategiens mål denne er med på å måle. Det er ingen indikatorer for delmål 6 – om holdningsskapende arbeid. Dette delmålet griper inn i flere av de andre målene, og vil således indirekte måles gjennom oppnåelse av strategiens hovedmål og delmål 1, 2 og 3.

INDIKATORER 1: FLERE SYKLISTER TOTALT	Kartlegges 2019	Mål 2024	Mål 2032	Frekvens	Måler oppnåelse av strategiens hovedmål/delmål
Andel av alle turer som skjer på sykkel på årsbasis skal økes (spørreskjema)	x	8 %	12 %	toårig	Hovedmål
Andel av lokale turer innenfor tettstedene som skjer på sykkel medio april/oktober (spørreskjema)	x	1 av 8	1 av 5	toårig	Delmål 1
Andel som elsykler mellom to nabo-tettsteder medio april/oktober (telling; reisende mellom følgende tettsteder: Moss, Son/Brevik, Vestby, Ås; handel, jobb, studier)	x	4 %	8 %	toårig	Hovedmål og delmål 1
Andel eldre som sykler lokalt (spørreskjema)	x	1 av 8	1 av 5	toårig	Delmål 1
Andel kommunalt ansatte som sykler lokalt (antall sykler parkert medio april og oktober)	x	1 av 8	1 av 5	årlig	Delmål 2
INDIKATORER 2: FLERE SYKLISTER PÅ STEDER					
Andel kunder som sykler lokalt til Vestby storsenter og Oslo Fashion Outlet (antall sykler parkert lørdager medio april og oktober)	x	1 av 8	1 av 5	årlig	Delmål 1
Antall togreisende som sykler (antall sykler på stasjonene medio april og oktober)	x	1 av 10	1 av 5	årlig	Delmål 1
Antall barn og unge som sykler til skolene (antall sykler parkert medio april og oktober; sum barneskoler, ungdomsskoler og videregående skole)	x	+50 %	+100 %	toårig	Delmål 3
Antall foreldre som sykler til barnehager og skoler (spørreskjema; medio april og oktober)	x	+50 %	+100 %	toårig	Delmål 3

INDIKATORER 3: GODT Å SYKLE					
Andelen som opplever det trygt eller meget trygt å sykle innenfor Vestby/Pepperstad og Son/Brevik tettsteder (spørreskjema)	x	2 av 3	4 av 5	toårig	Delmål 5
Andelen som opplever det trygt eller meget trygt å sykle mellom tettstedene (spørreskjema)	x	2 av 3	4 av 5	toårig	Delmål 5
INDIKATORER 4: RASKERE Å SYKLE					
Andel av hovednett hvor gående/syklende/bilister er adskilt i Vestby/Pepperstad (sykkelbane, g/s-veg med fortau)	x	20 %	60 %	årlig	Delmål 5
Andel av hovednett hvor gående/syklende/bilister er adskilt i Son/Brevik (sykkelbane, g/s-veg med fortau)	x	20 %	60 %	årlig	Delmål 5
Andel rundkjøring og kryss langs hovednettet ombygd for el-/sykkel prioritering innenfor Vestby/Pepperstad	x	30 %	80 %	årlig	Delmål 5
Andel rundkjøring og kryss langs hovednettet ombygd for el-/sykkel prioritering innenfor Son/Brevik	x	30 %	80 %	årlig	Delmål 5
Tilfredshet med drift og vedlikehold av sykkelnettet: - juni/august - medio april/oktober - desember/januar (spørreskjema)	x x x x	70 % 60 % 50 %	80 % 70 % 60 %	toårlig	Delmål 1
INDIKATORER 5: ENKLERE Å SYKLE					
Andel utvalgte kryss langs hovedsykkelnettet innenfor tettstedene med god skilting	x	1 av 2	4 av 5	årlig	Delmål 5
Andel utvalgte kryss langs hovedsykkelnettet utenfor tettstedene med god skilting	x	1 av 2	4 av 5	årlig	Delmål 5
Antall prioriterte målpunkter med attraktiv sykkel-parkering (skoler, barnehager, 20 største arbeidsplasser, stasjonene, Vestby storsenter, Oslo Fashion Outlet, rådhuset)	x	20	30	toårig	Delmål 4
Andel offentlig tilgjengelige sykkel-parkeringsplasser i tettstedene i bruk (tellingene hverdager/lørdag mai/august)	x	8 av 10	7 av 10	toårig	Delmål 4

KILDER

Akershus fylkeskommune, 2018: Kunnskapsgrunnlag om fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. https://www.akershus.no/nyheter/?article_id=204108

European Cyclists' Federation 2011: Cycle more often 2 cool down the planet! Quantifying CO2-savings of cycling.

Gehl Architects 2014: Bylivsundersøkelse Oslo sentrum.

Helsedirektoratet 2016: Fysisk aktivitet – lokalt folkehelsearbeid. <https://helsedirektoratet.no/folkhelse/folkhel-sesarbeid-i-kommunen/veivisere-i-lokale-folkhelsetiltak/fysisk-aktivitet-lokalt-folkhel-sesarbeid#kunnskapsgrunnlag>

Hjorthol, Randi, Engebretsen, Øystein og Uteng, Tanu Priya 2014: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – nøkkelrapport. TØI. https://www.ntp.dep.no/Reisevaneunders%C3%B8kkelser/RVU+2013/_attachment/780328/binary/1055308?_ts=14fa7099c08

Fouler, Michel 2014: På sykkel i Telemark. Kampanjen På farta til skolen.

Klima- og forurensningsdirektoratet 2010: Klimakur 2020 - Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020. <http://www.miljodirektoratet.no/old/klif/publikasjoner/2590/ta2590.pdf>

København kommune 2011: Fra god til verdens beste – Københavns cykelstrategi 2011-2025.

Lea, Rolv, Haug, Ellen og Selvig, Eivind 2012: Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling. Civitas. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/sykling_rapport_130222_civitas.pdf

Miljødirektoratet 2014: Helsegevinsten ved aktiv transport er enorm. <http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2014/September-2014/Helsegevinsten-ved-aktiv-transport-er-enorm/>

NAF 2016: Når hverdagsreisen blir satt på prøve. <https://www.naf.no/om-naf/nytt-fra-naf/nar-hverdagsreisen-blir-satt-pa-prove/>

Oslo kommune 2016: Erfaringer med økt vinterdriftsstandard av sykkelveinettet i Oslo. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13259861/Innhold/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Unders%C3%B8kkelser%20og%20rapporter/Erfaringer%20med%20%C3%B8kt%20vinterdriftsstandard%20av%20sykkelveinettet%20i%20Oslo.pdf>

Oslo kommune 2017: Oslostandarden for sykkeltilrettelegging. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13255100/Innhold/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveileder%2C%20normer%20og%20skjemaer/Oslostandarden%20for%20sykkeltilrettelegging.pdf?fbclid=IwAR3gqJULA7CzRphCySMvZwcVd-Hm6MqsiHDUc-sKQZDKYbaYC-DBj74Y7b-w>

Oslo kommune 2018a: Oslo kommunes vintersykelkampanje 2016/2017. Hvordan gikk det med de som vant piggedekk? <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13268785/Innhold/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Unders%C3%B8kkelser%20og%20rapporter/Evaluering%20av%20vintersykelkampanjen%202016-2017.pdf>

Oslo kommune 2018b: Sykkelparkering i det offentlige rom – veileder.



Statens vegvesen 2012: Trafikkskilt. Skiltnormal. Håndbok N300.

Statens vegvesen 2014a: Sykkelhåndboka – håndbok V122. https://www.vegvesen.no/_attachment/69912

Statens vegvesen 2014b: Standard for drift og vedlikehold av riksveger – håndbok R610. https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/Drift+og+vedlikehold/Vinterdrift/snobroyting-og-rydding/_attachment/61430?_ts=146548c2c38&fast_title=H%C3%A5ndbok+R610+%22Standard+for+drift+og+vedlikehold+av+riksveger%22

Sørensen, Michael W. J. 2009. Kryssløsninger i by – Internasjonale anbefalinger for å sikre miljøvennlig bytransport. TØI.

Sørensen, Michael W. J. 2010. Oppmerkingstiltak for sykler i bykryss – Internasjonale erfaringer og effektstudier. TØI.

Sørensen, Michael W. J. og Amundsen, Astrid 2016: Sykkelveg og sykkelnett. TØI. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykel/b-3-1/>

Fyhri, Aslak og Hjorthol, Randi 2006: Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI.

TØI 2014b: Faktaark – Reisevaneundersøkelsen 2013/14 – Sykkelreiser. https://www.toi.no/getfile.php/1340010/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_sykkelreiser-7k.pdf

Hillnhütter, Helge 2018: Gåing til/fra holdeplasser. TØI. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/gaing-til-fra-holdeplasser/>

