

Hovednett for sykkeltrafikk i Askim



Innhold

Forord	5
1 Bakgrunn	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Formål	6
1.3 Innhold	6
1.4 Avgrensning	6
Hva er et hovednett for sykkeltrafikk?	6
Hovednett for arbeids- og skolereiser	6
Målgrupper	7
Geografisk avgrensning av planen	7
1.5 Målsetting med planen	8
Nasjonal sykkelstrategi	8
Målsettinger i Askim	8
2 Status for sykkeltrafikk i Askim	8
2.1 Bolig, næring og service	8
2.2 Trafikk og infrastruktur	10
2.3 Dagens sykkelvegnett	10
2.4 Dagens sykkelbruk og ulykker	12
2.5 Potensial for å øke sykkelandelen	12
3 Generelle prinsipper for sykkelløsninger	14
3.1 Hovednett for sykkeltrafikk	14
3.2 Utforming av sykkelløsninger	14
Prioritering av ulike hensyn	14
Ulike prioriteringer på strekninger og i kryss	15
Sykkelløsninger på strekninger	15
Sykkelløsninger i kryss	17
Systemskifte	19
Samlet anbefaling for utforming av sykkelløsninger	19
3.3 Andre tiltak som fremmer økt sykkelbruk	20
Drift og vedlikehold	20
Sykkelparkering	20
Skilting og oppmerking	21
Fartsreducerende tiltak for biler	21
Fjerning av parkering for bil i gater/ veger	22
Sykling mot envegskjøring	22
Bysykelordning og annen service	22
Mobilitetsplanlegging	22
3.4 Oppsummering	22
4 Framtidig hovednett for sykkeltrafikk	24
4.1 Hovedprinsipp	24
4.2 Manglende lenker	25
5 Hovednett for sykkeltrafikk - ruter	26
5.1 Ruteinndeling	26
5.2 Kostnader	27
5.3 Prioritering av ruter	27
5.4 Oppfølging av plan	27
5.5 Prinsipppløsninger for	27
sentrum	27
Vedlegg I - Rutevise kart med tiltak	29
Vedlegg II- Investeringsansvar	49

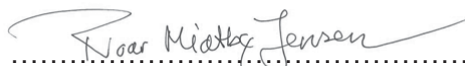
Forord

Denne planen for hovednett for sykkeltrafikk i Askim er utarbeidet som en del av Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP). Planen er utarbeidet av engasjert konsulent, Transportøkonomisk institutt (TØI), i samarbeid med Askim kommune og Statens vegvesen Region øst.

Arbeidet med planen startet med et åpent idémøte i Askim rådhus, der innbyggere og ulike interesseorganisasjoner deltok. Gruppearbeidet og diskusjonene ga viktige innspill til det videre arbeidet.

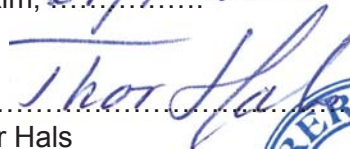
Lars Tore Martinsen og Espen Lystad fra Askim kommune har vært kommunens kontaktpersoner og har bidratt i arbeidet med planen. Lene Hermansen har vært prosjektleder hos Statens vegvesen Region øst. Tanja Loftsgarden, Michael Wøhlk Jæger Sørensen og Jan Usterud Hanssen har deltatt i arbeidet fra TØI, med førstnevnte som prosjektleder.

Moss, 06.01.2015....



Roar Midtbø Jensen
Avdelingsdirektør, Vegavdeling Østfold

Askim, 27/1-2015



Thor Hals
Ordfører



1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for utarbeidelsen av denne planen er nasjonal sykkelstrategi – en strategi som er innarbeidet i Nasjonal transportplan (NTP). I sykkelstrategien er det en målsetting om å utarbeide planer for hovednett for sykkeltrafikk i alle byer og tettsteder i Norge med mer enn 5000 innbyggere.

1.2 Formål

Planen er en overordnet plan for utvikling av et framtidig hovednett for sykkeltrafikk i Askim. Målet med planen er å gi føringer og anbefalinger til kommunens videre arbeid med utarbeidelse av et lokalt sykkelnett. Planen behandles politisk i kommunen, og fungerer som grunnlag for videre planlegging. Planen skal også benyttes til kommunens, Statens vegvesens og fylkets prioritering av tiltak som tilrettelegger for og stimulerer til sykkelbruk.

1.3 Innhold

I kapittel 2 beskrives status for tilrettelegging og bruk av sykkel i kommunen. I kapittel 3 presenteres prinsipper for utvikling av et sammenhengende nett for sykkeltrafikk. I kapittel 4 og 5 vises forslag til hovednett, samt beskrivelse av hvilke traseer, ruter og tiltak som bør gjennomføres for å sikre et trygt og sammenhengende sykkelvegnett i kommunen.

1.4 Avgrensning

Hva er et hovednett for sykkeltrafikk?

Sykkelvegnettet kan deles inn i tre nivåer:

- hovednett
- lokalnett
- turveger

De tre nivåene defineres på følgende måte:

Hovednettet binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, samt andre viktige offentlige og private målpunkter (f.eks knutepunkter for kollektivtrafikken, viktige rekreasjonsområder og fritids-

aktiviteter, skoler, andre offentlige institusjoner, arbeidsplasskonsentrasjoner, m.v).

Lokalnettet gir forbindelser innenfor og mellom boligområder. Det gir også forbindelser til hovednettet, busstopp, skoler, nærbutikker, fritidsaktiviteter og mindre arbeidsplasser.

Turveger er sykkelveger anlagt til rekreasjonsbruk. Disse er ikke primært ment å være transportårer, men kan ofte være gode og attraktive alternativer.

Denne planen omhandler hovednett for sykkeltrafikk. Nettet skal gi muligheter for rask transport med sykkel mellom viktige målpunkter i kommunen. I utarbeidelsen av hovednettet er det imidlertid også tatt hensyn til hvordan de lokale sykkelvegene og turvegnettet kan få en god tilknytning til de overordnede traseene.

Hovednett for arbeids- og skolereiser

Sykkelen benyttes som transportmiddel i ulike sammenhenger. Syklister kan derfor inndeles i ulike kategorier etter reisevaner og behov¹:

Hverdagssyklister (transportsyklister): Voksne syklister som bruker sykkelen mellom hjem og jobb herunder til/fra knutepunkter for kollektivtrafikk. Transportturer omfatter også handel og lignende som i flere tilfeller gjøres i sammenheng med reisen til/fra jobb.

Skoleelever: Barn og unge som sykler til/fra skole og videregående utdanningsinstitusjoner.

Fritids- og mosjonssyklister: Alle som sykler for turens eller mosjonens skyld, og/eller sykler til/fra rekreasjonsområder og fritidsaktiviteter.

¹ En person kan tilhøre flere kategorier på samme sykkelreise.

Målgrupper

Hovedmålgruppen for denne planen er hverdagssyklister og skoleelever som benytter sykkel til arbeids- og skolereiser. Arbeids- og skolereiser utgjør et naturlig utgangspunkt for planlegging av sykkeltraseer. Dette er reiser der syklisten er interessert i å komme seg raskt fram og gjerne vil holde seg til en fast trasé. Det er for disse reisemålene at det er et størst potensial for å øke både antall sykkeltureturer og andelen av alle reiser som blir utført med sykkel.

Avstanden til barneskoler er gjerne kortere enn reiser til arbeid, og er i større grad lokale reiser. Begge reisemål har utgangspunkt i boligbebyggelsen. Skolereisene har gitte mål, mens arbeidsreisenes mål er mer geografisk spredt. Askim sentrum er et viktig målpunkt for mange arbeidsreiser. Jernbanestasjonen er et tilsvarende viktig målpunkt for de som benytter sykkel som tilbringertransport til toget eller bussterminalen. Hovednett for sykkeltrafikk bør derfor knyttes til Askim sentrum, jernbanestasjonen, samt andre arbeidsplasskonsentrasjoner i kommunen.

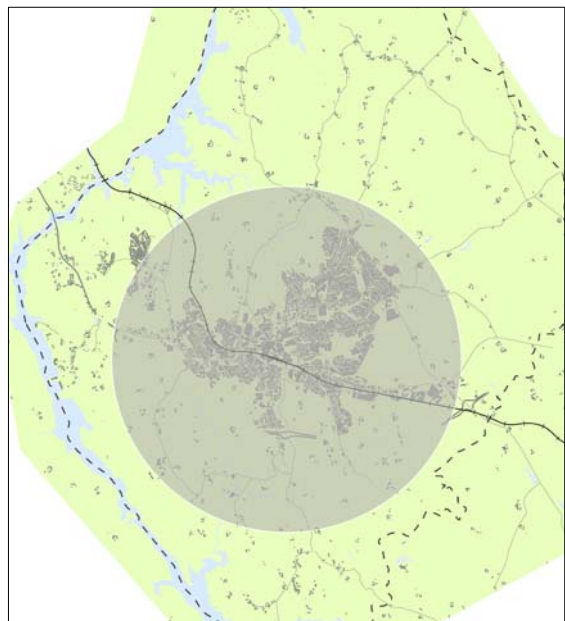
Selv om hovedfokus for denne planen er arbeids- og skolereiser, må trasévalgene for sykkelnettet være slik at de i stor grad kan benyttes til fritids- og rekreasjonsreiser. Til dels ligger også målpunktene for slike reiser i eller nær sentrum. Det gjelder aktiviteter for både barn, ungdom og voksne. Aktiviteter kan være knyttet til skolene, byens idrettsanlegg, kino, bibliotek, ungdomsklubber, rideskoler m.m.

Sykkelturer for rekreasjon utføres ofte av flere i fellesskap. En familie kan for eksempel ønske å ta en tur på sykkel ut av byen eller benytte sykkel til et besøk hos venner. Disse traseene er definert som egne turveger og er tilknyttet hovednett for sykkeltrafikk, gjerne som en forlengelse av hovednettet.

Geografisk avgrensning av planen

Planarbeidet dekker et geografisk område som strekker seg ca. fem kilometer ut fra sentrum. Dette anses å være en akseptabel sykkelavstand for de fleste. Det meste av bebyggelsen i Askim kommune er innenfor denne avgrensningen. Det vesentlige av boliger og arbeidsplasser befinner seg innenfor en radius på mindre enn to–tre kilometer fra sentrum (se figur 1).

Det er likevel bebyggelse i større avstand fra sentrum som også må vurderes i planen. Det gjelder blant annet områdene Solbergfoss, Kykkelsrud og Vamma. Disse stedene ligger nær grensen til nabokommunene. Ved Solbergfoss og Vamma kan sykkelvegen knyttes til nabokommunenes sykkelveger. Vurdering av slike tilknytninger bør også gjøres i retning av Spydeberg i vest og nordvest og Eidsberg i øst.



Figur 1 Geografisk avgrensning av planområdet i Askim (5 km) omfatter mesteparten av det bebygde areal i kommunen.

1.5 Målsetting med planen

Nasjonal sykkelstrategi

Hovedmålet i nasjonal sykkelstrategi er at det skal være attraktivt å sykle for alle. I sykkelstrategien er følgende delmål gitt:

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Målsettinger i Askim

Størstedelen av bebyggelsen og aktivitetene i Askim er lokalisert i eller i nær tilknytning til Askim sentrum. Utbyggingsmønsteret gir et godt grunnlag for å øke sykkelbruken, og spesielt i forbindelse med de daglige reisene.

Forholdene ligger derfor godt til rette for at kommunen kan nå de nasjonale målene for bruk av sykkel. En plan for sykkeltrafikk kan bidra til å nå målene. Planen for et hovednett for sykkeltrafikk i Askim baseres på følgende føringer:

- Det skal etableres gode, raske og trygge traseer
- Løsningene som velges skal gi mest mulig trafikksikre traseer slik at ulykkesrisikoen kan reduseres
- Et hovednett for sykkeltrafikk skal være sammenhengende. Der det er mulig, skal lokale sykkelveger knyttes til hovednettet på en god måte
- Planen skal utgjøre et hensiktsmessig grunnlag for prioritering av tiltak, videre detaljplanlegging og gjennomføring

2 Status for sykkeltrafikk i Askim

2.1 Bolig, næring og service

Det bor ca. 15 000 personer i Askim. Omlag 3 000 personer arbeider utenfor kommunen, for det meste i retning Oslo. Fra nabokommunene pendler det ca. 2 200 personer til Askim.

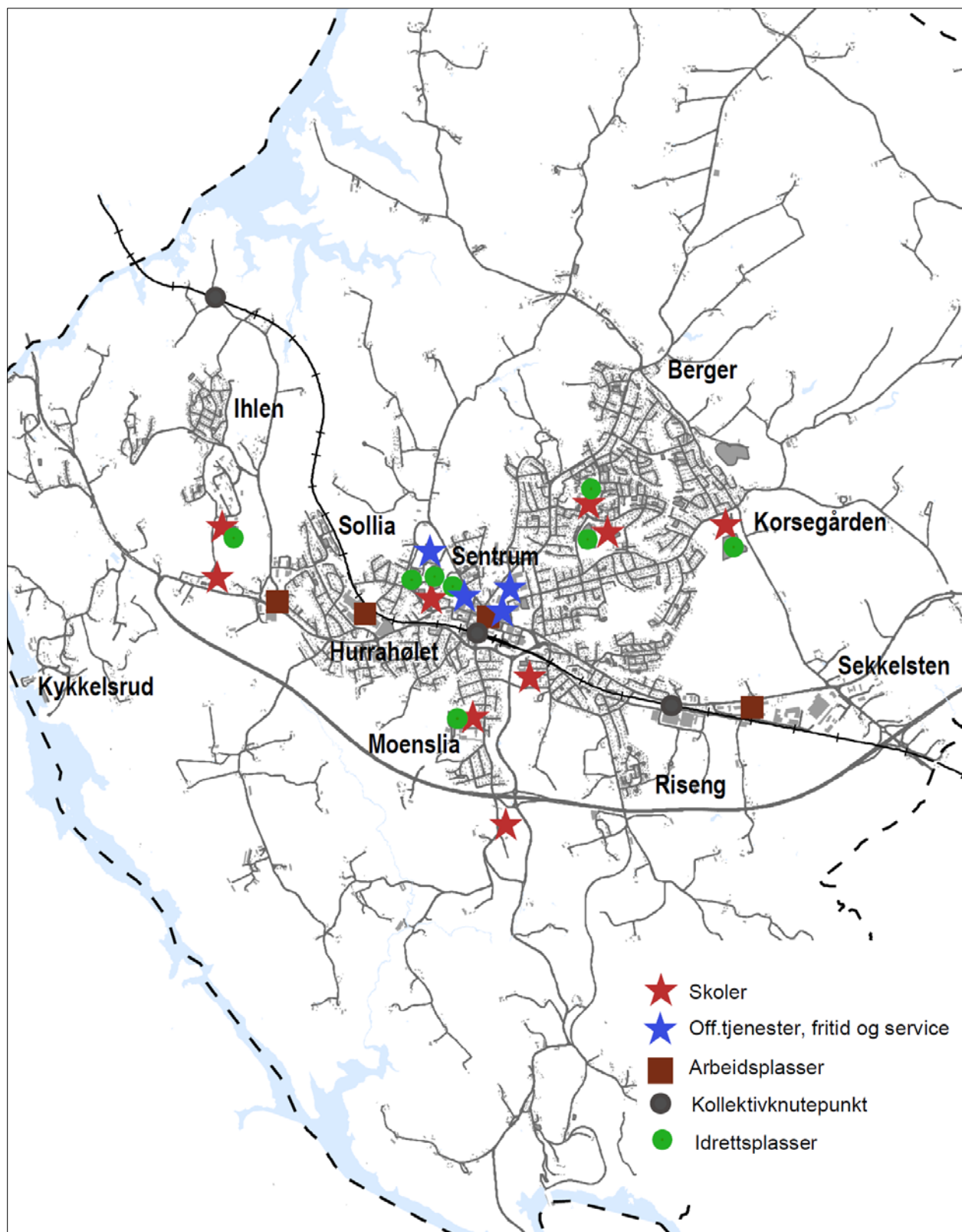
En vesentlig del av bebyggelsen og andre målpunkt i Askim er lokalisert i eller i tilknytning til Askim sentrum. Videre utvikling i kommunen skal bygge på en fortetting eller videreutvikling av sentrumsområdene.

Bystyret vedtok 28. februar 2007 "Plan for by- og sentrumsutvikling". I kommunedelplanen framheves fordelene med den konsentrerte utbyggingen i Askim samt at mye av detaljhandelen er lokalisert i sentrum. Det samme gjelder en rekke andre servicetilbud og funksjoner. Dette innebærer at mange av målpunktene for sykkeltrur er samlet innenfor et begrenset område.

Langs fylkesveg 128 finnes flere næringsområder. Både ved Hurrahølet vest for sentrum og i Næringsparken øst for sentrum. I disse områdene og ved Ihlen er det satt av arealer for videre utbygging av næringsvirksomhet.

Framtidig boligbygging skal lokaliseres i områdene Tovengen, Rom nordre, Rom søndre og Frydenlund. Disse boligområdene ligger i nær tilknytning til næringsområdene i vest og bør sikres god tilgjengelighet med sykkel til sentrum i Askim.

De største arbeidsplasskonsentrasjonene kan ses på kartet på neste side (figur 2). Her vises også andre viktige målpunkter i prosjektområdet som skoler, offentlige tjenester og fritidsformål. Målpunktene er satt opp i samarbeid med kommunen og etter innspill fra avholdt seminar i kommunen (åpent møte).



Figur 2 Sentrale målpunkter i planområdet.

2.2 Trafikk og infrastruktur

Med anleggelse av ny E18 har store deler av kommunen blitt avlastet for gjennomgangstrafikk. Den gamle traseen (nå fylkesveg 128) vil fortsatt bli benyttet som en viktig adkomst til tettbebyggelsen. Trafikktellinger viser at det er den vegen i kommunen som har størst trafikk.

Fylkesveg 115 fra Trøgstad til Skiptvet går i nord/syd retning gjennom kommunen og tangerer sentrumsområdet. Vegen vil få ny trasé syd for ny E18. Dette gjør det mulig å planlegge bedre traseer for sykkel i dette området.

I tettbebyggelsen består vegnettet stort sett av tofelts veger (12-15 meters bredde). Dette gir noen begrensninger for utformingen og standarden på gang- og sykkelvegene. Ulike tverrprofiler må derfor vurderes. Hensynet til bevaring av landbruksarealer vil trolig også gi føringer for anlegg av separate gang- og sykkelveger parallelt med eksisterende bilveger.

Det er i perioden 2005–2008 utført en rekke registreringer av biltrafikken på vegene i Askim. Henstad allé ved Kongens gate er det sterkest belastede punktet med årsdøgntrafikk (ÅDT) nær 2900 kjt./døgn. For øvrig har de fleste tellepunktene vesentlig mindre trafikk enn dette.

2.3 Dagens sykkelvegnett

Det er allerede etablert gang- og sykkelveger på flere viktige forbindelser i Askim. Disse inngår til dels i et sammenhengende nett (se figur 3). Det er likevel noen lenker som mangler før det er etablert et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Askim.

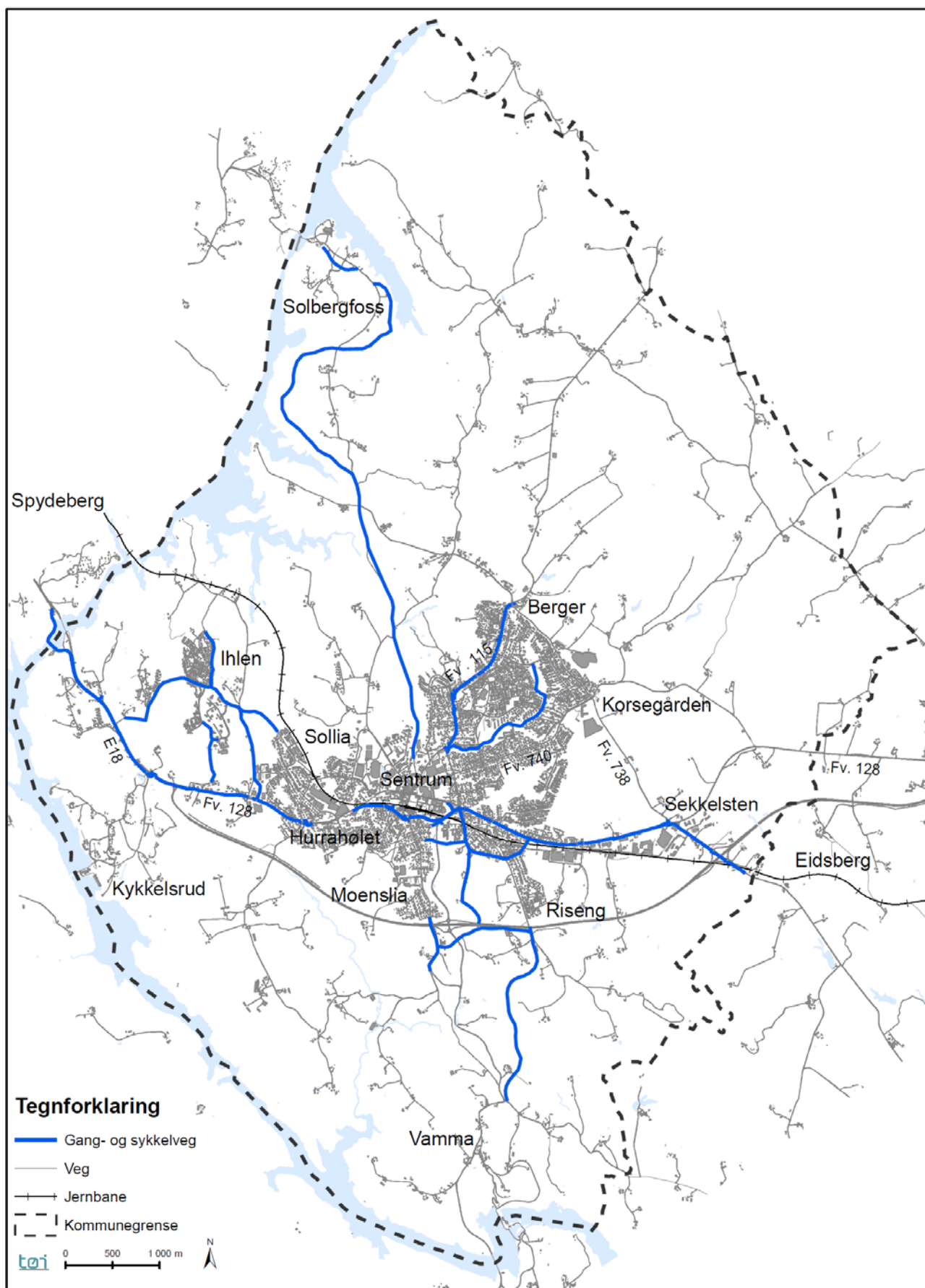
Enkelte av sykkeltraseene er lagt til nedlagte jernbanelinjer. Dette gjelder blant annet en 7–8 km lang sykkelveg fra Solbergfoss til Askim sentrum. Seks kilometer av denne strekningen går gjennom ubebygde områder og synes primært å tjene som turveg for rekreasjonssykling.

Det er opparbeidet en sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesveg 128/ E18 fra Spydeberg grense forbi Askim sentrum til næringsparken i øst. Denne vil utgjøre en viktig del av hovednettet for sykkeltrafikk i kommunen også i framtiden, og er en akse som binder næringsområdene med sentrum.

I området syd for sentrum mot Vamma er det flere gang- og sykkelveger. Det samme gjelder for Rom- og Ihlenområdene. Disse er primært knyttet til skolene i området, men gir også en forbindelse til sentrum. I boligområdene nordøst for sentrum er det flere steder gode sykkelforbindelser til skoler og barnehager. Gang- og sykkelvegen gjennom parkdraget forbi Grøtvedt skole gir en forbindelse med flere av de lokale sykkelvegene i området. Disse leder inn til randen av sentrumsbebyggelsen.

Kommuneplanen for Askim (vedtatt 17. september 2007) viser en rekke lenker både i og utenfor tettbebyggelsen definert som gang- og sykkelveger. I sentrum er det flere traseer som er tilrettelagt for gående (miljøgate). Det er foreslått bru over jernbanelinja i Brugata samt forslag om fotgjengerundergang under jernbanen mellom Storgata og Jernbanegata.

Kommuneplanen viser også forslag til noen framtidige gang- og sykkelveger. En av disse følger parkdraget der Henstadskogen utgjør en sentral del. Ifølge kommuneplanen bør det legges til rette for at Henstad allé, Eidsbergveien mfl. blir ombygget til miljøgater.



Figur 3 Eksisterende gang- og sykkelveger i Askim inkludert tur- og grusveger (data fra Statens vegvesen Region øst, Askim kommune, samt befarig).

2.4 Dagens sykkelbruk og ulykker

For et område med et lite befolkningsgrunnlag er det vanskelig å trekke ut pålitelig informasjon fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Derfor er planleggingen av hovednettet basert på eksisterende tellinger av sykkeltrafikken i sentrale deler av byen, samt til erfaringer som innbyggere har gitt uttrykk for i åpent møte.

I august/september 2009 ble det gjennomført tellinger av syklistene på veger som leder inn mot fem kryss i Askim, se tabell 1 på neste side.

Sykkeltellingene viser at det var flest syklistene som passerte jernbaneovergangen (142 syklistene). I Skolegata ble det registrert 125 syklistene.

Ifølge offisiell ulykkesstatistikk er det i Askim kommune registrert 7 sykkelulykker i perioden 2005–2009 (lettere skade). Det er ikke registrert noen drepte eller alvorlig skadde syklistene. Dette omfatter hele kommunen og ikke bare planområdet.

Den offisielle statistikken for vegtrafikkulykker omfatter bare ulykker som er blitt rapportert av politiet. Det skjer mange ulykker som politiet ikke får kjennskap til, og reelle ulykkestall er derfor ofte større enn de offisielle tallene. Det er særlig sykkelskader som underrapporteres. Undersøkelser tyder på at det bare er 12–15 % av alle sykkelulykker som registreres av politiet. Det er særlig singelsykkelulykker og fallulykker som har en lav dekningsgrad.

2.5 Potensial for å øke sykkelandelen

Det er et godt potensial for å sykle i Askim, samt å øke sykkelbruken vesentlig utover dagens nivå. Den sentrale delen av byen har relativt flatt terreng, og det er ikke store høydeforskjeller mellom sentrale målpunkt.

Eksisterende gang- og sykkelveger er et godt utgangspunkt for å definere et hovednett for sykkeltrafikk i Askim. Det mangler imidlertid noen sentrale lenker, og utfordringen er å få bygd et sammenhengende nett. Det er spesielt viktig å finne gode sammenhengende sykkelruter i sentrumsområdet. I tillegg er det viktig å definere hvilken standard og utforming hovednettet bør ha.

En annen utfordring er knyttet til de mange parkeringsplassene som finnes sentralt i Askim. Selv om sykkeltraseene forbedres, kan god tilgang til parkeringsplasser for bil være en årsak til at flere ikke velger å sykle. På sikt er det sannsynlig at fortetting av boliger og næring, samt en mer restriktiv parkeringspolitikk vil kunne bidra til at flere velger sykkel. Avstandene og topografien kan ikke sees å være et stort hinder.

Som en del av planarbeidet ble det arrangert et åpent møte der deltakerne ble oppfordret til å komme med innspill til planen. Flere av deltakerne på møtet påpekte betydningen av at sykkelvegene ble skikkelig vedlikeholdt. I tillegg ble det ytret behov for tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende i sentrum. Miljøgater med blandet trafikk ble foreslått som egnet tiltak. Dette forutsetter at utformingen av miljøgaten er tilstrekkelig god nok, og at bilenes hastighet blir redusert til 30 km/t.

Arbeidsgruppene pekte også på behovet for å bygge (fullføre) en trasé mot Slitu (Eidsberg kommune) langs fylkesveg 128. Gruppene nevnte for øvrig en rekke lenker og tiltak som burde inngå i hovednettet for sykkeltrafikk. I det videre planarbeidet er det gjort en vurdering av disse innspillene. Planens fokus er imidlertid viktige ruter i et hovednett, ikke lokale sykkelveger. Derfor er det lagt mest vekt på hovednettet.

Tabell 1 Sykkeltellinger i Askim, 2009²

Jernbaneovergangen			
Sted	Dato	Tidsrom	Antall
Jernbanegata - rutebilstasjon	03.09.2009	0510-0840	14
Jernbanegata - jernbaneovergang	03.09.2009	0510-0840	142
Jernbanegata - telegrafen p-plass	03.09.2009	0510-0840	26
Jernbanegata - gang- og sykkelveg/ Vammaveien	03.09.2009	0510-0840	25

Rådhusplassen			
Sted	Dato	Tidsrom	Antall
Rådhusplassen - Dr. Randers gate	26.08.2009	0720-0930	14
Rådhusplassen - Skolegata/p-plass	26.08.2009	0720-0930	2
Rådhusplassen - p-plass/gang- og sykkelveg	26.08.2009	0720-0930	3

Vammaveien			
Sted	Dato	Tidsrom	Antall
Vammaveien - videregående skole	08.09.2009	0730-0930	28
Vammaveien - fra Osloveien fv. 128	08.09.2009	0730-0930	23
Indre Ringvei - mot Løkentunet	08.09.2009	0730-0930	14
Indre Ringvei	08.09.2009	0730-0930	17

Skolegata			
Sted	Dato	Tidsrom	Antall
Skolegata	18.09.2009	0725-0930	62
Rådhuset - fra p-plass	18.09.2009	0725-0930	32
Brugata	18.09.2009	0725-0930	25
Granveien - Askimbyen skole	18.09.2009	0725-0930	63

Henstad allé			
Sted	Dato	Tidsrom	Antall
Henstad allé - mot skolen	16.09.2009	0725-0930	23
Korsegårdveien	16.09.2009	0725-0930	3
Henstad allé	16.09.2009	0725-0930	19
Grønlundveien	16.09.2009	0725-0930	21
Lyveien	16.09.2009	0725-0930	7

² Det ble ikke registrert hvilke svingebevegelser som ble gjort, eller hvilke traseer som ble brukt ut av kryssene. Tellingene ble foretatt i løpet av to morgentimer (07.30–09.30). Ved krysset mellom Jernbanegata og Storgata ble det registrert i tre og en halv time (05.10–08.40), fordi man regnet med stor sykkeltrafikk til tog i retning Oslo.

3 Generelle prinsipper for sykkelløsninger

3.1 Hovednett for sykkeltrafikk

Planlegging og utforming av et hovednett for sykkeltrafikk i Askim omfatter følgende overordnede prinsipper:

- Et hovednett for sykkeltrafikk skal omfatte de viktigste ruter mellom
 - o ulike deler av byen
 - o til/fra sentrum
 - o til/fra knutepunkter for kollektivtrafikk (buss og tog)
 - o arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler, offentlige institusjoner og rekreasjonsområder
- Rutene skal være sammenhengende og være av ensartet karakter, så langt det er mulig å få til
- Rutene skal framstå som naturlige valg for syklistene, og være korte og rasjonelle snarveger der det er mulig
- Et hovednett for sykkeltrafikk skal planlegges, utformes, driftes og vedlikeholdes slik at syklistene har lav risiko for ulykker, føler seg trygge og har god framkommelighet

Et slikt sammenhengende hovednett oppnås ved å oppgradere eksisterende sykkelanlegg (om nødvendig) og supplere dette med nye lenker.

Sykkelløsningene som anbefales i denne planen baserer seg på gjeldende lovverk og prinsipp beskrevet i Sykkelhåndboken og i vegnnormalene. I tillegg vil løsninger fra nyere forskningsresultater legges til grunn.

3.2 Utforming av sykkelløsninger

Prioritering av ulike hensyn

Hovednett for sykkeltrafikk skal utformes og merkes slik at syklistene:

- har lav risiko for ulykker
- føler seg trygge
- har god framkommelighet

Forskningsresultater viser at sykkeltiltak i bykryss, som utgjør den største utfordringen, vanligvis anlegges for å forbedre enten trafikk sikkerheten, tryggheten eller framkommeligheten for syklistene. Forskningen viser også at et tiltak sjelden har positiv virkning for alle tre parametre samtidig.

I denne sammenhengen vil det være sentralt å definere forskjellen mellom trafikk sikkerhet og trygghet. *Trafikk sikkerhet* måles her som det registrerte antall ulykker eller skadede i en gitt periode (eventuelt satt i forhold til trafikk mengde). *Trygghet* er trafikantenes følelse eller opplevelse av trafikk sikkerhet, med andre ord hvordan de opplever risikoen for ulykker.

Særlig ved kryssingspunkter, men også på strekninger, kan det være nødvendig å prioritere mellom de tre hensynene. I hvert enkelt tilfelle vil det diskuteres hva som er viktigst for å sikre gode forhold for sykkeltrafikken, og som kan medvirke til å fremme mer sykkelbruk.

I henhold til etiske betraktninger og den såkalte nullvisjonen er det viktig å sikre at alle syklistene kommer uskadd fram. Faktisk risiko er imidlertid ikke det samme som utrygghetsfølelse og dårlig framkommelighet. Trafikk sikkerhetstiltak fremmer derfor ikke sykkeltrafikken i samme grad som framkommelighets- og trygghetstiltak. I noen tilfeller vil også syklisten oppleve trafikk sikkerhetstiltak som en reduksjon av framkommeligheten.

For hverdagssyklistene og mosjonssyklistene er framkommelighet vanligvis viktigere enn trygghet. For syklistene som skolebarn og eldre vil trygghet være viktigere enn god

framkommelighet. For skolebarn bør det utformes løsninger med særlig fokus på trafiksikkerhet.

Fokus i denne planen er både hverdagssyklister og skolebarn. Det tilstrebes derfor å finne en god balanse mellom trafiksikkerhet, trygghet og framkommelighet. Dette gjøres i utgangspunktet ved å prioritere ulike hensyn på strekninger og i kryss.

Ulike prioriteringer på strekninger og i kryss

På strekninger prioriteres sykkelløsninger som gir god framkommelighet og trygghet. Det vil si utforminger som gang- og sykkelveger og sykkelfelt, der syklistene har "eget" vegareal som i større eller mindre grad er atskilt fra bilene og fotgjengerne (ved oppmerking eller fysiske tiltak).

De fleste sykkelulykker skjer i kryss. I kryss prioriteres derfor sykkelløsninger som gir god trafiksikkerhet for syklister framfor løsninger som gir høy framkommelighet og trygghet. Dette gjøres som regel ved å blande sykkel- og biltrafikken, før og i krysset. Dette gir mer oppmerksomhet og lavere fart blant både bilister og syklister, og derav forbedret trafiksikkerhet.

Dette gir følgende prinsipp for prioritering:

- å separere ulike trafikantgrupper på strekninger
- å integrere ulike trafikantgrupper før og i kryss

Det er utfordrende å forbedre trygghet og trafiksikkerhet samtidig, særlig på kort sikt. På lengre sikt kan et godt og sammenhengende hovednett medvirke til at det blir flere syklister. Flere syklende kan føre til økt trygghetsfølelse blant syklistene og færre sykkelulykker. Dette fordi bilistene blir mer oppmerksomme på syklistene jo flere syklister det er, og fordi flere syklister i noen tilfeller tvinger bilistene til å senke farten.

Sykkelløsninger på strekninger

Avhengig av områdetype, fartsgrense og trafikkmengde kan hovednettet på strekninger omfatte ulike typer tilrettelegging for sykkel. De som omtales i denne planen er nærmere beskrevet under og i figur 4.

Gang- og sykkelveg: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk, og som er skilt fra bilveg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller lignende. Benyttes ved høy trafikkmengde, høy fart eller utenfor tettbebyggelse.

Sykkelveg med fortau: Veg bestemt for syklende og gående i begge retninger, adskilt fra fortau med kantstein, og adskilt fra bilveg med grøft, kantstein eller lignende. Løsningen benyttes når trafikkmengden av syklende og gående er over en viss grense, og det er god plass.

Sykkelfelt: Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende. Benyttes i tettbygde strøk med middels trafikkmengde og middels fart.

Blandet sykkel- og biltrafikk og sykling på fortau/vegskulder: Ingen spesielle tiltak for syklende som enten sykler i kjørebanelen sammen med andre kjørende, på fortau (med få fotgjengere) i tettbebyggelse eller på vegskulder utenfor tettbebyggelse. Løsningen kan benyttes i stille gater med lav trafikkmengde og lav fart, eller utenfor tettbebyggelse med liten trafikk.

Gang- og sykkelveg og dernest sykkelfelt med fortau og sykkelfelt, gir best trafiksikkerhet, trygghet og framkommelighet for syklistene. Blandet sykkel- og biltrafikk kan gi både dårligere trygghet, framkommelighet og trafiksikkerhet avhengig av hvor syklisten velger å sykle. På vegen er det vanligvis god framkommelighet og trafiksikkerhet, men syklister kan imidlertid føle stor utrygghet her på grunn av mulig konflikter med bil.

Noen syklister opplever det som mer trygt å sykle på fortauet enn i vegbanen. Det gir imidlertid dårligere framkommelighet når syklisten sykler på fotgjengernes premisser. Samtidig gir det dårligere trafiksikkerhet og mulighet for flere kryssulykker som følge av konflikter mellom syklister og fotgjengere.

For å sikre best mulig trafiksikkerhet, trygghet og framkommelighet bør hovednettet for sykkeltrafikk i Askim ideelt sett bestå av en kombinasjon av gang- og sykkelveger, sykkelveg med fortau og sykkelfelt. Av ulike hensyn som økonomiske forhold og plassmangel i bygater, er det nødvendig at noen strekninger i hovednettet for sykkeltrafikk omfatter blandet sykkel- og biltrafikk der det er lav hastighet. Det gjelder spesielt i sentrum.

Sykling på fortau er ingen god løsning for syklistene, og heller ikke for fotgjengere. Fortau betraktes derfor ikke som en sykkelløsning i et hovednett for sykkeltrafikk.

Ved konkret utforming av sykkelveger og oppmerking av sykkelfelt bør sykkelhåndbokens anbefalinger følges. Det gjelder i særlig grad kravet til minimumsbredde. For liten bredde innebærer utrygghets- og faremomenter.

For eksempel kan det være risiko for singelsykkelykker hvis styret treffer skiltstolpe eller gjerder plassert ved fortauskant eller hvis pedal rammer høy fortauskant.



Figur 4 Tverrsnitt av sykkelløsninger

Sykkelløsninger i kryss

De fleste sykkelulykker skjer i kryss. Derfor prioriteres trafiksikkerhet i kryss framfor framkommelighet og trygghet.

Gang- og sykkelveger kan ha negativ effekt på trafiksikkerhet i kryss og bør derfor ikke etableres i kryss. Sykkelfelt og delvis blandet trafikk har derimot god sikkerhetsmessig effekt avhengig av kryssutforming. Gang- og sykkelveg på strekninger bør således erstattes med sykkelfelt eller blandet trafikk i kryss, noe som gir god trafiksikkerhet. Dette anses å være viktig til tross for at det kan gi dårligere opplevd trygghet og delvis dårlig framkommelighet.

Gang- og sykkelveger og sykkelfelt kan utformes på flere alternative måter i kryss:

Avkortet sykkelveg: Sykkelveg avsluttes før krysset. Det oppmerkes et sykkelfelt, eller trafikken blandes

Tilbaketrukket stopplinje for biler: Bilenes stopplinje trekkes tilbake i forhold til gangfelt eller syklistenes stopplinje

Sykelboks: Oppmerket venteområde i krysset foran bilenes stoppstrek

Farget oppmerking av sykkelfelt: Oppmerking av sykkelfelt med rødt

Midtstilt sykkelfelt: Oppmerket felt til venstre for høyresvingefelt for biler

Høyrestilt sykkelfelt i kryss: Separat oppmerket felt til høyre for høyresvingefelt for biler, eller kanalisering av eksisterende sykkelfelt

Venstrestilt sykkelfelt: Oppmerket felt mellom kjørefelt for kjøring rett fram og til venstre, og oppmerket sykkelfelt i selve krysset som muliggjør svingbevegelse i én etappe

De mest relevante typer av alternative oppmerkinger for norske byer er:

1. tilbaketrukket stopplinje for biler
2. sykkelboks (se figur 6)
3. farget oppmerking av sykkelfelt
4. midtstilt sykkelfelt (se figur 5)

I motsetning til andre utforminger har disse fire positiv eller nøytral effekt på både trafiksikkerhet, trygghet og framkommelighet. Likevel brukes de meget sjelden i norske byer, til tross for at de alle (unntak av midtstilt sykkelfelt) er beskrevet i sykkelhåndboken.

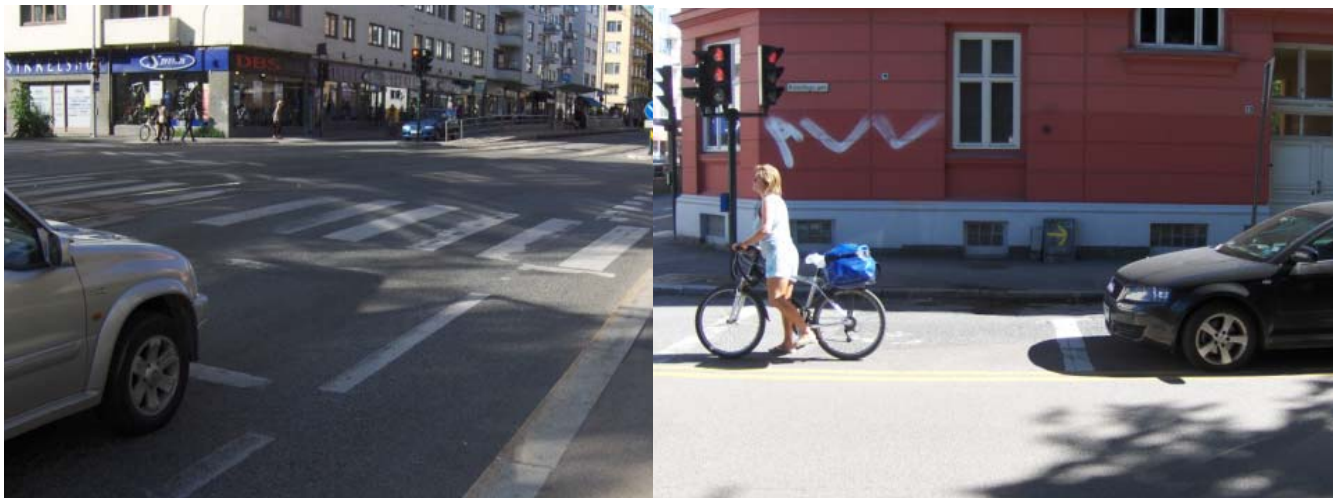
Disse nye tiltakene kan i første omgang være vanskelig å forstå. For å sikre god effekt, er det derfor avgjørende at tiltakene prøves ut i noen kryss. Dette sikrer at trafikantene venner seg til og lærer å bruke de "nye" tiltakene.

Tiltak som farget oppmerking vil imidlertid miste sin positive effekt, hvis de brukes for mye. Da vil de ikke lengre gi "ekstra" oppmerksomhet og aktpågivenhet.

Alle fire tiltakene bør vurderes å tas i bruk Askim. I denne planen har det ikke vært mulig å vurdere disse tiltakene. Dette vil imidlertid være aktuelt i den videre detaljplanleggingen av et hovednett for sykkel.



Figur 5 Midtstilt sykkelfelt i Middelthunsgate (venstre) og Kierschows gate (høyre) i Oslo.



Figur 6 Tilbaketrukket stopplinje for biler (venstre) og sykkelboks (høyre) i Middelthunsgate i Oslo.

Systemskifte

Hyppige skifter mellom ulike typer sykkeltilrettelegginger på en trasé kan være en utfordring for syklistene. I hovednettet for sykkeltrafikk bør derfor antall systemskifter begrenses mest mulig.

Systemskifter bør kun være der det er hensiktsmessig med systemskifte av hensyn til syklistenes sikkerhet. Steder hvor det er nødvendig med systemskifter, bør tilrettelegges med skilting og oppmerking slik at det gir færrest mulig ulemper for syklistene.

Systemskifte mellom gang- og sykkelveg og sykkelveg, eller gang- og sykkelveg og blandet trafikk utgjør den største utfordringen. Slike systemskifter er i prinsippet et kryss mellom en gang- og sykkelveg og bilveg, der syklistene er nødt til å krysse vegen. Det er derfor viktig å markere disse systemskiftene tydelig slik at både syklistene og bilister oppfatter overgangen.

Systemskiftet bør skiltes, og suppleres med oppmerking i vegbanen. Det er også mulig å utforme systemskiftet med en opphøyd krysning. I tillegg til økt oppmerksomhet kan slik utforming medføre at biltrafikkens fart reduseres.

Samlet anbefaling for utforming av sykkeløsninger

Det er tre hovedprinsipper for utforming av hovednett for sykkeltrafikk som anbefales benyttet i Askim (se tabell 2).

Det første prinsippet er å kombinere de tre typer av tilrettelegginger for sykkel; gang og sykkelveg, sykkelveg og blandet sykkel- og biltrafikk. Så godt det er mulig bør sykkelveger og sykkelveg benyttes på strekninger. Disse tilretteleggingene gir god framkommelighet og trygghet for syklistene. I kryss erstattes sykkelvegene med sykkelveg og blandet trafikk, som gir god trafikksikkerhet, men lavere trygghetsfølelse.

Det andre prinsippet er å bruke kryssutforminger, som internasjonale studier har vist kan forbedre forholdene for syklistene. Disse er sjelden i bruk i norske byer.

Det tredje prinsippet er å begrense systemskiftene mest mulig. Det bør bare være systemskifte der det er nødvendig. Dette kan være nødvendig på strekninger der man må endre sykkelinfrastruktur, eller i kryss der det er nødvendig med systemskifte av hensyn til syklistenes sikkerhet.

Tabell 2 Hovedprinsipper for utforming av hovednett for sykkeltrafikk i Askim.

		Strekning	Kryss
Prinsipp 1	Prioritering	Fremkommelighet Trygghet	Trafikksikkerhet
	Utforming	Sykkelveg Sykkelfelt	Sykkelfelt Blandet sykkel og biltrafikk
Prinsipp 2	Detaljutforming		Tilbaketrunket stopplinje Sykkelboks Farget oppmerking Midtstilt sykkelfelt
Prinsipp 3	Systemskifte	Systemskifte begrenses mest mulig og bør bare skje ved kryss hvor det er nødvendig av hensyn til trafikksikkerhet	

3.3 Andre tiltak som fremmer økt sykkelbruk

Denne planen omfatter trasévalg og overordnet utforming av sykkelanlegg på strekninger og i kryss. Men skal sykkeltrafikken økes i Askim, er ikke planlegging og etablering av et hovednett for sykkeltrafikk tilstrekkelig. For å få flere til å sykle er det nødvendig å ta i bruk flere virkemidler.

De mest relevante tiltakene som myndighetene råder over er: Drift og vedlikehold, sykkelparkering, informasjon (skilting og oppmerking), påvirkning av bilistenes atferd (redusering av hastighet), fjerne parkeringsmulighet langs gater og veger, regelendringer (sykling mot envegskjøring er tillatt) og bysykkelordning. Videre følger en kort beskrivelse av de enkelte tiltakene.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold omfatter både løpende asfaltering, oppmerking, renhold, friskt og brøyting av sykkelveger, sykkelfelt og sideareal av veg der det er blandet trafikk. Disse faktorene har stor betydning for syklisters sikkerhet, trygghet og framkommelighet.

Sykler er mer følsomme for hull i asfalt-dekke og glatt føre enn biler. Dårlig vegdekke øker følelsen av utrygghet for å velte, og tar oppmerksomheten bort fra trafikken. Dårlig renhold og manglende brøyting av sykkelanlegg kan føre til at syklist blir tvunget lengre ut i kjørebanelen. Sand på asfalten øker faren for at en syklist kan skli og velte.

Sykling på brostein er ikke attraktivt. Bruk av brostein benyttes særlig i gågater eller andre gater med lav fart. Ved å tilrettelegge noen traseer med større belegningsstein (heller), vil disse kunne benyttes av både syklist, personer med barnevogn, rullestol osv.

Drift og vedlikehold av et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk må prioriteres året rundt. Det hjelper lite å gjennomføre nye, gode sykkeltiltak, hvis det ikke følges opp med tilstrekkelig

vedlikehold og drift. I tillegg vil flere av sykkeloppmerkingstiltakene miste sin effekt hvis de ikke oppfriskes regelmessig. Det gjelder spesielt farget oppmerking som raskt kan bli slitt og mindre tydelig.

Sykkelparkering

Sykkelinfrastrukturen omfatter ikke bare sykkelforbindelsene til og fra de ulike målpunktene, men også sykkelparkering ved disse. For å gjøre det attraktivt å sykle er det behov for god sykkelparkering. Det gjelder både offentlige parkeringsanlegg i sentrum, ved knutepunkter for kollektivtrafikk, ved skoler og andre offentlige institusjoner, i tilknytning til rekreasjonstilbud, arbeidsplasser og ved annen service- og næringsvirksomhet.

I tillegg til riktig lokalisering er det vesentlig at sykkelparkeringen har tilstrekkelig kapasitet og utformes riktig. I Sykkelhåndboken finnes en anbefalt parkeringsnorm som bør benyttes. Utformingen av anlegg for sykkelparkering bør etableres i et oversiktlig område, ha solid låsemulighet og tak som beskytter mot regn og snø. Sykkelparkering av høy standard er særlig viktig ved jernbanestasjoner og bussholdeplasser, der sykkelene oppbevares over lengre tid uten tilsyn.

Det bør også sikres en minimumsstandard for vedlikehold av parkeringsplasser for sykkel. Vedlikehold har vist seg å være særlig problematisk om vinteren hvor sykkelparkering i flere tilfeller brukes som "lagringsplass" for snøen. Det bør sikres at sykkelparkeringen er tilfredsstillende til alle årstider.

Når det gjelder behov for sykkelparkering i Askim, foreslås følgende prioriteringsliste:

- Rutebilstasjonen/jernbanen

Deretter vurderes følgende steder som viktige:

- Torget i sentrum
- Kjøpesenteret i sentrum
- Langsnes jernbanestasjon
- Gågate/park i sentrum
- Rådhuset/biblioteket

Det bør vurderes om det er behov for en handlingsplan for prioritering og gjennomføring av sykkelparkering ved disse målpunktene. Arbeidsgivere og andre eiere av målpunkter for sykkelreiser bør informeres om lokalisering og utforming av sykkelparkering slik at de kan tilrettelegge for at de ansatte kan sykle til jobben.

Skilting og oppmerking

Gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau og sykkelfelt skal i henhold til skilteforskriftene skiltes med opplysningsskilt for å ha juridisk status som sykkelanlegg. Skilt skal settes opp ved anleggets start og i alle kryss. Andre aktuelle opplysningsskilt kan være skilt for blindveg med mulighet for gjennomkjøring for syklist og mulighet for sykling mot envegskjøring.

I tillegg til opplysningsskilt, bør sykkelrutene i hovednett for sykkeltrafikk skiltes med rødbrune sykkelruteskilt. Både lokale, regionale og nasjonale sykkelruter bør ha sykkelruteskilt. Det er særlig viktig å skilte sykkelruter som ikke følger hovedveger, men gir mulighet for snarveger.

Sykkelruteskilt har ingen regulerende betydning, og det kan diskuteres om de bør etableres, særlig med tanke på utfordringer knyttet til mye og forvirrende skilting. Flere norske sykkelbyer bruker generelt sykkelruteskilt, og det anbefales også at man benytter disse i Askim. Argumenter for skilting kan blant annet være at:

- Skilt synliggjør sykkelrute og krever ikke detaljert lokalkunnskap av syklistene for å finne beste rute
- Skilt bidrar til at syklist velger den sikreste, tryggeste og mest framkommelige sykkelruten
- Skilt informerer om at det eksisterer et tilrettelagt sykkelrutetilbud
- Skilt synliggjør og markedsfører sykkelbruk og påminner andre

trafikanter om at sykkel kan være et godt alternativ

- Vegmyndigheten blir mer ansvarlig for å etablere og drive sammenhengende sykkelruter

Det er viktig at eksisterende og ny skilting og oppmerking følges opp med løpende drift og vedlikehold. I denne planen er det ikke gjort en systematisk og fullstendig gjennomgang og planlegging av opplysnings- og sykkelruteskilt. Planen kan derfor gjerne følges opp med en overordnet og helhetlig skiltplan for hele hovednett for sykkeltrafikk i Askim.

Fartsreducerende tiltak for biler

Fart og trafikkvolum er faktorer som har størst betydning for trafiksikkerhet og syklisters trygghetsfølelse. En vesentlig faktor for å forbedre forholdene for syklist er å redusere bilenes fart. Det gjelder både fartsgrensene og det reelle fartsnivået. Redusert fart er mest aktuelt der det skjer en sammenblanding av sykler og biler, men også ved sykkelfelt der sykler og biler kun er atskilt ved oppmerking.

I henhold til nullvisjonen for trafiksikkerhet må fartsgrensen og -nivået ikke være mer en 30 km/t der det er en blanding av biler og syklist. Fart over 30 km/t øker risikoen markant for å bli drept. Målet er at alle ruter som inngår i hovednett for sykkeltrafikk og som omfatter blandet trafikk, bør nedskiltets til 30 km/t. Dersom dette ikke er ønskelig av andre årsaker, bør det vurderes om man skal etablere sykkelfelt.

Fartsgrense og faktisk fartsnivå er ikke nødvendigvis sammenfallende. På strekninger med for høyt fartsnivå i forhold til fartsgrense bør det benyttes fartsdempende tiltak som innsnevring og hump. Avhengig av hvordan disse tiltakene utformes, kan de også innebære en ulempe for syklist. Det er derfor nødvendig at slike tiltak anlegges på en "sykkelvennlig" måte.

Fjerning av parkering for bil i gater/veger

Dersom man skal legge til rette for sykkel ved å etablere gang- og sykkelveger eller sykkelfelt, vil det i noen tilfeller være nødvendig å fjerne parkeringsmulighetene for bil. Dette gjelder særlig i gater der det er gateparkering for bil. Dette vil være et tiltak som oppleves som upopulært å gjennomføre, særlig for beboere som ikke har tilgang til parkering i tilknytning til boligen. Det vil imidlertid være til det beste for syklende langs ruten. Det er også mulig å etablere parkeringsmuligheter andre steder for disse beboerne.

Sykling mot envegskjøring

Envegskjøring i byområder gir omveger for syklistene. I Norge er det åpnet for at en kan sykle i begge retninger i gater som har envegskjøring. Sykling mot envegskjøring gir bedre framkommelighet for sykler og ser også ut til å forbedre trafikksikkerheten. Lenker der det sykles mot envegskjøring kan derfor inngå i hovednett for sykkeltrafikk.

Bysykkelordning og annen service

Etablering av bysykkelordning har medført suksess i flere større norske og utenlandske byer, og ordningen betraktes av de fleste som et godt sykkeltiltak. For å fremme sykkeltrafikken, kan det overveies om en slik ordning også kan etableres i et mindre byområde som Askim. Ordningen bør konsentreres i sentrumsområdene og ved jernbanestasjonene, bussterminaler og større holdeplasser.

Det kan også overveies å etablere andre servicetilbud som for eksempel å fylle luft i dekk. Slike servicetilbud kan etableres i tilknytning til bysykkelordningen eller ved bensinstasjoner og sportsbutikker.

Mobilitetsplanlegging

En stor del av arbeidsreisene og pendlingen går til større arbeidsplasser. Derfor bør både private firmaer og offentlige virksomheter oppfordres til å stimulere ansatte til å sykle til og fra jobben. Eksempler på slik mobilitetsplanlegging kan være at arbeidsgiver tilrettelegger for sykling til/fra arbeidsplassen med garderobefasiliteter,

busj og tilfredsstillende sykkelparkering. I tillegg kan det være at arbeidsgiver stimulerer til sykling ved å delta i "sykle til jobben"-kampanjen, eller at de syklende får goder i form av gavekort eller premier.

3.4 Oppsummering

Følgende generelle prinsipper tas i bruk for utforming og drift av hovednett for sykkeltrafikk i Askim:

- *Sykkelløsning på strekning:* Gang- og sykkelveger og sykkelfelt prioriteres
- *Sykkelløsning i kryss:* Sykkelfelt, blandet trafikk og "nye løsninger" som tilbaketrukket stopplinje, sykkelboks, farget oppmerkning og midtstilt sykkelfelt bør prioriteres
- *Systemskifte:* Bør begrenses mest mulig. Det bør bare være skifter der det er nødvendig for å endre system over en lengre strekning, og i kryss for å sikre god trafikksikkerhet
- *Drift og vedlikehold:* Bør prioriteres på hovednett for sykkeltrafikk og på parkeringsplasser for sykkel. Dette vedlikeholdet må prioriteres hele året. Drift og vedlikehold omfatter både vegdekke, oppmerking, skilting, vegutstyr og beplantning, herunder standard, renhold og brøyting. Det bør lages en plan for sykkelvegsinspeksjoner som følger opp dette
- *Parkering:* Plan for hovednett for sykkeltrafikk bør følges opp med plan for sykkelparkering i tilknytning til de viktigste målpunkter
- *Skilting:* Gang- og sykkelveg og sykkelfelt bør skiltes med opplysningsskilt ved anlegges start og i kryss. Sykkelruter skal skiltes med sykkelruteskilt. Plan for hovednett for sykkeltrafikk bør følges opp av skiltplan for alle sykkelrutene
- *Fart:* Traseer i hovednett som omfatter blandet trafikk, bør nedskiltets til 30 km/t. Dersom det er

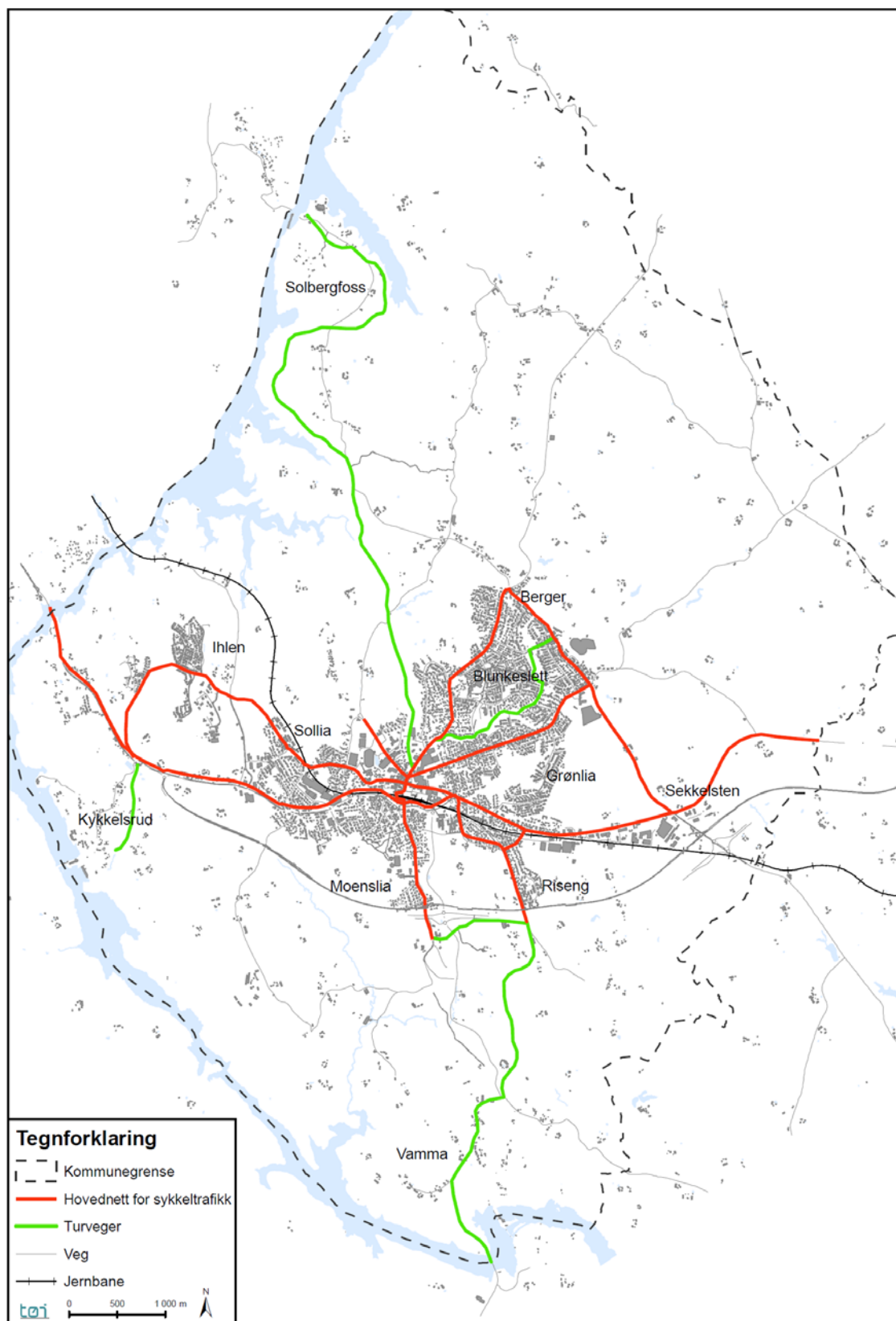
nødvendig, bør det gjennomføres sykkelvenlige fartsdempende tiltak

- *Envegskjøring:* Sykling mot envegs-kjøring bør tillates
- *Bysykel:* Mulighet for bysykel-ordning bør undersøkes
- *Mobilitetsplanlegging:* Private bedrifter og offentlige virksomheter bør oppfordres til å stimulere de ansatte til å sykle på jobb

4 Framtidig hovednett for sykkeltrafikk

4.1 Hovedprinsipp

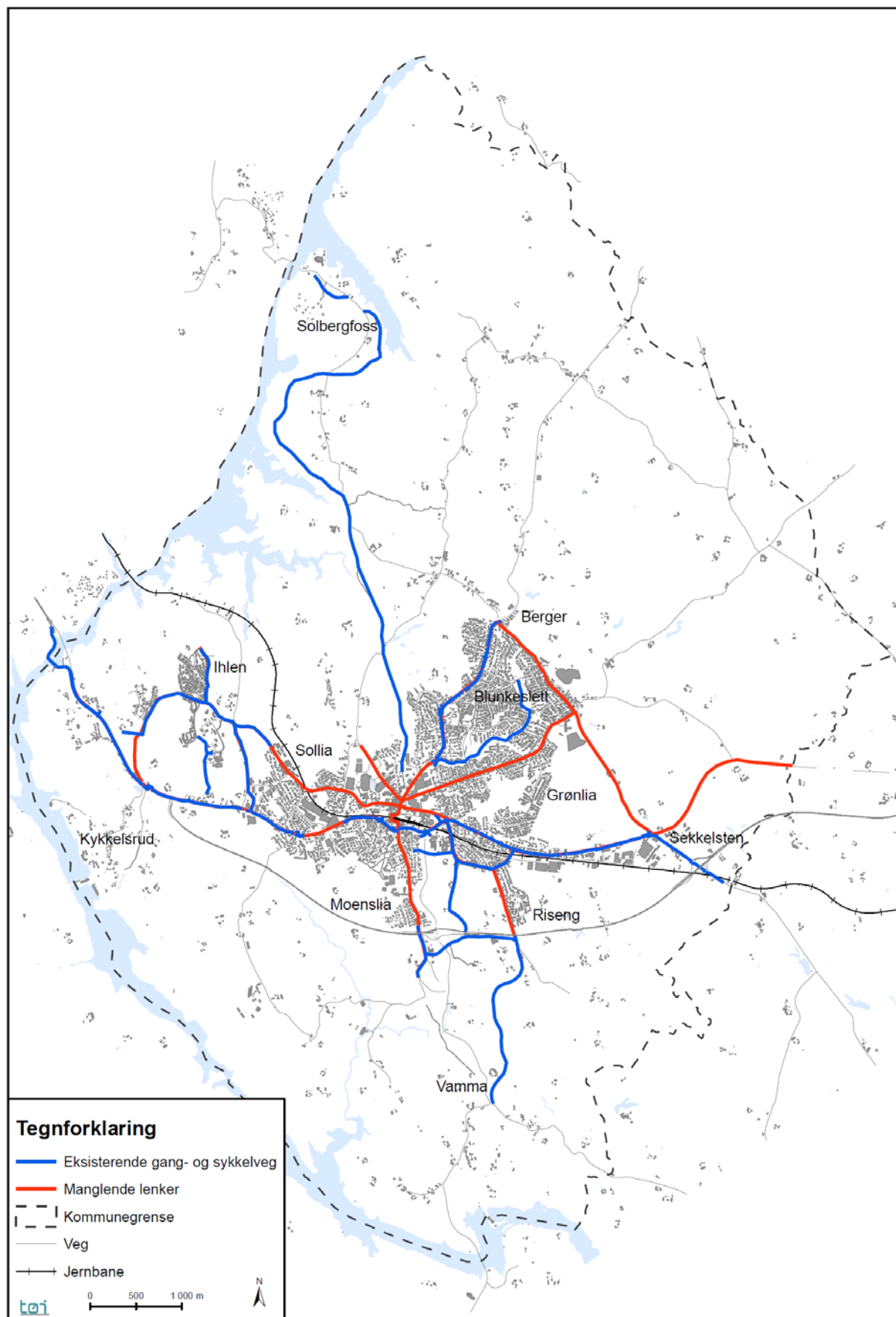
Hovedprinsippet for hovednett for sykkeltrafikk (figur 7) er å knytte boligområdene i Askim til sentrum, næringsområder og med hverandre. I tillegg er det noen turveger i forlengelsen av hovednettet som sikrer tilgjengelighet til friluftsområdene i kommunen.



Figur 7 Framtidig hovednett for sykkeltrafikk i Askim

4.2 Manglende lenker

Det er allerede flere gang- og sykkelveger i Askim. Kartet under (figur 8) viser hvilke lenker som mangler for å oppnå et hovednett for sykkeltrafikk.

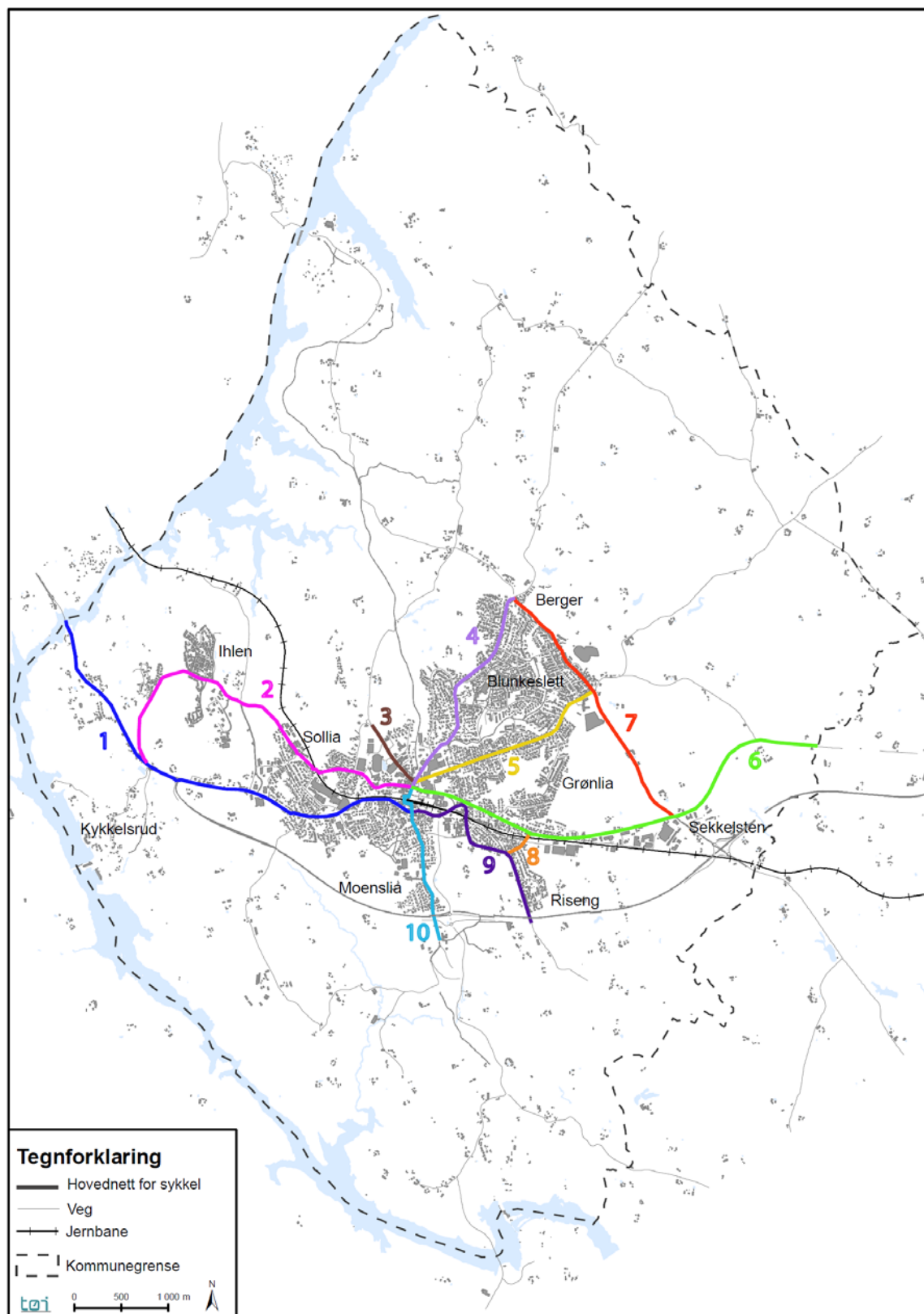


Figur 8 Manglende lenker i et hovednett for sykkeltrafikk i Askim

5 Hovednett for sykkeltrafikk - ruter

5.1 Ruteinndeling

Figur 9 viser ruteinndelingen for hovednett for sykkeltrafikk. Det er totalt 10 ruter, disse beskrives ytterligere i strekninger i vedlegg I.



Figur 9 Ruter i hovednett for sykkeltrafikk

5.2 Kostnader

I dette prosjektet er det gjort en grov kostnadsberegning av tiltakene basert på erfaringstall fra Statens vegvesen. Kostnadene for gang- og sykkelveg er satt til 10 000 kr/m. For kostnader knyttet til etablering av sykkelfelt er det benyttet to ulike løpeterpriser. I bystrøk der det også er fortau, er prisen satt til 2/3 av løpeterpris for gang- og sykkelveg. I områder uten fortau, er prisen satt til 1/2 løpeterpris for gang- og sykkelveg.

5.3 Prioritering av ruter

Følgende kriterier er lagt til grunn for prioritering:

1. Forhold mellom investerte kroner, potensiell sykkelbruk og trafikk-sikkerhet.
2. Prioritere lenker som mangler i et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk.

Prioriteringen av tiltak er gjort i samarbeid med Askim kommune, og vises i tabell 3 under.

Generelt trenger flere av gang- og sykkelvegene i Askim oppgradering og vedlikehold (reasfaltering, utvidelse av dekket, oppmerking, nye skilt osv). Dette gjelder strekning 1.1, 2.4, 3.2 og 5.3. Alle disse strekningene bør prioriteres.

5.4 Oppfølging av plan

En godkjent plan for et hovednett for sykkeltrafikk, fører ikke nødvendigvis til bevilgning og gjennomføring. Det er likevel viktig at Askim kommune har en plan som legger føringer for videre planarbeid. Dersom det blir gitt tilsagn om midler, vil en overordnet plan med godkjente og prioriterte prosjekter, bidra til raskere oppstart og gjennomføring.

5.5 Prinsipppløsninger for sentrum

Askim kommune har i sitt vedtak av planen utarbeidet noen prinsipppløsninger for sykkel i sentrum. Disse prinsippene skal føre til bedre tilrettelegging for syklist, og består av følgende punkt:

- Kommunen ønsker å redusere hastigheten i sentrum til 30 km/t. Dette gjelder i områder der det er blandet trafikk med ulike trafikanter (bil, gående, syklende). I tillegg ønsker kommunen å innføre fartsreducerende tiltak som f.eks. opphøyde gangfelt og innsnevring av gatene ved bruk av kantstein
- Tilrettelegging for og prioritering av sykkeløsninger i sentrum vil ses i sammenheng med kommunens planlagte arbeid med sanering av vann- og avløpsanlegg
- Etablering av sykkelparkering vil gjøre det trygt å parkere sykkelen i sentrum. I tillegg synliggjør dette at det satses på syklist i sentrumsområdet

Tabell 3 Prioritering av ruter i Askim

	Rute	Strekning (nr.)	Tiltak	Kostnad
1	Rute 10	Vammaveien	Tilrettelegging for syklister	Uavklart
2	Rute 5	Henstad allè	Sykkelfelt	9,3 mill kr
3	Rute 4	Trøgstadveien	GS-veg	4 mill kr
4	Rute 1	Osloveien	Oppmerking	10 000 kr
5	Rute 6	Eidsbergveien	GS-veg	19 mill kr
6	Rute 9	Osloveien/Eidsveien og Katralveien	GS-veg	7 mill kr
7	Rute 3	Kirkegata	Reasfaltering	300 000 kr
8	Rute 7	Tømmeråsveien	GS-veg	18 mill kr
9	Rute 2	Sollia/Ihlen	GS-veg/kulvert	26 mill kr
10	Rute 8	Eidsveien	Kulvert eller bru	10 mill kr

Vedlegg I - Rutevise kart med tiltak

Rute nr 1 Osloveien

Strekning Fra Askim sentrum til kommunegrense mot Spydeberg langs Osloveien fv. 128

Lengde Ca 5 km

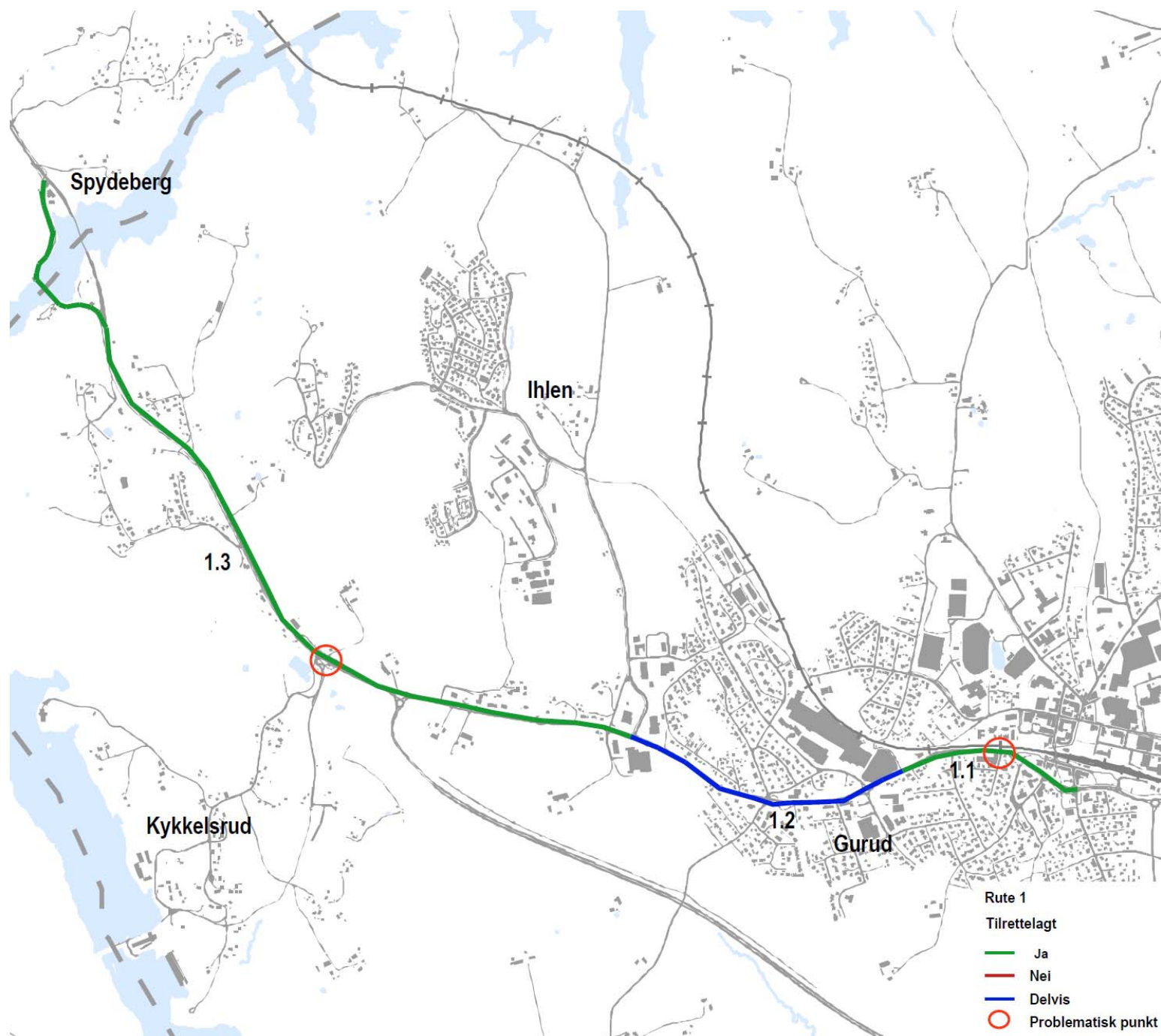
Funksjon Innfartsveg til sentrum for syklende fra Romsåsen, Kykkelsrud og Gurud

Trafikk og situasjon Mye trafikk

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
1.1	Fra rundkjøring ved Osloveien/ Vammaveien til Glava/ Industrigata	Gang- og sykkelveg med tilfredsstillende standard. Deler av strekningen mangler oppmerking ved avkjørsel til bensinstasjon, og er et problematisk punkt	Gang- og sykkelveg	Oppmerking av gang- og sykkelveg ved avkjørsel	0,01
1.2	Fra Glava/ Industrigata til kryss Osloveien/ Langnesveien	Gang- og sykkelveg. Deler av strekningen har bredt fortau	Ingen tiltak	Konkrete tiltak til løsning vurderes ved neste rullering av planen	
1.3	Fra kryss Osloveien/Langnesveien til Fossumbrua (kommunegrense mot Spydeberg)	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	



Figur 10 På strekning 1.1 trenger oppmerkingen av gang- og sykkelvegen vedlikehold (ved avkjørsel til bensinstasjon).



Rute nr 2 Sollia/ Ihlen

Strekning Fra Askim sentrum (Skolegata) til Sollia og videre til Ihlen

Lengde Ca 3,3 km

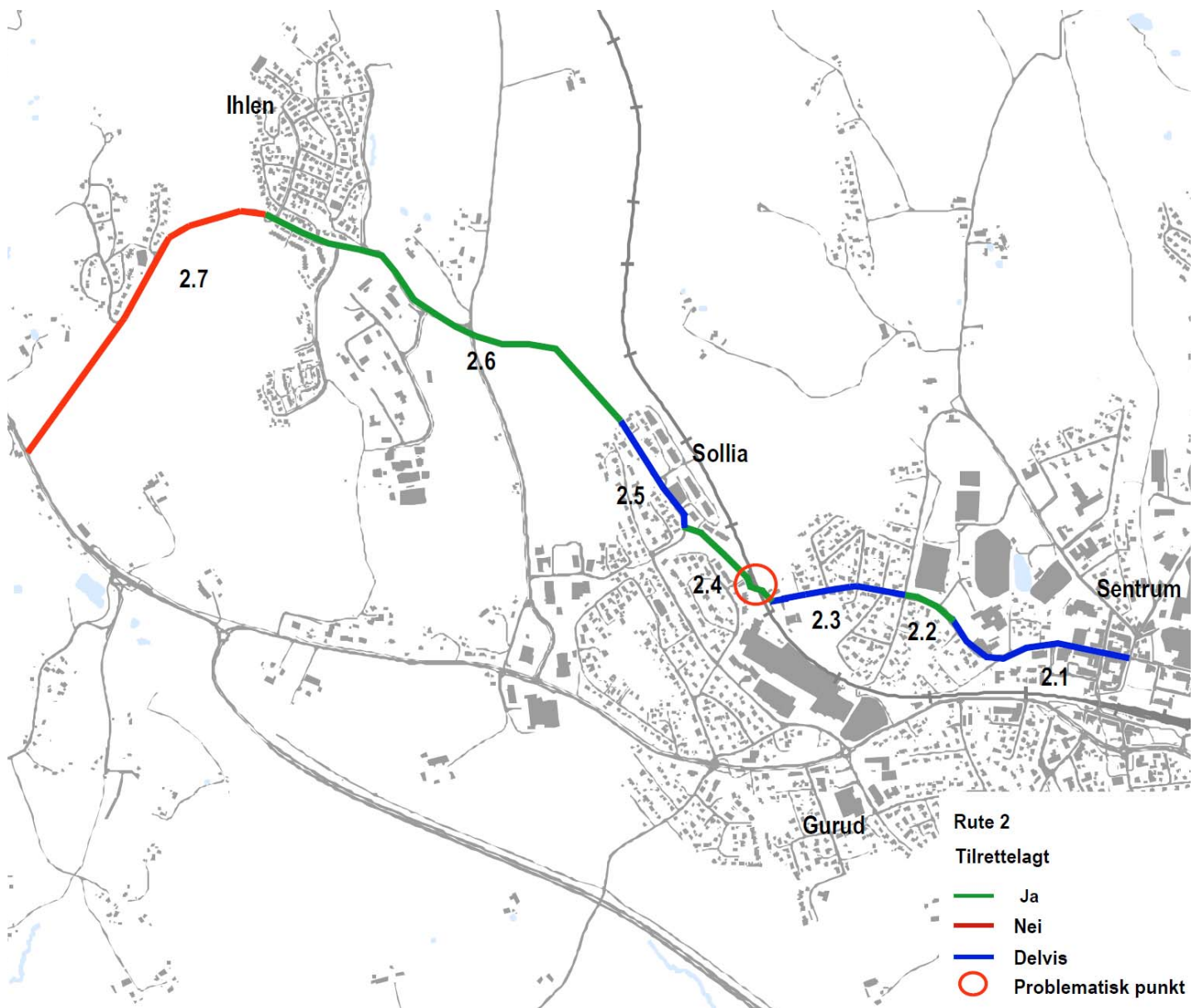
Funksjon Knytter boligområdene Ihlen og Sollia til Askim sentrum

Trafikk og situasjon Noe trafikk i Skolegata, egen trase på deler av ruten etter Sollia. Ny gang- og sykkelveg skal etableres fra Schuckertlinna til Osloveien.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
2.1	Fra kryss Skolegata/ Doktor Randers gate til kryss Granveien/ Laholmveien	Bredt fortau. Deler av strekningen er 30 km/t	Blandet trafikk	Ingen tiltak	
2.2	Fra kryss Granveien/ Laholmveien til kryss Tornerudveien/ Gamle Kirkevei	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
2.3	Fra kryss Tornerudveien/ Gamle Kirkevei til Nilsen Bilservice i Tornerudveien	Ingen tilrettelegging. Lite trafikk 30 km/t	Blandet trafikk	Ingen tiltak	
2.4	Fra Nilsen Bilservice i Tornerudveien til vegen Kalfaret	Gang- og sykkelveg på egen trase med undergang under jernbane. Undergang er dårlig vedlikeholdt med dårlig belegg og mangler belysning	Gang- og sykkelveg	Ny undergang	26
2.5	Fra tilknytning gang- og sykkelveg på vegen Kalfaret til enden av Sollia	Ingen tilrettelegging. Lite trafikk, kun atkomstvei til bolig (30 km/t)	Blandet trafikk	Ingen tiltak	
2.6	Fra enden av Sollia videre over Langnesveien til enden av Schuckertlinna	Gang- og sykkelveg. Egen trasé fra Sollia til Langnesveien	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
2.7	Fra Schuckertlinna til kryss med Osloveien	Ingen tilrettelegging	Gang- og sykkelveg (under regulering)	Etablering av gang- og sykkelveg. Ca 1000 meter	10



Figur 11 På strekning 2.4 bør ny undergang etableres.



Rute nr 3 Kirkegata

Strekning Kirkegata fra Storgata til Askim kirke

Lengde Ca 800 meter

Funksjon Knytter Askim idrettspark og Askim kirke med sentrum

Trafikk og situasjon Lite trafikk

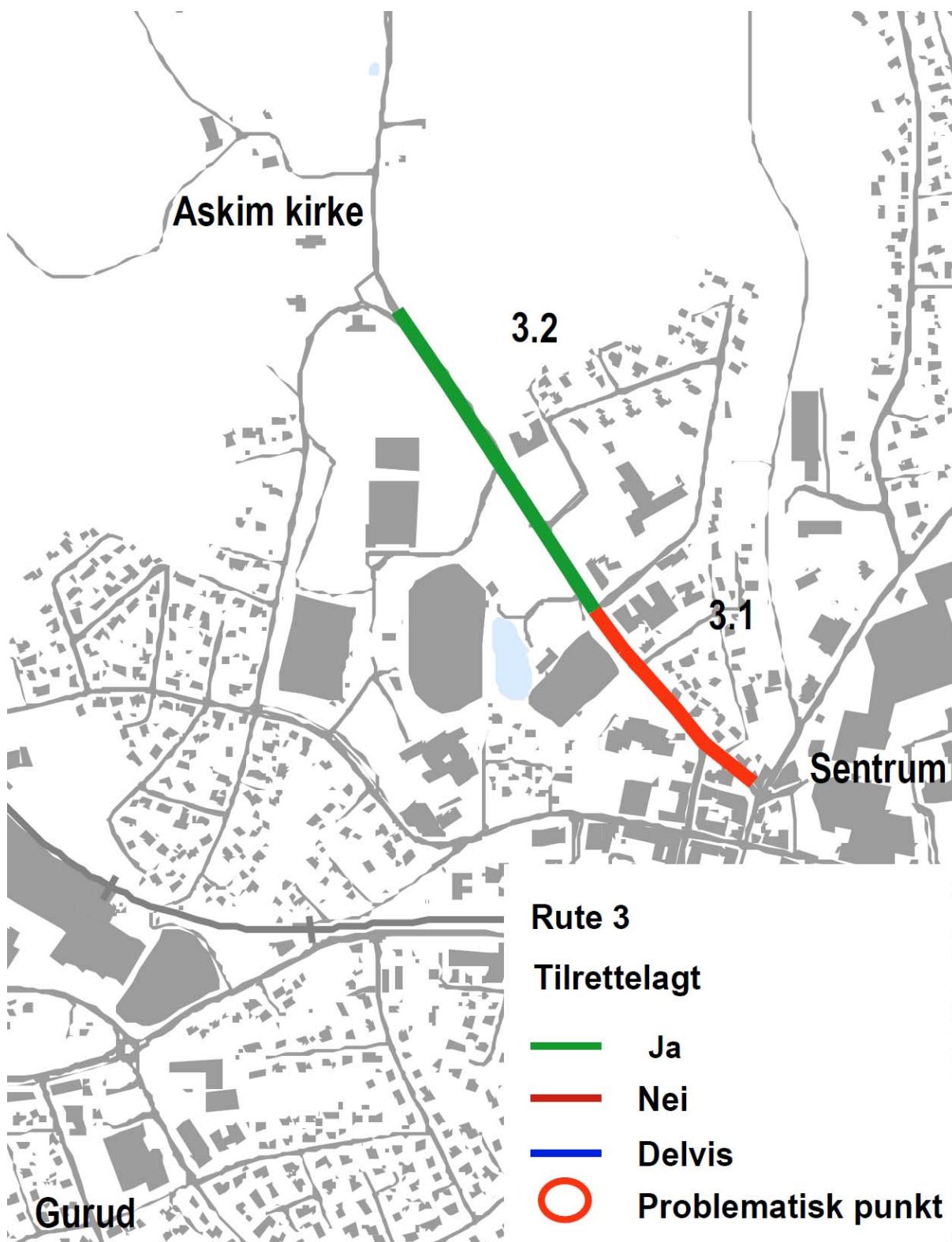
Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
3.1	Fra kryss Kirkegata/ Storgata til kryss Kirkegata/ Prestengata	Bredt fortau	Blandet trafikk pga lite trafikk og lav fart	Ingen tiltak	
3.2	Fra kryss Kirkegata/ Prestengata til Askim kirke	Gang- og sykkelveg, som er dårlig vedlikeholdt	Gang- og sykkelveg	Oppgradering og reasfaltering	0,2



Figur 12 Ved tilrettelegging på strekning 3.1 bør det etableres sykkelfelt



Figur 13 Strekning 3.2 trenger vedlikehold og bør reasfalteres



Rute nr 4 Trøgstadveien

Strekning Fra Askim sentrum til Trippestadveien langs Trøgstadveien (fylkesveg 115)

Lengde Ca 2,5 km

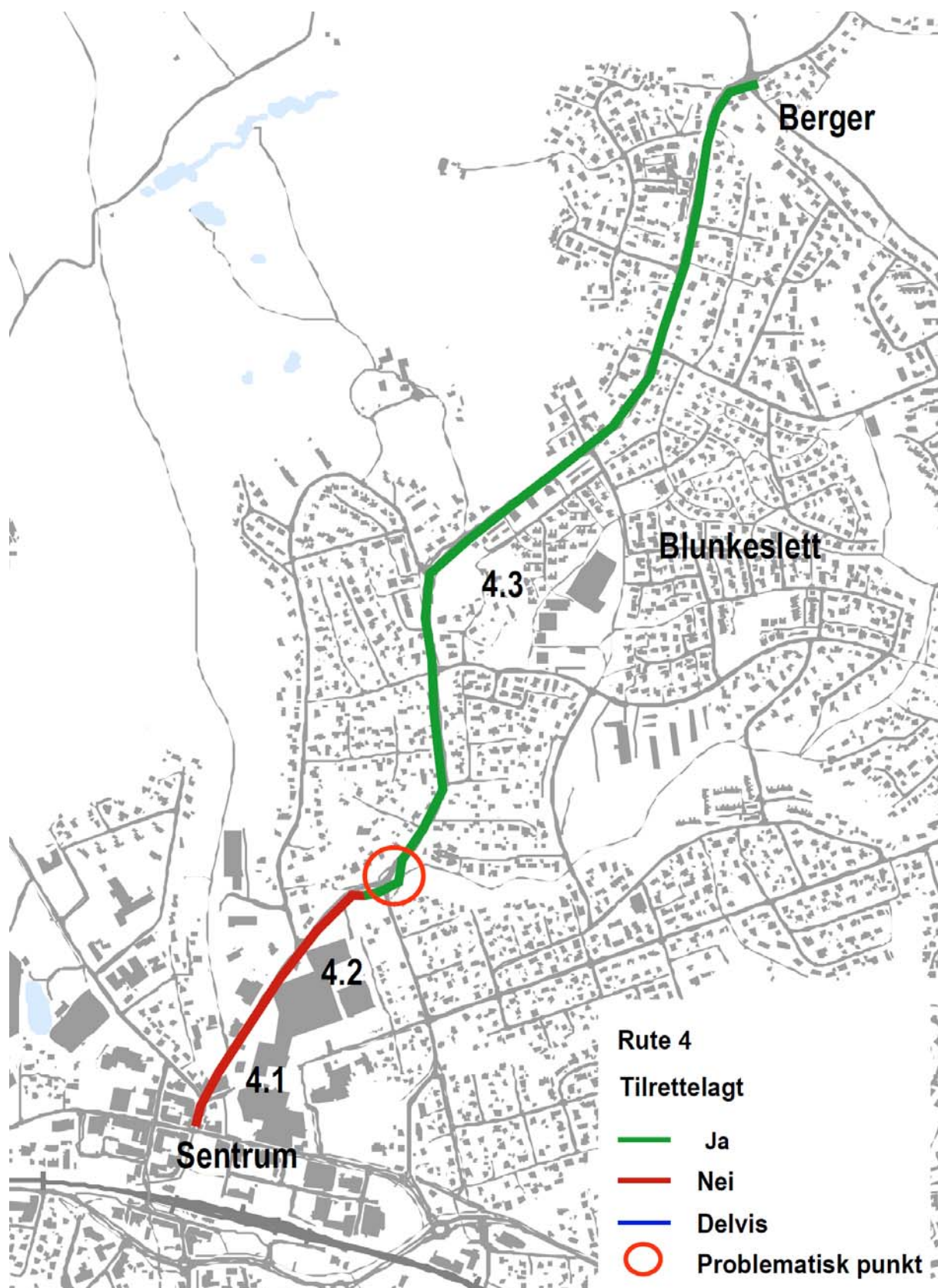
Funksjon Knytter sammen boligbebyggelsen nord i Askim med sentrum

Trafikk og situasjon Mye trafikk

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
4.1	Fra kryss Skolegata/ Eidsbergveien/ Trøgstadveien til Coop Prix	Bredt fortau	Blandet trafikk pga lite trafikk og lav fart	Ingen tiltak	
4.2	Fra Coop Prix til kryss Trøgstadveien/Edwin Ruuds gate	Bredt fortau I krysset Trøgstadveien/ Edwin Ruuds gate er det etablert kulvert under vegen. Syklistene velger likevel å krysse vegen. Kryssingen kan være problematisk. Bedre oppmerking og skilting, kan gjøre kryssingen mer trafikksikker.	Gang- og sykkelveg	Oppgradering til gang- og sykkelveg. Konkrete tiltak som må gjennomføres for å tilfredsstillе krav i Statens vegvesens vegnormaler må vurderes nærmere. Ca 400 meter	4
4.3	Fra kryss Trøgstadveien/Edwin Ruuds gate til kryss Trøgstadveien /Trippestadveien	Gang- og sykkelveg med tilfredsstillende standard.	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	



Figur 14 På strekning 4.2 bør det etableres gang- og sykkelveg på dagens fortau (venstre). Ved krysset Trøgstadveien/Edwin Ruuds gate kan oppmerking og skilting gjøre kryssingen mer trafikksikker (høyre).



Rute nr 5 Henstad allé

Strekning Fra Torget til Tømmeråsveien langs Henstad allé

Lengde Ca 2,2 km

Funksjon Forbindelse for syklende fra Trippestad og Korsegård

Trafikk og situasjon Noe trafikk gjennom Henstad allé. Videre mot Korsegården går ruten på egen trase.

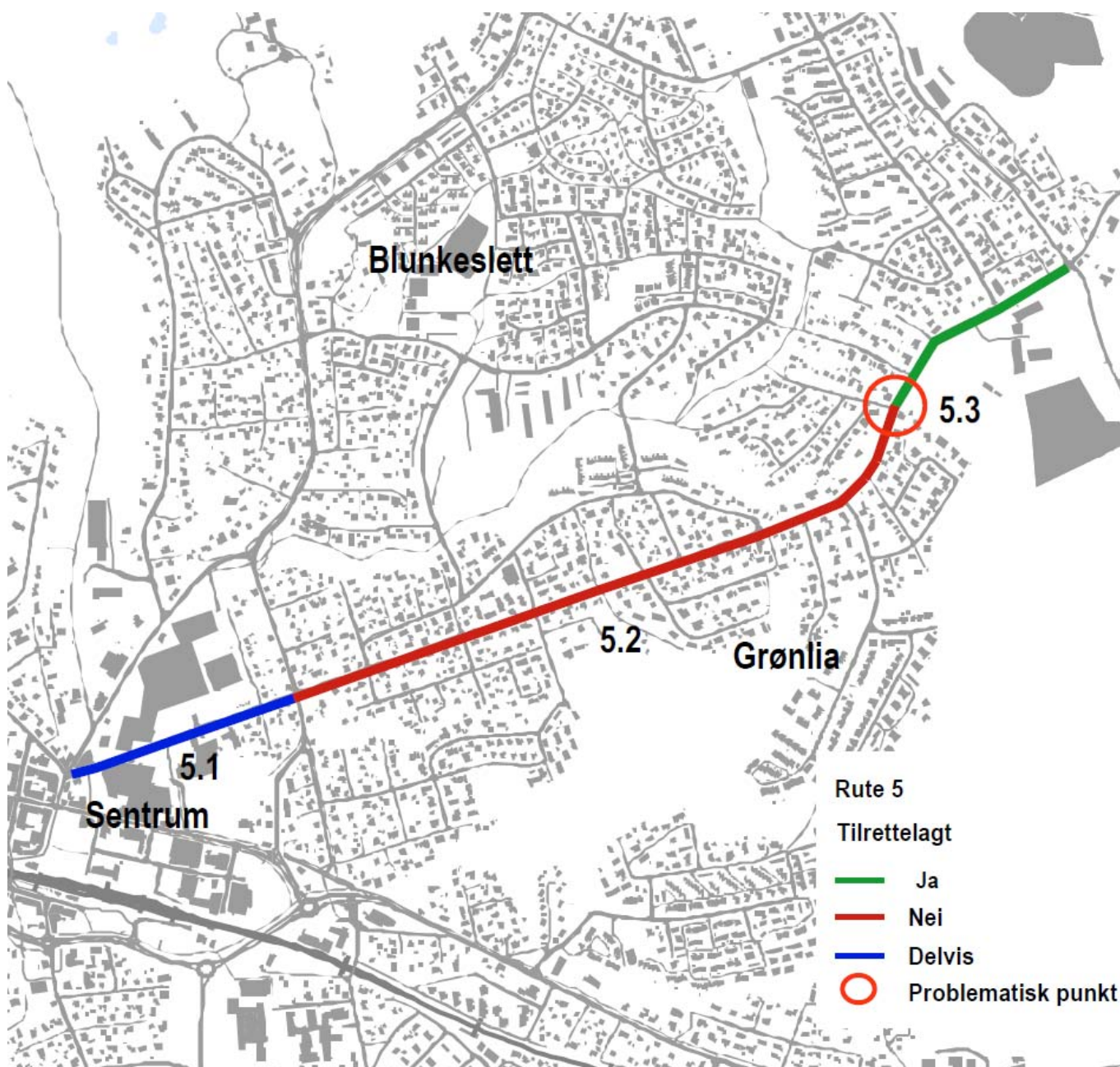
Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
5.1	Fra Torget til kryss Henstad allé/ Simen Hoels gate	Gågate med blandet trafikk og lav hastighet	Blandet trafikk	Ingen tiltak	
5.2	Fra kryss Simen Hoels gate til kryss Henstad allé / Plogveien	Bredt fortau på begge sider 50 km/t	Sykkelfelt. Systemskifte fra sykkelfelt til gang- og sykkelveg kan være problematisk	Etablere sykkelfelt. Ca 1400 meter. Systemskifte bør markeres med skiltning/ oppmerking	9
5.3	Fra kryss Henstad allé / Plogveien til kryss Henstad allé /Tømmeråsveien	Gang- og sykkelveg trenger vedlikehold	Gang- og sykkelveg	Reasfaltering	0,3



Figur 15 Langs Henstad allé bør det etableres sykkelfelt.



Figur 16 Gang- og sykkelveg på strekning 5.3 bør utbedres med nytt vegdekke.



Rute nr 6 Eidsbergveien

Strekning Fra Askim sentrum til kommunegrense mot Eidsberg langs Eidsbergveien (fv. 128)

Lengde Ca 5 km

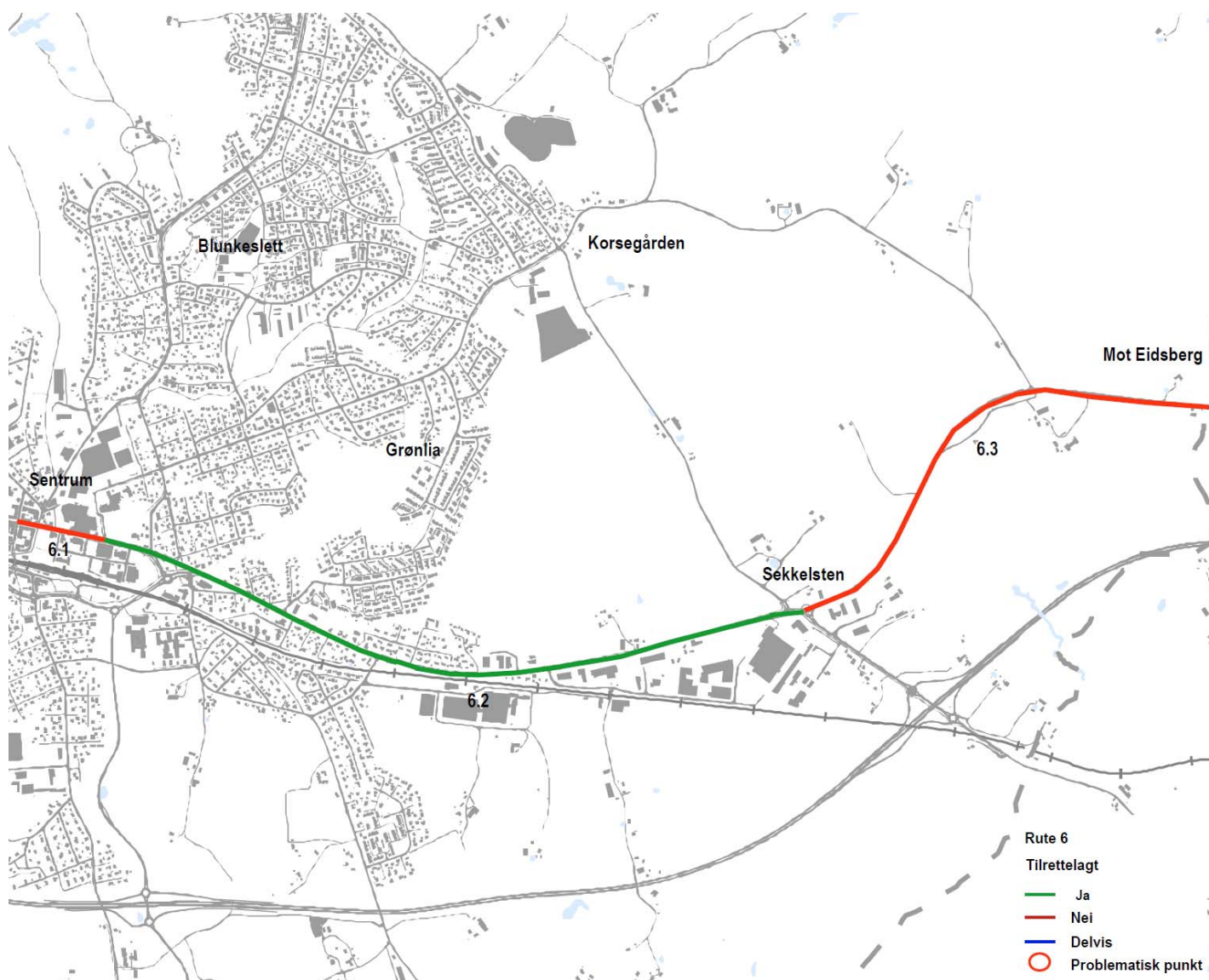
Funksjon Forbindelse til Eidsberg kommune

Trafikk og situasjon Mye trafikk i bysentrum, men lav fart. Videre ut av byen, egen trase.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
6.1	Fra kryss Eidsbergveien/ Storgata til Askim kulturhus	Bredt fortau, bysentrum 30 km/t	Blandet trafikk pga lite trafikk og lav fart	Ingen tiltak	
6.2	Fra Askim kulturhus til Sekkelsten	Gang- og sykkelveg av tilfredsstillende standard	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
6.3	Fra Sekkelsten til kommunegrense mot Eidsberg	Ingen tilrettelegging	Gang- og sykkelveg	Etablere gang- og sykkelveg. Ca 1900 meter	19



Figur 17 På strekning 6.1 gjennom bysentrum bør det etableres sykkelfelt.



Rute nr 7 Tømmeråsveien

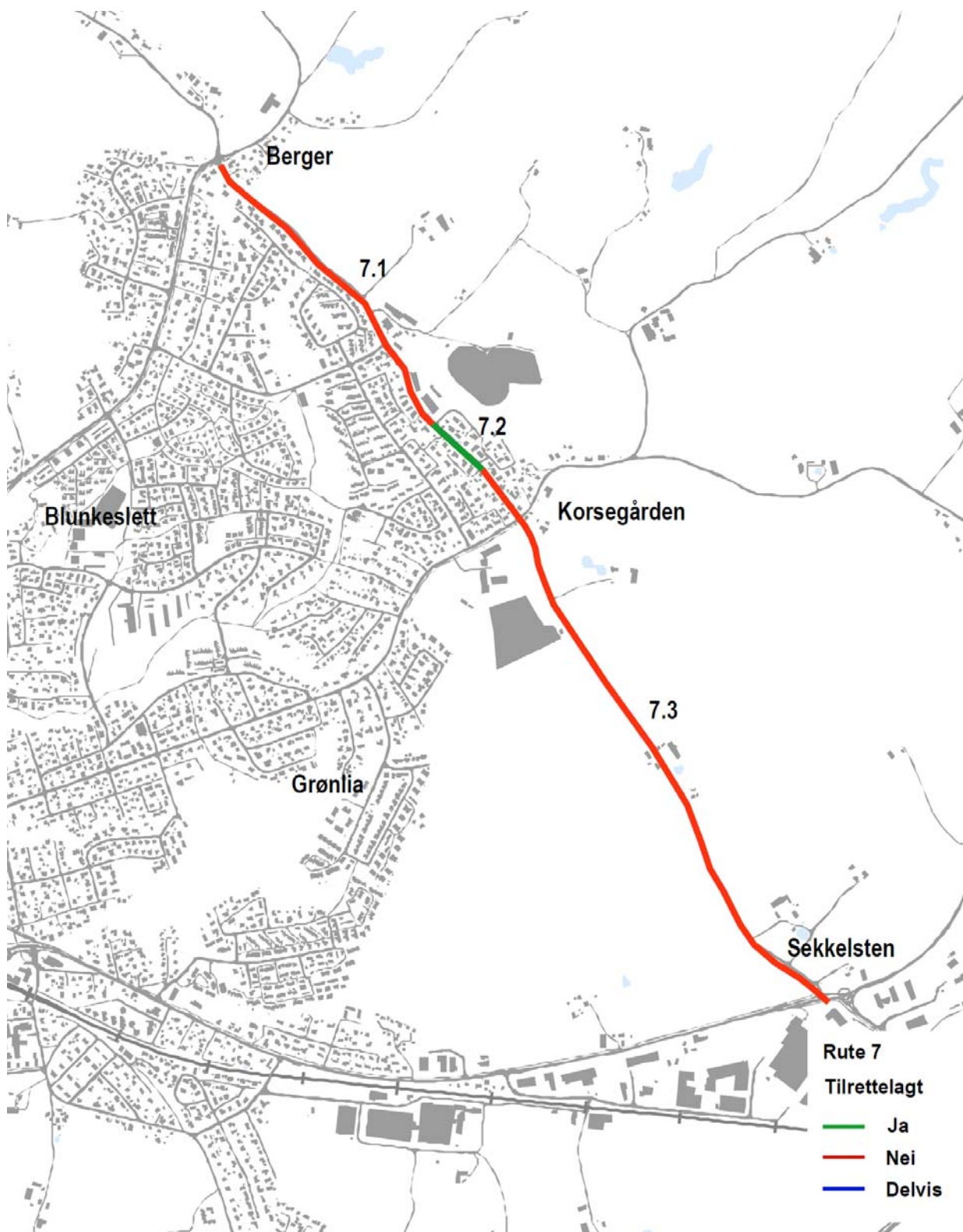
Strekning Bergerkrysset til Sekkelsten

Lengde Ca 3 km

Funksjon Knytter sammen boligområder nord i Askim med Østfold Næringspark.

Trafikk og situasjon Strekning 7.1 og 7.2 er en viktig trasé for skolebarn. Fortau er under regulering. Strekning 7.3 er planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplan. For å sikre en sammenhengende rute, anbefales gang- og sykkelveg på hele strekningen.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
7.1	Fra Berger til kryss Trippestadveien/ Fjellsia	Fortau	Ingen endring de nærmeste årene. Vurderes ved rullering av plan	Ingen tiltak	
7.2	Fra kryss Trippestadveien/ Fjellsia til kryss Trippestadveien/Korsveien	Gang- og sykkelveg. Fortau er regulert på strekningen	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
7.3	Fra kryss Trippestadveien/ Korsveien til Sekkelsten	Ingen tilrettelegging	Gang- og sykkelveg er planlagt på strekningen	Etablere gang- og sykkelveg. Ca 1800 meter	18



Rute nr 8 Eidsveien

Strekning Eidsveien

Lengde Ca 350 meter

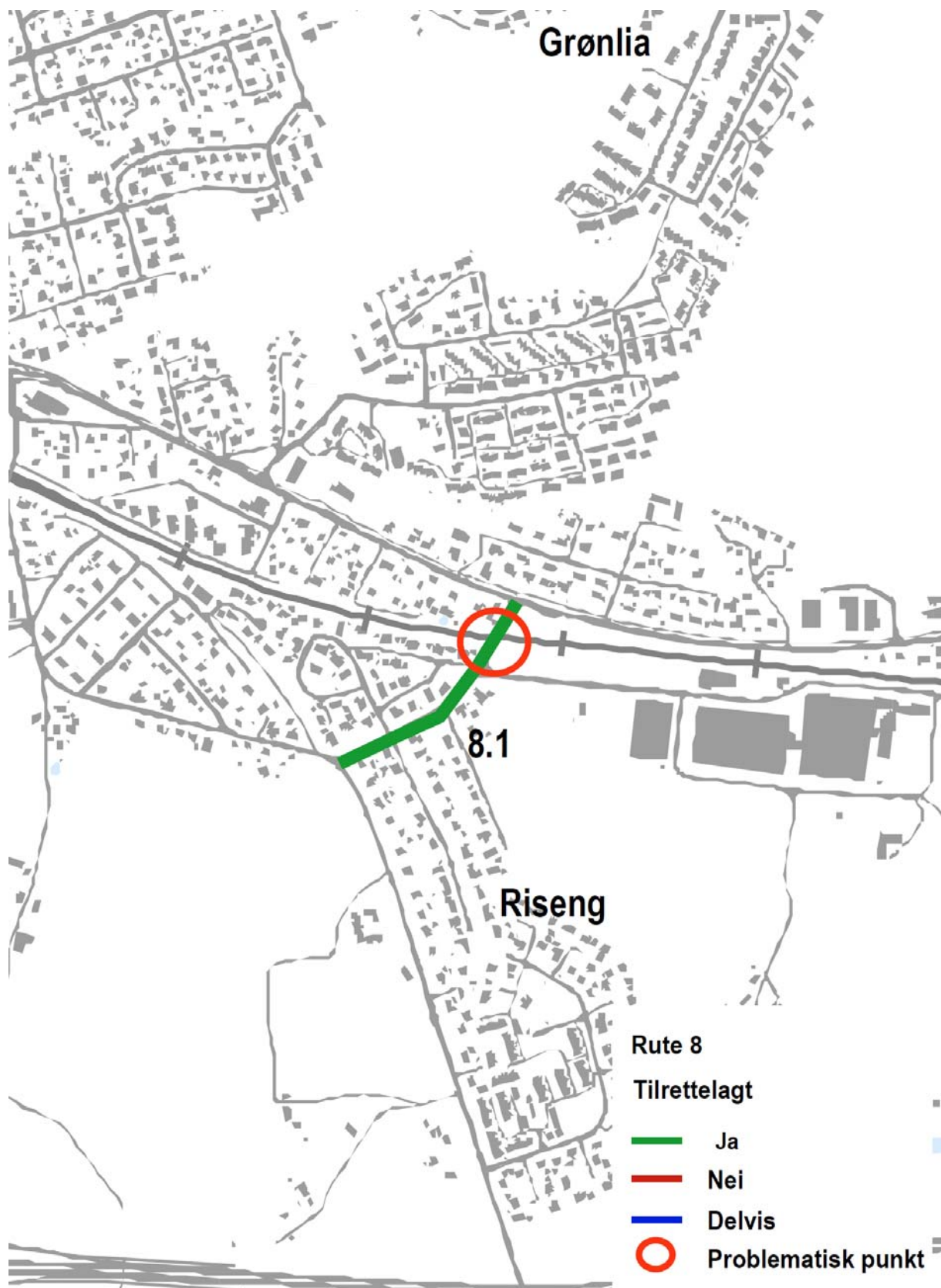
Funksjon Knytter sammen rute 9 og 6

Trafikk og situasjon Lite trafikk, kryssning av jernbanen

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
8.1	Fra kryss Katralveien/ Eidsveien til kryss Eidsveien/ Eidsbergveien	Gang- og sykkelveg. Krysning av jernbanen m/bom ved kryss Eidsveien/ Eidsbergveien	Planskilt kryssing	Mest sannsynlig kulvert	10



Figur 18 Rute 8 innebærer kryssning av jernbanen. Av trafiksikkerhetsmessige årsaker må både syklist, gående og biler være oppmerksomme her. Mulig kryssning av jernbanen på egen trasé bør undersøkes nærmere.



Rute nr 9 Osloveien/Eidsbergveien og Katralveien

Strekning Langs Osloveien/Eidsbergveien og Katralveien

Lengde Ca 2,1 km

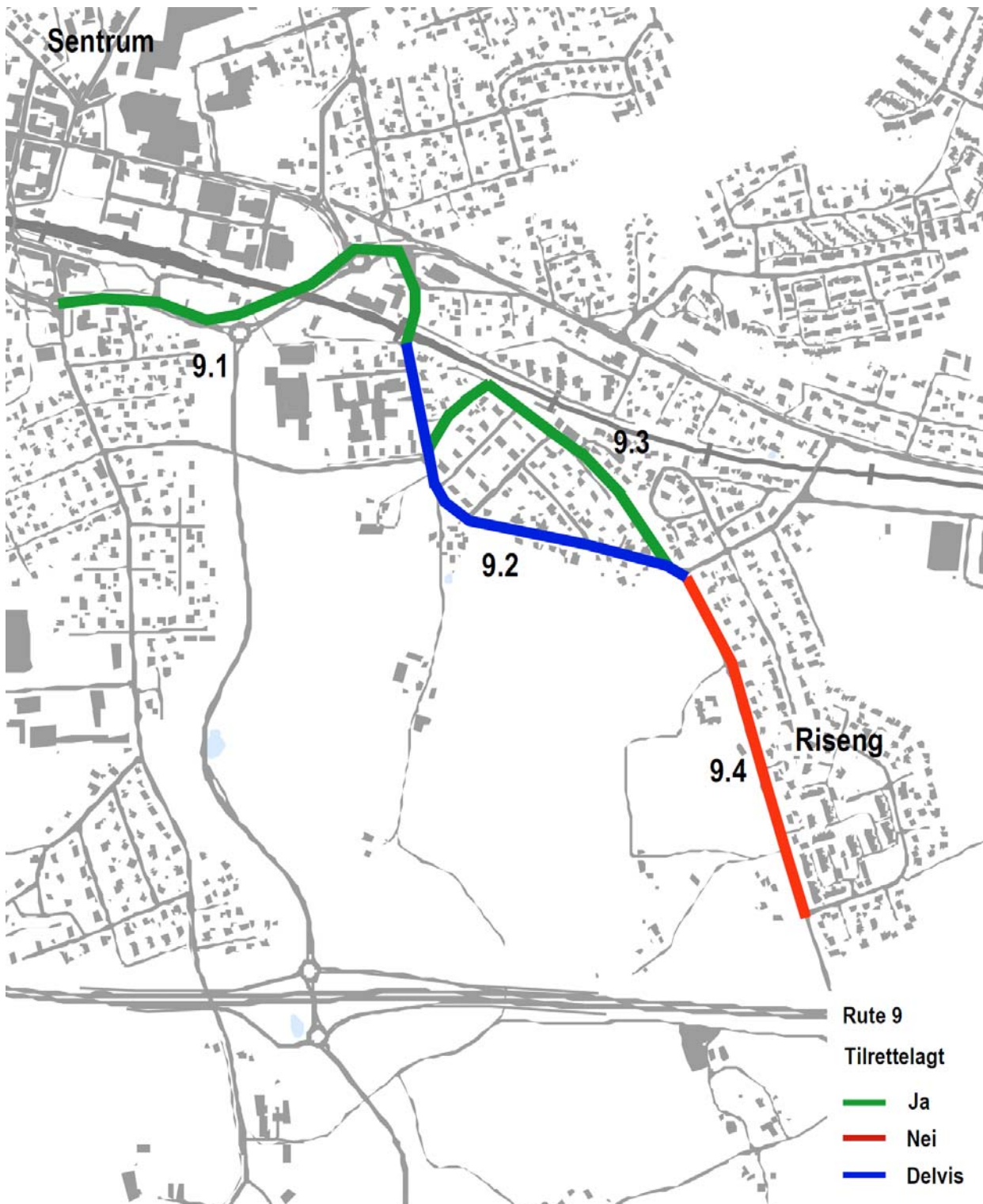
Funksjon Knytter boligområdet Riseng til Askim sentrum. Skoleveg for elever på Løken skole

Trafikk og situasjon Bortsett fra strekning 9.4, er det en tilfredsstillende standard på gang- og sykkelvegen.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
9.1	Fra rundkjøring Vammaveien/ Osloveien til gang- og sykkelvegbru over Eidsbergveien	Gang- og sykkelveg i tilfredsstillende standard	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
9.2	Fra gang- og sykkelvegbru over Eidsbergveien til kryss Katralveien/ Eidsveien	Bredt fortau og blandet trafikk	Bredt fortau og blandet trafikk	Ingen tiltak	
9.3	Kryss Katralveien/ Eidsveien langs Linjeveien og Kortveien	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	
9.4	Fra kryss Katralveien/ Eidsveien til Risengveien	Ingen tilrettelegging	Gang- og sykkelveg	Etablere gang- og sykkelveg Ca 700 meter	7



Figur 19 Strekning 9.2 har bredt fortau. Det finnes også et alternativ ved å benytte gang- og sykkelveg på strekning 9.3.



Rute nr 10 Vammaveien

Strekning Fra sentrum langs Vammaveien til Askim videregående skole og videre over E18

Lengde Ca 2 km.

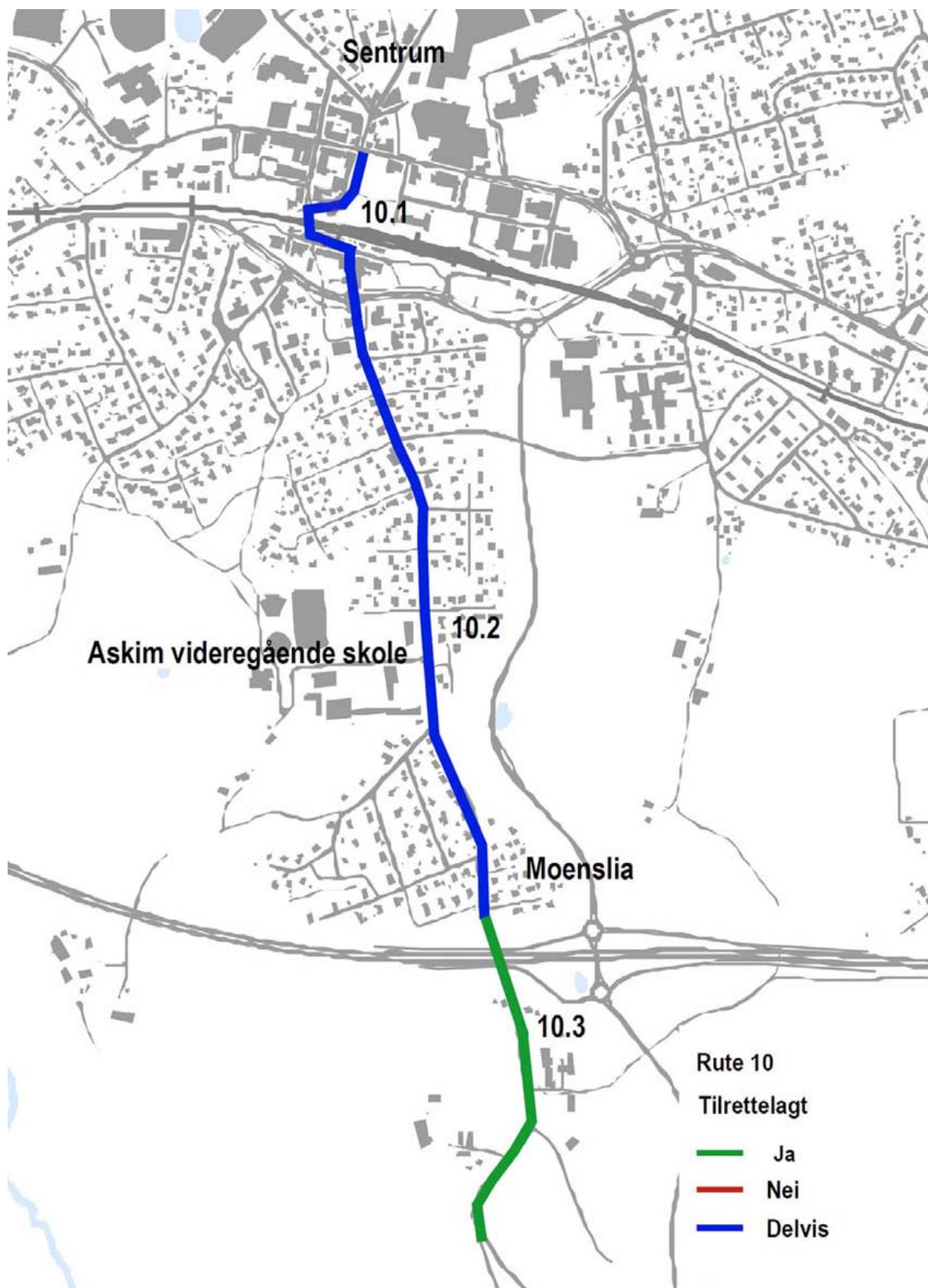
Funksjon Forbindelse til sentrum fra Moenslia/Katralveien via Vammaveien til Askim sentrum.

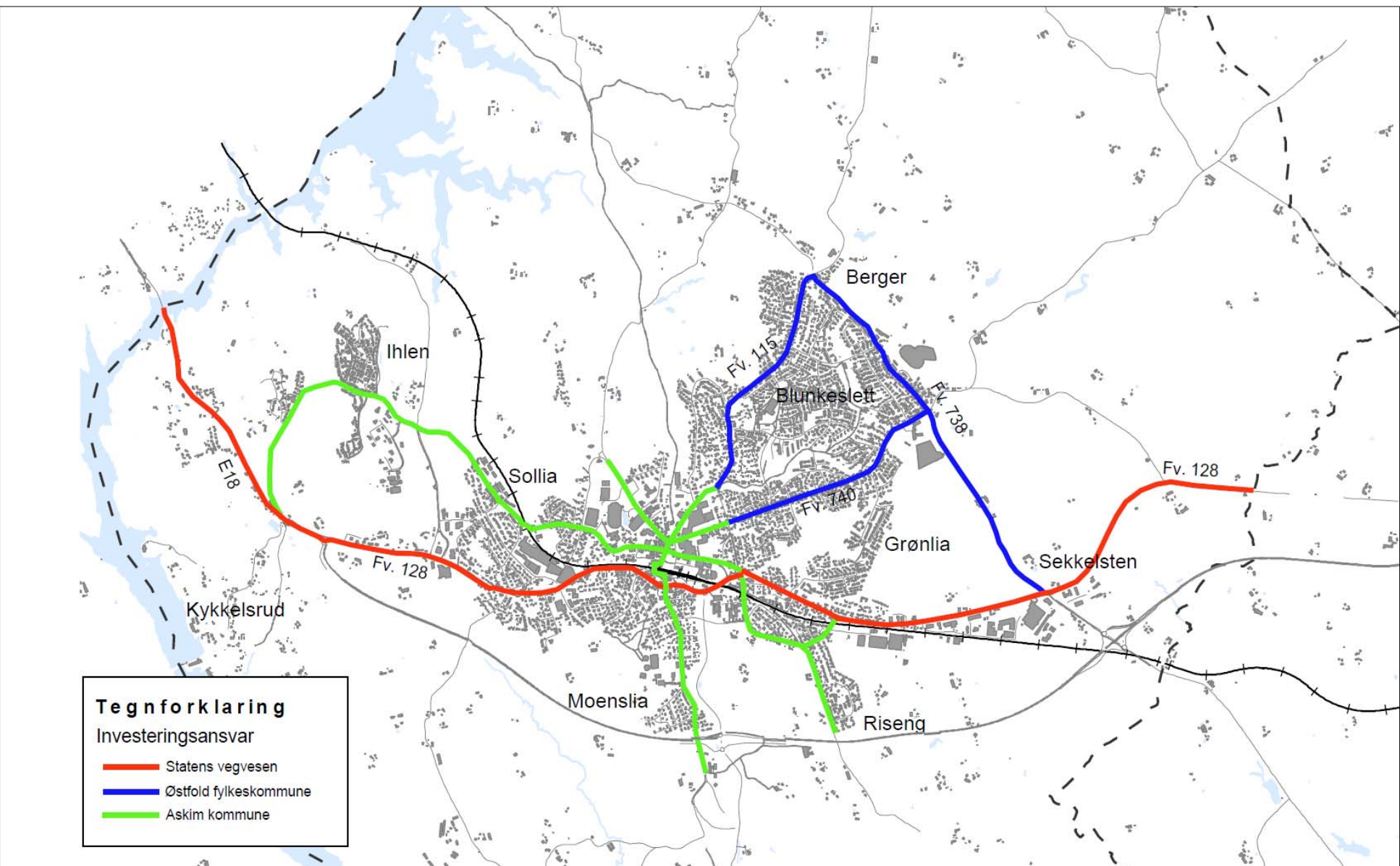
Trafikk og situasjon Størstedelen av ruten går gjennom 30 km/t og fartshumper.

Strekning	Fra – til	Dagens standard	Framtidig standard	Tiltak	Kostnad (anslått mill. kr)
10.1	Storgata (gågate) over i Dr. Randers gate, til jernbanestasjonen	Gågate og blandet trafikk	Tilrettelegging for syklister	Avklares ved oppstart av planarbeidet for strekningen	
10.2	Fra jernbanestasjonen til Moenslia (Vammaveien)	Blandet trafikk	Tilrettelegging for syklister	Avklares ved oppstart av planarbeidet for strekningen	
10.3	Fra Moenslia til kryss Vammaveien/Revaugveien	Gang- og sykkelveg	Gang- og sykkelveg	Ingen tiltak	



Figur 20 Plan for hovednett for sykkeltrafikk legger opp til å bedre forholdene for syklister ved jernbaneovergang ved å bedre tilretteleggingen for syklister på strekning 10-1.







For- og baksidfoto: TØI



Trygt fram sammen