

# Prioritering av sykkeltiltak

## Bærum kommune

Utredning om hvilke systemtiltak og investeringer som bør prioriteres på det kommunale og fylkeskommunale veinettet for å nå kommunens mål om økt sykling.



## Dokumentinformasjon

|                    |                                                                                                                          |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oppdragsgiver:     | Bærum Kommune                                                                                                            |
| Tittel på rapport: | Prioritering av sykkeltiltak i Bærum kommune                                                                             |
| Oppdragsnavn:      | Sykkelruter, mulighetsstudie og regulering                                                                               |
| Oppdragsnummer:    | 631700-02                                                                                                                |
| Utarbeidet av:     | Anders Hartmann, Elise Egseth, Katrine Erichsen, Knut Magne Galta, Johanne Lægran, Thomas Indergaard Dehli og Åse Holte. |
| Oppdragsleder:     | Anders Hartmann                                                                                                          |
| Tilgjengelighet:   | Åpen                                                                                                                     |

## Kort sammendrag av anbefalingen

I denne rapporten anbefaler Asplan Viak at det gjennomføres tre tiltak på systemnivå, og 29 fysiske tiltak på strekninger i sykkelveinettet. De tre tiltakene på systemnivå er:

- Reduksjon av fartsgrensene på fylkesveinettet til hastigheter som er trygge for syklende
- Høyere kvalitet på veivisningsskiltingen i kommunen
- En gjennomgang av ansvarsforholdet for sykkeltilrettelegging langs fylkesveiene

De fysiske tiltakene spenner fra enkle oppgraderinger til store anleggsprosjekter. Hensikten er å tilrettelegge for et stamnett mellom og innenfor de bymessige områdene i Bærum kommune.

|     |               |                        |           |     |
|-----|---------------|------------------------|-----------|-----|
| 02  | 14. mar. 2022 | Revidert slutt rapport | EE        | AH  |
| 01  | 1. feb. 2022  | Slutt rapport          | AH        | KMG |
| Ver | Dato          | Beskrivelse            | Utarb. av | KS  |

## Forord

Formålet med denne rapporten er å gi råd om hvilke tiltak som bør prioriteres i utbyggingen av sykkelveinettet for å oppnå en mest mulig effektiv innsats for økt sykling i Bærum. Rapporten er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag for Bærum kommune, med medvirkning og innspill fra Viken fylkeskommune.

Oslo, 01.02.2022

Anders Hartmann

Oppdragsleder

Knut M. Galta

Kvalitetssikrer

# Innholdsfortegnelse

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Kort sammendrag av anbefalingen   | 1  |
| Forord                            | 2  |
| Innholdsfortegnelse               | 3  |
| 1. Grunnlag og analyse            | 4  |
| 2. Erfaring og lokalkunnskap      | 28 |
| 3. Prioriteringsmetodikk          | 32 |
| 4. Anbefalte løsninger            | 38 |
| 5. Anbefalte tiltak på systemnivå | 45 |
| 6. Kostnadsestimer                | 53 |
| 7. Anbefalte investeringstiltak   | 54 |
| 8. Strekningskatalog              | 58 |



# 1. Grunnlag og analyse

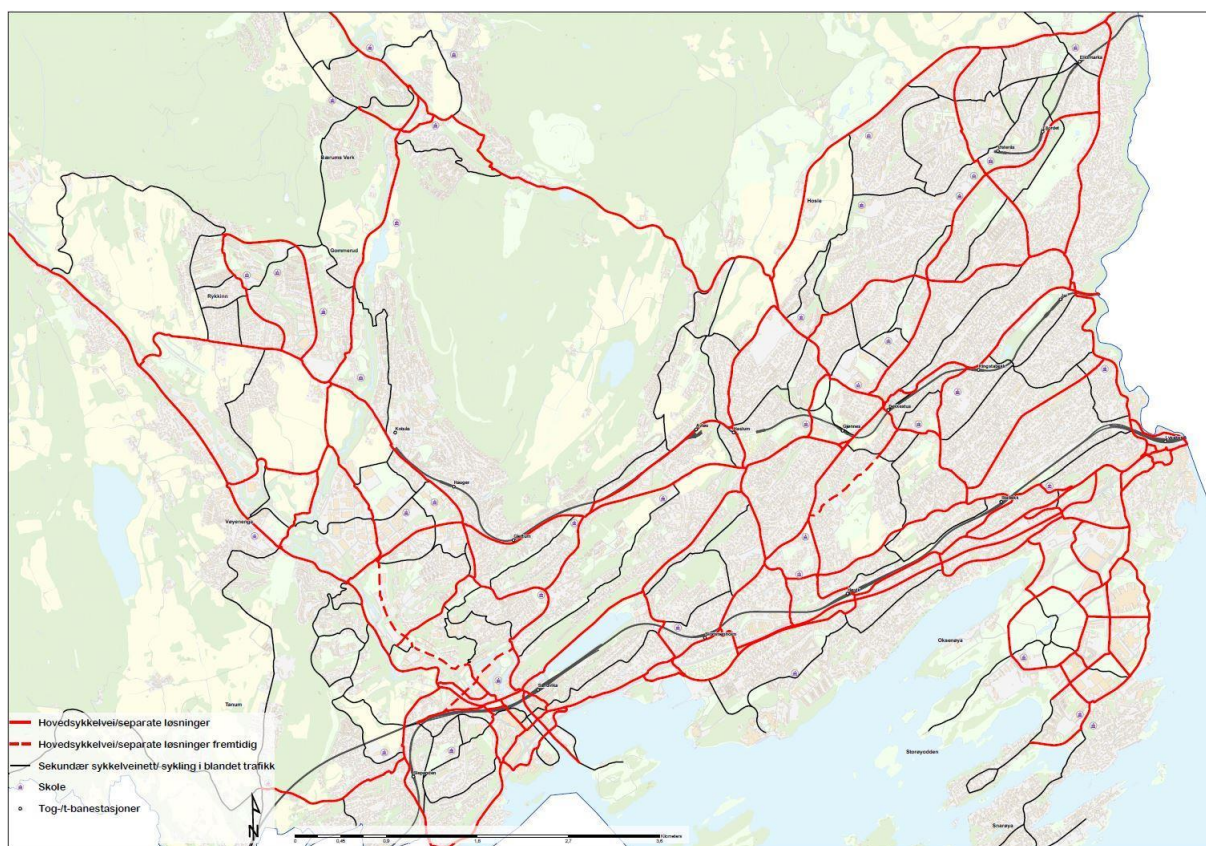
## 1.1. Avgrensning

Rapporten tar for seg det kommunale og fylkeskommunale vegnettet. Bærum kommune har i dag et ansvar for sykkeltilretteleggingen også på deler av fylkesveinettet.

## 1.2. Overordnede planer

### 1.2.1. Bærums sykkelstrategi med Plan for sykkelveinettet 2018 - 2030

Bærums kommunes sykkelstrategi og plan for sykkelveinettet ble vedtatt 6. mars 2019. Figur 1-1 viser Bærum kommunes vedtatte sykkelveinett, delt på hovedruter (røde) og sekundærruter (svarte). Stiplede streker viser sykkelruter i områder der det ikke finnes fysisk farbare forbindelser i dag.



Figur 1-1 Bærums vedtatte sykkelveinett (Hentet fra Sykkelstrategien).

Ambisjonen for sykkelstrategien er å gjøre det attraktivt å sykle for alle i Bærum. Hovedmålet er å øke sykkelandelen fra dagens nivå på 3 % til 20 % i områder med bymessig karakter innen 2030. For å nå disse målene er det definert fem satsingsområder:

1. Det skal oppleves **trygt** å sykle i Bærum
2. Det skal være **raskt** å komme frem for syklister i Bærum, særlig fram til kollektivknutepunkt
3. I Bærum skal sykkel være et **prioritert transportmiddel**. Bærum kommune skal tilrettelegge for sykling gjennom planlegging og utbygging
4. Sykkel skal være en **naturlig del av tettsteder**, byliv og byrom
5. Bærum kommune skal **markedsføre** sykling

### 1.2.2. Handlingsplan for sykkel - Prioriteringer 2021 - 2024

Bærum kommunes handlingsplan for sykkel skal følge opp sykkelstrategien og dens tiltaksliste. Handlingsplanen konkretiserer kommunens satsing i perioden fra 2021 til 2024.

For å nå målet om at flere skal oppleve at det er attraktivt og trygt å sykle og gjøre det enklere å prioritere mellom ulike tiltak på sykkelveinettet, har Bærum kommune i 2020 gått i dialog med Viken fylkeskommune for å igangsette et arbeid med å definere helhetlige sykkelruter.

Ved å definere helhetlige sykkelruter vil det bli enklere å jobbe systematisk med ulike typer tiltak. Enkelte steder kan det gjøres strakstiltak, mens andre steder er det nødvendig med større tiltak og reguleringsendringer av både kommunal- og fylkesvei. Så fort nye tiltak identifiseres vil prosjekter av ulik karakter og omfang legges til for prioritert finansiering over handlingsplan sykkel. Arbeidet med helhetlige sykkelruter vil også være med på å definere fremtidige prosjekter til planbanken.

Handlingsplan (2021-2024) er delt opp i:

- **Mindre tiltak**
- **Større prosjekter**, inkludert bysykkelordning
- **Tilrettelegging - forprosjekt/planreserve**

I Handlingsplanen er det en oversikt over prosjekter, med denne inndelingen, som er foreslått gjennomført og planlagt de ulike årene innenfor perioden.

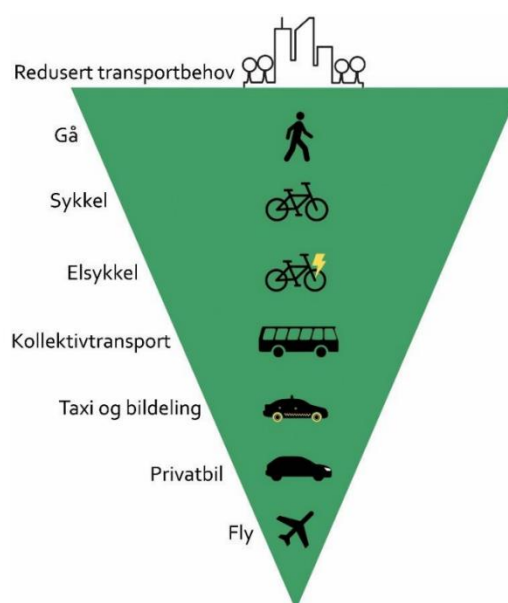
### 1.2.3. Bærums mobilitetsstrategi 2019 - 2020

Bærum kommune vedtok mobilitetsstrategien 19. juni 2019. Hovedmålet for strategien er å etablere helhetlige mobilitetsløsninger for alle trafikantgrupper. Dette er også et av kommunens innsatsområder. En utfordring i Bærum kommune er at sykling oppleves som utrygt flere steder på grunn av mangelfull tilrettelegging, lav standard og høyt fartsnivå. En viktig forutsetning for å øke sykkelandelen er at det skal oppleves trygt å sykle. For å oppnå mobilitetsløsninger som fremmer sykling skal sykkelstrategien og handlingsplan for sykkel følges opp.

### 1.2.4. Bærums klimastrategi 2030

Bærum kommune har en egen klimastrategi som skal følge opp Parisavtalen og omstilling til lavutslippssamfunn. Den ble vedtatt 23. juni 2021. Et av satsningsområdene til Bærum kommune er å snu transporthierarkiet, se Figur 1-2. Det er definert tre delmål:

- Transportbehovet er redusert frem mot 2030.
- I 2030 er andelen personreiser med kollektiv, sykkel og gange 60 prosent, der sykkelandelen skal være minst 7 prosent.
- I 2030 er sykkelandelen i områder med bymessig karakter 20 prosent.



Figur 1-2 Den omvendte transportpyramiden  
(Hentet fra Klimastrategien til Bærum kommune).

For å oppnå målene skal kommunen blant annet planlegge for at viktige funksjoner er innenfor gang- og sykkelavstand, konsentrere utbygging rundt knutepunkt, samt følge opp og gjennomføre sykkelstrategien.

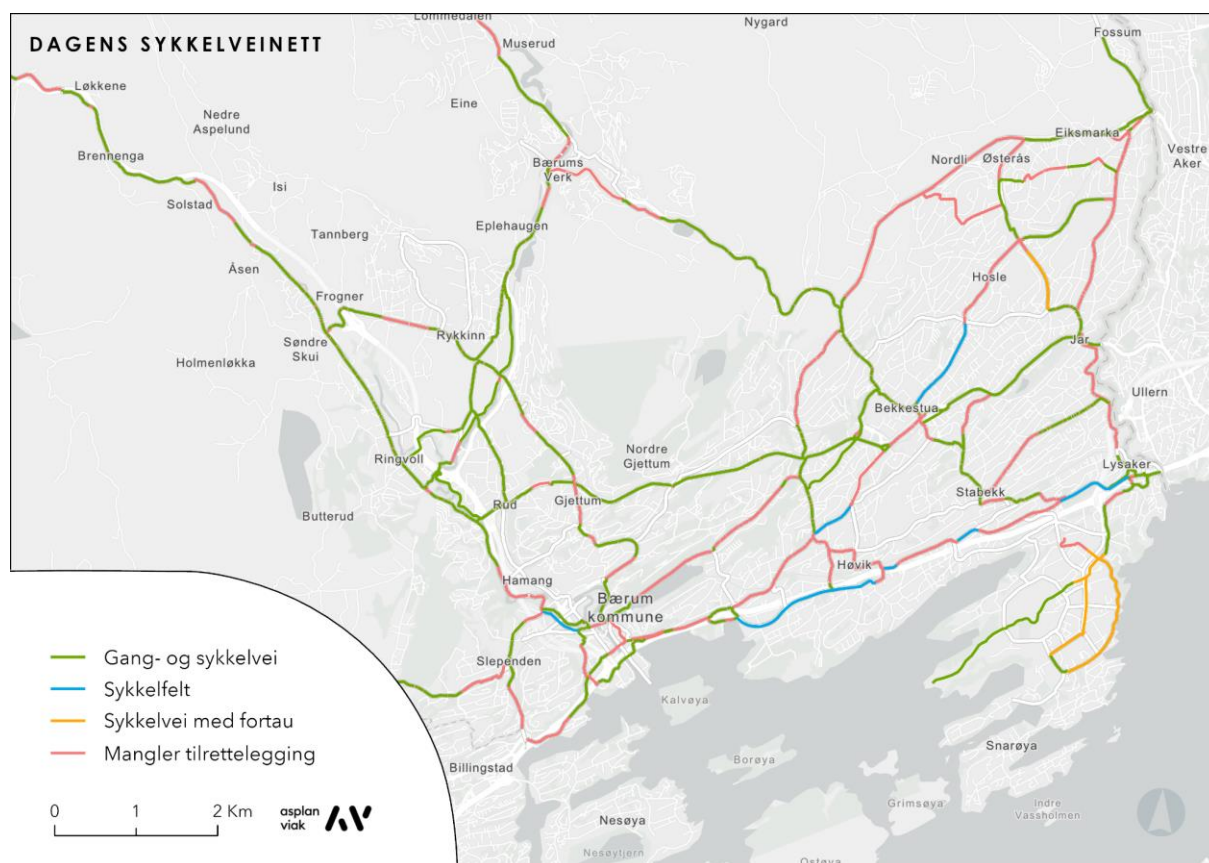
### 1.3. Dagens situasjon

Som grunnlag for vurderingene av tiltak er dagens situasjon for sykkelveinettet kartlagt.

#### 1.3.1. Dagens sykkelveinett

Figur 1-3 viser det tidligere hovedsykkelveinettet og status for tilrettelegging.

Sykkelveinettet består hovedsakelig av strekninger med gang- og sykkelveier og strekninger med manglende tilrettelegging. På sykkelruten som følger E18 er det for deler av strekningen etablert sykkelfelt. På deler av sykkelrute 7, (se Figur 1-5) som ligger på Fornebu, er det etablert sykkelvei med fortau. I tillegg er det nylig etablert sykkelfelt i Industriveien, sykkelvei med fortau i Nordveien og motstrøms sykkelfelt i Claude Monets allé i Sandvika (ikke med i kartet).



Figur 1-3 Tidligere hovedsykkelveinett for sykkel med status for tilrettelegging.

I tillegg til tilretteleggingen på dette veinettet finnes det boligområder som internt har lav trafikkbelastning og gode interne nettverk av gangveier som gir gode forhold for sykling lokalt, men som ikke egner seg for sykling på mellomlange og lange avstander.

Hovedinntrykket av dagens tilrettelegging er at det finnes få strekninger i Bærum der det er mulig å gjennomføre en typisk sykkelturn (ca. 3 km) uten å enten komme i konflikt med biltrafikk (ved sykling på trafikkerte veier) eller gangtrafikk (på kombinerte gang- og sykkelveier).

### 1.3.2. Ansvarsfordeling

I Bærum har kommunen og fylket organisert seg slik at kommunen har ansvar for gang- og sykkeltilrettelegging langs store deler av fylkesveinettet. Dette gjelder spesielt der hvor fylkesveiene har parallelle gang- og sykkelveier, men etter det vi forstår bidrar kommunen også med delfinansiering til gang- og sykkeltilrettelegging når det bygges fylkesveier. Vi har ikke klart å finne noen fullstendig oversikt, men har gjort en grov kartlegging av fylkesveier med kommunale gang- og sykkelveier, slik de er registrert i Nasjonal vegdatabank:

- Bærumsveien ved Rud
- Johs. Haugeruds vei
- Franzefossveien
- Tanumveien
- Sleppeveien
- Sandviksveien gjennom og vest for Sandvika
- Gamle Drammensvei ved Stabekk
- Gamle Ringeriksvei øst for Griniveien
- Professor Kohts vei ved Lysaker
- Vollsveien
- Storengveien
- Nordveien
- Kirkeveien
- Johan Grauers gate
- Elias Smiths vei
- Lommedalsveien nord for Bærums verk

Vi oppfatter at ordningen med ansvarsdeling er uoversiktlig både for beslutningstakere i kommunen og for befolkningen. Det er svært vanskelig for innbyggerne å finne ut hvem som har ansvar for hhv. utbygging, vedlikehold og drift av gang- og sykkeltilretteleggingen. Ordningen gir kanskje kommunen innflytelse på løsningene som velges langs fylkesveiene, men det er uklart om dette veier opp for kostnadene. Det er også fare for at ordningen kan skape ansvarspulverisering, økt behov for koordinering og



uhåndterlige grensesnitt mellom veieierne. Situasjonen kompliseres ytterligere av at Statens vegvesen gjennomfører utbygging av fylkesveistrekninger som del av sine prosjekter. F.eks. er de nye sykkelfeltene i Industriveien og Professor Kohts vei planlagt og bygget av Statens vegvesen, men skal driftes og forvaltes av fylkeskommunen som fylkesveier. Bærum kommune bidro med kostnadene til rød asfalt i sykkelfeltene da dette ikke lå inne i prosjektet.

### 1.3.3. Dagens standard

I Bærum er det svært få strekninger med adskilt sykkeltilrettelegging i form av sykkelfelt og sykkelveier. Men de fleste veiene har enten fortau eller gang- og sykkelvei. Vi tror det er nødvendig å redegjøre kort for hvorfor fortau og gang- og sykkelveier ikke gir noen økning av sykkelandelen, og er løsninger som bør unngås i utbyggingen av sykkelveinettet.

#### **Fortau**

Det bør ikke legges opp til sykling på fortau. Det betyr for eksempel at sykkeltrafikk ikke bør ledes opp på fortau med skilt, oppmerking eller nedsenket kantstein, at det ikke merkes opp eller etableres sykkelsymboler på fortau. I tillegg bør det ikke legges opp til kryssing av vei i gangfelt. Fortau er primært anlegg for gående. Trafikkreglene paragraf 18-3 konstaterer at sykling på fortau kun er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Videre sier paragrafen at passering av gående skal skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart som ikke er over 6 km i timen. For andre enn de mest sårbare gruppene, som små barn, så bør derfor sykling på fortau unngås.

Om fortau er eneste tilbud for sykkeltrafikken vil syklistene konstant måtte velge mellom å ta sjansen på å sykle trygt uten å møte fotgjengere på fortauet, eller ta den økte risikoen ved å sykle i trafikken, der de risikerer ubehagelige forbikjøringer eller konflikter om de hindrer biltrafikken.

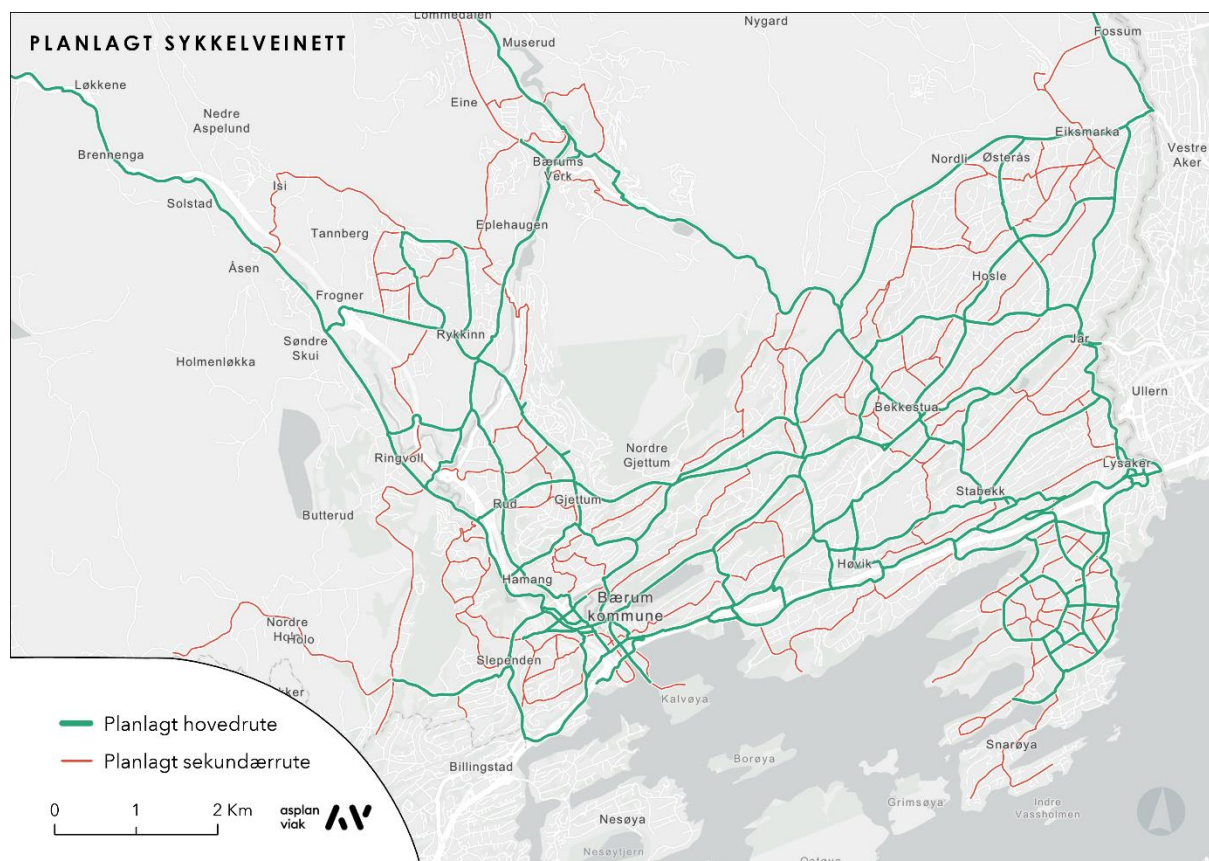
#### **Kombinert gang- og sykkelvei**

Gangtrafikk og sykkeltrafikk bør som hovedregel være adskilt på sykkelveinettet. Selv om gang- og sykkelvei er anlegg ment for både gående og syklende skjer sykling på gang- og sykkelveier i praksis på de gåendes bekostning. Mange gående gjør fremkommeligheten for syklende dårlig. Utfordringene med gang- og sykkelvei som en del av sykkelveinettet gjelder også turveier. Gang- og sykkelveier kan være et godt supplement for barn og andre brukere som foretrekker å sykle i bilfrie traseer i lav hastighet.

Fordi utfordringene med gang- og sykkelveier øker i takt med både gang- og sykkeltrafikken vil denne løsning hindre vekst i syklingen, eller gjøre at økt sykling gir redusert gåing. Løsningen er kun aktuell på strekninger der det er lite potensial for sykkeltrafikk, og vil derfor uansett gi lav nytte. Vi fraråder derfor å bygge gang- og sykkelveier i det videre arbeidet med sykkelveinettet.

#### 1.3.4. Vedtatt hoved- og sekundærsykkelveinett

Figur 1-4 viser Bærum kommunenes vedtatte hoved- og sekundærnett for sykkel. Det definerte sykkelveinettet er ca. 390 kilometer. Sykkelstrategien anbefaler at hovedsykkelveinettet skal bestå av separate sykkelveiløsninger. Innenfor sekundærsykkelveinettet er det mest aktuelt med løsninger i blandet trafikk. Sykkelveinettet er mer finmasket enn det tidligere hovedsykkelveinettet, for å sikre gode forhold for sykling på lokale sykkelturner og god tilgjengelighet til sykkelveinettet.

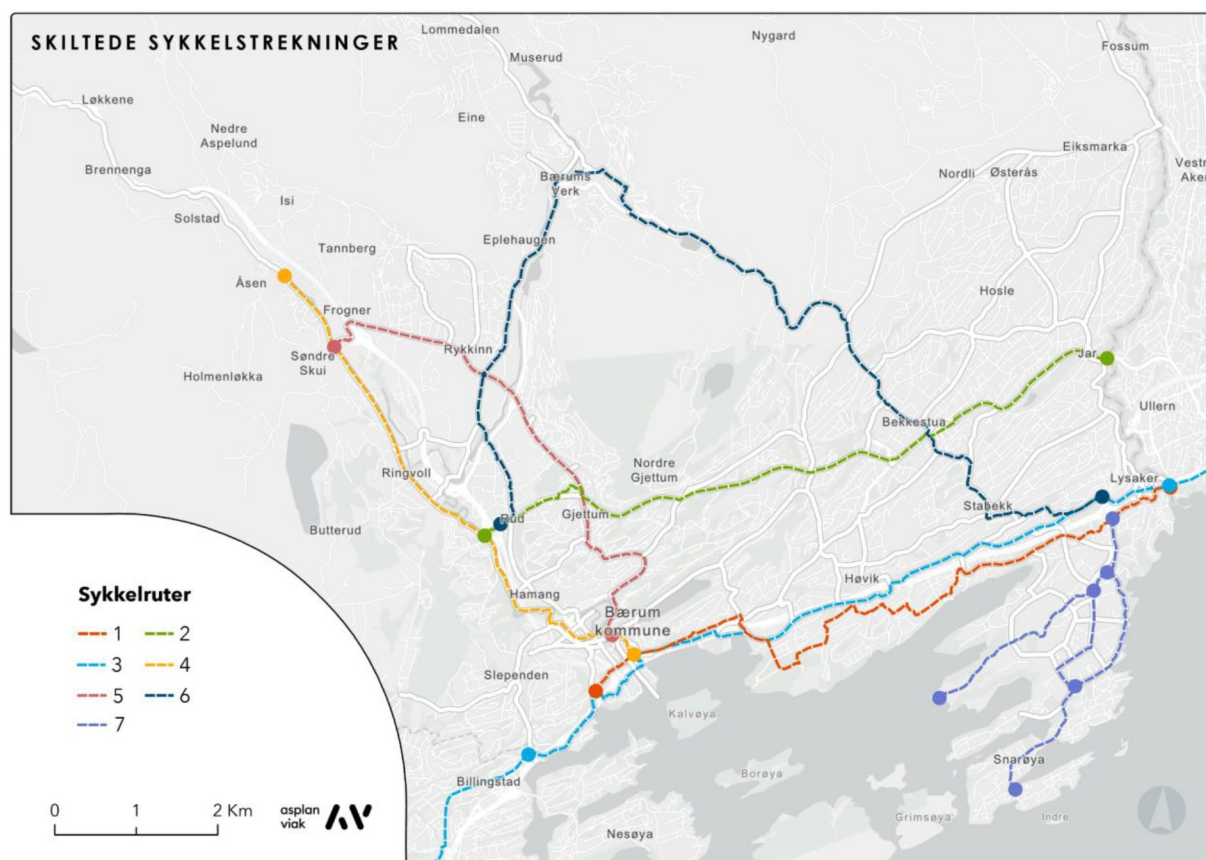


Figur 1-4 Bærum kommunes vedtatte hoved- og sekundærveinett for sykkel.

### 1.3.5. Skiltede sykkelstrekninger i Bærum kommune

Figur 1-5 viser hvilke sykkelstrekninger i Bærum kommune som er skiltet. Dette er resultat av en kartlegging utført for Bærum kommune i 2021. Det kan finnes eldre veivisningsskilt på øvrige strekninger som ikke er kartlagt.

Rutene er som hovedregel skiltet basert på veinummeret for den parallelle bilveien, og det er langt mellom veivisningsskilt som bruker stedsnavn. Skiltstørrelsen som brukes er som hovedregel liten, og store områder mangler veivisningsskilting for sykkel.



Figur 1-5 Skiltede sykkelstrekninger i Bærum kommune.

Beskrivelse av de syv strekningene:

**Sykkelrute 1:** Går fra kommunegrensen til Lysaker. Denne er del av Nasjonal sykkelrute 1, som følger kysten.

**Sykkelrute 2:** Ruten starter vest for Sandvikselva og går langs fv. 160 frem til Lysakerelven.

**Sykkelrute 3:** Ruten følger E18 fra Slependen til Lysaker.

**Sykkelrute 4:** Sykkelruten starter i Sandvika sentrum og følger E16 fram til Skui.

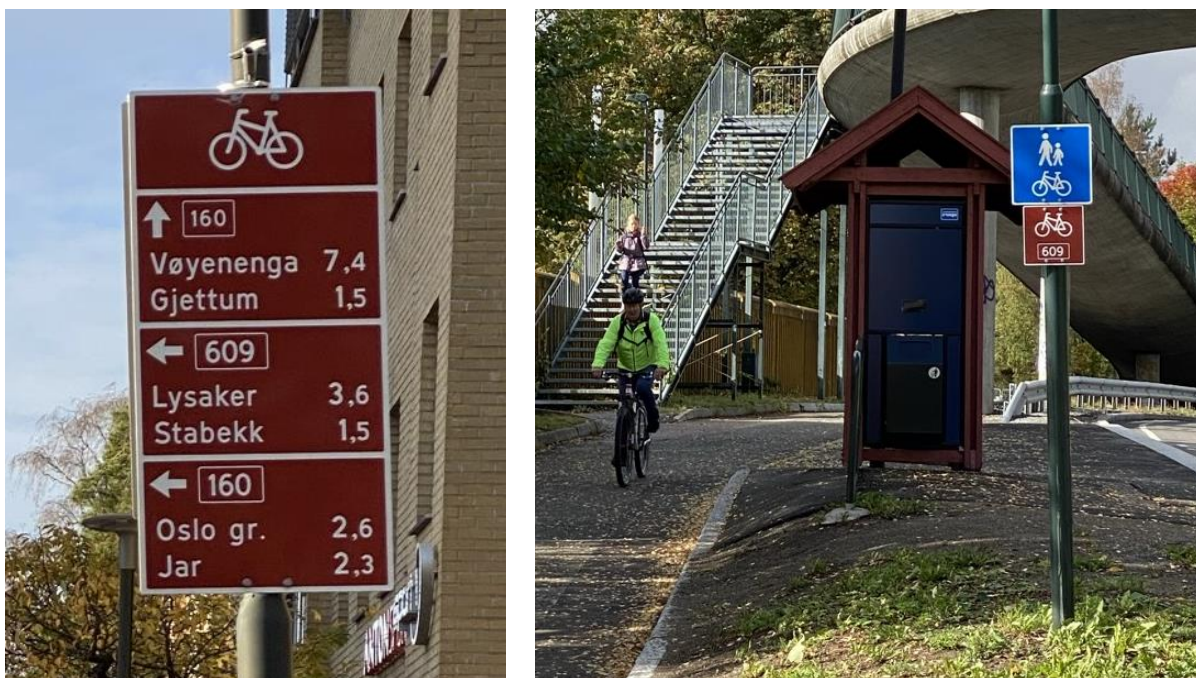


**Sykkelrute 5:** Sykkelruten går langs deler av fv. 160 og 164. Ruten starter ved Løkketangen torv og slutter nordvest for Rykkinn senter.

**Sykkelrute 6:** Ruten starter i Professor Kohts vei og fortsetter videre via Gamle Ringeriksvei til Bærums verk. Fra Bærums verk går ruten videre til Hauger via Lommedalsveien fv. 168.

**Sykkelrute 7:** Følger deler av fv. 166. Ruten starter på Lysaker og greiner seg ut til tre ulike alternative ruter på Fornebu. Det første alternativet går til Snarøya via Lysakerfjorden (del 1) eller via Fornebu S (del 2). Det andre alternativet stopper på Storøyodden (del 3).

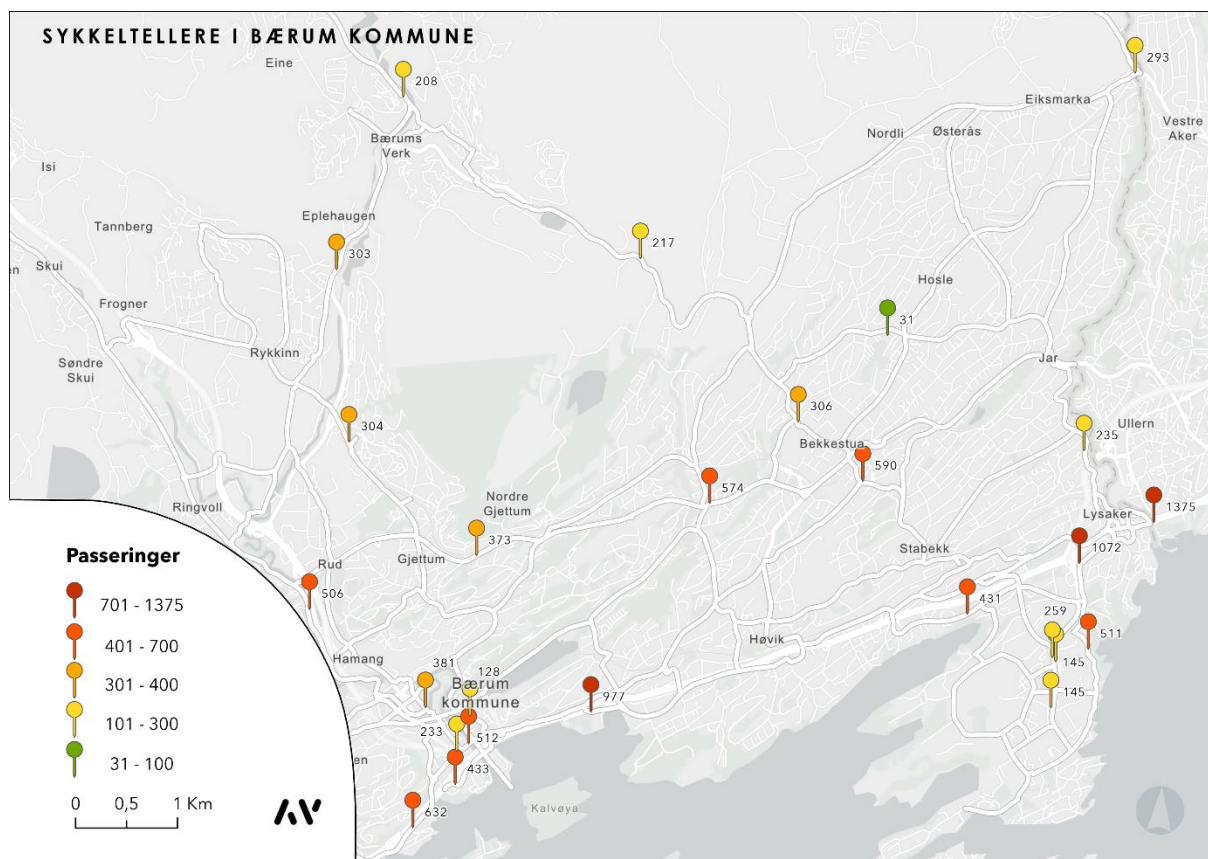
Under vises eksempler på veivisningsskilt som er benyttet i Bærum i dag.



Figur 1-6 Skilt med stedsnavn er benyttet der sykkelruter krysser hverandre. På strekningene er det kun skiltet med veinummer.

### 1.3.6. Dagens sykkeltrafikk fra tellepunkt

Bærum kommune har 24 sykkeltellere. I tillegg har Statens vegvesen 6 sykkeltellere på statlige og fylkeskommunale sykkelruter. Det er ikke alle tellere som har kontinuerlige tellinger over lengre tid. Det er derfor hentet ut data fra 20 tellere som har kontinuerlige data i perioden 19. mai til 10. september 2021, se Figur 1-7.

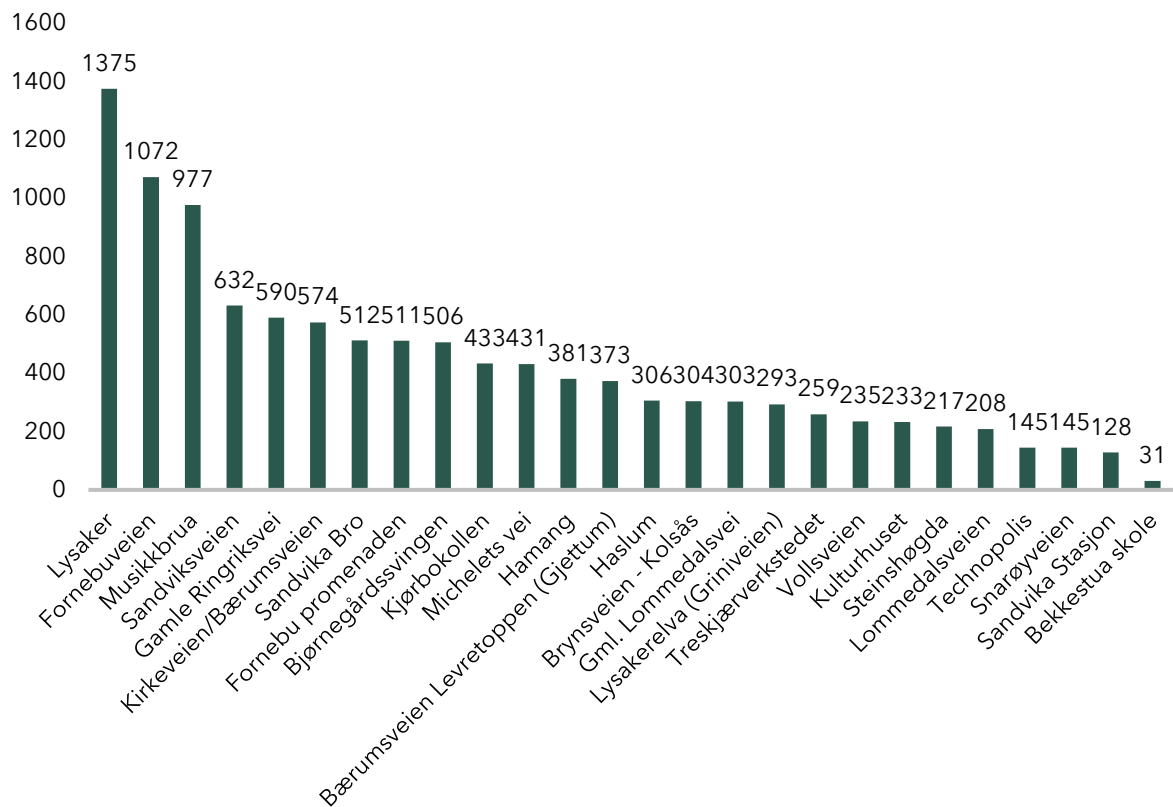


Figur 1-7 Gjennomsnittlige daglige passeringer over sykkeltellere i Bærum vest i perioden 19.mai 2021 – 10.september 2021.

Tellingene fra perioden gir et innblikk i fordelingen av syklister på ulike strekninger og deler av kommunen i sykkelsesongen. Sykkeldataene viser at det er flest syklende på E18-ruta. I tillegg tyder dataene på at det er relativt sett mange syklende i sentrale områder som Sandvika og Bekkestua. Noen av tellepunktene har trolig fått mer eller mindre trafikk enn i en normalsituasjon på grunn av anleggsarbeid eller liknende som påvirker trafikksituasjonen. Dette er kommentert i Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Gjennomsnitt daglige passeringer i perioden 19.mai 2021 – 10.september 2021.

| Tellepunkt-<br>eier | Tellepunktnavn                       | Gjennomsnitt daglige<br>passeringer | Kommentar                                                  |
|---------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| SVV                 | Lysaker                              | 1375                                |                                                            |
| BK                  | Fornebuveien                         | 1072                                |                                                            |
| BK                  | Musikkbrua                           | 977                                 |                                                            |
| SVV                 | Sandviksveien                        | 632                                 |                                                            |
| BK                  | Gamle Ringriksvei                    | 590                                 |                                                            |
| BK                  | Kirkeveien/Bærumsveien               | 574                                 |                                                            |
| BK                  | Sandvika Bro                         | 512                                 |                                                            |
| BK                  | Fornebu promenaden                   | 511                                 | Sannsynlig avvik (høyt) pga.<br>anleggsarbeid Fornebubanen |
| BK                  | Bjørnegårdssvingen                   | 506                                 |                                                            |
| BK                  | Kjørbokollen                         | 433                                 |                                                            |
| BK                  | Michelets vei                        | 431                                 |                                                            |
| BK                  | Hamang                               | 381                                 |                                                            |
| SVV                 | Bærumsveien Levretoppen<br>(Gjettum) | 373                                 |                                                            |
| BK                  | Haslum                               | 306                                 |                                                            |
| BK                  | Brynsveien - Kolsås                  | 304                                 |                                                            |
| BK                  | Gml. Lommedalsvei                    | 303                                 |                                                            |
| SVV                 | Lysakerelva (Griniveien)             | 293                                 |                                                            |
| BK                  | Treskjærverkstedet                   | 259                                 | Sannsynlig avvik (lavt) pga.<br>anleggsarbeid Fornebubanen |
| BK                  | Vollsveien                           | 235                                 |                                                            |
| BK                  | Kulturhuset                          | 233                                 |                                                            |
| SVV                 | Steinshøgda                          | 217                                 |                                                            |
| BK                  | Lommedalsveien                       | 208                                 |                                                            |
| BK                  | Technopolis                          | 145                                 | Sannsynlig avvik (lavt) pga.<br>anleggsarbeid Fornebubanen |
| SVV                 | Snarøyveien                          | 145                                 |                                                            |
| BK                  | Sandvika Stasjon                     | 128                                 |                                                            |
| BK                  | Bekkestua skole                      | 31                                  |                                                            |



Figur 1-8 Gjennomsnitt daglige passeringer 19.05.21 - 10.09.21.

## 1.4. Trafikksikkerhet

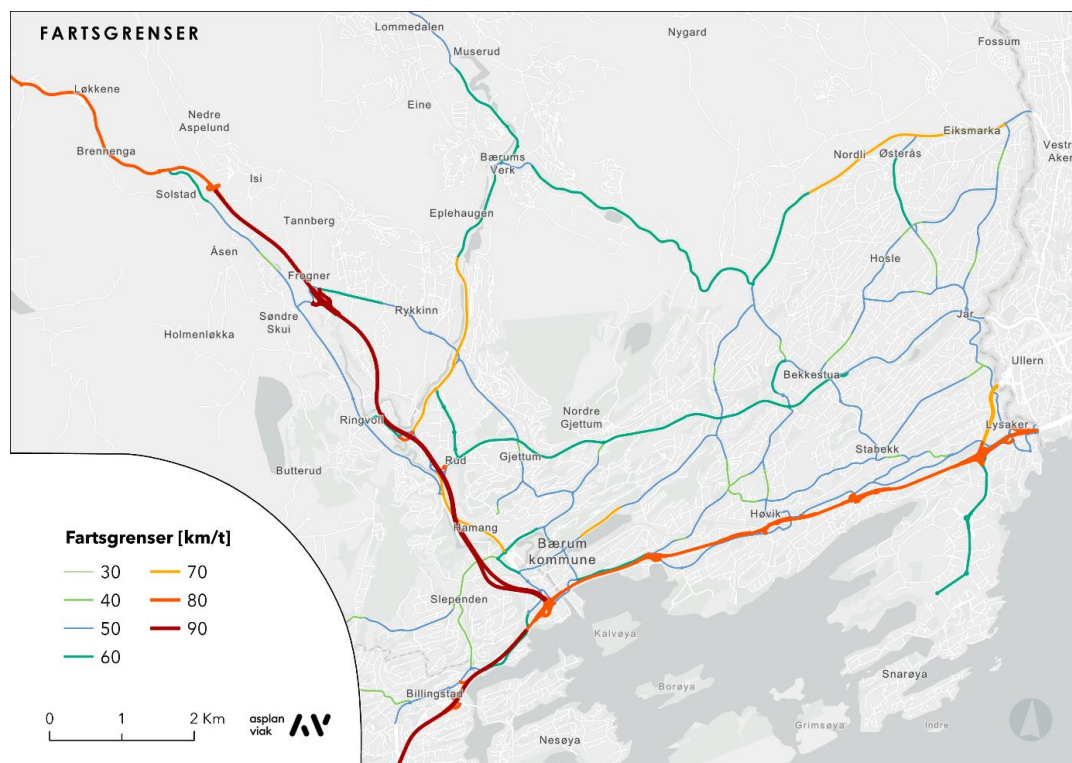
Fartsgrenser, trafikkmengder og trafikkulykker gir en indikasjon på hvor trygt det oppleves å sykle, og hvor stor risiko det er for alvorlige trafikkulykker. Registrerte ulykker gir i tillegg et innblikk i hvor det faktisk skjer flest ulykker med syklende.

### 1.4.1. Fartsgrenser

Figur 1-9 viser fartsgrenser for hovedveinettet i Bærum kommune. Europaveiene, E18 og E16, har fartsgrense 80 og 90 km/t. Fylkesveiene har i all hovedsak fartsgrense 50 km/t eller høyere. I nærheten av skoler er fartsgrensen ofte redusert til 40 km/t. Nylig ble fartsgrensen satt ned til 30 km/t i Gamle Drammensvei og Hosleveien forbi hhv. Lysaker og Grav skole.

Hele vegnettet i Viken skal gjennomgå og kvalitetssikres ut fra de nye nasjonale fartsgrensekriteriene gitt av Vegdirektoratet i (NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier). Dette er imidlertid et omfattende og krevende arbeid som det vil ta tid å fullføre.

For de kommunale veiene er det i hovedsak fartsgrense 50 km/t på samleveiene og 30-soner i bolig gatene.

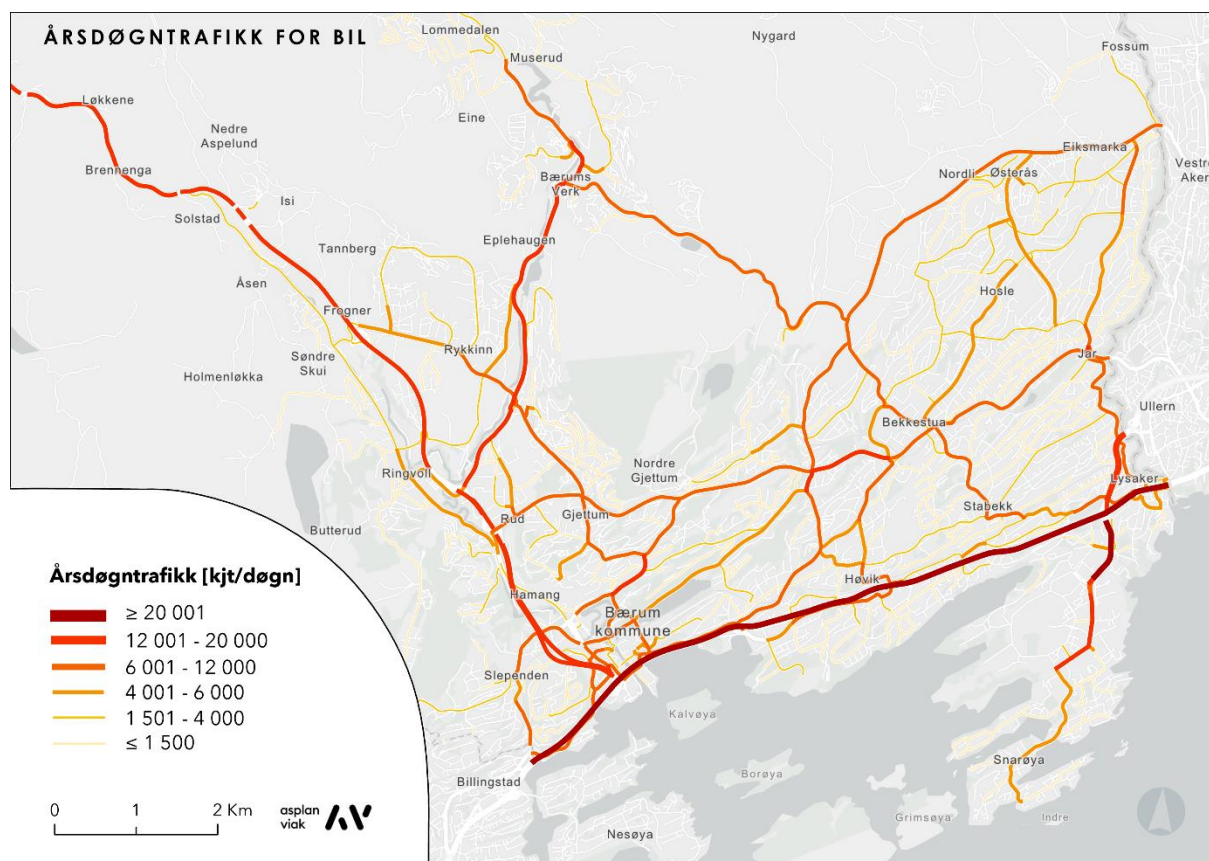


Figur 1-9 Fartsgrenser på hovedveinettet i Bærum kommune.



### 1.4.2. Trafikkmengder

Figur 1-10 viser årsdøgntrafikk for bil på hovedveinettet i Bærum kommune. Riksveiene er de mest trafikkerte veiene i kommunen. Videre har flere fylkesveier, deriblant Snarøyveien, Lommedalsveien og Bærumsveien, over 10 000 i årsdøgntrafikk.



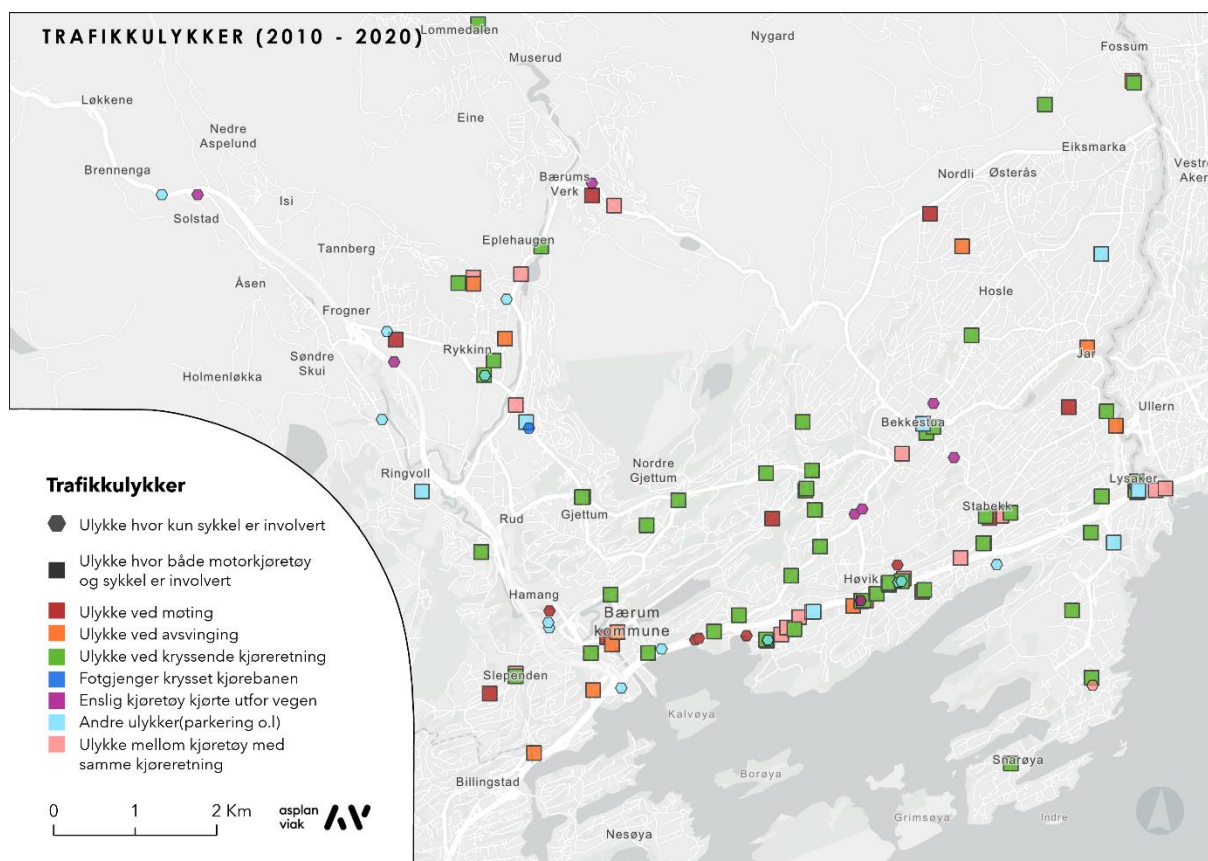
Figur 1-10 Trafikkmengder for hovedveinettet i Bærum kommune.

At biltrafikken er samlet på hovedveiene bidrar til å holde store boligområder fri for gjennomgangstrafikk. Det er positivt for sykling lokalt, men samtidig skaper de trafikkerte fylkesveiene og riksveien barrierer for sykling mellom forskjellige boligområder, og gjør det utrygt å sykle på avstander lenger enn 1-2 km. Det er kun på veier med trafikk under ca. 2000 kjøretøy per døgn at sykling kan skje i blandet trafikk uten at biltrafikken vesentlig påvirker hvor attraktivt det er å sykle.



### 1.4.3. Trafikkulykker

Figur 1-11 viser registrerte trafikkulykker registrert i perioden 2010 – 2020 kategorisert etter ulykkestype og involverte trafikantgrupper. I perioden er det registrert 179 trafikkulykker hvor det var syklister involvert. Av disse er 33 av ulykkene rene sykkelulykker.



Figur 1-11 Trafikkulykker i Bærum kommune i perioden 2010 – 2020 hvor syklister er involvert (NVDB).

Merk at Statens vegvesen ikke lenger publiserer data om skadegrad for enkeltulykker. Vi kan fra overordnet statistikk fra Staten vegvesen se at det kun har vært én dødsulykke som regnes som sykkelulykke i perioden. Det var en ulykke på elsparkesykkel i 2020. Ut over dette er 36 syklister alvorlig skadd i Bærum fra 2010 til 2020.

De fleste ulykkene mellom motorkjøretøy og syklist er ulykke ved kryssende kjøreretning. Hyppigheten av ulykker som involverer syklende følger i stor grad hvor stor sykkeltrafikken er på ulike ruter. Det er flest ulykker langs E18-ruta. Videre er det relativt større tetthet av ulykker i Sandvika, Stabekk og Bekkestua.

Den eneste veistrekningen som utmerker seg med et større antall sykkelulykker enn andre er Sandviksveien mellom Solvik og Høvik, men vi kan ikke se noe klart mønster i årsaken til ulykkene på denne strekningen.

## 1.5. Metode for potensial for økt sykkeltrafikk

For å undersøke hvilke veier i Bærum kommune som har størst potensial for økt sykkeltrafikk er det gjennomført volumberegninger/trafikkstrømmer i verktøyet ATP-modellen.

ATP-kartene kan benyttes som et utgangspunkt for å identifisere strekninger med høyt potensial for sykling, og prioritering av tiltak. Mer detaljerte undersøkelser må gjennomføres for å bestemme hvilke veistrekninger som til slutt skal inngå i sykkelveinettet, og hvilke tiltak som må gjennomføres for at veien skal oppfattes som attraktiv og trygg for sykling.

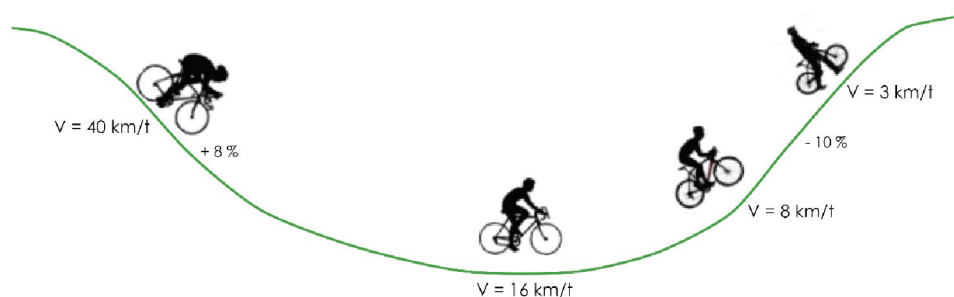
### 1.5.1. ATP-modellen

ATP-modellen er et GIS-basert planverktøy som benyttes til detaljerte analyser med utgangspunkt i et transportnett, samt stedfestet grunnlagsdata for blant annet bosatte og arbeidsplasser. Analysene kan gjennomføres for fotgjengere, syklist, bil-, og kollektivtrafikanter.

Verktøyet benyttes både til generering av transportnettet og i utførelse av ulike tilgjengelighetsanalyser. For å finne potensial for økt sykkeltrafikk i Bærum er analysen trafikkstrømmer benyttet, der antall passeringer på hver veilenke summeres opp.

### 1.5.2. Sykkelveinettet

Sykkelveinettet er etablert ved bruk av ATP-modellen og utarbeidet med utgangspunkt i veilenker fra NVDB. Nettverket er kvalitetssikret og redigert i samarbeid med Bærum kommune for å sikre at de fleste relevante sykkelforbindelser er tatt med. Sykkelhastigheten i modellen varierer med terrenget, fra 3 til 40 km/t. Gjennomsnittlig sykkelhastighet er satt til 16 km/t. Reisevei mellom grunnkretspunkter beregnes basert på korteste vei målt i reisetid.



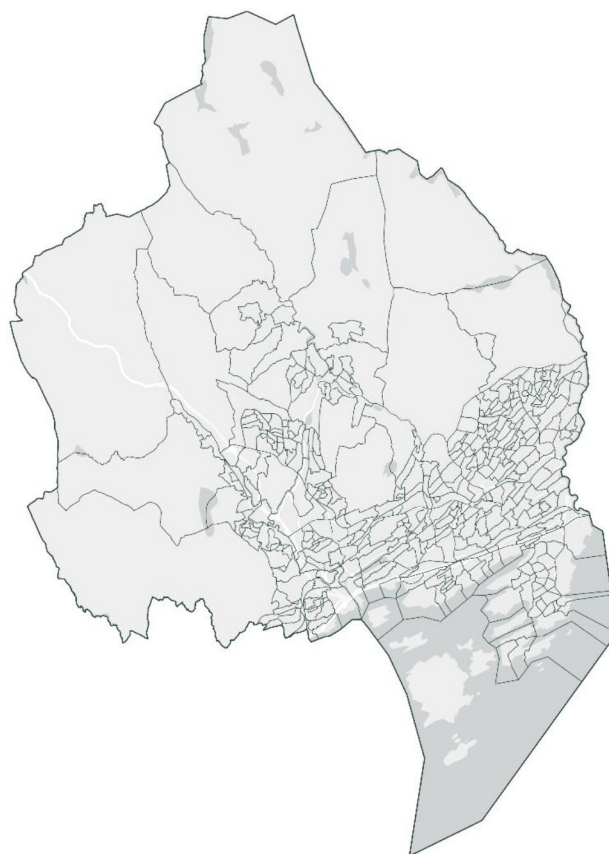
Figur 1-12 Sykkelhastighetens variasjon med stigningsforholdet i terrenget.

Alle lenker som er mulig å benytte for syklende inngår i beregningene, uavhengig av veistandard og tilrettelegging. Det betyr at modellen velger raskeste rute uavhengig av sykkeltilrettelegging. Denne kan derfor identifisere viktige veier som ikke nødvendigvis har sykkeltilrettelegging i dag. Nettverket inkluderer ikke veilenker hvor syklende ikke har lov til å sykle, for eksempel på motorveier. Vi har også tatt tunnelene på fylkesveinettet ut av modellen, til tross for at det er lovlig å sykle i flere av disse. Vi vurderer at det er uaktuelt å etablere sykkeltilrettelegging i de eksisterende tunnelene, og at potensialmodellen derfor bør vise hvilke alternative traseer som er mest aktuelle.

### 1.5.3. Forutsetninger for analysen

Beregningene er gjennomført for alle reisemål og er basert på reisetidsmatriser fra Regional transportmodell (RTM 23+), som er generert på grunnkretsnivå (geografisk inndeling). Dataene er hentet for år 2030 og tar hensyn til Bærum kommunes utbyggingsplaner og fordeling av befolkningsvekst. Befolkningsveksten er imidlertid justert i tråd med SSB sine prognoser.

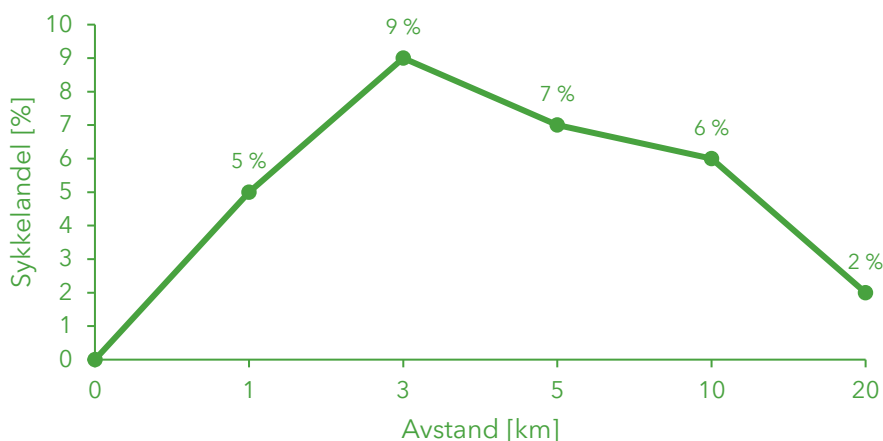
Reisetidsmatrisene fra RTM er input til analysene og inneholder hvor mange reiser som genereres fra en grunnkrets til en annen. Grunnkretsene er de geografisk stedfestede dataene.



Figur 1-13 Geografisk inndeling for grunnkretser i Bærum kommune (SSB).

#### 1.5.4. Sykkelandel

Reisetidsmatrisene fra RTM inneholder alle reiser som gjennomføres uavhengig av hvilke reisemiddel som faktisk benyttes. Figur 1-14 viser hvilken reisemiddelfordeling som er lagt til grunn for sykkeltrafikk (sykkelandel per reiselengde). Figuren viser at 9 prosent av reiser som er mellom 1 og 3 km er sykkelreiser.



Figur 1-14 Reiseandel for sykkel etter reiselengde

### 1.6. Resultat for potensial for økt sykkeltrafikk

Analysene ble delt inn i tre ulike beregninger:

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

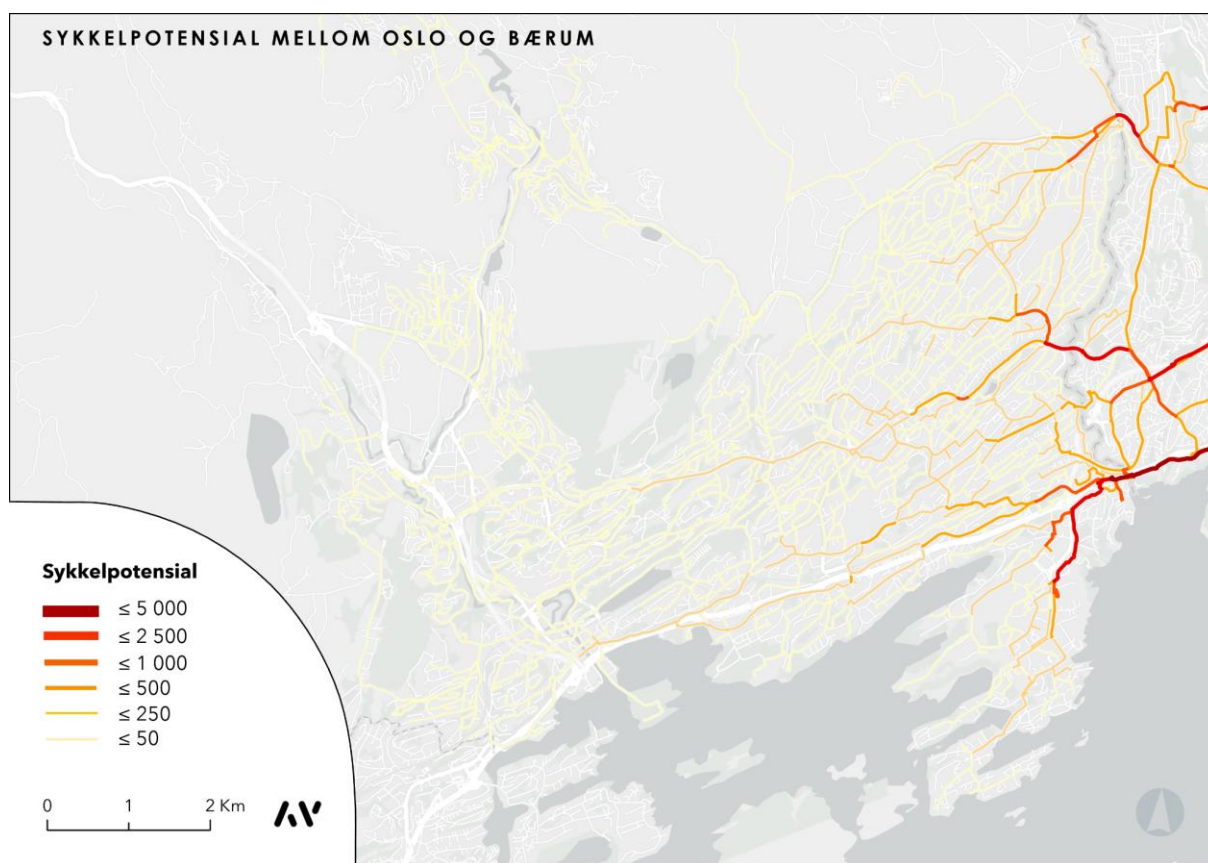
Disse tre analysene ble summert for å vise det samlede sykkelpotensialet.

#### 1.6.1. Mellom Oslo og Bærum

Sykeltrafikken krysser kommunegrensen mellom Oslo og Bærum hovedsakelig i tre punkter, i Griniveien, ved Bærumsveien og ved Lysaker. Selv om det gjøres noen få reiser til og fra nesten hele Bærum tyder analysen på at sykkeltrafikken som krysser kommunegrensen i hovedsak starter og slutter øst for Høvik og Bekkestua. Merk at analysen ikke er nøyaktig eller kvalitetssikret for veivalg i Oslo, og at rutene på Oslo-siden av grensen derfor ikke viser riktig fordeling.

Vi vet at det allerede er en god del lange sykkelreiser på tvers av Oslogrensen. Sykkelruten inn mot Oslo langs E18 med kallenavnet «Tour de finance» er en av de mest trafikkerte sykkelrutene i Norge. Denne analysen tyder på at sykkelturene på denne strekningen enten ikke er så lange som man skulle tro. Altså at det er langt flere korte turer, f.eks. fra Fornebu til Vækerø, enn turer fra Sandvika til Oslo sentrum. Det kan også tyde på at potensialet for de lange turene er utløst i større grad enn de korte. Det kan tyde på at man med bedre tilrettelegging for sykling lokalt kan oppnå en økning av trafikken her, men at ytterligere tilrettelegging langs E18 ikke nødvendigvis vil gi noen vesentlig økt sykling på strekningen.

Analysen viser at færre turer enn forventet plasseres i Vollsveien, som vi antok å være en viktig oppsamler for sykkelturen til og fra Oslo. Den viser også at Griniveien har langt større sykkelpotensial i Oslo enn i Bærum. Ved Eiksmarka følger sykkeltrafikken, i modellen, de kommunale bolig gatene, og ikke fylkesveiene.

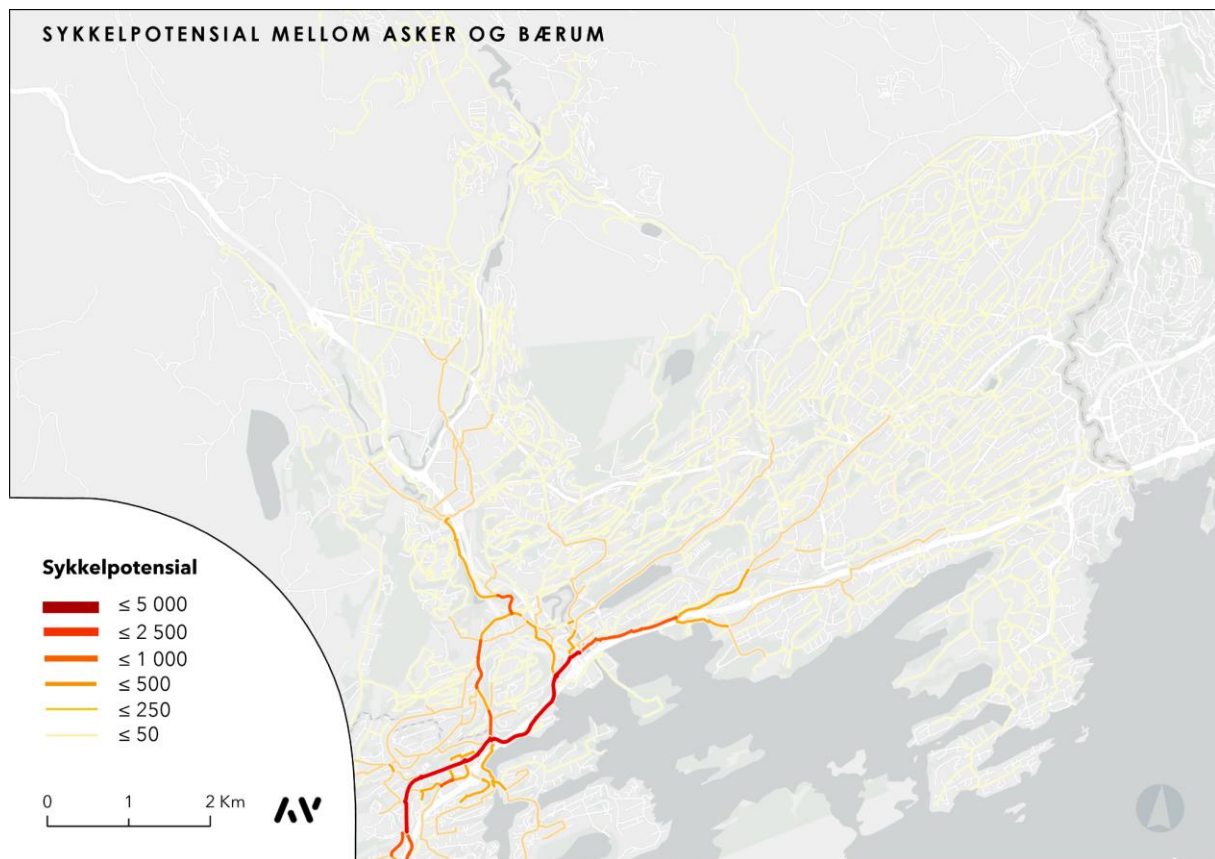


Figur 1-15 Sykkelpotensial mellom Oslo og Bærum kommuner.



### 1.6.2. Mellom Asker og Bærum

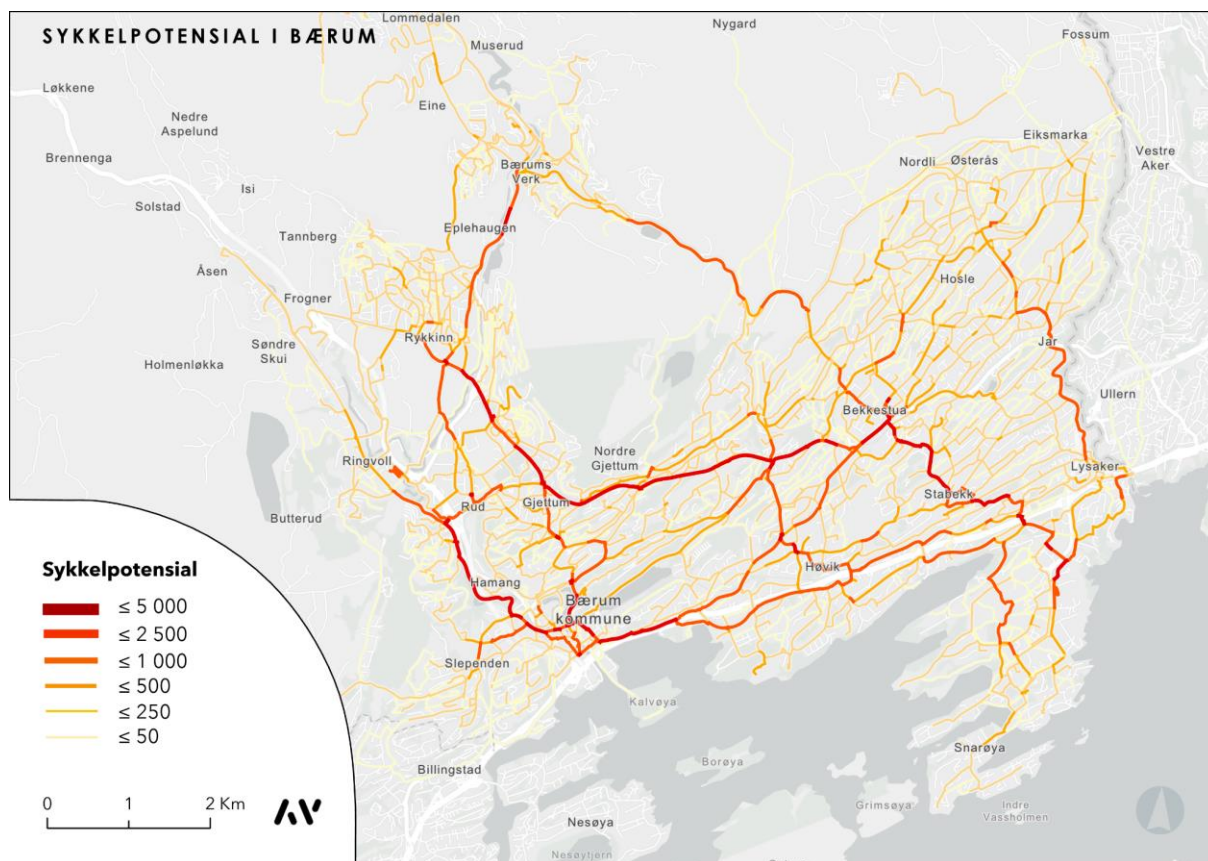
Analysen viser at sykkeltrafikken mellom Asker og Bærum i hovedsak krysser kommunegrensen i ett punkt, som er krysset mellom Sandviksveien og Slependsveien. Videre følger hovedvekten av sykkeltrafikken E18 mot Sandvika og videre i retning Lysaker. Deler av sykkeltrafikken følger Slependsveien mot Vøyenenga.



Figur 1-16 Sykkelpotensial mellom Asker og Bærum kommuner.

### 1.6.3. Interne reiser i Bærum

Analysen av sykkelpotensial internt i Bærum viser at det er på de interne reisene det meste av potensialet for sykling ligger. Det er verdt å merke seg at E18 har mindre betydning for de interne turene enn f.eks. Bærumsveien og at også Gamle Ringeriksvei og Brynsveien/Evjebakken er viktige ruter lokalt.



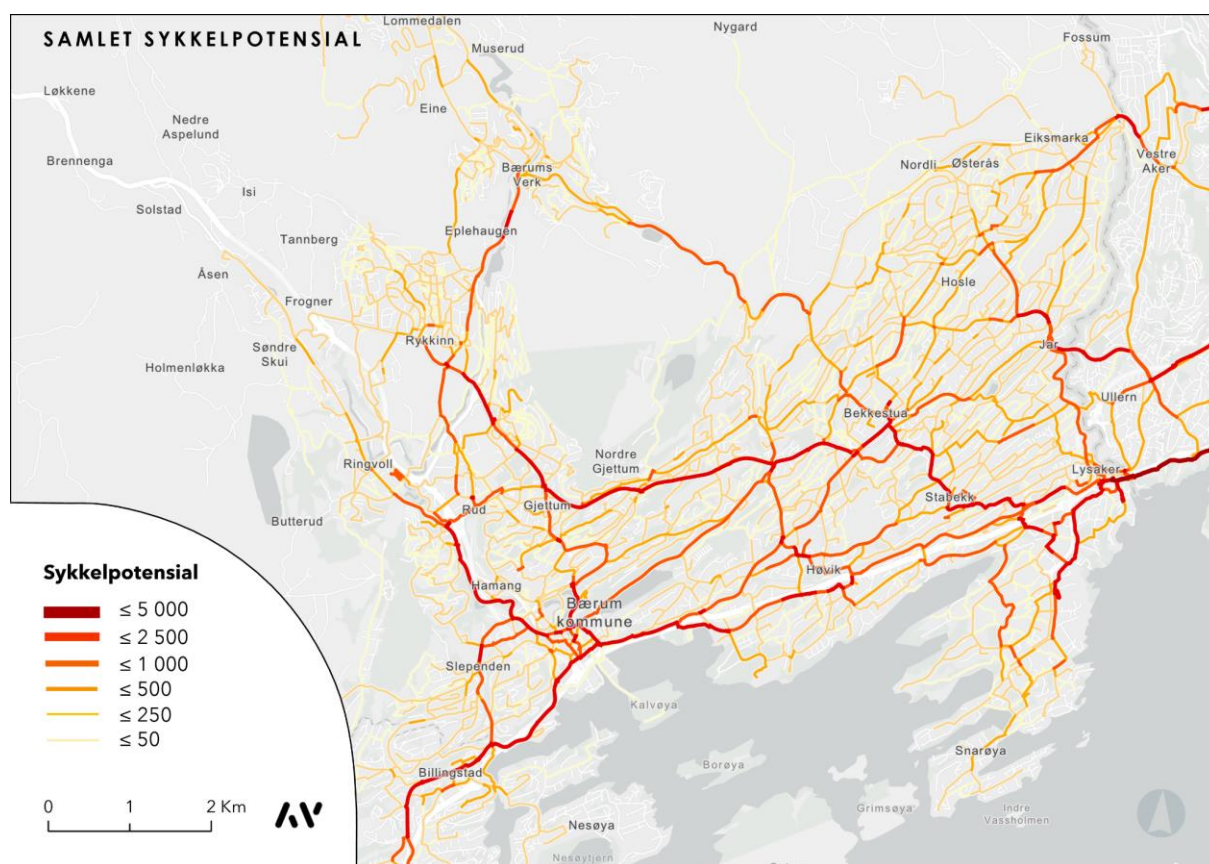
Figur 1-17 Sykkelpotensial internt i Bærum kommune.

#### 1.6.4. Samlet sykkelpotensial

Figur 1-18 viser sammenstillingen av de tre analysene. Hovedinntrykket vårt er at sykkelpotensialet er mer jevnt fordelt i kommunen enn vi hadde forventet på forhånd. I tillegg er det en del strekninger som utmerker seg med lavere potensial enn forventet. Dette kan forklares med at de går gjennom områder med lite bebyggelse, som Engervannsveien og Griniveien.

Merk at måten analysen er gjennomført på ikke tar med eventuelle reiser fra Asker til Oslo gjennom Bærum. Korteste rute gjennom Bærum er ca. 10 km. Det er generelt få reiser på distanser over 10 km, og vi vurderer at potencialet for slike reiser er neglisjerbart.

Bærumsveien vest for Bekkestua, Bjerkelundveien, Kleivveien og Jørgen Kanitz gate i Sandvika har høyere potensial enn forventet. Det er også verdt å merke seg at E18-ruta har lavere potensial ved Høvik og Stabekk enn ellers på ruta, som er et resultat av at disse strekningene er mindre viktige for lokaltrafikken enn ellers på strekningen.



Figur 1-18 Samlet sykkelpotensial.

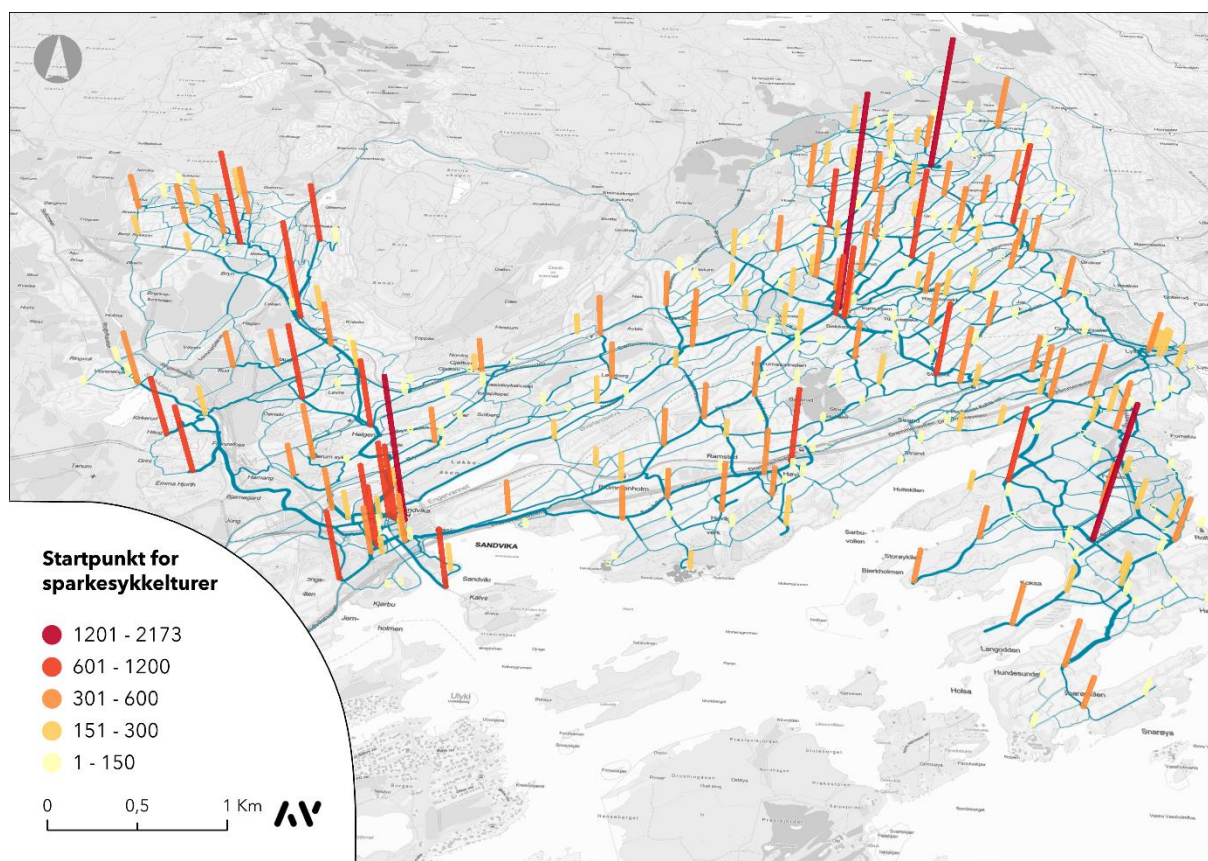


## 1.7. Elsparkesykkelanalyse

De siste årene har elsparkesykler etablert seg som en kategori innenfor sykkeltrafikk. Bærum kommune har en vellykket ordning med utleie av elsparkesykler basert på stasjoner fordelt over et stort område. Det er over 300 stasjoner/parkeringssoner i kommunen.

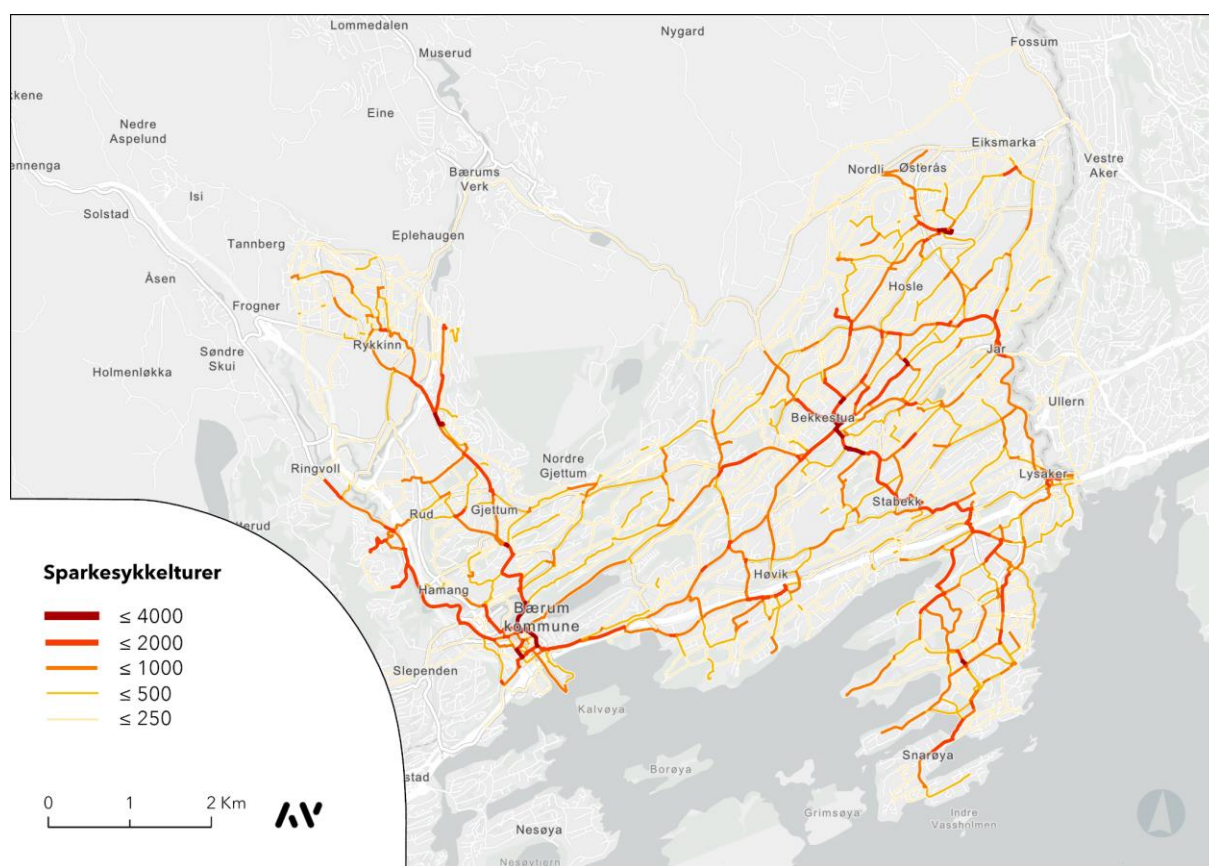
Vi har, parallelt med de øvrige analysene, gjennomført en analyse av hvordan gjennomførte turer på elsparkesykkel fordeler seg på veinettet. Analysen er basert på GPS-data om faktiske utførte elsparkesykkelturer fra operatøren Tier. Dataene er levert av Ruter. Kapittelet viser et utdrag av resultatene fra analysen som vil dokumenteres nærmere i et separat notat.

Figur 1-19 viser startpunkt for alle elsparkesykkelturene i løpet av perioden. Kartet viser at de mest brukte enkeltstasjonene er i Sandvika, på Fornebu og Bekkestua, samt ved T-banestasjonen på Østerås.



Figur 1-19 Startpunkt for sparkesykkelturer i Bærum kommune fra begynnelsen av mai til begynnelsen av september (Ekskludert sommerferien, fra 21. juni til 16. august).

Figur 1-20 viser elsparkesykkelturene fordelt på sykkelveinettet basert på korteste rute. Turene er basert på faktiske reiserelasjoner mellom ulike stasjoner med utgangspunkt i startpunktene vist i Figur 1-19. I forhold til kartene for sykkelpotensial er det ingen lengre strekninger som har fått høyt volum. Dette kan ha sammenheng med at elsparkesykkel benyttes for kortere strekninger sammenlignet med sykkel.



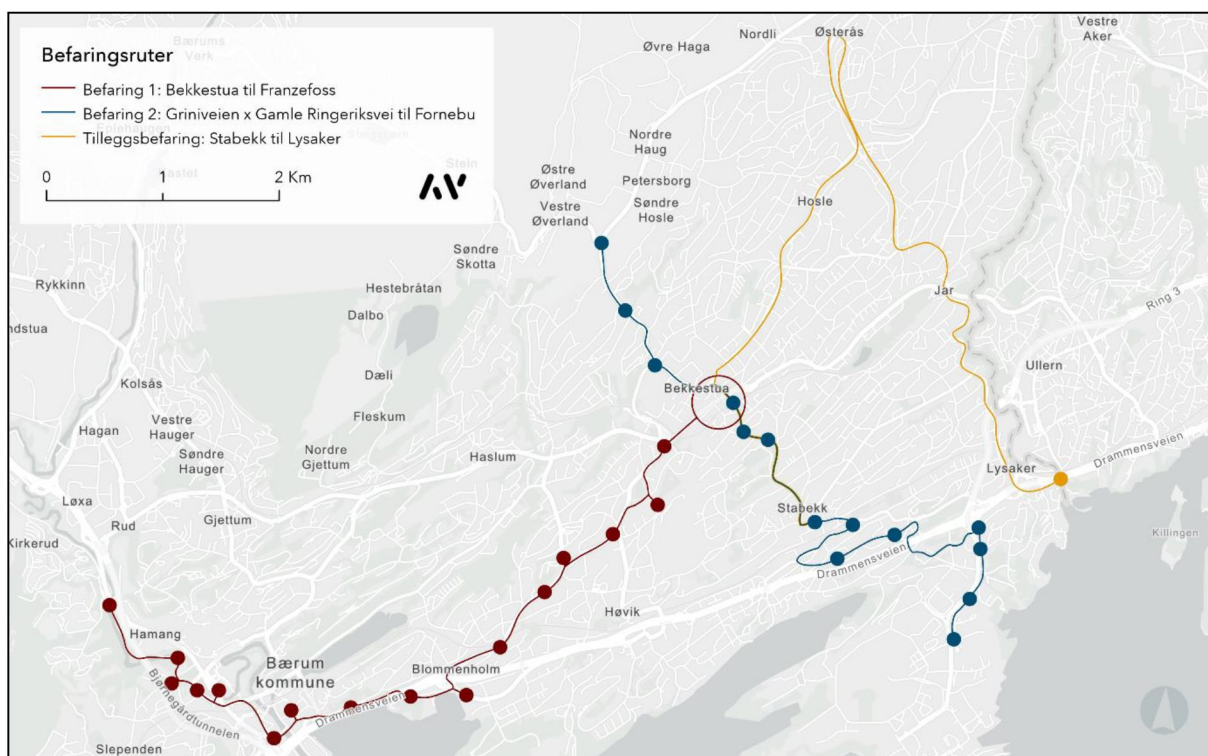
27



## 2. Erfaring og lokalkunnskap

### 2.1. Befaring og workshop

For å fange opp kunnskap om sykkeltilrettelegging i Bærum, som ikke nødvendigvis er dokumentert skriftlig, ble det gjennomført befaringer, samt en etterfølgende workshop. Det ble gjennomført to halvdags befaringer på sykkel med Bærum kommune, Viken fylkeskommune og konsulent. Befaringene ble gjennomført 16. september og 28. september 2021. I tillegg til dette har konsulent vært på en befaring for å få inntrykk av et utvalg strekninger som ikke ble dekket på de to første befaringene. Figur 2-1 viser de tre befaringsrutene. Punktene viser stopp som ble gjort underveis på befaringen.



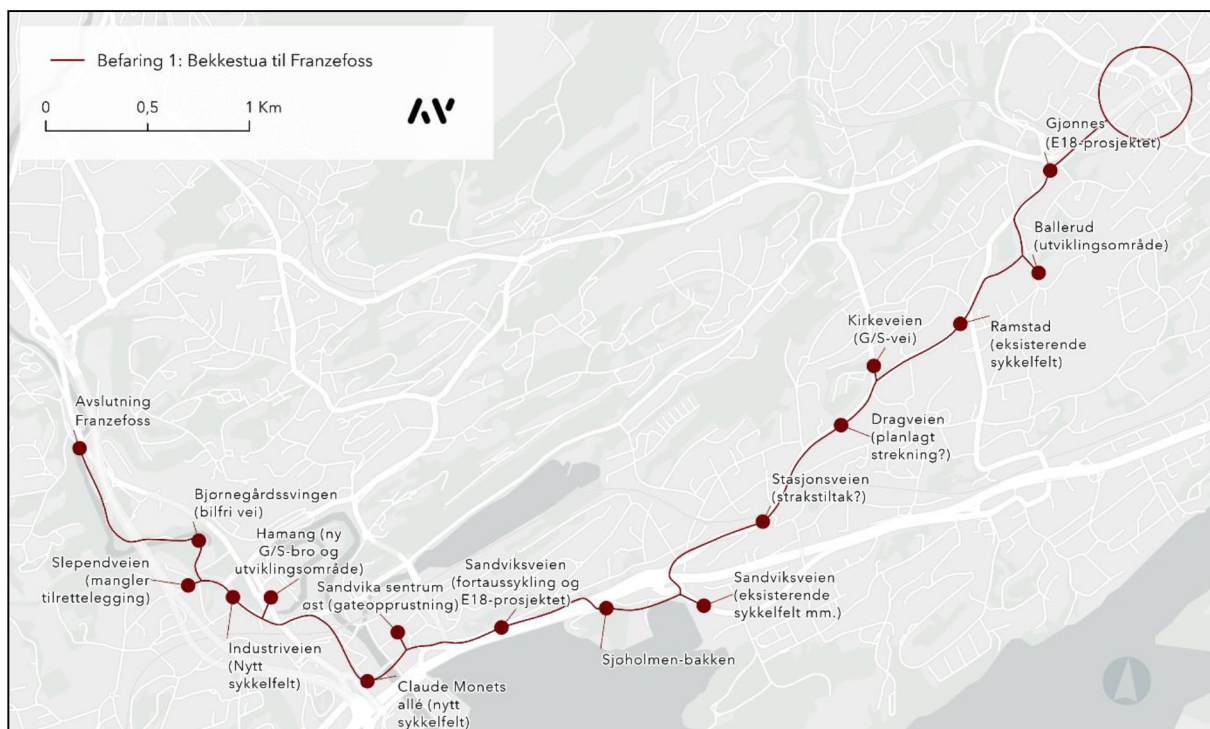
Figur 2-1 Oversikt over rutene for de tre befaringene.

### 2.2. Erfaringer fra befaring

På befaringene ble typiske problemstillinger i utbyggingen av sykkelveinettet belyst. I tillegg ble det sett på eksempler på vellykkede anlegg, anlegg som ikke har fått

tilstrekkelig kvalitet og steder/situasjoner hvor det er stort behov for sykkeltilrettelegging og hva som er mulighetsrom og utfordringer. Befaringene ga et felles referansegrunnlag for arbeidet. Figur 2-2 og Figur 2-3 viser rutene fra fellesbefaringene. Punktene viser stopp underveis på befaringene og beskrivelse av stoppestedet.

## Befaring 1

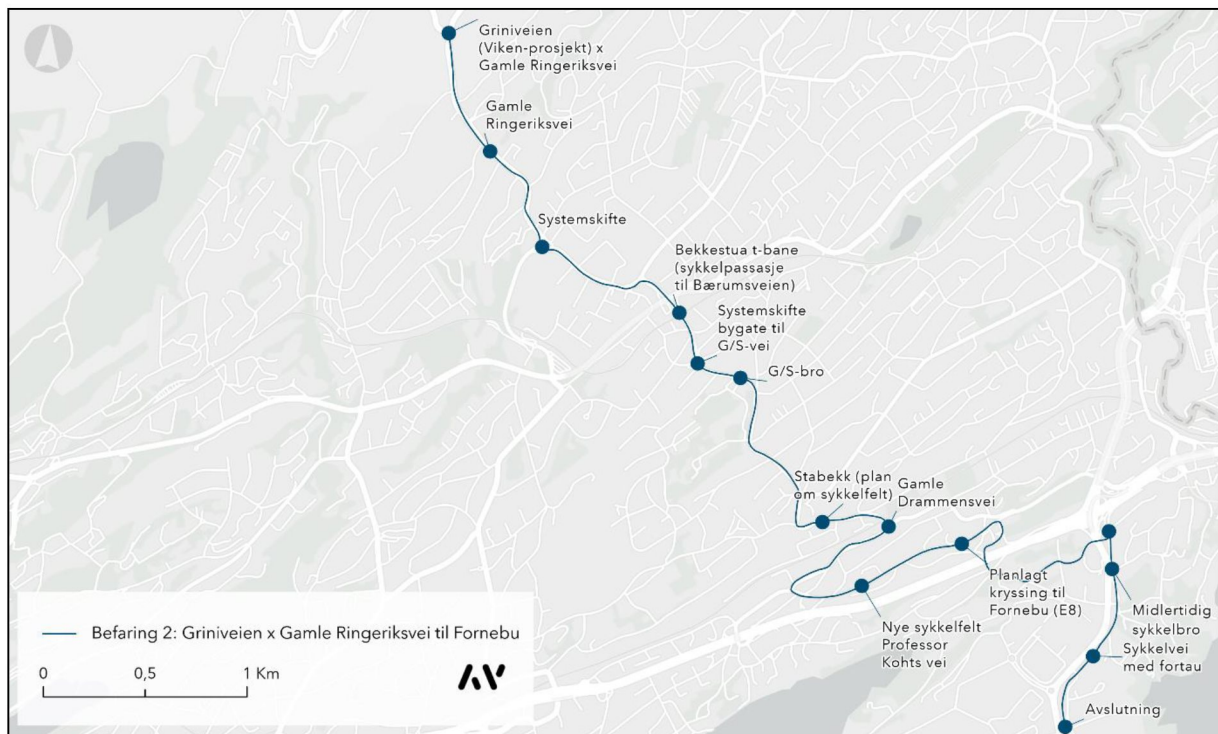


Figur 2-2 Befaringsrute 1 fra Bekkestua til Franzefoss.

## Befaring 2

Startet ved Griniveien og Gamle Ringeriksvei. Befaringen fortsatt videre mot Bekkestua og Stabekk, hvor det ble diskutert viktigheten av gode løsninger mellom disse stedene, særlig grunnet Stabekk skole. Fra Stabekk gikk befaringen videre til Fornebu via Gamle Drammensvei og Professor Kohts vei.





Figur 2-3 Befaringsrute befarings 2 fra Griniveien x Gamle Ringeriksvei til Fornebu.

Figur 2-4 viser et bilde fra den andre fellesbefaringen som ble gjennomført. Bildet er tatt ved sykkelbroen over Gamle Ringeriksvei ved Stabekk skole.



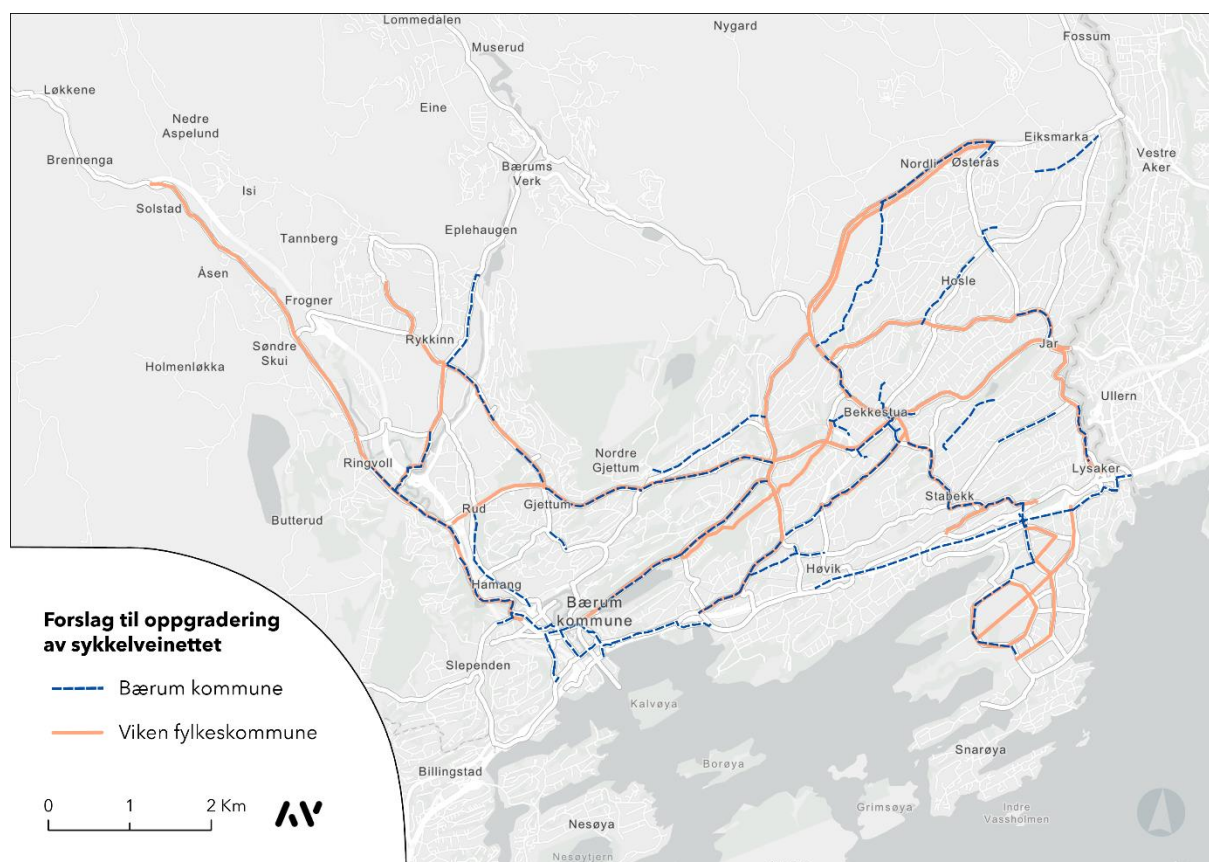
Figur 2-4 Bilde fra befarings 2 hvor et av stoppene var g/s-broen ved Stabekk skole.

## 2.3. Erfaringer fra workshop

I etterkant av befaringene ble det arrangert to digitale workshoper med henholdsvis Bærum kommune og Viken fylkeskommune. I møtene ga deltagerne innspill til strekninger med kjent ønske om sykkeltilrettelegging som er omfattet av pågående prosesser, strekninger som har behov for sykkeltilrettelegging, samt muligheter/idéer for ny sykkeltilrettelegging. Innspillene ble lagt direkte inn i en nettbasert kartportal.

Bærum kommune ga innspill på 24 strekninger jevnt fordelt over kommunen. Kommunens innspill til arbeidet var i hovedsak detaljerte innspill på korte og mellomlange strekninger. Viken fylkeskommune sine innspill gjelder hovedsakelig lengre strekninger og mer på overordnet nivå. Totalt hadde de innspill på 18 strekninger.

Figur 2-5 viser veistrekninger der Bærum kommune og Viken fylkeskommune foreslår tiltak på utvalgte strekninger. Strekningene sammenfaller i stor grad med Bærums planlagte hovedveinett for sykkel. Tiltakene gjelder både mindre og større utbedringstiltak som fartsredusering, sykkelfelt og sykkelvei med fortau.



Figur 2-5 Forslag til oppgradering av sykkelveinettet fra Bærum kommune og Viken fylkeskommune.

### 3. Prioriteringsmetodikk

I dette kapitlet går vi igjennom den faglige tilnærmingen for en effektiv utbygging av sykkelveinettet, og redegjør for hvordan vi har prioritert i arbeidet med strekningene.

#### 3.1. Ulike hensyn gir ulike strategier

For å forklare hvordan vi har prioritert i dette arbeidet vil vi først redegjøre for noen hensyn som kan ligge til grunn for prioritering av investeringer i sykkelinfrastruktur. Tabellen under viser noen forskjellige hensyn som har vært, og kan være utløsende for etablering av sykkelinfrastruktur, og forklarer hvilke konsekvenser dette gir for prioriteringer i valg av løsninger og strekninger, og hvilken effekt dette gir for brukerne som skal sykle der.

Tabell 3-1: Forskjellige hensyn som kan ligge bak investering i sykkeltilrettelegging, hvilke strategier eller prioriteringer det fører til, og hvilke konsekvenser de gir for syklistene.

| Hensyn                                                                                                                                                                                                              | Strategi                                                                                                                                                                                               | Effekt                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bedre sykkelforhold</b><br>Planleggingen tar utgangspunkt i innspill fra de som allerede sykler.                                                                                                                 | Strekninger med eksisterende stor sykkeltrafikk prioriteres, fordi det er her man får flest innspill fra syklistene.                                                                                   | I praksis prioriteres pendlingsstrekninger brukt av voksne som sykler langt hver dag, på bekostning av lokal sykkeltrafikk.                                                    |
| <b>Trafikksikkerhet</b><br>Tradisjonelt har sykkeltilrettelegging ofte vært etablert med hensyn på å redusere trafikkulykker, de siste tiårene i tråd med Nullvisjonen                                              | De mest ulykkesutsatte strekningene, eller strekningene med dårligst trafikksikkerhetsstandard prioriteres høyest. Skoleveier prioriteres. Det gjennomføres utbedrende tiltak etter alvorlige ulykker. | Strekningene som prioriteres har ofte lav sykkeltrafikk, fordi de oppleves utrygge, og det kan bli et mål i seg selv å redusere syklingen for å redusere antall sykkelulykker. |
| <b>Avvikling av biltrafikk</b><br>I trafikkanalyser vurderes sykkeltrafikk som negativt for avvikling av biltrafikken. Man kan redusere bilkø ved å flytte sykkeltrafikk ut fra kjørebanelen eller til andre gater. | Det prioriteres å få sykkeltrafikken bort fra veiene med mest trengsel, ofte til fysisk adskilt infrastruktur eller parallelle ruter.                                                                  | Kvalitet på sykkeltilretteleggingen er underordnet. Fører til omveier og dårlig framkommelighet for sykkeltrafikken.                                                           |



|                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Forpliktelse</b><br>Sykkeltilrettelegging etableres langs motorveier, der det er forpliktelse om etablering av parallell sykkeltilrettelegging. | Når det f.eks. bygges motorvei er Statens vegvesen forpliktet til å bygge parallell sykkelinfrastruktur. Langsgående sykling prioriteres, på bekostning av koblinger til lokalt sykkelveinett og tverrforbindelser.       | Gode forhold for å sykle langs motorveien, men for syklistene som skal andre steder kan tilretteleggingen være lite logisk. Bidrar sjelden til økt sykling. |
| <b>Økonomiløsninger</b><br>Ønske om å være økonomiske ved å løse mange utfordringer på én gang, hvor sykling bare er ett av mange hensyn.          | Strekninger der man kan ivareta flere hensyn prioriteres. Det velges felles løsninger for gående og syklende (fortau eller kombinert gang- og sykkelvei). Sykkeltilrettelegging står på kuttliste i større veiprosjekter. | Prosjekter starter som sykkelprosjekter, men sykkeltilretteleggingen nedprioriteres eller forsvinner underveis i gjennomføringen.                           |
| <b>Høye ambisjoner</b><br>Ønske om å vise handlekraft eller oppnå mål om sykling raskt.                                                            | Prioritering av strekninger som kan bygges ut raskt, ofte der det ikke er behov for planlegging.                                                                                                                          | Det kan bli viktigere å gjennomføre tiltak enn at de har effekt. Synlige sykkeltiltak prioriteres over tiltak som ikke synes langs veiene.                  |
| <b>Økt sykling</b><br>Strekninger med størst potensial for sykkeltrafikk prioriteres, for å bidra til økt sykkelandel                              | Prioritering av sentrale strekninger i og mellom sentrumsområder, på bekostning av mer spredtbygde områder.                                                                                                               | Enkelte geografiske områder nedprioriteres når det gjelder investeringer. Eksisterende områder prioriteres foran utviklingsområder.                         |

Som utgangspunkt for prioriteringene legger vi størst vekt på at tiltakene skal bidra til økt sykling.

### 3.2. Gjennomføringsevne

Kommunen og fylket har forskjellig gjennomføringsevne, blant annet på grunn av forskjellige økonomiske forutsetninger og forskjellig erfaring med gjennomføring av veiprosjekter. Det er også slik at både kommunen og fylkeskommunen har kapasitet til å gjennomføre flere prosjekter parallelt, spesielt om de er i forskjellige stadier av planlegging og prosjektering, eller om prosjektene har forskjellig omfang.

Vi ser at det er behov for å finne tiltak som kan prioriteres både på kort og lang sikt. Kommunen, fylkeskommunen og staten jobber med handlingsplaner med fireårig varighet, som ofte forholder seg til Nasjonal transportplan.

- De nærmeste fire årene er det som hovedregel kun mulig å gjennomføre tiltak som ikke krever reguleringsplan, og tiltak som allerede er regulert. Gjennomføring av reguleringsplan tar minst to år, og prosjektering og gjennomføring tar deretter ofte to år eller mer.
- De neste fire årene som følger er det mulig å gjennomføre de fleste typer tiltak, med unntak av større tiltak der man har behov for å først få planleggingsmidler i én periode, og midler til gjennomføring i neste periode, etter vedtatt reguleringsplan.
- De største tiltakene kan kreve 8-12 år for gjennomføring på grunn av tidkrevende plan- og finansieringsprosesser.

I anbefalingen vektlegger vi å ha et stort spenn i type og omfang av tiltak, slik at det skal finnes tiltak som kan gjennomføres både på kort og lang sikt.

### 3.3. Trinnvis tilrettelegging

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

Det kan være hensiktsmessig å avvente større tiltak på noen delstrekninger dersom de krever stor innsats sammenlignet med den forbedringen av sykkelforhold som kan oppnås med mindre tiltak. I påvente av endelig stort tiltak, kan det gjennomføres tiltak som er mindre omfattende i tid og kostnad på ruten. Denne tilnærmingen kalles gjerne trinnvis tilrettelegging av sykkelveinettet.

Erfaring viser at en slik trinnvis utbygging av sykkelinfrastruktur på prioriterte ruter er en vellykket metode for å gjøre opplevelsen bedre for syklende, få flere nye syklistere, og dermed øke potensialet for sykkeltrafikk i et område.

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

- Undersøke hvilke tiltak som er mulig å gjennomføre innenfor eksisterende regulering

- Undersøke hva som kan gjennomføres innenfor dagens kjørebane (mellom kantsteinslinjene på hver side)

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

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

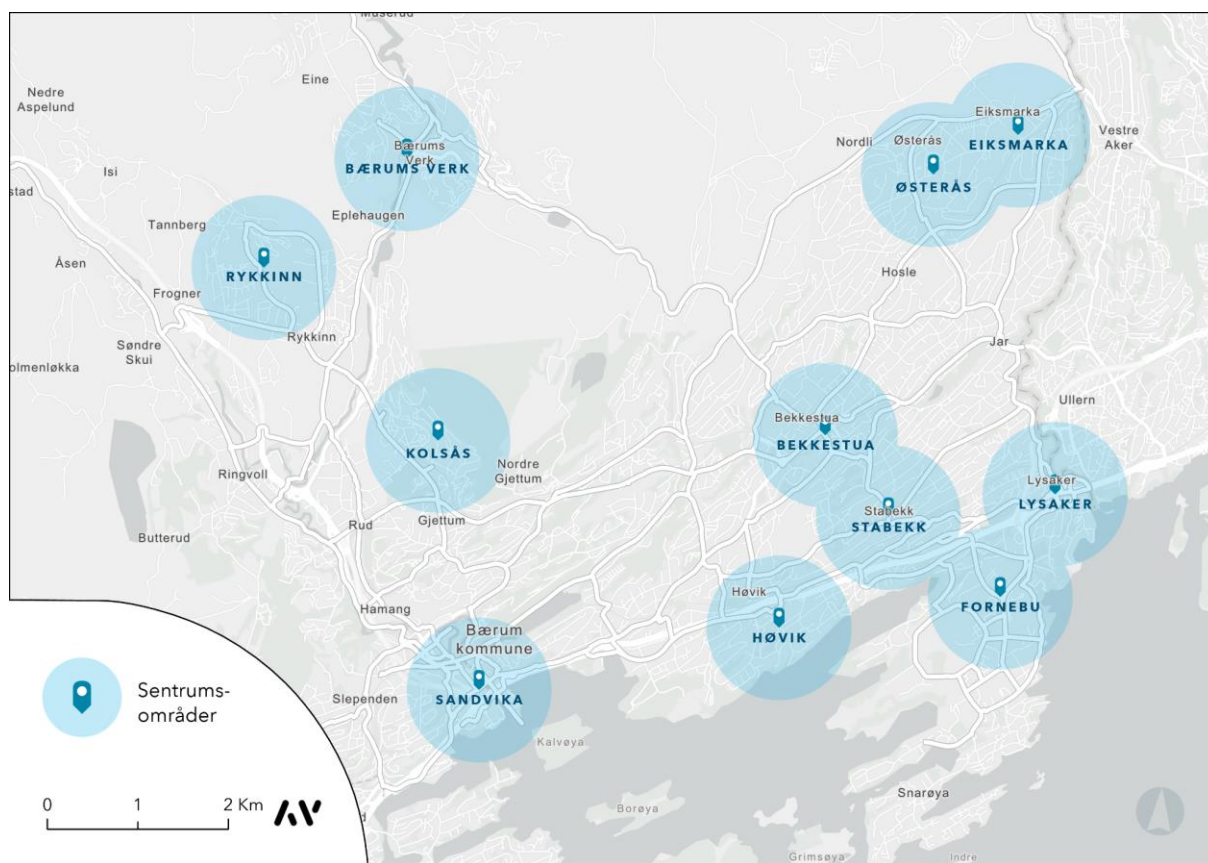
I Bærum er motstrøms sykkelfelt i Claude Monets allé et godt eksempel på et strakstiltak. E18 prosjektet fra Lysaker til Ramstadsletta er et eksempel på det motsatte: Et større prosjekt som har krevd flere runder med omfattende utredning, planlegging og finansiering.

### 3.4. Prioritering av bymessige områder

I henhold til Bærum kommunes sykkelstrategi er det et mål om at sykkelandelen i områder med bymessig karakter skal ha en sykkelandel på 20 % i 2030 (Sykkelstrategi, 2019). På bakgrunn av dette er det i vurderingene lagt vekt på tiltak mellom og i bymessige områder.

Begrepet «bymessig» er ikke klart definert, og det er heller ikke definert i kart hvilke områder som er omfattet av målet. Vi forstår det likevel som at kommunestyret har lagt en klar geografisk prioritering til grunn for sykkelsatsingen.

Figur 3-1 viser områder som er definert som sentrumsområder i kommuneplanens arealdel og senteranalysen for Bærum kommune.



Figur 3-1 Sentrumsområder i Bærum kommune.

Det nærmeste vi kommer en definisjon av bymessig er de fem sentrumsområdene som i senteranalysen er definert som «by» og «småby». Dette er Sandvika, Lysaker, Bekkestua, Fornebu og Kolsås.



Senteranalysen har foreslått følgende senterstruktur for Bærum kommune:

| <b>By</b>                         | <b>Småby</b>                   | <b>Lokalsenter</b>                                                 |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>Sandvika</b><br><b>Lysaker</b> | Bekkestua<br>Fornebu<br>Kolsås | Bærums verk<br>Rykkinn<br>Stabekk<br>Eiksmarka<br>Høvik<br>Østerås |

En typisk sykkeltur er ca. 3 km lang. For å oppnå målet om sykkelandel i de bymessige områdene er det derfor nødvendig å tilrettelegge for sykling også i et omland som strekker seg flere kilometer ut fra sentrumsområdene. I praksis betyr det at det er behov for tilrettelegging i store deler av den bebygde delen av Bærum for å oppnå målet.

For å følge opp den geografiske prioriteringen har vi lagt til grunn for det videre arbeidet at vi prioriterer strekninger inn mot og i de bymessige områdene.

## 4. Anbefalte løsninger

Sykkelanleggene bør tilrettelegges for syklister med ulik erfaring, ferdighetsnivå og sykling i ulik fart. Sykkelanleggene bør være intuitive, slik at det er lett for alle andre trafikanter å oppfatte hvor man kan forvente syklende. I tillegg er det et svært viktig premiss for sykkelanleggene at det må være lett å forstå hvem som har vikeplikt for hvem.

### 4.1. Tilrettelegging for sykling i blandet trafikk

Der det er lav trafikkmengde, få store kjøretøy og lav hastighet vil sykling i blandet trafikk oppleves som trygt for mange. I ordinær kjørebane har syklende også god fremkommelighet der det er lite trafikk. I sykkelveinettet kan denne løsningen egne seg som permanent løsning der ÅDT er under 2000 og fartsnivået er under 30 km/t.

Tiltak for å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk innebærer derfor primært reduksjon av fartsnivå og reduksjon av trafikkmengde.

#### 4.1.1. Redusere fartsnivå

For at sykling i blandet trafikk skal være en akseptabel løsning må fartsnivået under 40 km/t eller lavere, og bør være under 30 km/t. I tillegg til å redusere skiltede fartsgrenser bør det gjennomføres fysiske fartsreducerende tiltak som senker reelt fartsnivå. Slike tiltak inkluderer:

- Fartsdempere
- Innsnevring
- Smalere kjørebane
- Kryssinnstramminger

Fartsreducerende tiltak kan også være et effektivt strakstiltak for å få flere syklende i påvente av mer omfattende sykkeltiltak, etter modellen om trinnvis tilrettelegging.

#### 4.1.2. Redusere biltrafikk

Ved å gjøre trafikkregulerende tiltak i gatenettet kan biltrafikk dirigeres bort fra stekninger i sykkelveinettet (/strekninger som ønskes prioritert for syklende). Aktuelle tiltak er:

- Stenge for gjennomkjøring på deler av strekningen med skilting eller ved fysisk stenging.

- Enveisregulerte gater for biltrafikk, men tillate toveis sykling

#### 4.1.3. Sykkelgate

Sykkelgate er det samme som tilrettelegging for sykling i blandet trafikk. Sykkelgate gir ikke motorisert trafikk noen spesielle plikter ovenfor syklende, men ved å redusere trafikkmengde, kjørebanebredde, fartsgrense og materialbruk appelleres det til å vise ekstra hensyn til syklende. Sykkelgate er et begrep som typisk brukes om tilrettelegging for sykling i blandet trafikk i gater i bymessige områder med høy kvalitet i materialer.

I utkast til ny vei- og gatenormal for Bærum er det foreslått følgende krav til fysisk utforming av sykkelgate:

- Sykkelgate skal ha ÅDT<500
- Bredden på kjørebanen i enveiskjørte veier/gater skal være minimum 4,0 meter. Toveiskjørte gater er minimum 5,5 meter.
- Det bør etableres vareleveringslommer for å unngå blokkering av kjørebanen.

## 4.2. Sykkelfelt

Sykkelfelt er kjørefelt forbeholdt syklende. Løsninger med sykkelfelt kan tilpasses ulike mengder trafikk, og ulike behov for fysisk beskyttelse.

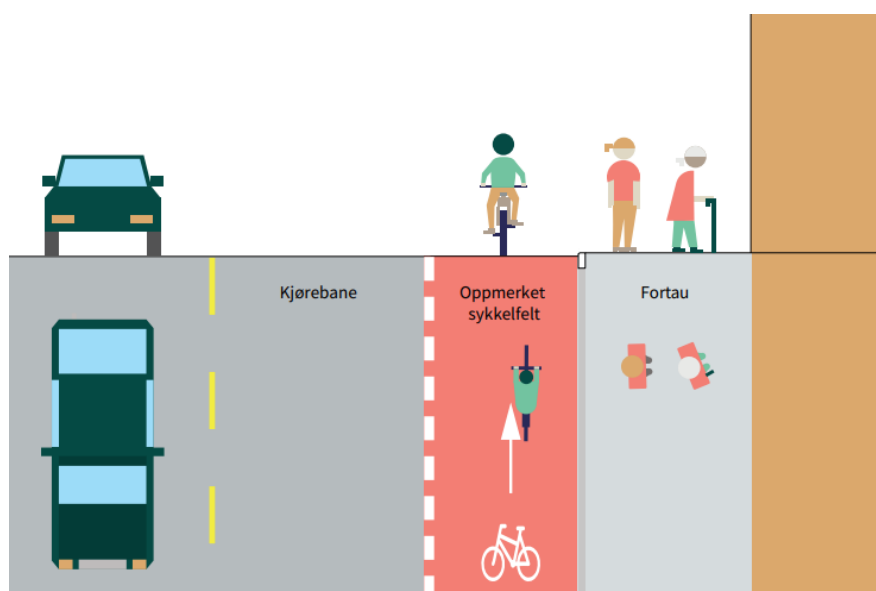
### 4.2.1. Oppmerket sykkelfelt

Oppmerkede sykkelfelt er skilt fra andre kjørefelt med skillelinje. Løsningen passer for gater med middels stor trafikk og lav hastighet. Sykkelfeltet skal ha en bredde som gir syklisten tilstrekkelig avstand til motorkjøretøy og god plass til å sykle forbi andre syklister.

Undersøkelser viser at farget dekke bidrar til å tydeliggjøre og synliggjøre sykkelfelt. Fargen gjør det enklere for alle trafikanter å forstå at sykkelfeltet er et areal tilegnet syklende. Sammen med god bredde bidrar farget asfalt til at syklister føler seg tryggere i sykkelfelt.

I utkast til ny vei- og gatenormal for Bærum er det foreslått følgende krav til fysisk utforming av oppmerket sykkelfelt:

- Standardbredde på sykkelfelt er 2,2 meter.
- Sykkelfelt og opphøyd sykkelfelt bør ha rød asfalt eller rødt dekke, uavhengig av fartsnivå og trafikkmengde

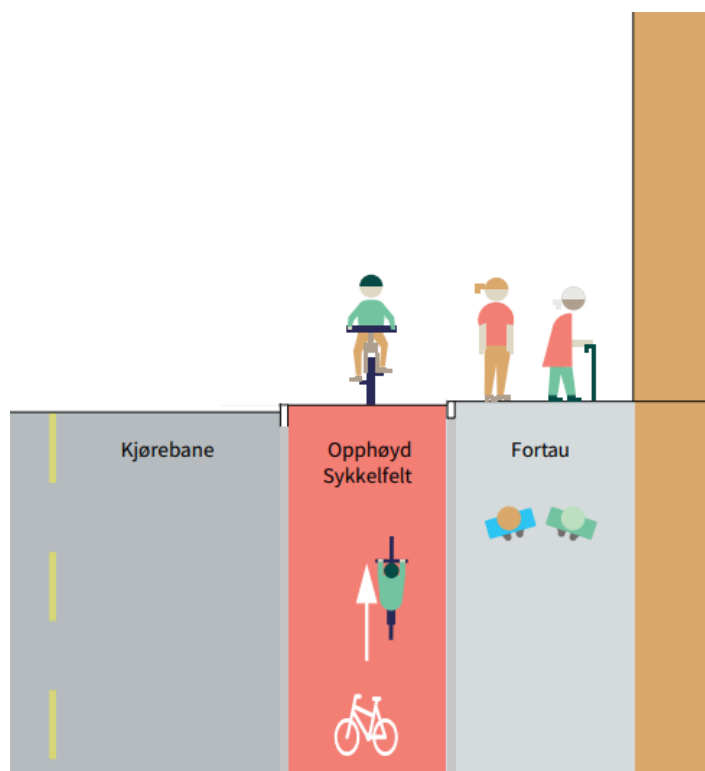


Figur 4-1 Prinsippsnitt oppmerket sykkelfelt (Kilde: Utkast vei- og gatenormal for Bærum kommune)



#### 4.2.2. Opphøyd sykkelfelt (enveisregulert sykkelvei)

Opphøyde sykkelfelt er skilt fra øvrige kjørefelt med kantstein. Anlegget er juridisk sett en enveisregulert sykkelvei, men omtales som «oppheyd sykkelfelt», fordi det for syklisten oppleves som et sykkelfelt.



Figur 4-2 Prinsippsnitt opphøyd sykkelfelt. (Kilde: Utkast vei- og gatenormal for Bærum kommune)

På grunn av fysisk skille mot motoriserte kjøretøyer er de også egnet i gatesnitt med kollektivtrafikk, store trafikkmengder og fartsgrense på 40 - 50 km/t. Bredden på et opphøyd sykkelfelt skal tillate at syklister kan passere andre som sykler i lavere hastighet.

Krav til opphøyde sykkelfelt i ny vei- og gatenormal for Bærum vil tilpasses bestemmelser for enveisregulert sykkelveg med fortau (oppheyd sykkelfelt) vedtatt av Statens vegvesen Vegdirektoratet 17.12.2021.

N100:

- Envegsregulert sykkelveg med fortau skal etableres tosidig.
- Envegsregulert sykkelveg skal etableres med en bredde på minimum 2,2 meter.
- Kantstein mellom sykkelveg og fortau skal være ikke-avvisende (krav 4.128).

- Kantstein mellom envegsregulert sykkelveg og kjørebane skal ha avvisende kantsteinsvis på minimum 10 cm ved fartsgrense  $\leq 40$  km/t og minimum 12 cm ved fartsgrense 50 km/t.

#### N300:

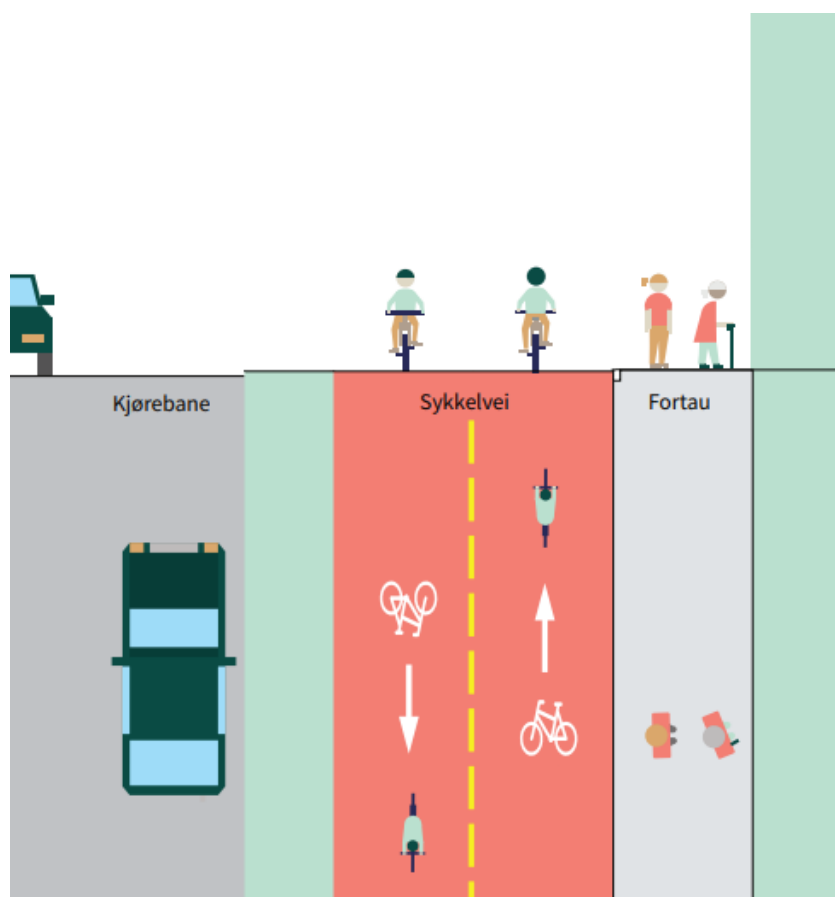
- Envegsregulert sykkelveg skal skiltes med skilt 520 Sykkelveg og 526.1 Envegskjøring, plassert over hverandre på samme stolpe. I motsatt retning skal sykkelvegen skiltes med 302 Innkjøring forbudt. Skiltingen skal gjentas etter kryss.
- Overgang til sykkelfelt skal skiltes med 521.1 Sykkelfelt - sideplassert.
- Skilt 302 og 526.1 skal utføres i størrelse US. US for skilt 526.1 er 270 x 400.
- Skiltstolpene skal plasseres til høyre for sykkelvegen i fortauets kantsteinssone, med skiltene sidefestet på stolpen mot sykkelvegen. Dette vil tydeliggjøre at skiltingen kun gjelder for sykkelvegen.
- Høyden fra sykkelveg til underkant av skiltet skal ikke være mindre enn 2,5 meter.

#### N302:

- Overgang mellom envegsregulert sykkelveg og sykkelfelt (før kryss) skal merkes opp med 1039 Sykkelsymbol (jf. krav 8.14) og retningspil.
- Etter kryss skal envegsregulert sykkelveg merkes opp med 1039 Sykkelsymbol og retningspil.
- I forkjørsregulerte kryss skal det brukes oppmerking 1026 Sykkelkryssing (Krav 8.19).
- Sykkelfelt skal merkes opp minimum 15 meter før kryss. Denne avstanden skal måles til det første av følgende krysselementer:
  - Start hjørneavrunding
  - Start gangfelt før kryss
  - Stopplinje for biltrafikk

### 4.3. Sykkelvei med fortau

Sykkelvei med fortau er et separat anlegg for gående og syklende som er skiltet som sykkelvei, adskilt fra øvrig trafikk med kantstein eller grøft, rabatt, gjerde, rekkverk eller lignende. Sykkelvei med fortau egner seg best på strekninger med få kryss og avkjørsler.



Figur 4-3 Prinsippskisse sykkelvei med fortau. (Kilde: Utkast vei- og gatenormal for Bærum kommune)

Sykkelpotensialkartet (Figur 1-1817) viser et maksimalt antall syklende på en gjennomsnittsdag. Disse tallene er ikke umiddelbart brukbare til dimensjonering av sykkelveier etter tabellen i Bærums utkast til gatenormal. Tallene for hver enkelt strekning i potensialkartet viser i praksis hvilken sykkeltrafikk som kan oppnås dersom sykkelandelen i Bærum øker noe, samtidig som strekningen får god tilrettelegging. I sammenligningen med tall fra sykkeltellene har vi sett at potensialet ligger 50-100 % over dagens trafikk på mange av tellerne. Om Bærum kommune når sin målsetting om 20 % sykkelandel vil trafikken være vesentlig høyere.

Det er noe uklart om Bærum kommunes gatenormal, og Statens vegvesens håndbok N100, som tabellen er hentet fra, legger til grunn maksimaltiden for året, eller en gjennomsnittlig maksimaltime for sommerhalvåret for dimensjonering av sykkelveger. For å regne om fra gjennomsnittlig døgntrafikk til maksimaltime over året kan gjennomsnittlig døgntrafikk ganges med ca. 0,4. Det betyr at ingen strekninger har et potensial, som sett opp mot dimensjoneringstabellen for sykkelvei i utkast til ny vei- og gatenormal for Bærum, tilsier mer enn 3 meter bred sykkelvei. Det bør likevel vurderes å bygge bredere løsninger der det er mulig, fordi bredere sykkelveier antakelig vil være mer attraktive og bidra til å øke sykkelandelen.

| Gående pr time/<br>Syklende pr time | 15-100                       | 100-200 | >200                       |
|-------------------------------------|------------------------------|---------|----------------------------|
| <15                                 | Gang- og sykkelveg=3         |         |                            |
| 15-300                              | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 1,5 |         | Sykkelveg=2,5<br>Fortau= 2 |
| 300-1500                            | Sykkelveg=3<br>Fortau= 2     |         |                            |
| > 1500                              | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2     |         | Sykkelveg=4<br>Fortau= 2,5 |

Figur 4-4 Dimensjonering av sykkelvei med fortau. (Kilde: Utkast til vei- og gatenormal for Bærum kommune)

## 5. Anbefalte tiltak på systemnivå

Vi har identifisert tre tiltak som vi anbefaler at gjennomføres på systemnivå, og som vi ser på som forutsetninger for en vellykket utbygging av sykkelveinettet

### 5.1. Fartsreduksjon

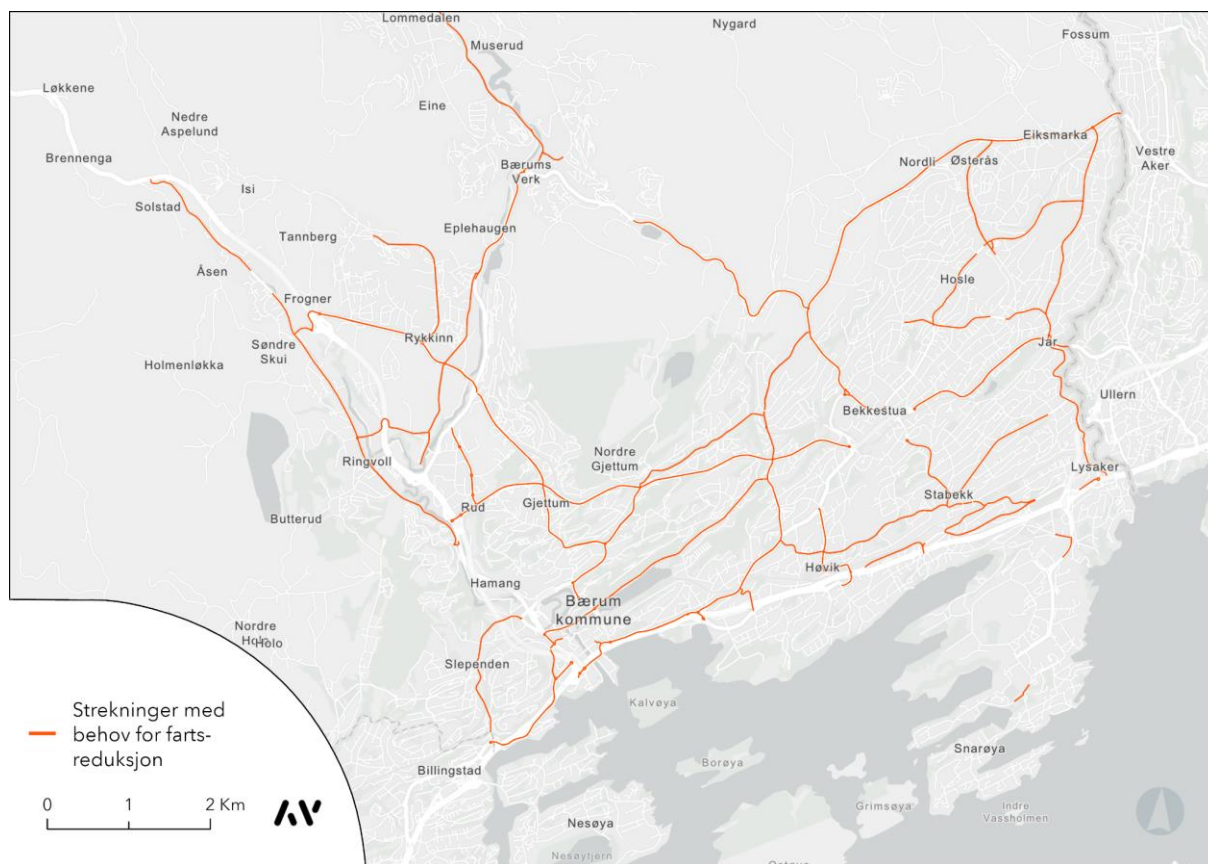
Det første og viktigste systemtiltaket er fartsreduksjon, spesielt på fylkesveinettet. Hvor attraktiv og trygg en strekning oppleves for syklende bestemmes i stor grad av den totale trafikkbelastningen, og kan avhjelpes med etablering av sykkelfelt eller sykkelveier. Det er imidlertid urealistisk å bygge sykkelfelt eller sykkelveier langs alle veier med biltrafikk over 4000 kjøretøy per døgn. Det ville medført erverv av grunn fra mange tusen grunneiere. Alternativet til egen tilrettelegging er å begrense trafikkbelastningen ved å redusere fartsgrensene, støttet av fysiske fartsdempende tiltak.

#### 5.1.1. Fartsgrensekriterier

I følge N100 skal alle gater som inngår i hovednett for sykkel skal ha sykkelfelt eller sykkelvei (med eller uten fortau) dersom ÅDT > 4 000 og/eller fartsgrensen er 50 km/t. N100 er fylkeskommunens håndbok for veg- og gateutforming, og Statens vegvesen er skiltmyndighet for fylkesveiene i Bærum. Ettersom fylkeskommunen er veieier for mange at de viktigste rutene på sykkelveinettet i Bærum vil dette skal-kravet i teorien ha signifikans for en vesentlig andel av sykkelveinettet i kommunen, ettersom store deler av Bærums vedtatte sykkelveinett er uten egen tilrettelegging for syklende i dag.

Figur 5-1 viser veier og gater som har ÅDT over 4000 og/eller fartsgrense 50 km/t eller høyere, og som ikke har eget anlegg for syklende.





Figur 5-1 Strekninger med behov for reduksjon av fartsgrensen til 40 km/t. Dette er gater og veier i Bærum som er en del av vedtatt sykkelveinett men som ikke har eget sykkelanlegg, samtidig som de har ÅDT over 4000, og/eller fartsgrense 50 km/t eller høyere.

Fartsgrensene langs riks- og fylkesveger skal settes i h.t. «NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier». Fartsgrensekriteriene skal benyttes ved vurderinger av fartsgrenser på fylkes-, riks- og private veger. Kommunene er ikke forpliktet å følge fartsgrensekriteriene, men er anbefalt å følge dem.

Det meste av Bærums bebygde område faller inn under Statistisk sentralbyrås offisielle definisjon for tettbygd strøk.

I kapittel 2 Fartsgrensene 30-40-50 km/t står følgende om fastsettelse av fartsgrenser i tettbygde strøk: «Fartsgrenser i tettbygde strøk må som oftest baseres på vegens funksjon og bruken av området. Det betyr at fartsgrensene må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, miljøforhold og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs vegene.»

Kriteriene for bruk av fartsgrensene 30-40-50 km/t innehar en viss fleksibilitet. Denne fleksibiliteten er økt de siste årene, gjennom flere revisjoner av fartsgrensekriteriene, slik at

veimyndighetene nå har større mulighet til å sette ned fartsgrensene enn tidligere. På flere av fylkesveiene i Bærum vurderer vi det å være hensiktsmessig å skilte lavere hastighet enn hva tilfellet er i dag. Dette for å prioritere trygghet og trafiksikkerhet for gående og syklende.

Som et strakstiltak anbefaleres det, med begrunnelsen ovenfor (trafiksikkerhet/trygghet) å redusere hastigheten til 40km/t eller lavere på disse strekningene, samt supplere med fartsdempende tiltak som fartshumper, og innsnevring.

Tabell 5-1 på de neste sidene viser eksempler på strekninger på sykkelveinettet hvor det anbefales å redusere fartsgrensen/hastighetsnivået, I tillegg er det eksempler fra sammenliknbare strekninger på sykkelveinettet i Oslo, hvor fartsgrensene generelt er lavere enn i Bærum.

Tabell 5-1 Eksempler på strekninger hvor nedsatt fartsgrense anbefales, og sammenliknbare strekninger på sykkelveinettet i Oslo kommune.

### Bærum

| Strekning                                                     | ÅDT         | Fartsgrense                                     | Dagens situasjon                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gamle Ringriksvei mellom Stabekk og Bekkestua                 | 7400        | 50 km/t                                         | Har parallell gang- og sykkelvei/fortau på ca.2,5m. Er skolevei. G/s-vei fungerer godt for skolebarn, men dårlig for transportsyklister. Det er ikke ønskelig at transportsyklister bruker g/s-veien, da dette skjer på bekostning av de gåendes sikkerhet og komfort. Som strakstiltak bør derfor fartsgrensen reduseres til 40 km/t.                                                                                                                            |
| Høvikveien/Snoveien mellom Gamle Drammensvei og Drammensveien | 8300        | 50km/t                                          | Bratt og smal vei med stor biltrafikk. Har ensidig fortau på vest-/sørsiden av kjørebanen. I oppoverbakke skapes farlige situasjoner når syklende forbikjøres. I gammel plan er det satt av nok areal til sykkelfelt, men disse er ikke opparbeidet. Ny plan nødvendig. I påvente av realisering av plan bør fartsgrensen settes ned til 30.                                                                                                                      |
| Nadderudveien fra Hosleveien til Vollsveien                   | 2400 - 4200 | 50 km/t, 40 km/t forbi Eikeli skole, Eikeli VGS | Har tosidig fortau. Fortau er primært anlegg for gående, ref. trafikkreglene paragraf 18-3. For tilfredsstillende fremkommelighet for syklister og gåendes sikkerhet og komfort er det ønskelig at syklende ikke benytter fortauet. Trafikkmengden tilsier at sykling i blandet trafikk kan være en akseptabel løsning ved lavere fartsnivå. Som strakstiltak bør fartsgrensen reduseres til 40 km/t på hele strekningen og det etableres fartsreduserende tiltak |

|                                                     |             |                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------|-------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sandviksveien mellom Stasjonsveien og Folangerveien | 9000        | 60 km/t                       | Lokalvei inn mot Sandvika sentrum med stor biltrafikk. Har ensidig fortau på sørsiden av kjørebanelen. Svært viktig lenke i sykkelveinettet. Del av E18-ruten for syklende hvor sykling foregår i blandet trafikk eller på fortau. I påvente av at felles plan for E18 og Sandvika sjøfront ferdigstilles og realiseres bør fartsgrensen reduseres til 40 km/t. Behov for fartsreducerende tiltak bør vurderes.      |
| Vollsveien mellom Wilses vei og Lysaker             | 8300 - 9000 | 50km/t, 40 km/t ved Jar skole | Bratt og smal vei med stor biltrafikk. Hovedsakelig smalt ensidig fortau på østsiden av kjørebanelen. Viktig rute i sykkelnettverket. I oppoverbakke skapes farlige situasjoner når syklende forbigjøres. Som strakstiltak bør fartsgrensen reduseres til 40 km/t på hele strekningen. Der fartsgrensen i dag er 40 km/t, ved Jar skole, bør den senkes til 30 km/t. Behov for fartsreducerende tiltak bør vurderes. |

## Oslo

| Strekning                                                                           | ÅDT          | Fartsgrense                       | Dagens situasjon                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Vækerøveien/Sørkedalsveien fra Bærumsveien til Peder Ankers plass (Bogstad Camping) | 8600 - 10600 | 40 km/t                           | Har parallell gang- og sykkelvei/fortau ca. 2,5 km av strekningen.               |
| Kjelsåsveien mellom Kjelsås og Frysja                                               | 6650 - 7700  | 40km/t                            | Har parallell gang- og sykkelvei/fortau.                                         |
| Frysjavaeien                                                                        | 4700         | 40km/t                            | Har fortau, stort sett bare på en side av kjørebanelen.                          |
| Lambertseterveien mellom Kastellet og Lambertseter senter                           | 3900         | 40km/t                            | Har parallell gang- og sykkelvei/fortau.                                         |
| Nordbergveien mellom Sognsveien og Tåsen.                                           | 2500 - 4100  | 40km/t, 30 km/t forbi Tåsen skole | Har tosidig fortau. Ble nylig etablert sykkelfelt på store deler av strekningen. |

## 5.2. Veivisningsskilting og oppmerking

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

- Benytte kjente stedsnavn og kjente målpunkter i skiltingen.
- Skilting i hvert kryss/beslutningspunkt.
- Benytte så store skiltflater som mulig innenfor normerte skilt.
- Benytte skiltgalger<sup>1</sup> der det er mulig, slik at skiltene er nært øyehøyde for syklende i så stor grad som mulig.



Figur 5-2 Bruk av kjente stedsnavn og avstander til målpunkter er viktige elementer i god veivisningsskilting for sykkel (Foto: Elise Egseth).

Det er også mulig å benytte oppmerking i bakken i form av rutemerking eller «sharrows» som et tillegg til veivisningsskiltene. Undersøkelser gjort med blikksporing viser at oppmerkingen i bakken er det viktigste veivisningselementet for syklende i fart<sup>2</sup>. Disse merkene vil ofte være lite synlig om vinteren der det ikke vinterdriftes med høy kvalitet,

<sup>1</sup> Skiltgalge er en skiltstolpe som rammer inn de skarpe hjørnene på skiltet og derfor tillater at skiltflaten er plassert lavere enn på vanlige skiltstoper, se eksempel på Figur 5-3

<sup>2</sup> Fyhri, Johansson og Hesjevoll (2021). Ny sykkelveivisning i Oslo - Før- og etterundersøkelse av forsøksstrekningen «Rute 2» [TØI rapport 1818/2021]



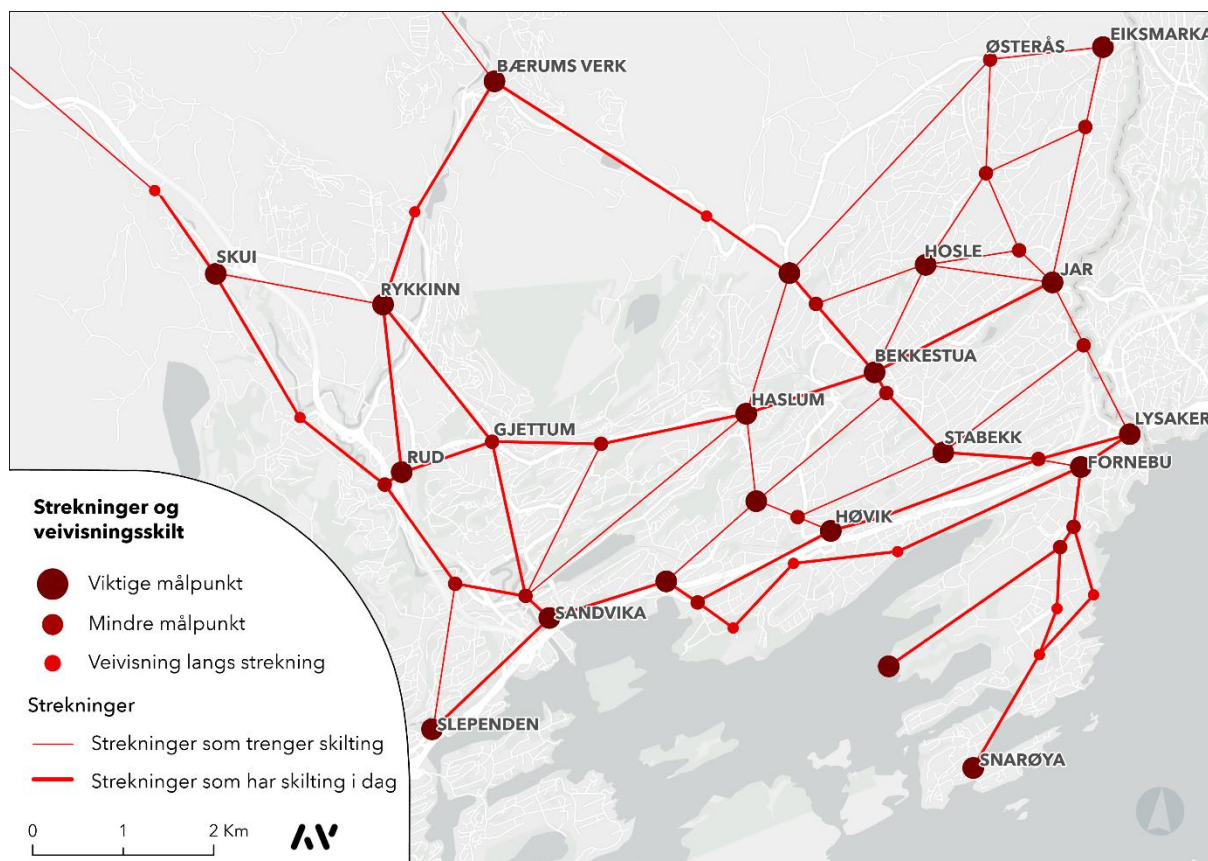
men i sommersesongen, når det er flest syklister, vil slik markering på bakken være et effektivt supplement til veivisningsskilting.



Figur 5-3 Skiltoppheng på galge (venstre bilde) gir skiltplassering i syklisters øyehøyde og er derfor ofte lettere å oppfatte. Markering med rutesymbol på asfalten kan benyttes for å komplettere veivisningsskiltingen. (Foto: Elise Egseth).

### Forslag til veivisningsskilt

Figur 5-4 viser et eksempel på hvordan nettverksbasert veivisning langs Bærum kommunes hovedveinett for sykkel kan legges opp. Figur 5-4 beskriver et hierarki av målpunkter.



Figur 5-4 Eksempel på prinsip for veivisning basert på skilting til målpunkt.

### 5.3. Gjennomgang av ansvarsfordeling for fylkesveiene

I dag har Bærum kommune ansvar for gang- og sykkeltilrettelegging langs store deler av fylkesveinettet. Denne ordningen skaper uklare ansvarsforhold som kan gå ut over både utbygging, forvaltning og drift av sykkelveinettet. Vi ser likevel at det kan være fordeler, ved at kommunen får noe større innflytelse over gang- og sykkeltilretteleggingen.

En vesentlig ulempe ved dagens ordning er at det virker uklart hvem som har ansvaret for investering i sykkeltilrettelegging på fylkesveinettet, spesielt når det gjelder mindre tiltak. Dette er også en ulempe for innbyggerne, siden det er uklart hvem de skal henvende seg til ved ønske om tiltak på veinettet. Det er, så vidt vi kan se, ingen offentlig tilgjengelig informasjon om hvordan ansvarsfordelingen mellom Bærum kommune og Viken på dette området er organisert.

Det er derfor ønskelig at fylkeskommunen og kommunen i samarbeid jobber frem en modell eller en fordeling av ansvar som er mer tydelig når det gjelder eierskap og drift. Videre er det viktig at kommunen og fylkeskommunen fortsetter å systematisk utveksle innspill fra syklistene om ønsker og behov for sykkeltilretteleggingen.

## 6. Kostnadsestimater

Det er gjennomført kostnadsestimater for de anbefalte tiltakene. Kostnadene varierer i et stort spenn avhengig av om tiltakene kun omfatter trafikkregulering eller overfladisk opprustning, eller om de innebærer grunnnerv og store konstruksjoner.

Enkelte av strekningene innebærer for stor usikkerhet til at vi har kunnet angi kostnader direkte. Det gjelder Lysakerlokket, som må sees i sammenheng med det langt mer omfattende prosjektet for ny kollektivterminal, Jørgen Kanitz gate i Sandvika, som er berørt av svært mange pågående planarbeid og prosjekter, og gang- og sykkelvei i Slependsveien, som er en del av Ringeriksbaneprosjektet.

Grunnlaget for estimatene er løpemeterpriser for sammenlignbare anlegg i tettbygde strøk. Kilder for priser er bl.a. Statens Vegvesens rapporter for «Samledokumentasjon» for årene 2016 – 2018 samt estimater fra ulike planer og konseptvalgutredninger og som-bygget-kostnader (as built) for sammenlignbare sykkeltiltak.

Konsulentgruppen har utfra lokalkunnskap gjort en overordnet vurdering av hvilke tiltak og løpemeterpriser som er aktuelle for ulike delstrekninger og kryss. Det er bl.a. gjort enkle vurderinger om det er behov for konstruksjoner på strekningene og om det må gjennomføres grunnnerv. Dette er elementer som erfaringsmessig gir høye kostnader. I en tidligfase er det særlig stor usikkerhet for disse kostnadene. Valg av standard vil også ha stor betydning for kostnader.

Det må understrekes at antallet anlegg/planer med erfaringspriser er begrenset, og at dette i kombinasjon med lokale forhold og stor variasjon i kompleksitet gir stor usikkerhet i de oppgitte løpemeterprisene. Estimaterne kan brukes som grunnlag for porteføljeplanlegging og prioritering av prosjekter, men i videre planlegging av de enkelte prosjektene må det følgelig utarbeides mer detaljerte estimater.

## 7. Anbefalte investeringstiltak

I tillegg til anbefalingen om generelle tiltak som fartsgrenserevisjon, veivisningsskilting og en gjennomgang av ansvarsforholdene for fylkesveistrekningene anbefaler vi at det arbeides videre med 29 konkrete strekningstiltak som innebærer investeringer.

I anbefalingen har vi lagt vekt på at:

- Strekningene skal ha et visst potensial for framtidig sykkeltrafikk. Altså at de må forbinde et stort antall reisemål som ligger innenfor sykkelavstand, og som samtidig ikke er for bratte.
- Det lar seg gjøre å gjennomføre tiltak som kan øke sykkelandelen innenfor en realistisk kostnad og uten andre urimelig store konsekvenser. Svært mange steder i Bærum vil det f.eks. være behov for omfattende grunnnerv for å etablere sykkeltilrettelegging. Vi har kun foreslått grunnnerv der det vil kunne gi vesentlig forbedring av sykkelforholdene.
- Tiltakene bør bidra til å etablere lengre sammenhengende strekninger som er attraktive for sykling. Investeringer i delstrekninger vil ha mindre verdi om andre delstrekninger på samme rute har vesentlig lavere standard.
- Strekningene drar nytte av ny sykkelinfrastruktur etablert i tilknytning til byutvikling, slik som Ballerud, Franzefoss og Sandvika øst.
- De anbefalte tiltakene skal ha stor variasjon i finansieringsbehov og planbehov, slik at det finnes både enkle tiltak som kan gjennomføres relativt raskt, og større tiltak som kan arbeides med over lengre tid.
- Det skal finnes tiltak både på kommunal og fylkeskommunal veg.

For hver strekning er det vist en et plandiagram med beskrivelser av tiltaket, et bilde av dagens situasjon og en tabell med tekstlig beskrivelse, trafikkmengder, tallfestet sykkelpotensial og kostnadsestimat. For strekningene der tiltaket innebærer en endring av tverrsnittet har vi vist snittillustrasjoner.

## 7.1. Fire overordnede strekninger

For å bedre vise hvordan noen av tiltakene virker sammen har vi i oversiktskartet på neste side gruppert dem i fire strekninger.

### **Bærumsveien**

Bærumsveien danner ryggraden i sykkelveinettet i Bærum, og er viktig for svært mange potensielle sykkelreiser. I dag har denne strekningen gjennomgående gang- og sykkelvei eller tilsvarende standard. Vi vurderer at denne standarden er for lav til å bidra til økt sykling eller gåing i årene fremover. Vi anbefaler derfor at det meste av denne strekningen bygges ut med sykkelvei med fortau. Gjennom Bekkestua er det behov for trafikkbegrensende tiltak og en ny sykkelpassasje ved bussterminalen. To av de lengste delstrekningene har høye kostnadsanslag. Det meste av strekningen følger fylkeskommunal vei, med unntak av delstrekningene gjennom Bekkestua. I arbeidet med potensialberegningene har vi sett at det er større usikkerhet knyttet til delstrekningene helt i øst og helt i vest. Arbeidet med strekningen bør derfor starte med delstrekningene mellom Brynsveien og Bekkestua bussterminal.

### **Bekkestua til Fornebu**

Dette er strekningen som så vidt vi kan se har størst kontrast mellom hvor mye den brukes og hvor lite den er tilrettelagt for sykling. Strekningen er ifølge potensialanalysen den viktigste for å forbinde Fornebu med resten av Bærum. Ved åpning av Gjønnnesdiagonalen vil strekningen ikke lenger være en viktig gjennomfartsåre mot E18. Det åpner muligheter for å stenge deler av strekningen for gjennomgangstrafikk, som vil gi stor forbedring av sykkelforholdene til en lav kostnad. En stor del av strekningen har likevel behov for etablering av sykkelfelt.



### **Vøyenenga til Sandvika**

Denne strekningen skiller seg ut ved at pågående planprosesser og enkle tiltak sammen kan gi en stor forbedring. Strekningen framstår som relativt lite kostnadskrevende å bygge ut sett i forhold til standarden som kan oppnås. Den har svært små terrengforskjeller, og kan gjøre det mulig å sykle trygt og attraktivt fra Vøyenenga til Sandvika stasjon på bare 10 minutter. Bjørnegårdssvingen kan oppgraderes til sykkelvei med fortau uten større tiltak enn en reasfaltering og Franzefossveien har potensial til å bli sykkelvei med fortau i forbindelse med byutvikling på Franzefoss. I Jørgen Kanitz gate i Sandvika sentrum øst er det avgjørende å skille gående og syklende på forskjellige arealer for å unngå konflikter mellom de to trafikantgruppene. Her bør det bygges en sammenhengende sykkelvei med fortau i den nye bygaten.

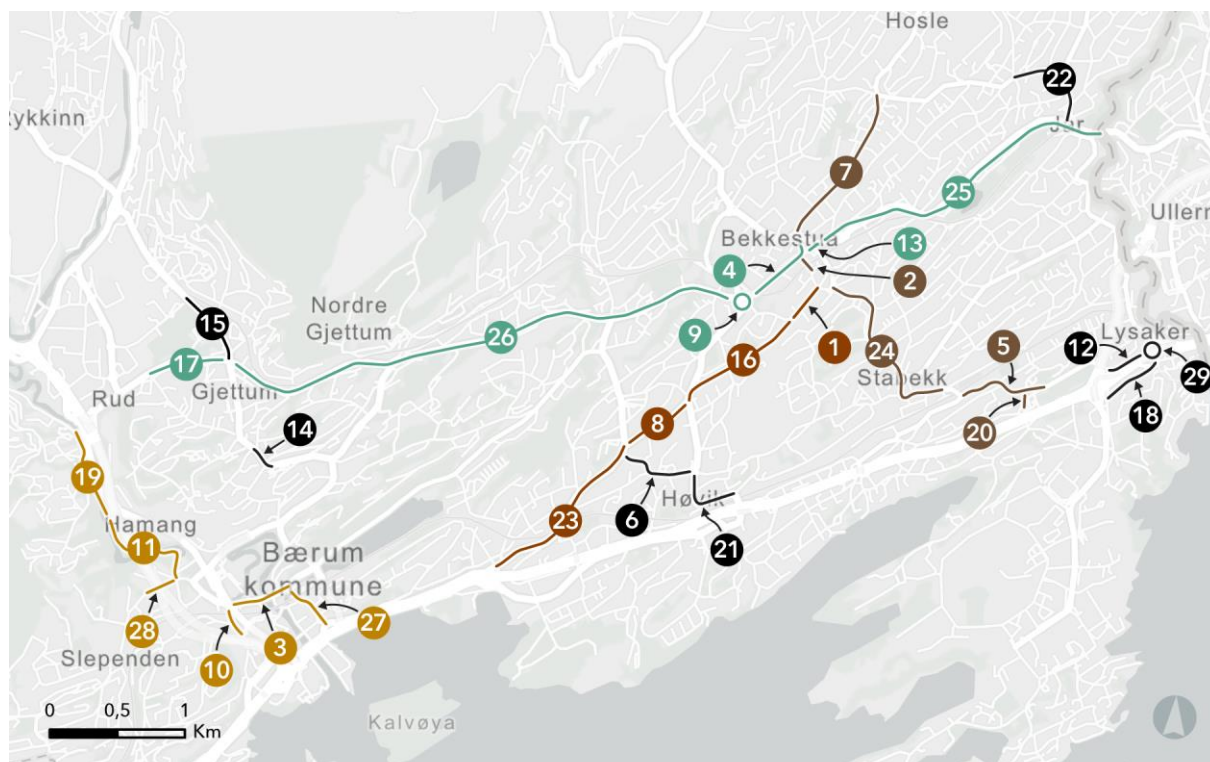
### **Bekkestua til Sandvika**

Denne strekningen er viktig for sykkeltrafikken mellom Bærums to tydeligste sentrumsområder. Her kan mye oppnås gjennom sykkeltilrettelegging i forbindelse med utvikling av Ballerudområdet og oppgradering av eksisterende sykkel felt i Dragveien. Strekningen er likevel avhengig av et omfattende tiltak for etablering av sykkel felt i Dragveien og Stasjonsveien for å gi en sammenhengende trygg forbindelse.

### **Øvrige anbefalte tiltak**

I tillegg til de sammenhengende strekningene nevnt over foreslår vi en rekke enkeltstående tiltak, i hovedsak for å tette eksisterende hull i sykkelveinettet, og for å fange opp manglende eller svake lenker som vil bli stående igjen etter planlagt utvikling av sykkelveinettet. Disse strekningene utmerker seg ved at de har spesielt høyt sykkelpotensial, eller at det skal små tiltak til for å få til vesentlig forbedring av sykkel forholdene.

*Figur 7-1 (Neste side) Oversiktskart og tabell over anbefalte investeringstiltak.*



#### Strekninger:

● Bærumsveien

● Bekkestua til Fornebu

● Sandvika til Bekkestua

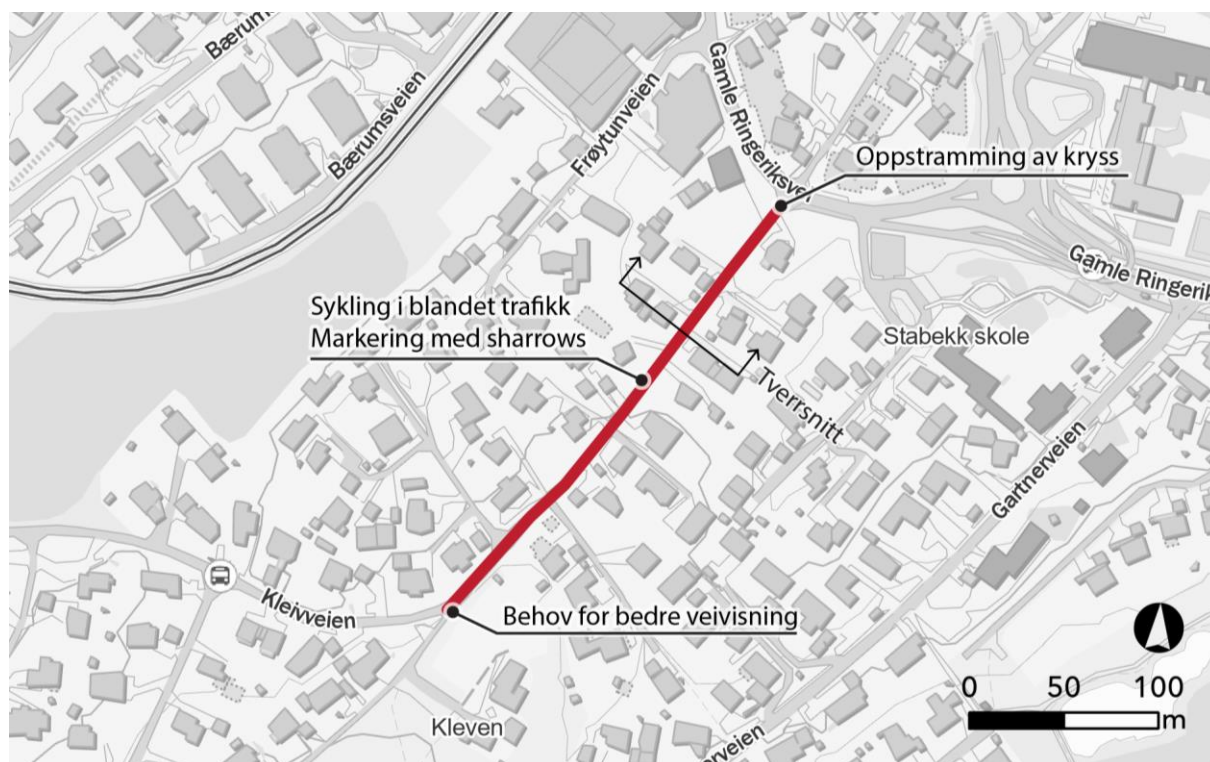
● Vøyenenga til Sandvika

● Øvrige anbefalte tiltak

- |                                                                                      |                                                                   |                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> Strekningskatalog<br>Kleivveien mellom Gamle<br>Ringeriksvei og Kleivjordet | <b>11</b> Bjørnegårdssvingen                                      | <b>21</b> Høvikveien/Snoveien mellom<br>Gamle Drammensvei og<br>Høviksvingen               |
| <b>2</b> Gamle Ringeriksvei mellom<br>Bærumsveien og Bekkestuveien                   | <b>12</b> Professor Kohts vei mellom<br>Storebrand og Vollsveien  | <b>22</b> Bjerkelundsveien/Vollsveien<br>mellom Nordveien og<br>Bærumsveien                |
| <b>3</b> Elias Smiths vei i Sandvika                                                 | <b>13</b> Bekkestua torg                                          | <b>23</b> Dragveien/Stasjonsveien<br>mellom Kirkeveien N og<br>Sandviksveien               |
| <b>4</b> Bærumsveien mellom Gamle<br>Ringeriksvei og Kleivveien                      | <b>14</b> Brynsveien mellom Evjebakken<br>og Sykehusveien         | <b>24</b> Gamle Ringeriksvei mellom<br>Bekkestua og Stabekk                                |
| <b>5</b> Gamle Drammensvei mellom<br>Kveldsroveien og Professor<br>Kohts vei         | <b>15</b> Brynsveien mellom<br>Bærumsveien og Hauger<br>Skolevei  | <b>25</b> Bærumsveien mellom<br>Bekkestua bussterminal og<br>Oslo grense                   |
| <b>6</b> Kirkeveien/Gamle<br>Drammensvei                                             | <b>16</b> Sykkelvei over Ballerud                                 | <b>26</b> Bærumsveien mellom<br>Høvikveien og Brynsveien                                   |
| <b>7</b> Nadderudveien mellom Jens<br>Rings vei og Hosleveien                        | <b>17</b> Bærumsveien mellom<br>Brynsveien og Rudsveien           | <b>27</b> Jørgen Kanitz gate/Willy<br>greiners vei                                         |
| <b>8</b> Dragveien mellom Høvikveien<br>og Kirkeveien                                | <b>18</b> Fornebuveien                                            | <b>28</b> Slependsveien mellom<br>Bjørnegårdssvingen og<br>eksisterende gang- og sykkelvei |
| <b>9</b> Sykkelkryssing ved Gjønnes                                                  | <b>19</b> Franzefossveien                                         | <b>29</b> Lysakerlokket                                                                    |
| <b>10</b> Johan Grauers<br>gate/Brodtkorbsgate mellom                                | <b>20</b> Sykkelvei med fortau på bro<br>over Professor Kohts vei |                                                                                            |

## 8. Strekningskatalog

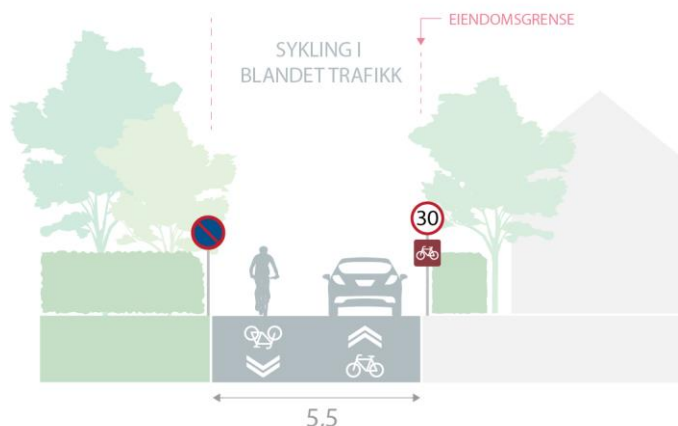
### 8.1. Kleivveien mellom Gamle Ringeriksvei og Kleivjordet



Figur 8-1 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-2 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

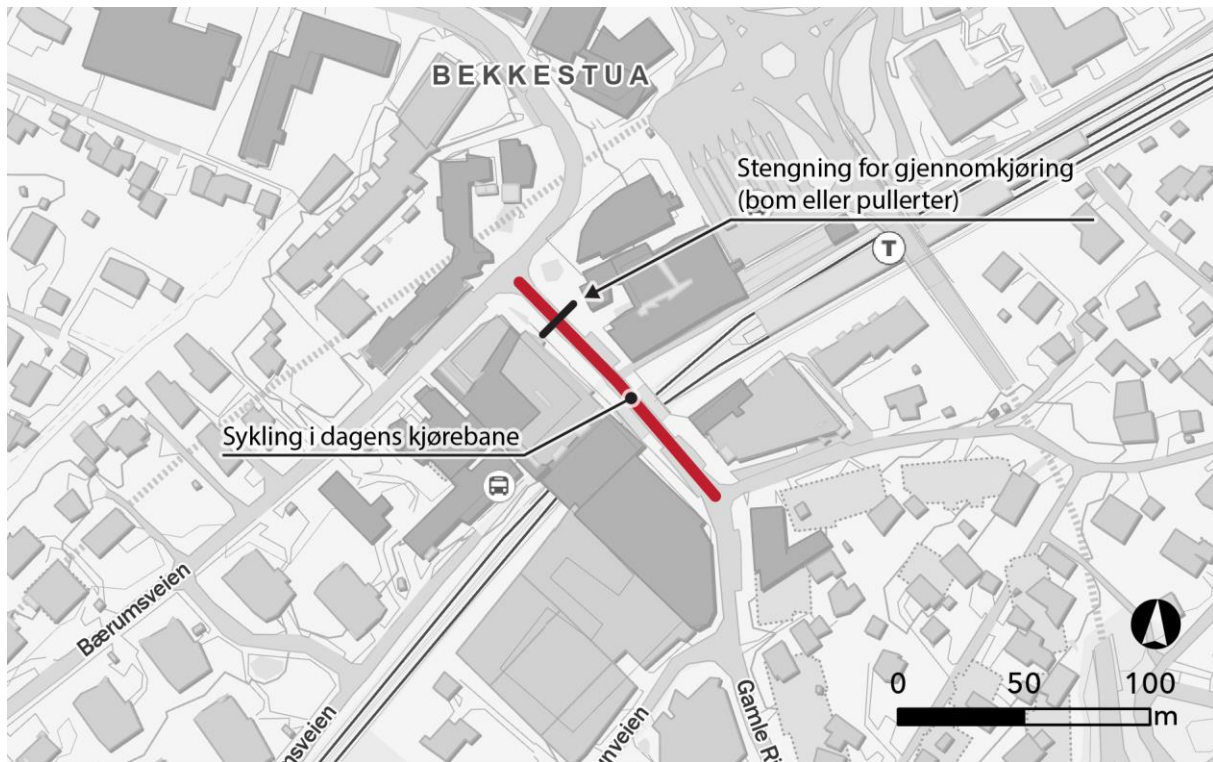


Figur 8-3 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket i Kleivveien

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Kleivveien fra Gamle Ringeriksvei til Kleivjordet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 275 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 650                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 550                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Parkeringsforbud og krysstiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Skilte med skilt 372, parkering forbudt, også i retning Bekkestua. Markere med sharrows for å øke rutens synlighet (275 m). Oppstramming i krysset Gamle Ringeriksvei x Kleivveien. Vurder etalering av mottaksfelt i det samme krysset. Å gjøre sykkelruten synlig fra Gamle Ringeriksvei vil være vesentlig for å sikre orienterbarhet.                                                                                                                                                             |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Kleivveien er en skjult sykkelrute mellom Bekkestua og Sandvika. Den er også en brukbar lavtrafikkert erstatning for Bærumsveien gjennom Bekkestua. Smal kjørebane uten fortau, men med tillatt gateparkering. Strekningen mangler veivisningsskiltning. Krysset Ringeriksvei x Kleivveien er til dels utflytende og har systemskifte med gang- og sykkelvei langs Gamle Ringeriksvei. Sikt for sykkeltrafikk fra Kleivveien øst ser ut til å være utilstrekkelig ivaretatt i pågående byggeprosjekt. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Kjørebane er offentlig eid og regulert til veiformål.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Kostnad - høy /anslått/ lav</b> | 495 000/ <b>330 000</b> / 165 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |



## 8.2. Gamle Ringeriksvei mellom Bærumsveien og Bekkestuveien



Figur 8-4 Oversiktskart over strekningen.

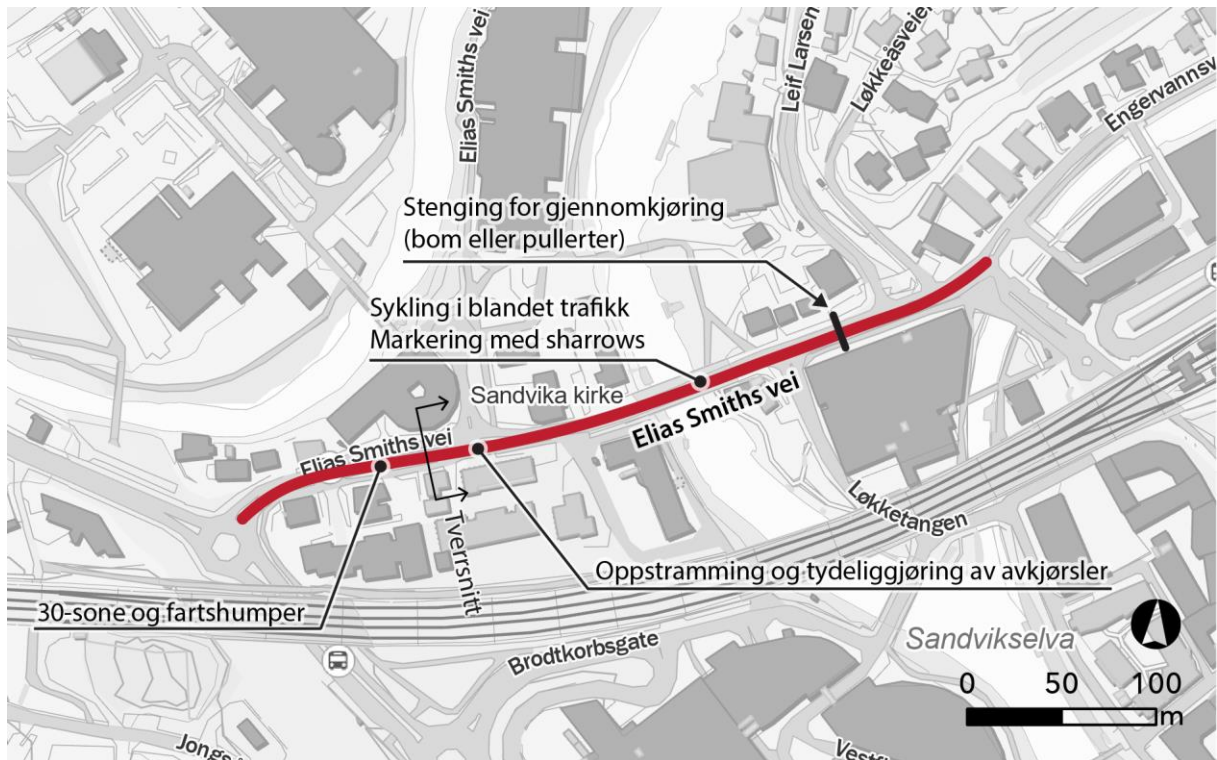


Figur 8-5 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)



|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>            | Bekkestua til Fornebu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Delstrekning</b>              | Gamle Ringeriksvei fra Bærumsveien til Bekkestuveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Lengde</b>                    | Ca. 120 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Veitype</b>                   | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>        | 3800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Sykkelpotensial</b>           | 1500-1700                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>      | Stengning for gjennomkjøring med bil                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>     | <p>Veien stenges for biltrafikk med bom eller pullerter.</p> <p>Sykeltrafikk må kunne passere uhindret. Konkret løsning må vurderes med tanke på eventuelt behov som utrykningsvei for brannvesenet. Parkeringsplassene i gaten omdisponeres til sykkelparkering eller stenges. Dersom det ikke lar seg gjøre å stenge fysisk bør det skiltes forbud mot gjennomkjøring, og vurderes supplerende fysiske tiltak, f.eks. innsnevring av kjørebanelen ved bruk av blomsterurner, slik at trafikken reduseres til maksimalt 500 ÅDT.</p> |
| <b>Dagens situasjon</b>          | <p>Strekningen er kort, men svært viktig for alle sykkelrutene gjennom Bekkestua. I dag har den relativt stor biltrafikk, og for dårlige sykkelforhold med tanke på potensialet for sykkeltrafikk. At gaten brukes til gateparkering og varelevering bidrar til å øke behovet for tiltak.</p> <p>Gjønnesdiagonalen antas å redusere behovet for gaten som gjennomfartsvei.</p>                                                                                                                                                        |
| <b>Planstatus og erverv</b>      | Gamle Ringeriksvei er i reguleringsplanen fra 1990 angitt som fotgjengerprioritert sentrumsgate stengt for gjennomkjøring (gang- og sykkelveipassasje) til Kleivveien. Det er utarbeidet en illustrasjonsplan for gater og byrom på Bekkestua i 2019 hvor strekningen er vist som en slags gatepark. Kommunen jobber nå med forprosjekt for utforming av strekningen, med eller uten bilkjøring.                                                                                                                                      |
| <b>Kostnad - høy/anslått/lav</b> | 1 224 000/ <b>816 000</b> / 408 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

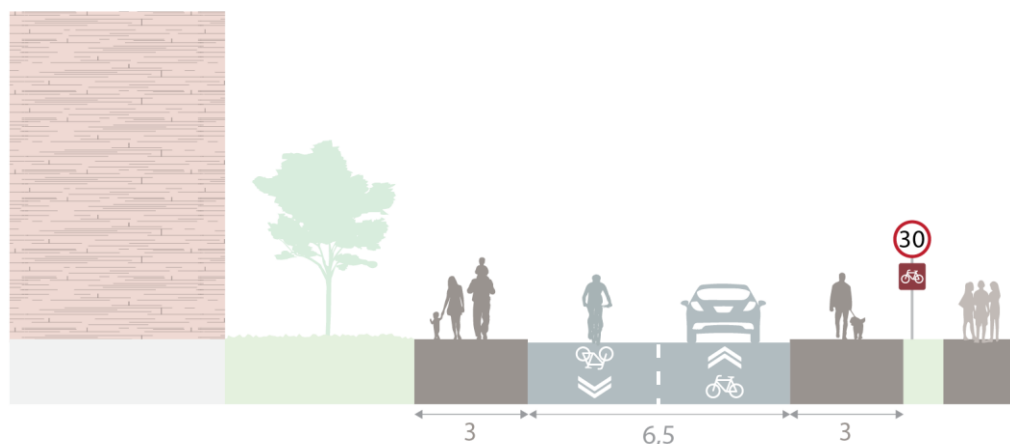
### 8.3. Elias Smiths vei i Sandvika



Figur 8-6 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-7 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

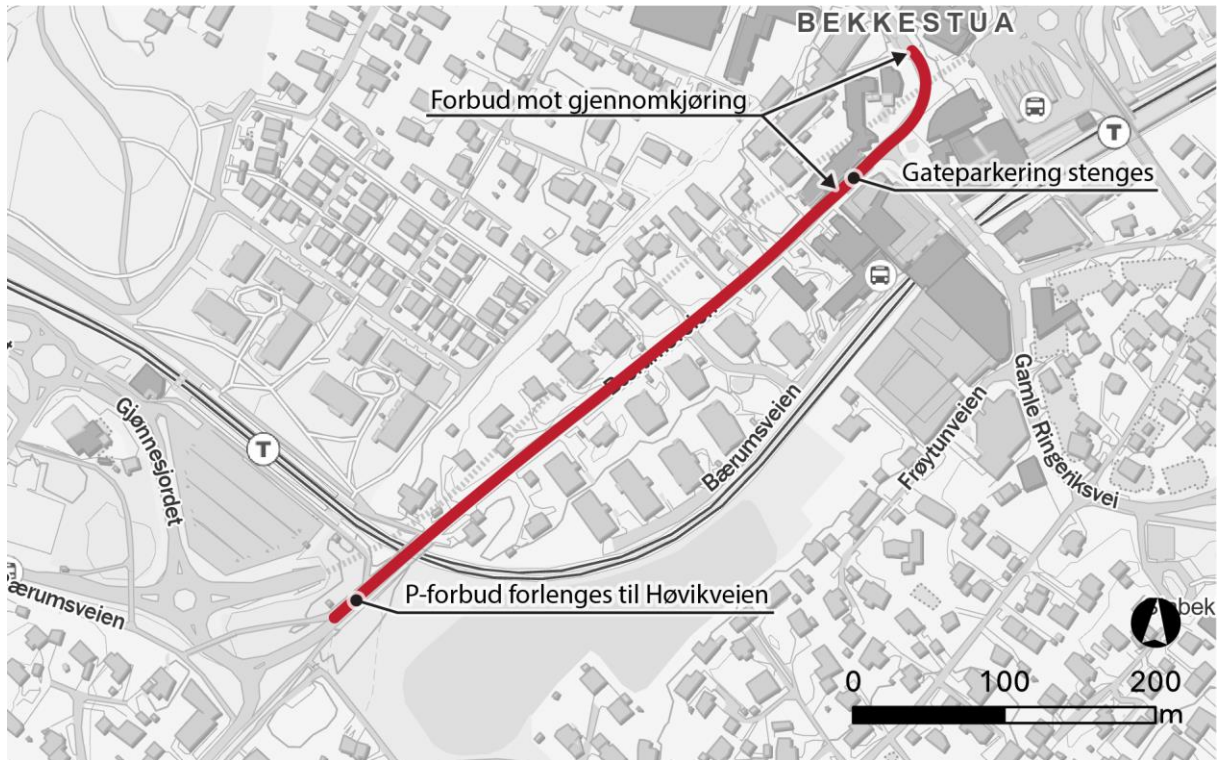


Figur 8-8 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket. Endringen i tverrsnittet består fjerne midtrabatt/trafikkdeler og å stramme opp kjørebanelen, slik at fortauene kan gjøres bredere.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Vøyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Delstrekning</b>                | Elias Smiths vei fra Willy Greiners vei til Johan Grauers gate                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 690 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 8000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 900-1500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Trafikkregulerende tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Ny ringvei rundt Sandvika gjør det mulig å stenge Elias Smiths vei for gjennomgangstrafikk. Vi anbefaler bussbom mellom Leif Larsens vei og Løkketangen. Stengning reduserer trafikkmengden og er nødvendig for å gjøre det tilstrekkelig attraktivt å sykle selv uten sykkelfelt på deler av strekningen. Deler av gaten har midtrabatt. Midtrabatter er uheldig for syklendes opplevde trygghet, fordi de gjør det umulig for bilførere å foreta trygge forbikjøringer. På grunn av eksisterende bebyggelse er det ikke tilstrekkelig plass til å etablere separat sykkelinfrastruktur på strekningen. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Elias Smiths vei er en viktig fordeleråre for sykkeltrafikk i og gjennom Sandvika. I dag har den stor trafikk og betydelig busstrafikk.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Stenging for gjennomfartstrafikk kan gjennomføres uten reguleringsplan, og fjerning av eksisterende rabatter kan antakelig gjennomføres på dispensasjon. Etablering av bussbom er ikke et søknadspliktig tiltak.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 1 863 000/ <b>1 242 000</b> / 621 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



## 8.4. Bærumsveien mellom Gamle Ringeriksvei og Kleivveien



Figur 8-9 Oversiktskart over strekningen.

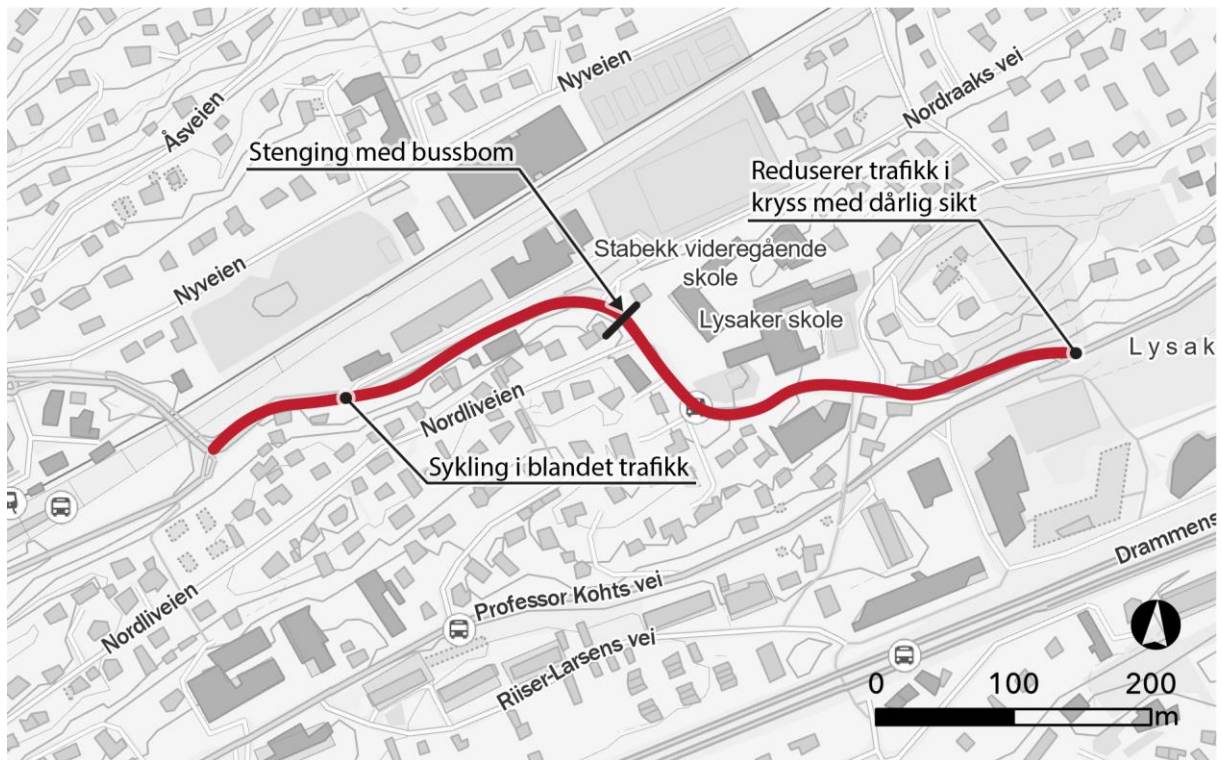


Figur 8-10 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                     |
| <b>Delstrekning</b>                | Bærumsveien fra Gamle Ringeriksvei til Kleivveien                                                                                                                                               |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 520 meter                                                                                                                                                                                   |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                    |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 4000                                                                                                                                                                                            |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1300                                                                                                                                                                                            |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Trafikkregulerende tiltak                                                                                                                                                                       |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Vi anbefaler at veien stenges for gjennomkjøring, og at eksisterende gateparkering stenges. Det er snakk om ca. 10 parkeringsplasser, som kan omdisponeres til varelevering og sykkelparkering. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Strekningen har 30-sone, men har for stor trafikk til at den kan føles trygg for alle grupper av syklende.                                                                                      |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Stenging krever ikke planprosess eller byggesak.                                                                                                                                                |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 1 872 000/ <b>1 248 000</b> / 624 000                                                                                                                                                           |



## 8.5. Gamle Drammensvei mellom Kveldsroveien og Professor Kohts vei



Figur 8-11 Oversiktskart over strekningen.

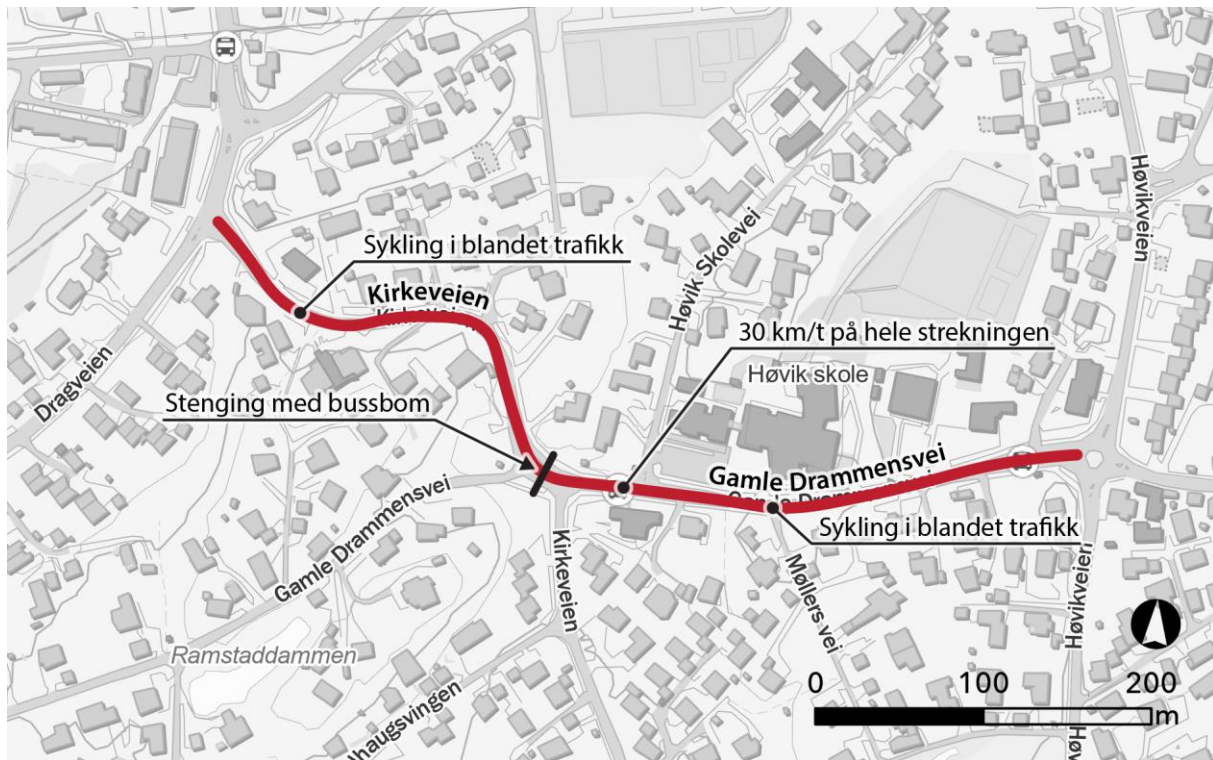


Figur 8-12 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua - Fornebu                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Delstrekning</b>                | Gamle Drammensvei fra Kveldsroveien til Professor Kohts vei                                                                                                                                                          |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 700 meter                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 4900                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1300-1500                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Trafikkregulerende tiltak                                                                                                                                                                                            |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Stenge veien for gjennomkjøring ved Stabekk VGS og Lysaker barne- og ungdomsskoleskole. Det er bedre at biltrafikken ledes gjennom Kveldsroveien (til Prof. Kohts vei), som har langt mindre gang- og sykkeltrafikk. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Dette er en viktig sykkelvei for barn på de to skolene. Veien avlastes av Gjønnnesdiagonalen. Det er 30-sone forbi skolene, men for stor trafikkmengde til at det er trygt å sykle i blandet trafikk.                |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Terreng, kurvatur og eksisterende bygninger vil gjøre etablering av separat sykkeltilrettelegging svært utfordrende. Strekningen kan få relativt gode sykkelforhold dersom trafikkmengden reduseres.                 |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 1 890 000/ <b>1 260 000</b> / 630 000                                                                                                                                                                                |



## 8.6. Kirkeveien/Gamle Drammensvei



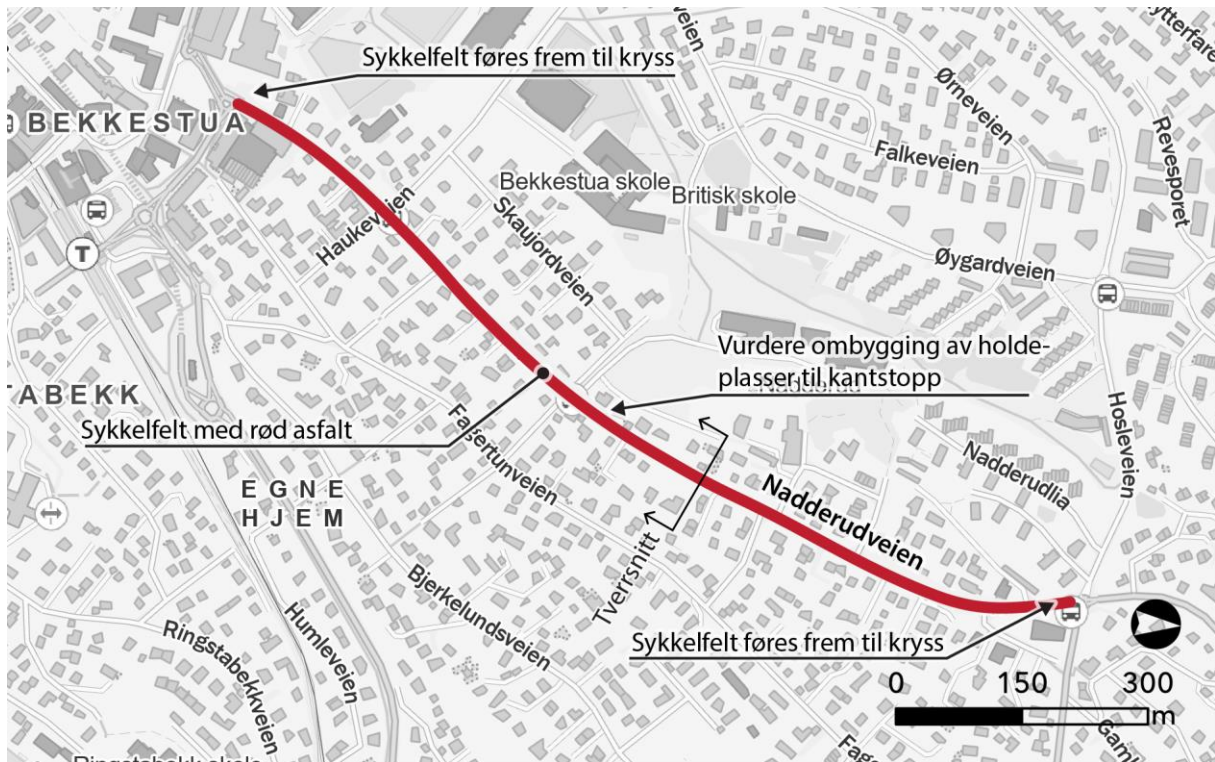
Figur 8-13 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-14 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                             |
| <b>Delstrekning</b>                | Kirkeveien/Gamle Drammensvei fra Høvikveien til Dragveien                                                                                                                           |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 610 meter                                                                                                                                                                       |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                           |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 5600                                                                                                                                                                                |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 600-1200                                                                                                                                                                            |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Trafikkregulerende tiltak                                                                                                                                                           |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Avlastes av Gjøannesdiagonalen. 30-sone på hele strekningen (viktig skolevei) og bussbom, evt. kun rushtidsstengning. Bør vurderes overført fra fylke til kommunen.                 |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Skolevei for mange barn og en barriere for sykling til skolene. Stor trafikk og bussrute. Utfordrende strekning for separat sykkeltilrettelegging pga. smalt tverrsnitt og terreng. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Kan først gjennomføres etter ferdigstilling av Gjøannesdiagonalen, men bør planlegges i god tid.                                                                                    |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 1 921 500/ <b>1 281 000</b> / 640 500                                                                                                                                               |

## 8.7. Nadderudveien mellom Jens Rings vei og Hosleveien

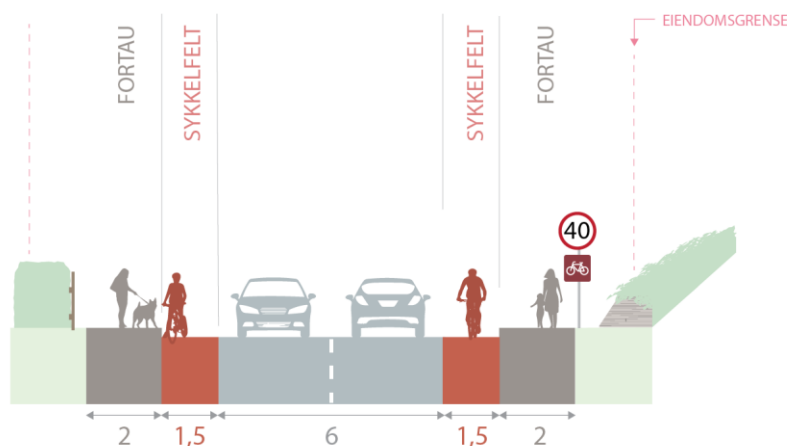


Figur 8-15 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-16 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

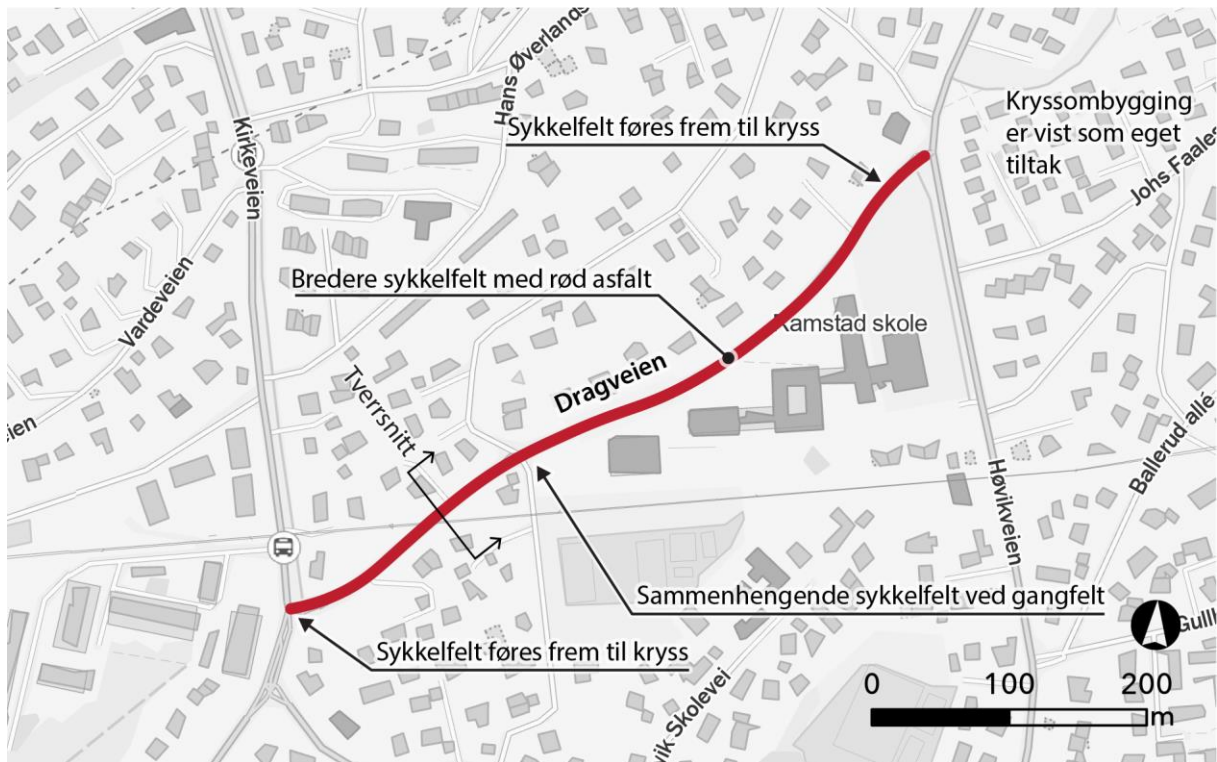




Figur 8-17 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket i Nadderudveien

|                                    |                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua - Fornebu                                                                                                                                                         |
| <b>Delstrekning</b>                | Nadderudveien fra Jens Rings vei til Hosleveien                                                                                                                             |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 1200 meter                                                                                                                                                              |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                   |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 5800                                                                                                                                                                        |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 200-900                                                                                                                                                                     |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Oppgradering sykkelfelt                                                                                                                                                     |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Oppgradere sykkelfelt med rød asfalt (1,2km)                                                                                                                                |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Det er fartsgrense 50 km/t nord for Hans Brums vei og sør for Haukeveien. På denne midtre delen av strekningen Bekkestua skole, Bekkestua barneskole og NTG er det 40 km/t. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Kjørebane, fortau og skulder er regulert til veiformål. Tiltak innenfor eksisterende kjørebane, trenger ikke omregulering.                                                  |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 2 700 000/ <b>1 800 000</b> / 900 000                                                                                                                                       |

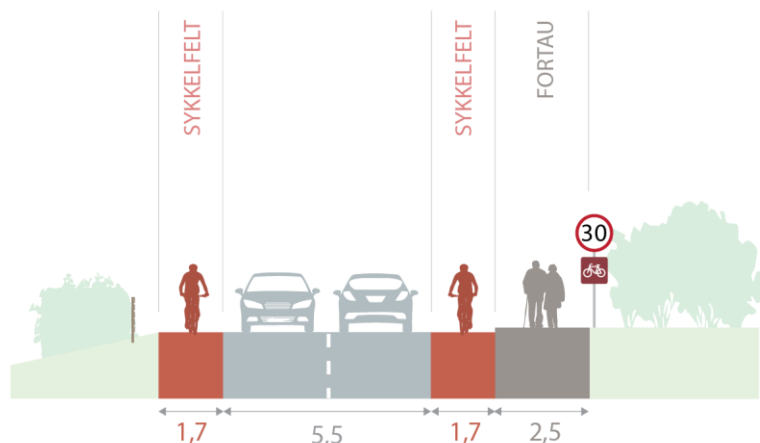
## 8.8. Dragveien mellom Høvikveien og Kirkeveien



Figur 8-18 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-19 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

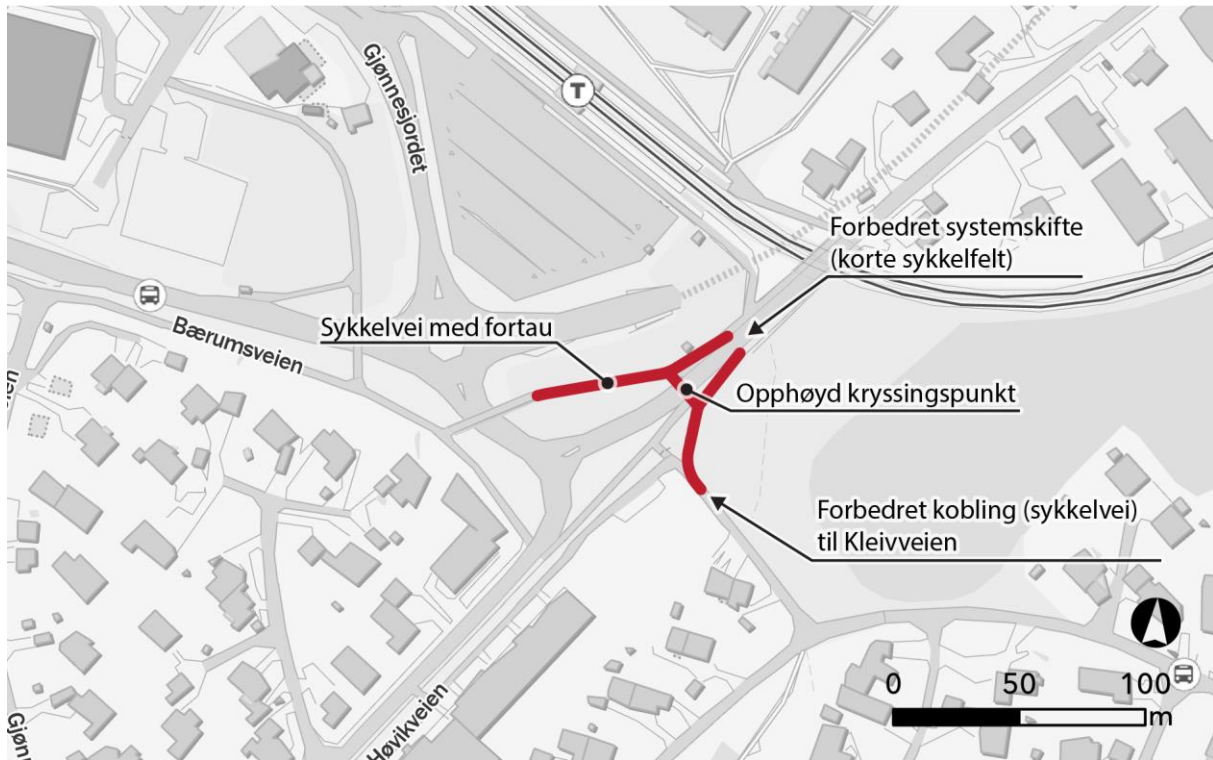


Figur 8-20 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua - Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Delstrekning</b>                | Dragveien fra Høvikveien til Kirkeveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 550 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 5200                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 500-600                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Oppgradering sykkelfelt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Oppgradere sykkelfelt med rød asfalt (550m) for å gjøre dem mer synlige og forlenge felt inn mot kryss. Det bør undersøkes om sykkelfeltene kan gjøres noe bredere ved f.eks. å redusere kjørefeltbredde til 2,75m. Vurdere fartsgrense 40 på hele strekningen pga. skolevei.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Dragveien ved Ramstad skole har sykkelfelt i dag, men de er smale (ca. 1,5 m) og ikke kontinuerlige. Strekningen veksler mellom fartsgrense 40 og 50 km/t. Veien er en skolevei, og en viktig del av ruten mellom Sandvika og Bekkestua. Strekningen har 50-sone og delvis 40-sone. Deler av strekningen går forbi Ramstad skole. Den har ensidig fortau. Sykkelfeltet opphører ca. 35 meter før og etter hvert gangfelt. Dette gjør at sykkelfeltet er lite synlig fra kryssende veier, og skaper konflikter mellom bil og sykkel inn mot gangfeltene. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Strekningen er regulert til veiareal. Det er regulert og ervervet i 17 meters bredde. Tiltak vil ikke kreve grunnerv                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 2 887 500/ <b>1 925 000</b> / 962 500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |



## 8.9. Sykkelryssing ved Gjønnes



Figur 8-21 Oversiktskart over strekningen.

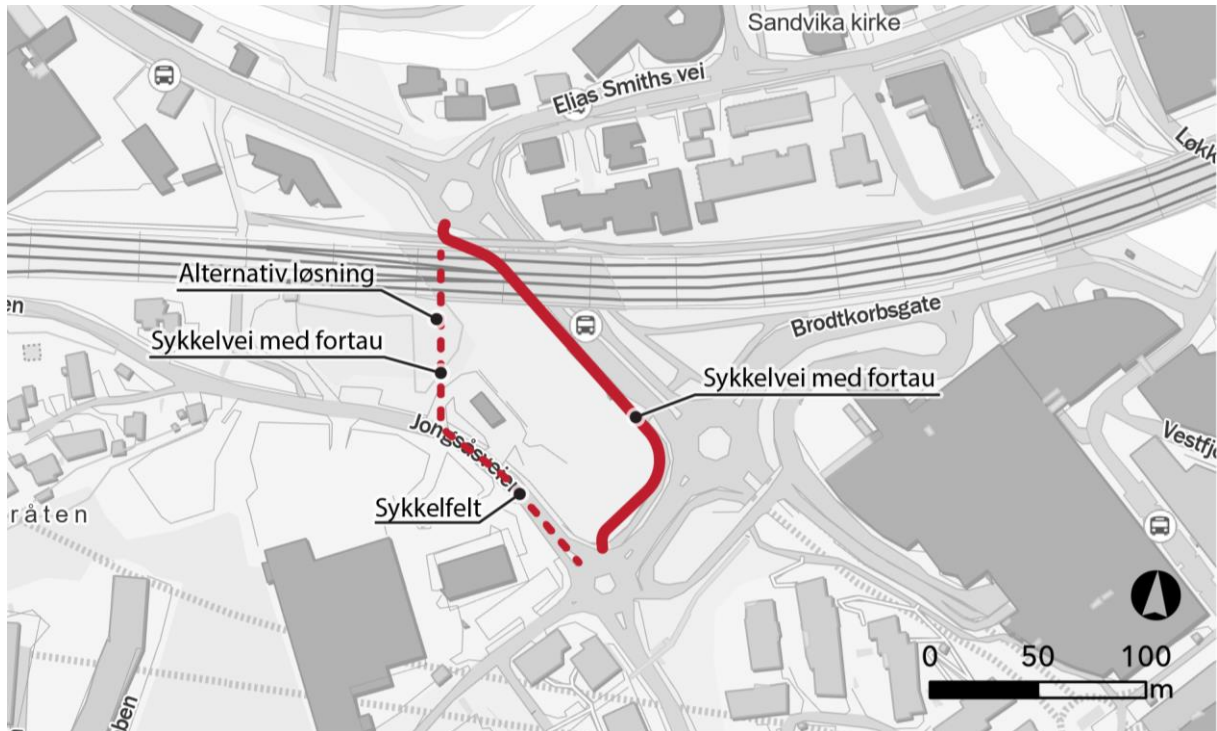


Figur 8-22 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)



|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Gjønnes fra bru over Høvikveien til Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 60 meter                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 600-800                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau og sykkelkryssing                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Oppgradere gangvei til sykkelvei med fortau. Nedsenket kantstein og sikttiltak mot Bærumsveien der det er overgang til sykling i blandet trafikk. Legge til rette for sykkelkryssing over til Kleivveien.                                                                                  |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Sykkelforbindelsen er lite synlig og dårlig skiltet. Strekningen har for høy gang- og sykkeltrafikk til at kombinert gang- og sykkelvei er en tilstrekkelig god løsning. Påkoblingen til Kleivveien trenger tydeligere og mer trafiksikker utforming (dårlig sikt) og veivisningsskilting. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Dagens situasjon er detaljregulert som del av E18-planen (Gjønnesdiagonalen).                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 3 000 000/ <b>2 000 000</b> / 1 000 000                                                                                                                                                                                                                                                    |

## 8.10. Johan Grauers gate/Brodtkorbsgate mellom Elias Smiths vei og Jongsåsveien



Figur 8-23 Oversiktskart over strekningen.

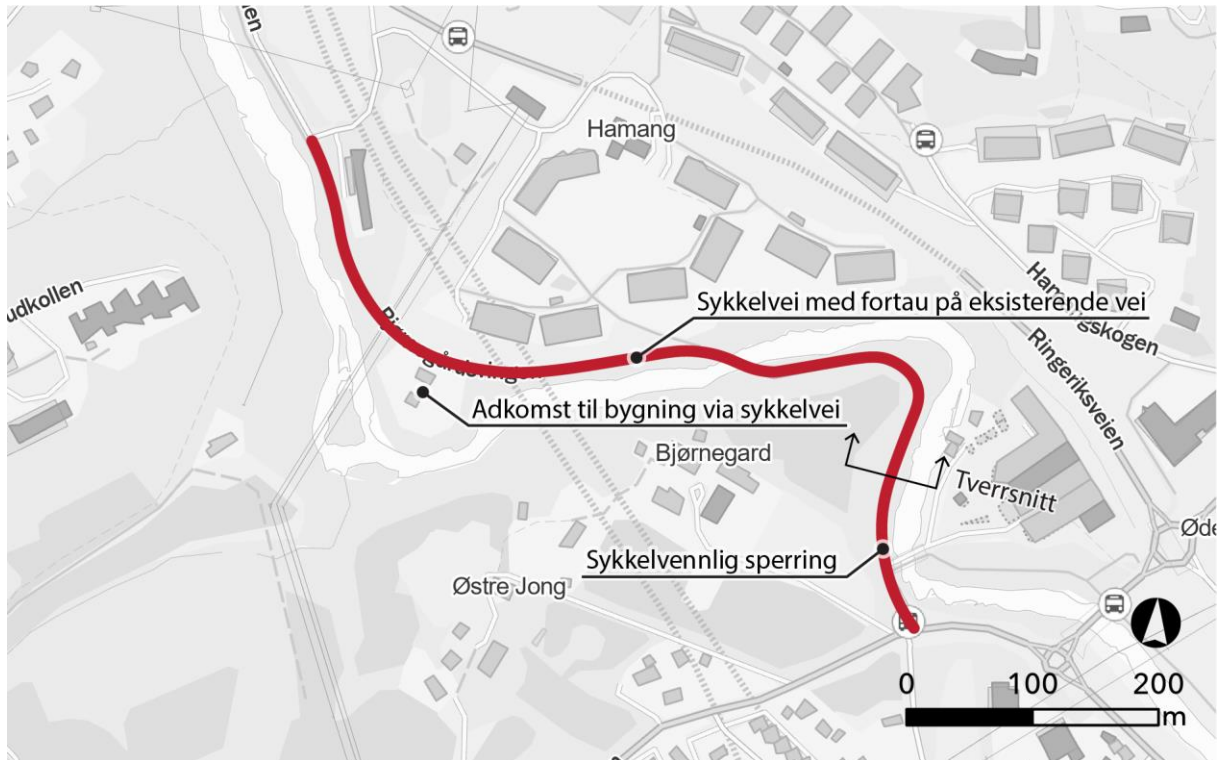


Figur 8-24 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Vøyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Delstrekning</b>                | Johan Grauers gate/ Brodtkorbsgate fra Elias Smiths vei til Jongsåsveien                                                                                                                                                      |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 200 meter                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 9000-12000                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 700                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Sykkelvei med fortau for å forbinde Industriveien og Elias Smiths vei mot Slependsen, og sluse syklistene utenom den store rundkjøringen i Johan Grauers gate.                                                                |
| <b>Dagens situasjon</b>            | I dag er syklende henvist til å enten sykle på fortau eller i blandet trafikk med høy ÅDT.                                                                                                                                    |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Må sikres i reguleringsplan. Arealet er ubebygd, men er regulert til næring. Det pågår foreløpig ikke planarbeid. Eiendommen er nylig solgt til Olav Thon eiendom. Vi antar at det vil komme et planinitiativ for eiendommen. |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 4 500 000/ <b>3 000 000</b> / 1 500 000                                                                                                                                                                                       |



## 8.11. Bjørnegårdssvingen



Figur 8-25 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-26 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Foto: Anders Hartmann)

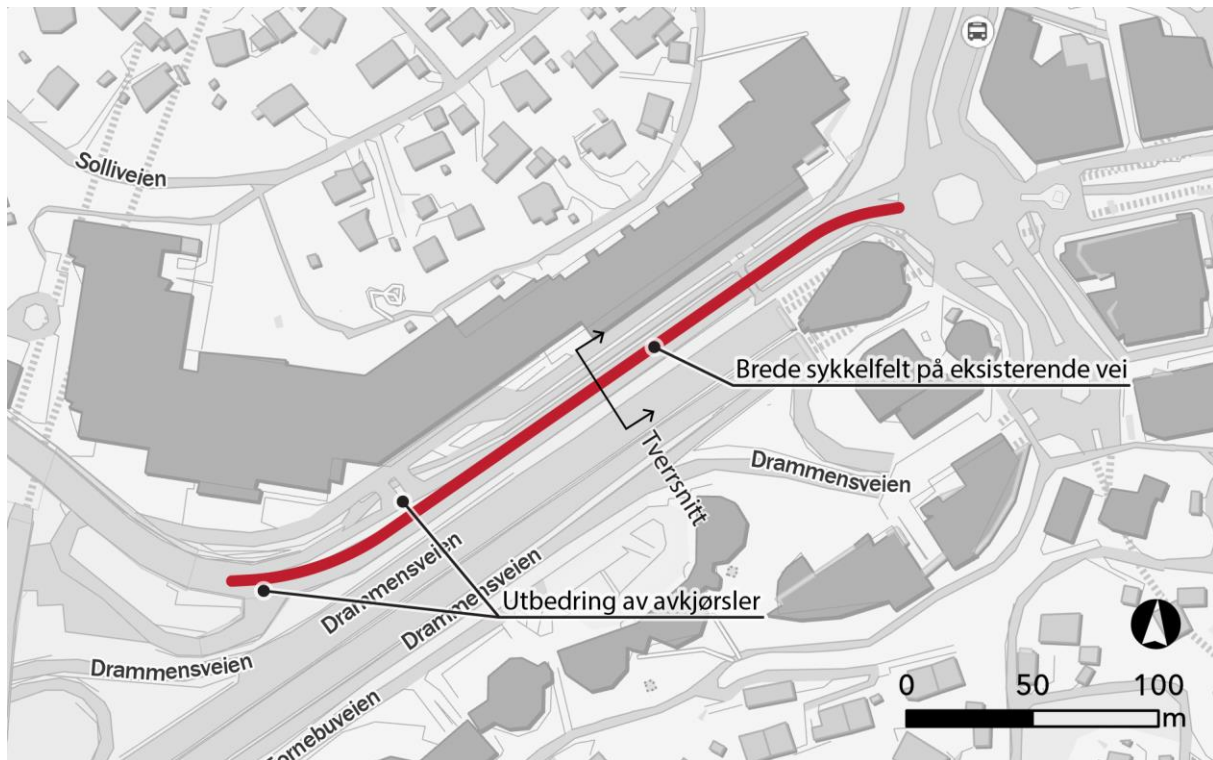




Figur 8-27 Typisk snitt av foreslått tiltak i Bjørnegårdssvingen.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Vøyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Bjørnegårdssvingen fra Hamang terrasse til Slependsveien                                                                                                                                                                                              |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 790 meter                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 0                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1800                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Vei som nylig er stengt for biltrafikk. Stort potensial for sykkeltrafikk gjør at den bør opparbeides som sykkelvei med fortau. Prosjekt med høyt sykkelpotensial og lav risiko. Tiltaket innebærer kun setting av en rad kantstein og reasfaltering. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Dette har tidligere vært bilvei, men er nå stengt for biltrafikk. Strekningen har lite gangtrafikk i dag, men utbygging langs strekningen vil endre dette i framtiden. Utbygging på Frantzefoss gir behov for å skille veien i sykkelvei og fortau.   |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Ikke planbehov.                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 6 517 500/ <b>4 345 000</b> / 2 172 500                                                                                                                                                                                                               |

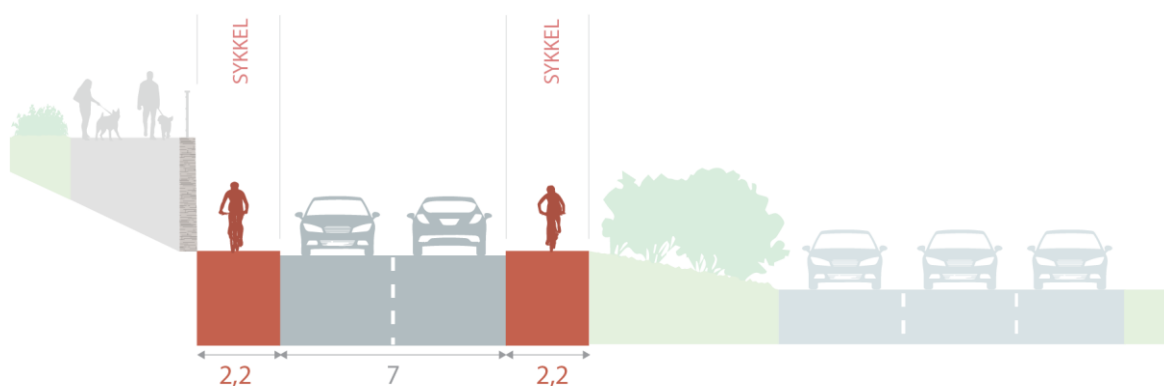
## 8.12. Professor Kohts vei mellom Storebrand og Vollsveien



Figur 8-28 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-29 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

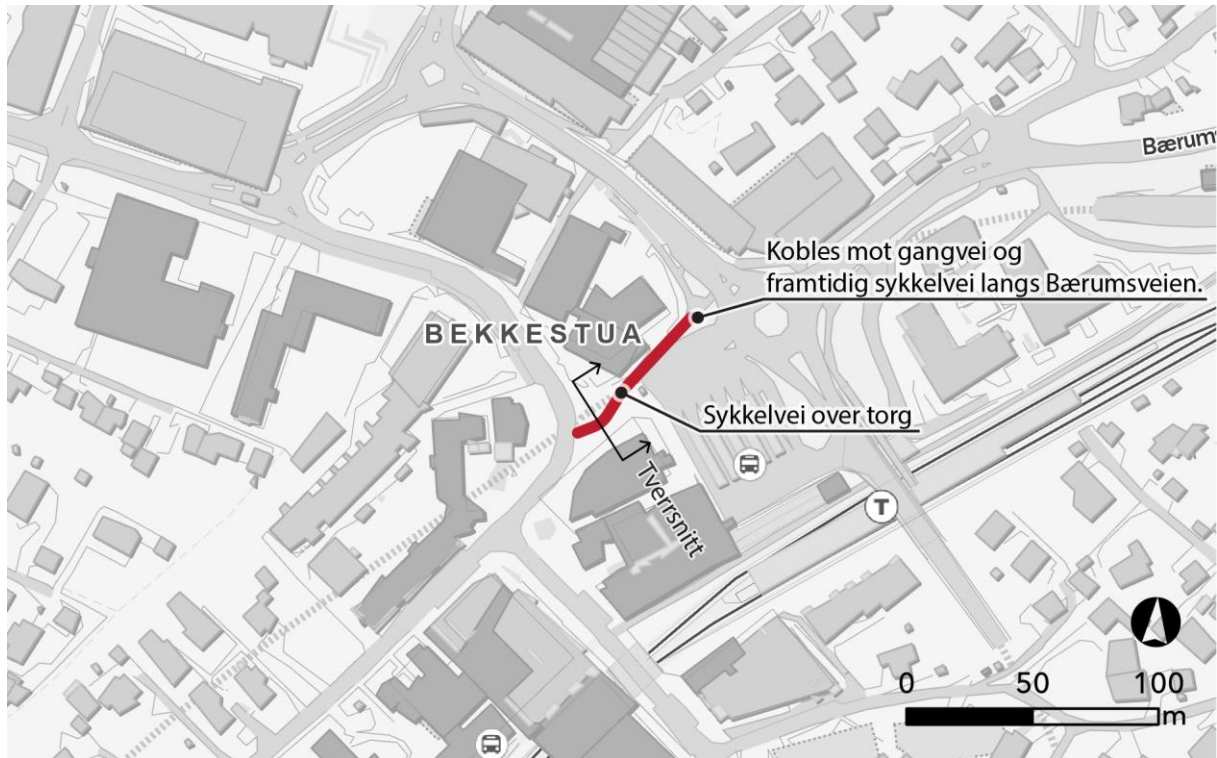


Figur 8-30 Typisk snitt av foreslått tiltak i Professor Kohts vei

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Delstrekning</b>                | Professor Kohts vei fra Storebrand til Vollsveien                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 275 meter                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 9000                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1000                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelfelt                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Omdisponere kollektivfelt til tosidig opphøyd sykkelfelt. Aktuelt etter omlegging av buss som følge av E18-prosjektet. Inntil videre anbefaler vi å redusere fartsgrensen til 40 km/t for å redusere omfang av farlige forbikjøringer.                                               |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Strekningen har kun sykkelfelt i østgående retning. Sykkeltraseen er skiltet på kombinert gang- og sykkelvei i vestgående retning, men denne traséen har konflikter med gående og er lite orienterbar. Høyt fartsnivå og stor trafikkmengde skaper farlige situasjoner.              |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Regulert innsnevret til to kjørefelt uten sykkeltilrettelegging i plan for E18 Lysaker- Ramstadsletta. Restarealet er regulert til annet veiareal. Vi antar at etablering av sykkelfelt ikke vil kreve grunnerverv. Ligger innenfor planavgrensning for Lysaker kollektivknutepunkt. |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 8 250 000/ <b>5 500 000</b> / 2 750 000                                                                                                                                                                                                                                              |



### 8.13. Bekkestua torg



Figur 8-31 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-32 Dagens utforming av torget (Kilde: Google Street View)





Figur 8-33 Snitt som illustrerer plassering av sykkelvei over torgarealet.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Delstrekning</b>                | Bekkestua torg fra Gamle Ringeriksvei til Jens Rings vei x Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 80 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | Ikke beregnet, men antas å være ca. 1000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelpassasje                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Sykkelpassasje over torgareal frem til rundkjøring.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Denne korte strekningen vurderer vi å være en vesentlig hindring for sykkelturer som følger Bærumsveien. I dag er forbindelsen skiltet under og langs T-banestasjonen, men dette er en rute man må vite om for å finne. På ruten som følger Bærumsveiens historiske løp er det svært mange systemskifter og konflikter med gående, taxi og busstrafikk for syklende som ikke er kjent i området. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Det er allerede regulert gang- og sykkelpassasje her i plan fra 1990.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 12 000 000/ <b>8 000 000</b> / 4 000 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

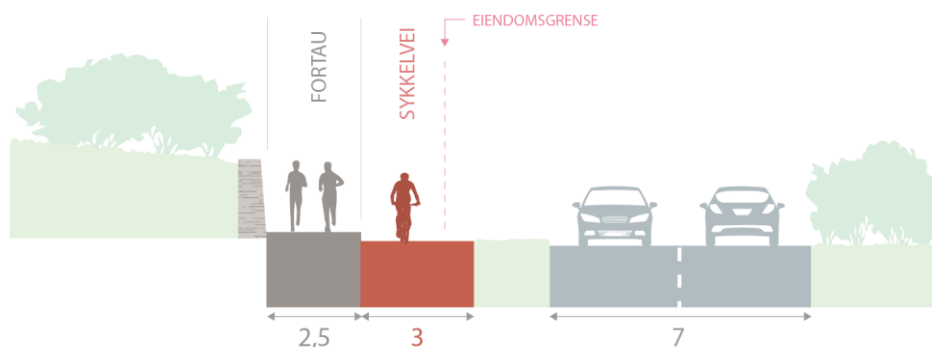
## 8.14. Brynsveien mellom Evjebakken og Sykehusveien



Figur 8-34 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-35 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)



Figur 8-36 Typisk snitt av foreslått sykkelvei i Brynsveien

|                                    |                                                                                                                        |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Brynsveien fra Evjebakken til Sykehusveien                                                                             |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 170 meter                                                                                                          |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                              |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 10000                                                                                                                  |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1000                                                                                                                   |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau.                                                                                                  |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Sykkelvei med fortau.                                                                                                  |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Denne strekningen er felles for mange mindre strekninger, og er viktig for forbindelsene mellom Sandvika og sykehuset. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Krever regulering og grunnnerv (ca. 6-8 meter stripeerverv, ingen hele bygninger).                                     |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 20 400 000/ <b>13 600 000</b> / 6 800 000                                                                              |



## 8.15. Brynsveien mellom Bærumsveien og Hauger Skolevei



Figur 8-37 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-38 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

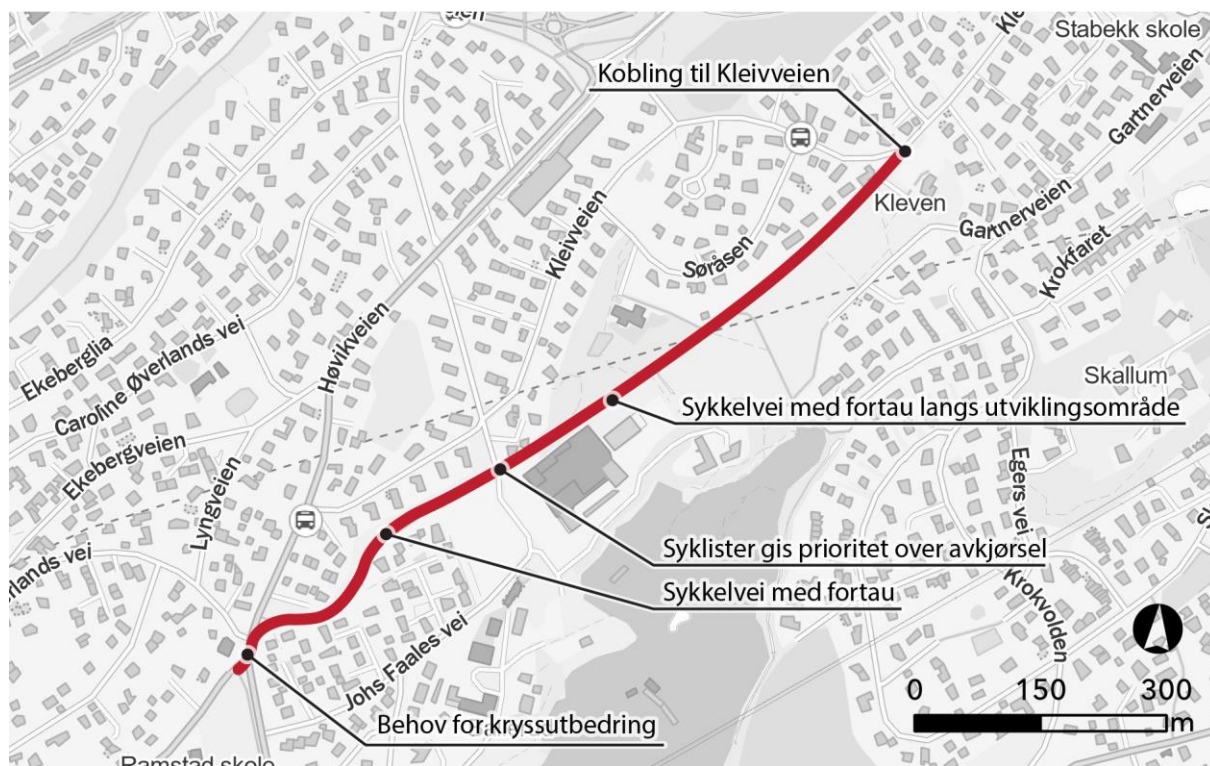




Figur 8-39 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket langs Brynsveien

|                                    |                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                        |
| <b>Delstrekning</b>                | Brynsveien fra Bærumsveien til Hauger Skolevei                                                                                                                                 |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 580 meter                                                                                                                                                                  |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                      |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 9200                                                                                                                                                                           |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1300                                                                                                                                                                           |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                           |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Forlengelse av Bærumsveien-strekningen mot Kolsås. Viktig for å knytte Rykkinn mot resten av Bærum og for sykling til skoler og idrettsanlegg.                                 |
| <b>Dagens situasjon</b>            | I dag har strekningen høy trafikk og for høyt fartsnivå til at sykling kan foregå i blandet trafikk. Fartsgrensen er 50 km/t.                                                  |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Det er nødvendig med reguleringsplan og grunnerverv. Vi har kun foreslått strekningen frem til Hauger skolevei i denne omgang, fordi sykkelpotensialet faller noe lengre nord. |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 34 800 000/ <b>23 200 000</b> / 11 600 000                                                                                                                                     |

## 8.16. Sykkelvei over Ballerud



Figur 8-40 Oversiktskart over strekningen.

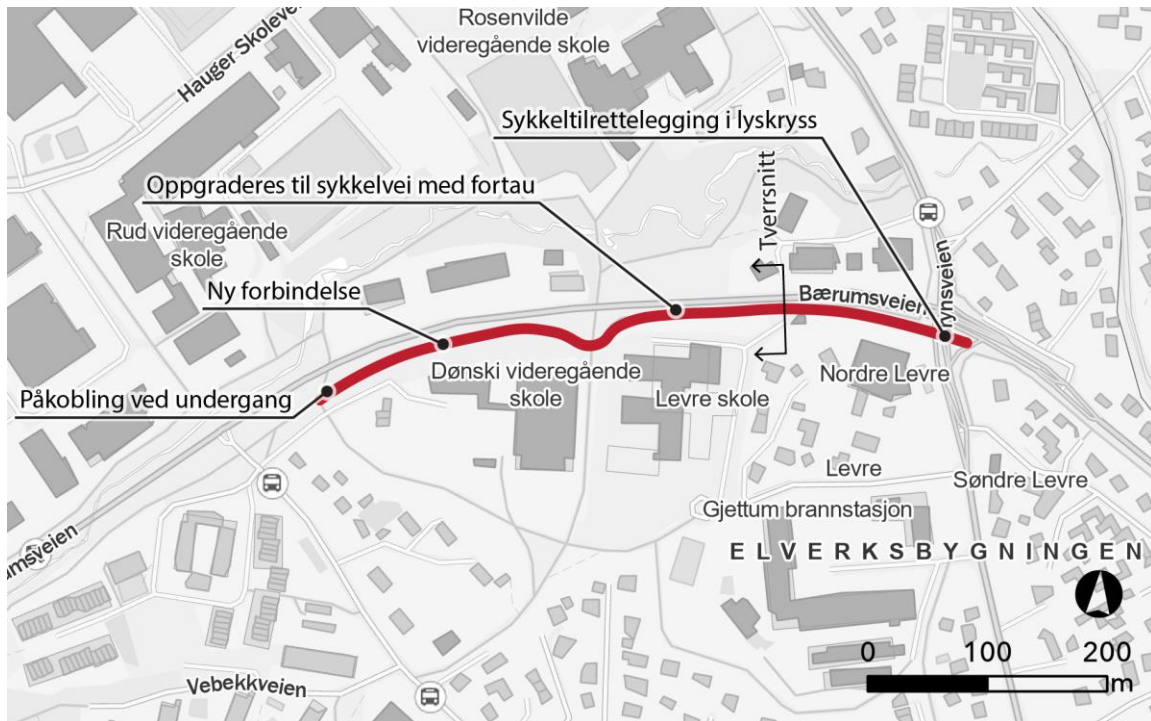


Figur 8-41 Forbindelsen vil gå over det som i dag er et grøntområde. Det er ikke mulig å sykle på strekningen. Bildet er tatt fra Kleivjordet (Kilde: Google Streetview).

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Delstrekning</b>                | Ballerud fra Kleivveien til Høvikveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 1000 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Veitype</b>                     | Ny forbindelse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | Ikke beregnet, men antas å være ca. 800                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Etablere sykkelvei med fortau. Bør reguleres frem til og med krysset mellom Høvikveien og Dragveien i forbindelse med Ballerudreguleringen og sikres opparbeidet som rekkefølgekrav. Vestre del av strekningen er nødvendig som erstatning for sykkelforbindelser over Ballerud som stenges av utbyggingen. Det er behov for å etablere separat sykkeltilrettelegging som forbinder denne strekningen med sykkelfeltene i Dragveien. Dette innebærer kryssoppstramming Høvikveien x Dragveien og Høvikveien x Hans Øverlands vei, samt sykkelfelt på denne korte strekningen |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Strekningen eksisterer ikke i dag, med unntak av vestre del, som er opparbeidet som sti gjennom friområde.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Sykkelvei vurderes sikret med rekkefølgebestemmelser i områdeplanen for Ballerud, men det ser ikke ut til at selve sykkelveien reguleres frem til Høvikveien i vest. Det er igangsatt arbeid med omregulering av eksisterende plan på strekningen mellom Gjønnnesveien og Høvikveien.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 37 500 000/ <b>25 000 000</b> / 12 500 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |



## 8.17. Bærumsveien mellom Brynsveien og Rudsveien



Figur 8-42 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-43 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

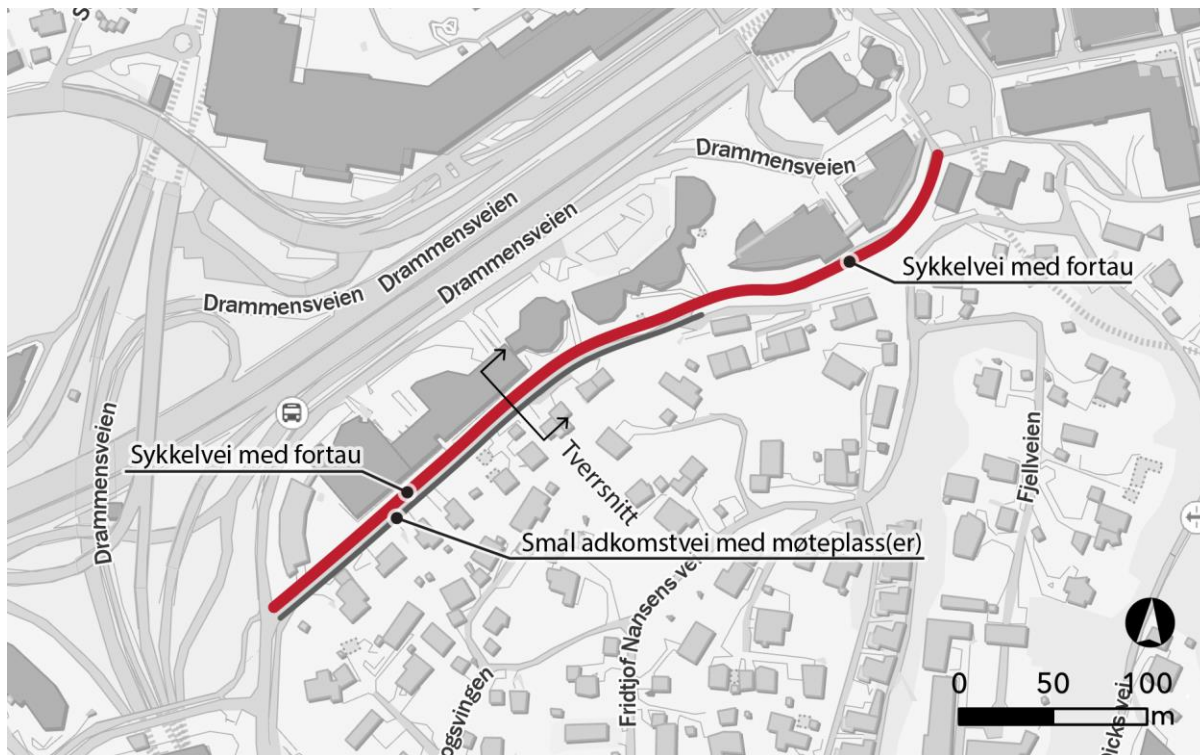




Figur 8-44 Typisk snitt for det foreslåtte tiltaket. Snittet er sett østover ved adkomst til Levre skole.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Delstrekning</b>                | Bærumsveien fra Brynsveien til Rudsveien                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 620 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 9400                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 500                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Etablere sammenhengende gang- og sykkeltilrettelegging i form av sykkelvei med fortau.                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Denne strekningen mangler parallelt gang- og sykkeltilbud koblet til det øvrige tilbudet langs Bærumsveien. Dagens tilbud innebærer vesentlige omveier på smale gangveier eller sykling over en stor parkeringsplass. Dagens tilbud framstår som lite orienterbart. Viktig strekning forbi flere skoler. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Trenger reguleringsplan. Stort sett offentlige arealer. Relativt godt tilgjengelige arealer og enkelt terreng for bygging. Bør kobles på eventuell utvikling i området, heller enn å gjennomføres som eget prosjekt.                                                                                     |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 46 500 000/ <b>31 000 000</b> / 15 500 000                                                                                                                                                                                                                                                               |

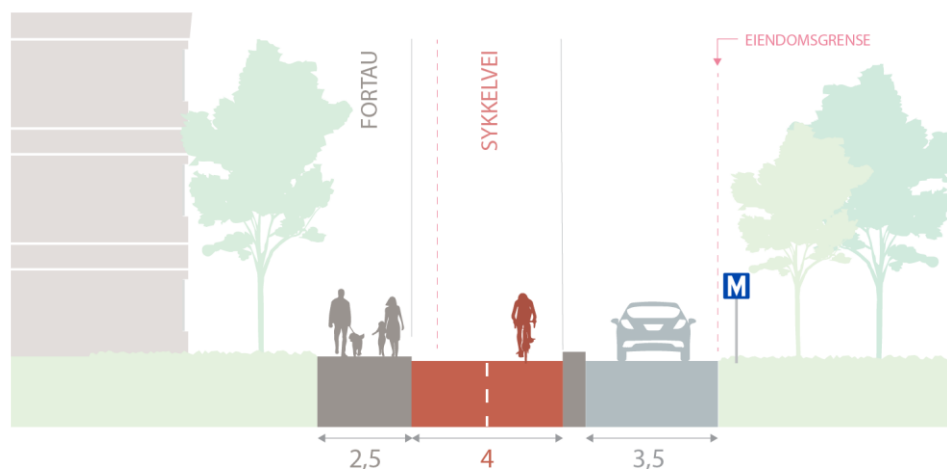
## 8.18. Fornebuveien



Figur 8-45 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-46 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

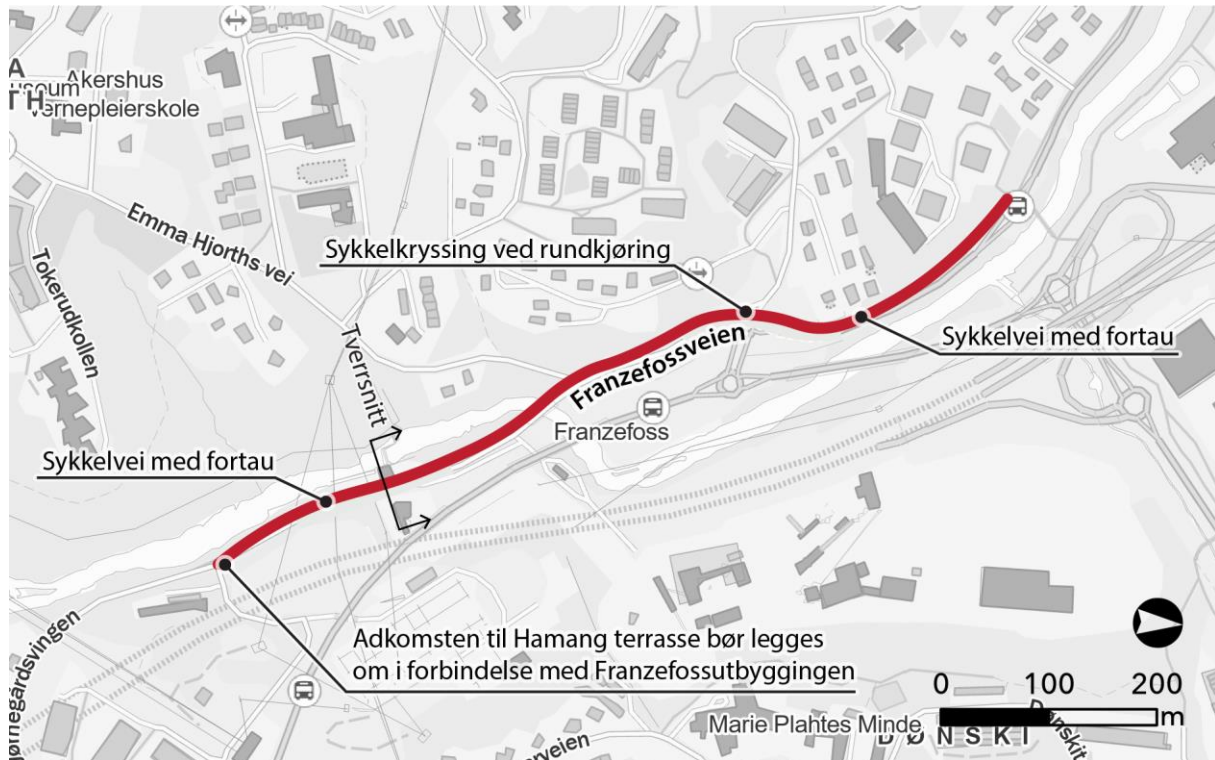


Figur 8-47 Typisk snitt for strekningen, sett mot Oslo grense. Det er behov for å skille trafikantgruppene på forskjellig areal. Grunnet lav trafikk kan bilveien utformes med ett felt, og eventuelt suppleres med møteplasser (ikke vist).

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Delstrekning</b>                | Fornebuveien fra nr. 20 til Strandveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 550 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Veitype</b>                     | Riksvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | Under 500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 2400                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Etablere sykkelvei med fortau separat fra boligadkomst. Krever reguleringsplan. Tiltaket bør reguleres i planen for Lysaker kollektivknutepunkt. Løsning over Lysakerlokket må legges i områdeplanen, men vi vil understreke behovet for at løsningen har fysisk skille mellom gående og syklende på grunn av det svært store antallet syklende. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Hovedsykkelveien (riksveirute) følger kommunal adkomstvei. Lite biltrafikk, men uoversiktlige avkjørsler. Gående og kjørende deler areal på strekning med høyt fartsnivå på sykkeltrafikken.                                                                                                                                                     |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Ligger innenfor planavgrensning for Lysaker kollektivknutepunkt. Grunnerverv nødvendig.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 57 750 000/ <b>38 500 000</b> / 19 250 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



## 8.19. Franzefossveien

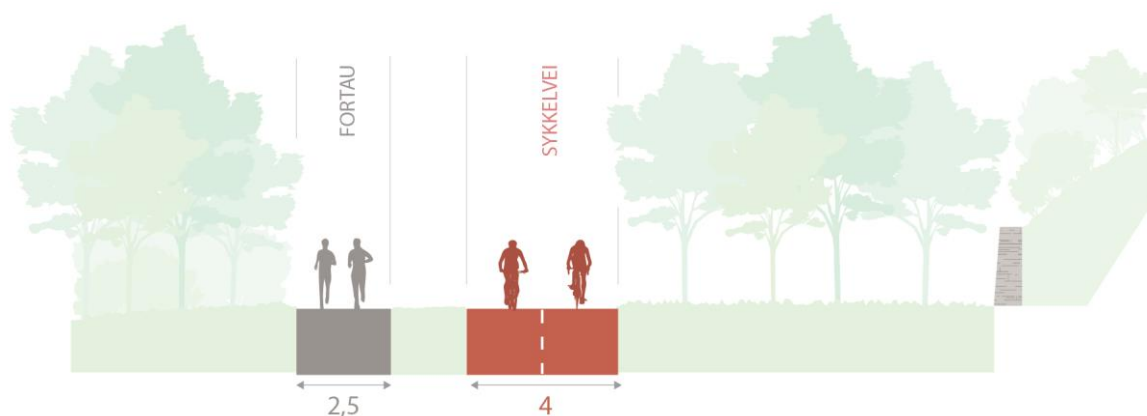


Figur 8-48 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-49 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

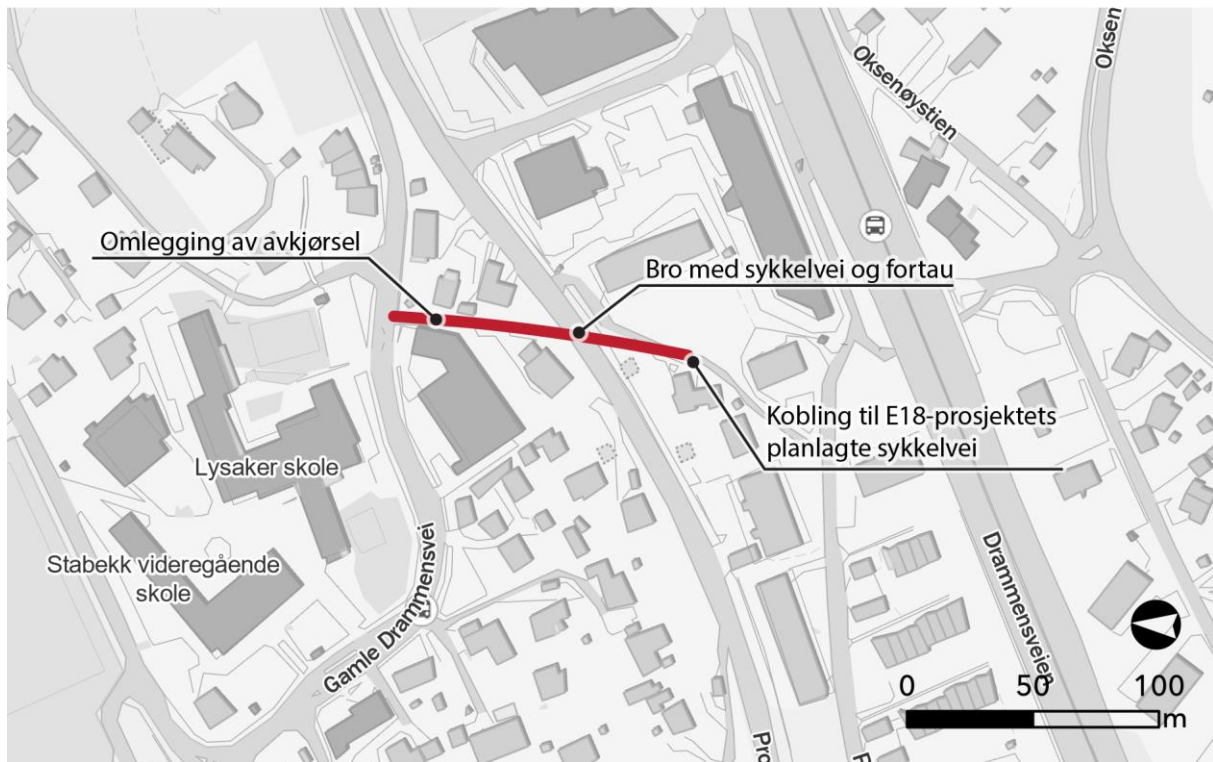




Figur 8-50 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket. Vi forutsetter at adkomstvei til Hamang terrasse legges om, slik at det eksisterende veiarealet i Franzefossveien kan omdisponeres til sykkelvei med fortau. I dette snittet er det forutsatt at eksisterende gangvei og rabatt benyttes.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Vøyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Franzefossveien fra Bjørnegårdssvingen/Hamang terrasse til Skuiveien/gangbro til Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 820 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 500-5500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1500-1700                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Det er behov for å knytte Bjørnegårdssvingen til Bærumsveien med sykkelvei med fortau. Nordre del av strekningen er fylkesvei.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Strekningen knytter store bolig- og næringsområder til Sandvika. Strekningen har stort sykkelpotensial, men antakelig relativt lavt potensial for gangtrafikk. Det er likevel viktig med fysisk skille mellom gående og syklende. Det er behov for å knytte Bjørnegårdssvingen til Bærumsveien. Nordre del er fylkesvei. Herfra tar det 5 minutter å sykle til stasjonen i Sandvika, og akkumulert høydeforskjell langs strekningen er bare 10 meter. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Det pågår planlegging på deler av strekningen. Strekningen bør innlemmes i reguleringsplanen for Franzefoss som er under utarbeidelse og det bør stilles rekkefølgekrav om opparbeidelse av sykkelvei med fortau, som minimum innenfor planområdet.                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 69 480 000/ <b>46 320 000</b> / 23 160 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

## 8.20. Sykkelvei med fortau på bro over Professor Kohts vei



Figur 8-51 Oversiktskart over strekningen.

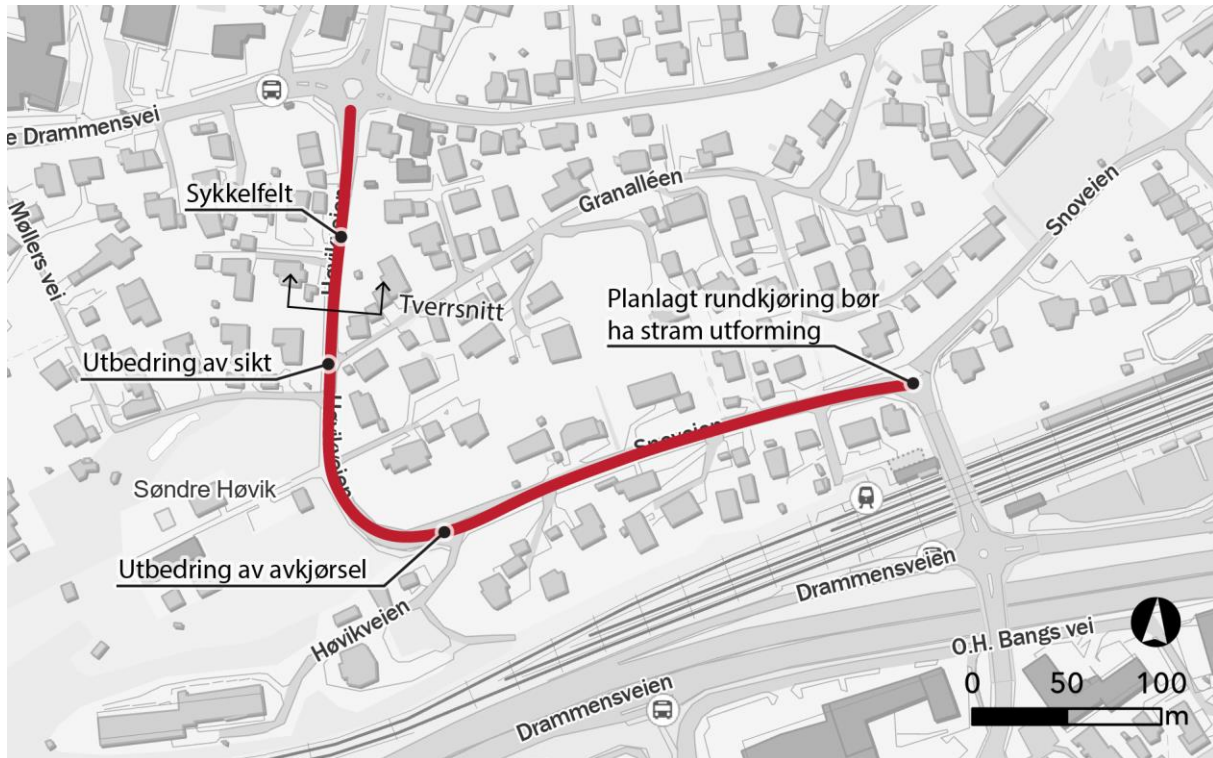


Figur 8-52 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua - Fornebu                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Delstrekning</b>                | G/S-vei fra Gamle Drammensvei til Riiser Larsens vei                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 120 meter                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Veitype</b>                     | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 0                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 800-900                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Oppgradere G/S-vei til sykkelvei med fortau mellom Gamle Drammensvei og gang- og sykkelssystemet som bygges på Stabekklokket som del av E18-utbyggingen. Forbindelsen erpekt på som viktig av E18-prosjektet, men oppgraderingen ligger ikke inne i prosjektets planer. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Denne korte strekningen er hovedforbindelsen mellom Fornebu og Stabekk/Bekkestua-området. Den har stort potensial for sykkeltrafikk, på nivå med den nye sykkelveien langs E18. Den er også en viktig skolevei, og er spesielt mye brukt av brukere av elsparkesykler.  |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Trenger reguleringsplan og omfattende grunnnerv, antakelig med erverv av 4-5 hele eneboligeiendommer. Det bør utføres en utredning eller forprosjekt som mer detaljert vurderer alternative traséer for forbindelsen.                                                   |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 85 650 000/ <b>57 100 000</b> / 28 550 000                                                                                                                                                                                                                              |



## 8.21. Høvikveien/Snoveien mellom Gamle Drammensvei og Høviksvingen

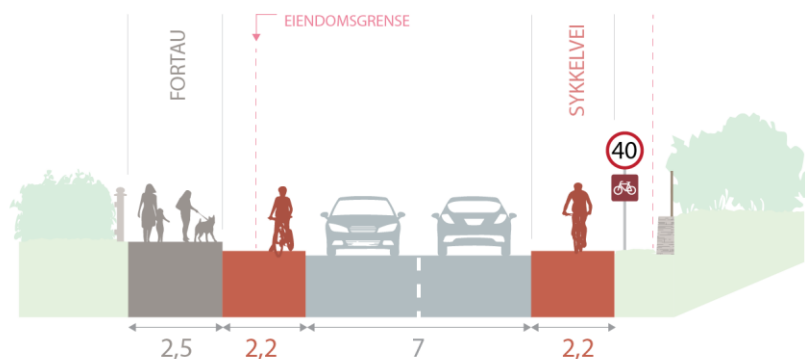


Figur 8-53 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-54 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)





Figur 8-55: Typisk tverrsnitt av forslått tiltak.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Delstrekning</b>                | Høvikveien/Snoveien fra Gamle Drammensvei til Høviksvingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 600 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 8300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 700                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelfelt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Strekningen har behov for sykkelfelt for å sikre muligheten til å sykle fra Høvik og Ramstad til den kommende sykkeltraseen langs E18. Det er planlagt ny rundkjøring nord for brua over jernbanen. Det må sikres at denne rundkjøringen får en sykkelvennlig utforming. I påvente av plan bør fartsgrensen settes ned til 40, og fartsgrense på 30 km/t bør vurderes i den bratte og uoversiktlige svingen. |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Bratt og smal vei med stor biltrafikk. I oppoverbakke skapes farlige situasjoner når syklende forbikjøres.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Her er det i gammel plan satt av nok areal til sykkelfelt, men grunn er bare delvis ervervet. Trenger ny reguleringsplan og grunnerverv.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 90 000 000/ <b>60 000 000</b> / 30 000 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## 8.22. Bjerkelundsveien/Vollsveien mellom Nordveien og Bærumsveien



Figur 8-56 Oversiktskart over strekningen.

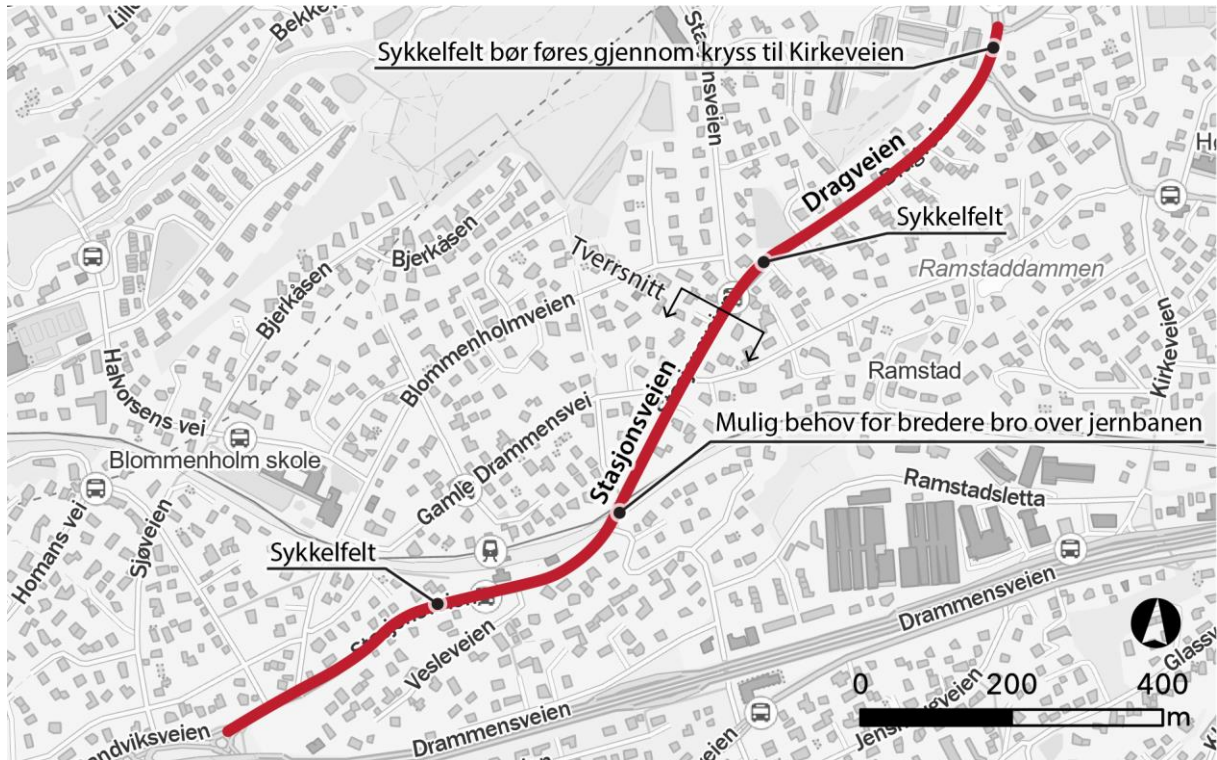


Figur 8-57 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                                                       |
| <b>Delstrekning</b>                | Bjerkelundsveien/Vollsveien fra Nordveien til Bærumsveien                                                                                                                                                     |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 730 meter                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 3700-12000                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 900-1500                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelfelt                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Opphøye sykkelfelt. Antakelig behov for reguleringsplan og grunnnerv. Kobler Nordveien mot Oslo.                                                                                                              |
| <b>Dagens situasjon</b>            | I dag har denne strekningen kun fortau som tilbud til syklende. Høy ÅDT, busstrafikk, dårlig tilrettelegging i kryss og 50-sone gjør den uegnet for sykling i dag. Mange avkjørsler og farlige systemskifter. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Trenger reguleringsplan og grunnnerv langs hele strekningen. Ufordrende terreng vil gjøre det nødvendig med mange støttemurer og komplekse kryss vil være fordyrende.                                         |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 109 500 000/ <b>73 000 000</b> / 36 500 000                                                                                                                                                                   |



## 8.23. Dragveien/Stasjonsveien mellom Kirkeveien N og Sandviksveien

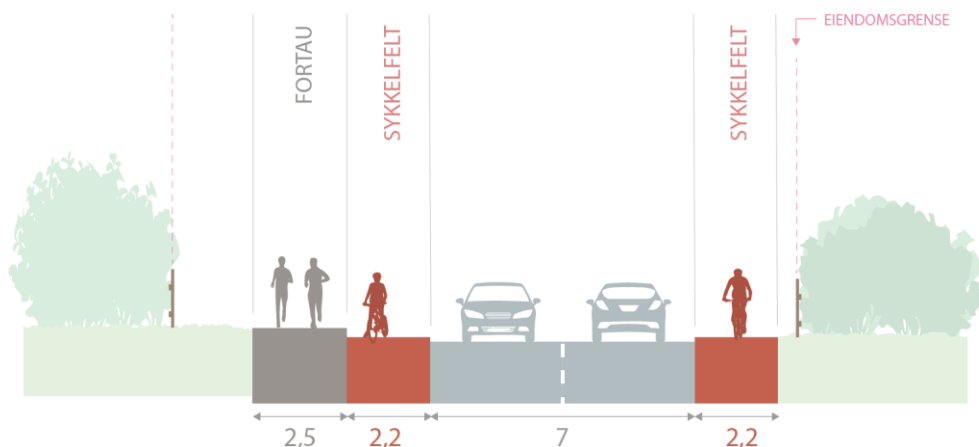


Figur 8-58 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-59 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

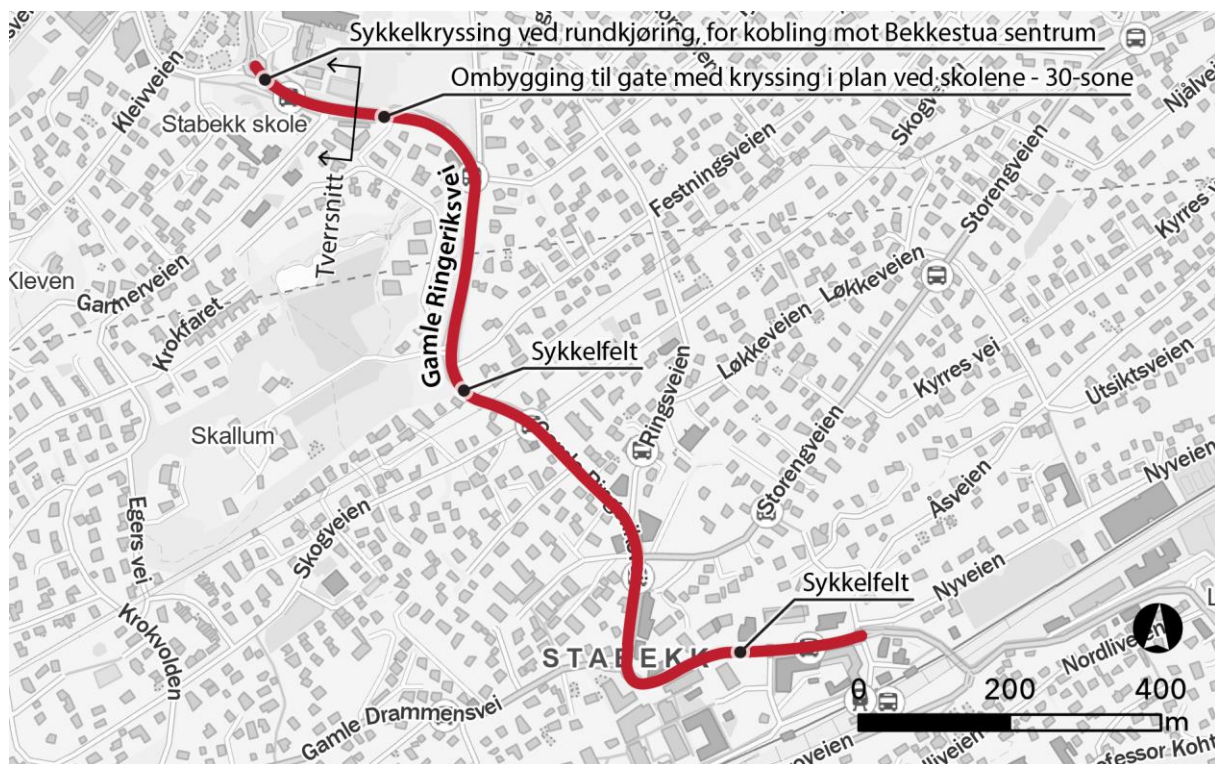




Figur 8-60 Typisk snitt av det foreslått tiltaket i Dragveien/Stasjonsveien.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bekkestua - Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Delstrekning</b>                | Dragveien/Stasjonsveien fra Kirkeveien N til Sandviksveien                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 1450 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 9500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 800-1000                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelfelt                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Etablere sykkelfelt eller enveisregulert sykkelvei med fortau. Det kan være nødvendig å utvide broen der den krysser jernbanen.                                                                                                                                                                                      |
| <b>Dagens situasjon</b>            | Til dels bratt stigning, stor trafikkmengde og høyt fartsnivå gjør at strekningen i dag er lite egnet for sykling. Strekningen har for det meste ensidig fortau, og mange kryss og avkjørsler.                                                                                                                       |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Eldre reguleringsplan har regulert hele strekningen til veiformål i 17 meters bredde. Nord for Gamle Drammensvei er det kun delvis gjennomført grunnvern. Det kan likevel være nødvendig å gjennomføre reguleringsplan for hele strekningen for å finne gode nok løsninger for kryss avkjørsler og krysningspunkter. |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 174 000 000/ <b>116 000 000</b> / 58 000 000                                                                                                                                                                                                                                                                         |

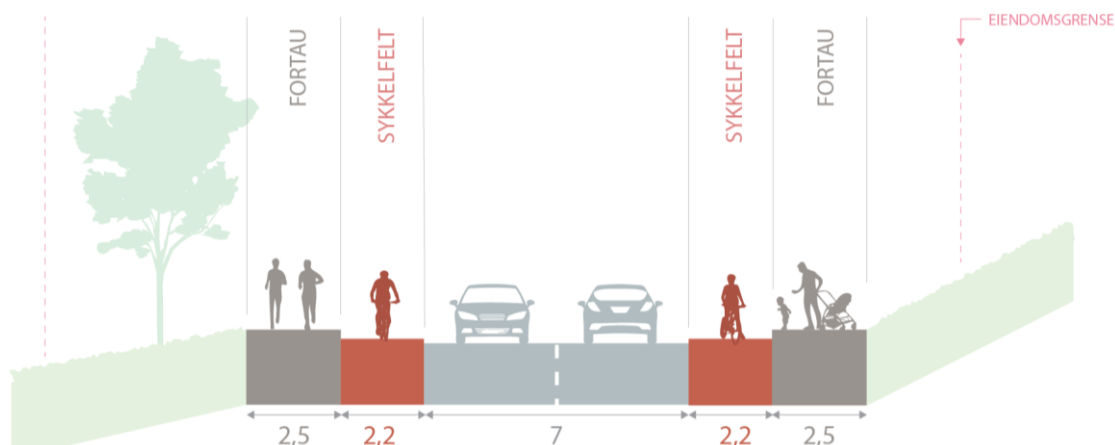
## 8.24. Gamle Ringeriksvei mellom Bekkestua og Stabekk



Figur 8-61 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-62 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)



Figur 8-63 Typisk snitt av det foreslåtte tiltaket i Gamle Ringeriksvei.

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>            | Bekkestua til Fornebu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Delstrekning</b>              | Gml. Ringeriksv./Gml. Drammensv. Jens Rings vei til jernbanen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Lengde</b>                    | Ca. 1600 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Veitype</b>                   | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>        | 10 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Sykkelpotensial</b>           | 1000-1400                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>      | Sykkelfelt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>     | Bygge sykkelfelt på hele strekningen. Det bør vurderes å fjerne eller bygge om gangbruene ved Stabekk skole. Rundkjøringen ved Jens Rings vei bør bygges om med sykkelkryssing for å gi god forbindelse til Bekkestua. Holdeplassene langs strekningen bør bygges om for å unngå stans i eller innenfor sykkelfeltet.                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Dagens situasjon</b>          | I dag har strekningen delvis kombinert gang- og sykkelvei med lav kvalitet. Kryssing av sideveier skjer i gangfelt. Gjennom Stabekk er tilbudet sykling på fortau eller sykling i kjørebane i stor trafikk. Strekningen har 50-sone, med unntak av en kort del på nedre Stabekk. 40-sonen er sparsomt skiltet, og oppfattes antakelig ikke av alle kjørende. Ny gangbru over jernbanen er bygget i 2021. Vi forventer at trafikken på strekningen kan reduseres vesentlig når Gjønnediagonalen åpner for trafikk. Strekningen har busstrafikk. |
| <b>Planstatus og erverv</b>      | Deler av strekningen gjennom Stabekk er under regulering med sykkelfelt. Resten av strekningen har behov for regulering, og noe grunnerv. Veigrunn i stor grad regulert og ervervet utenfor dagens veiareal.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Kostnad - høy/anslått/lav</b> | 192 000 000/ <b>128 000 000</b> / 64 000 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |



## 8.25. Bærumsveien mellom Bekkestua bussterminal og Oslo grense

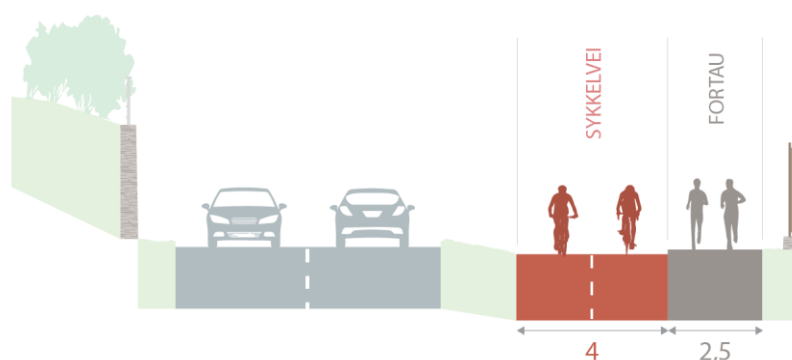


Figur 8-64 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-65 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)





Figur 8-66 Typisk snitt av tiltaket i Bærumsveien

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Delstrekning</b>                | Bærumsveien fra Bekkestua bussterminal til Oslo grense                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 2500 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 3700-10300                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 500-1000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Etablere kobling fra fremtidig sykkelpassasje over Bekkestua torg til rundkjøringen der Bekkestuatunnelen kommer ut. Oppgradere fra G/S-vei til sykkelvei med fortau på resten av strekningen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Dagens situasjon</b>            | I dag består tilretteleggingen i hovedsak av smal kombinert gang- og sykkelvei, som i praksis betyr at sykling skjer på fotgjengernes bekostning. Mange av avkjørslene har uheldig utflytende utforming uten tilstrekkelig avbøying og i de fleste kryss er det lagt opp til sykling i gangfelt. Løsningen slik den er i dag bidrar antakelig ikke til økt sykling eller gåing. Denne delen av Bærumsveien har 50-sone.                                                                                                                           |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Det er lite tilgjengelig areal til breddeutvidelse på den siden av veien der dagens gang- og sykkelvei ligger. Det er antakelig utfordrende grunnerverv på deler av strekningen, siden det tidligere har vært gjennomført grunnerverv for å etablere gang- og sykkelvei. Det kan hende at senterlinjen for bilveien må flyttes flere meter til siden, med stedvis store terrenginngrep. Å få til gode kryss vil kreve relativt omfattende tiltak på sideveiene, på grunn av terreng. Tilsvarende er det mange dårlige avkjørsler som bør saneres. |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 262 500 000/ <b>175 000 000</b> / 87 500 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## 8.26. Bærumsveien mellom Høvikveien og Brynsveien



Figur 8-67 Oversiktskart over strekningen.

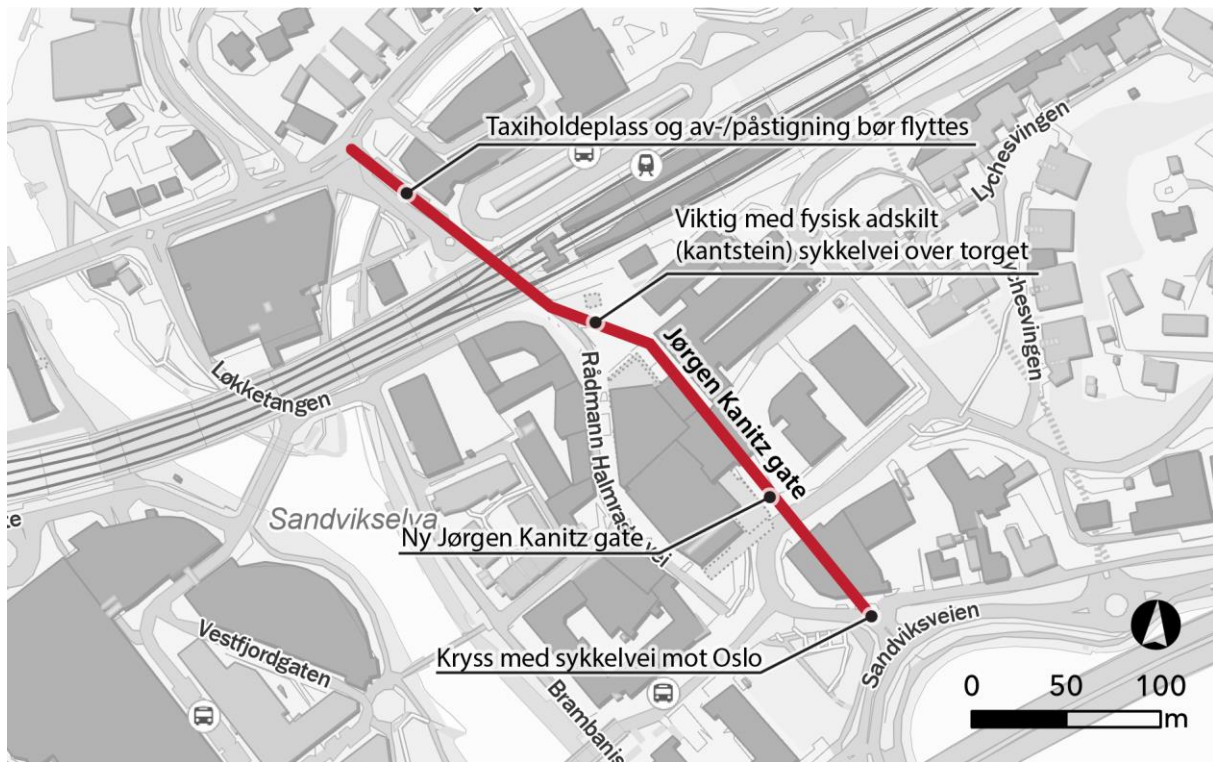


Figur 8-68 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>              | Bærumsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Delstrekning</b>                | Bærumsveien vest fra Høvikveien til Brynsveien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Lengde</b>                      | Ca. 4100 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Veitype</b>                     | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>          | 10000-12500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Sykkelpotensial</b>             | 1100-1500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>        | Sykkelvei med fortau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b>       | Oppgradere til sykkelvei med fortau. Det er få kryss, men der kan det være behov for relativt store tiltak, som nye underganger eller kryssing på bro enkelte steder. Det er lite rom for strakstiltak som vil ha vesentlig effekt, og siden konflikten på strekningen hovedsaklig er i kryss og mellom gående og syklende vil fartsdempende tiltak for biltrafikken ha liten betydning. Det er nødvendig med gjennomgående høy standard på sykkelanlegget om det skal gi økt sykling.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Dagens situasjon</b>            | I dag har strekningen gjennomgående kombinert gang- og sykkelvei. Denne er utformet med bredde på 2,5 til 3 meter. Deler av ruten følger adkomstveier uten fortau. Ruten er en viktig rute for gående, men har også stort sykkelpotensial. Hovedutfordringen er at det over hele strekningen er lagt opp til sykling på fotgjengernes bekostning. Dagens løsning er uegnet til å øke både gang- og sykkelandelen i kommunen. Den har også avkjørsler og underganger som ikke har tilstrekkelig sikt, og som derfor er trafikkfarlige. Fordi strekningen er lang, er den en viktig fordelerrute. Hver enkelt del av strekningen har sykkelpotensial på rundt 1200 sykkelturer i døgnet, men fordi få syklistene sykler hele ruten vil den ha betydning for flere tusen sykkelturer per dag. |
| <b>Planstatus og erverv</b>        | Vi mener at strekningen trenger en helhetlig og langsiktig plan for opprustning til sykkelvei med fortau. Det er antakelig behov for omfattende grunnerverv.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Kostnad - høy/ anslått/ lav</b> | 492 000 000/ <b>328 000 000</b> / 164 000 000                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |



## 8.27. Jørgen Kanitz gate/Willy greiners vei



Figur 8-69 Oversiktskart over strekningen.

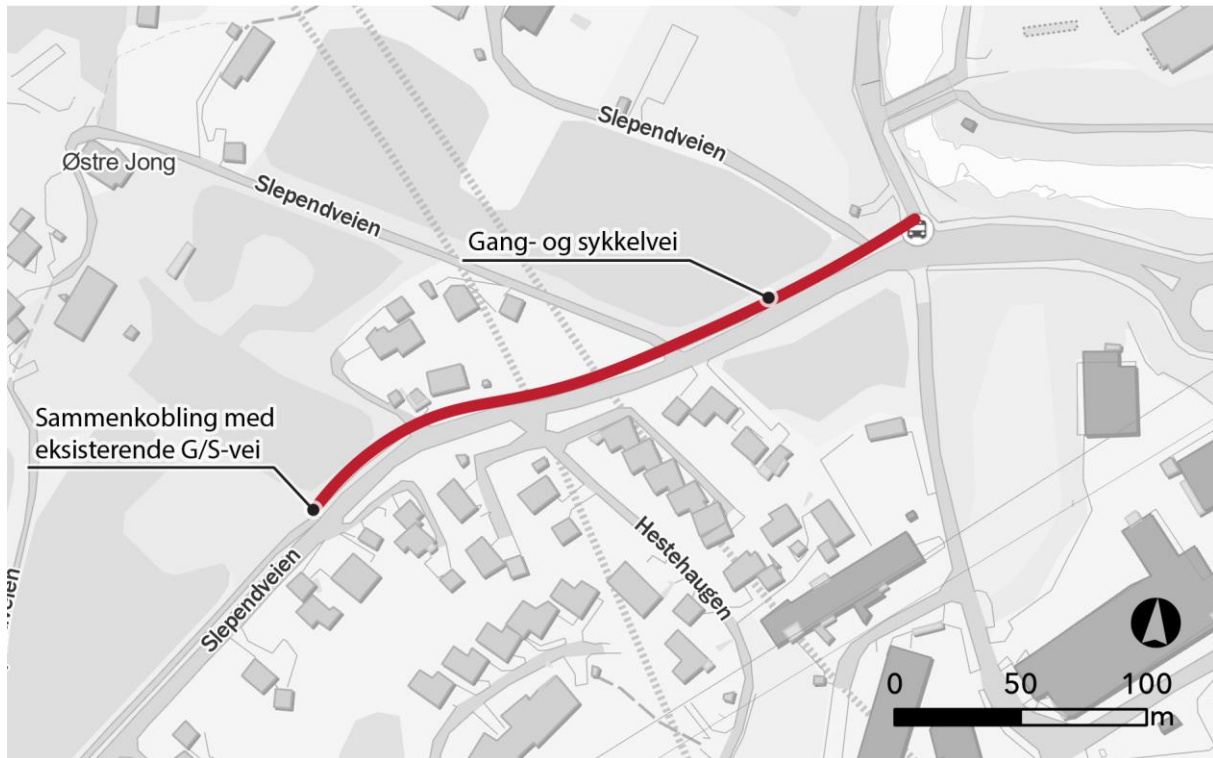


Figur 8-70 Typisk tverrsnitt på strekningen i dag.



|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>        | Væyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Delstrekning</b>          | Jørgen Kanitz gate/Willy greiners vei fra Sandviksveien til Engervannsveien                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Lengde</b>                | Ca. 370 meter                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Veitype</b>               | Kommunal vei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>    | Strekningen har ikke gjennomgående biltrafikk, men noe trafikk knyttet til stasjon, varelevering og                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Sykkelpotensial</b>       | 1500                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>  | Sykkelvei/sykkelpassasje                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b> | Det er avgjørende at denne strekningen får fysisk skille mellom gangareal og sykkelareal, både av hensyn til gående og syklende. Sykkelforbindelse gjennom Sandvika, som må opparbeides over mange år, og i minst tre forskjellige prosjekter.                                                                              |
| <b>Dagens situasjon</b>      | I dag går strekningen gjennom Rådmann Halmrasts vei i blandet trafikk med både gående og syklende. Dette er en strekning med stort sykkelpotensial, og antakelig en av strekningene i Bærum med størst gangtrafikk. Stort antall syklende og gående gir behov for fysisk skille (kantstein) mellom de to trafikantgruppene. |
| <b>Planstatus og erverv</b>  | Må sikres gjennom forskjellige prosjekter som er i forskjellige faser av planlegging og gjennomføring.                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Kostnad</b>               | Kostnadene er i stor grad avhengige av valg som vil gjøres i tilstøtende planer og prosjekter. Usikkerheten er for stor til at vi kan gi et estimat her.                                                                                                                                                                    |

## 8.28. Slependveien mellom Bjørnegårdssvingen og eksisterende gang- og sykkelvei



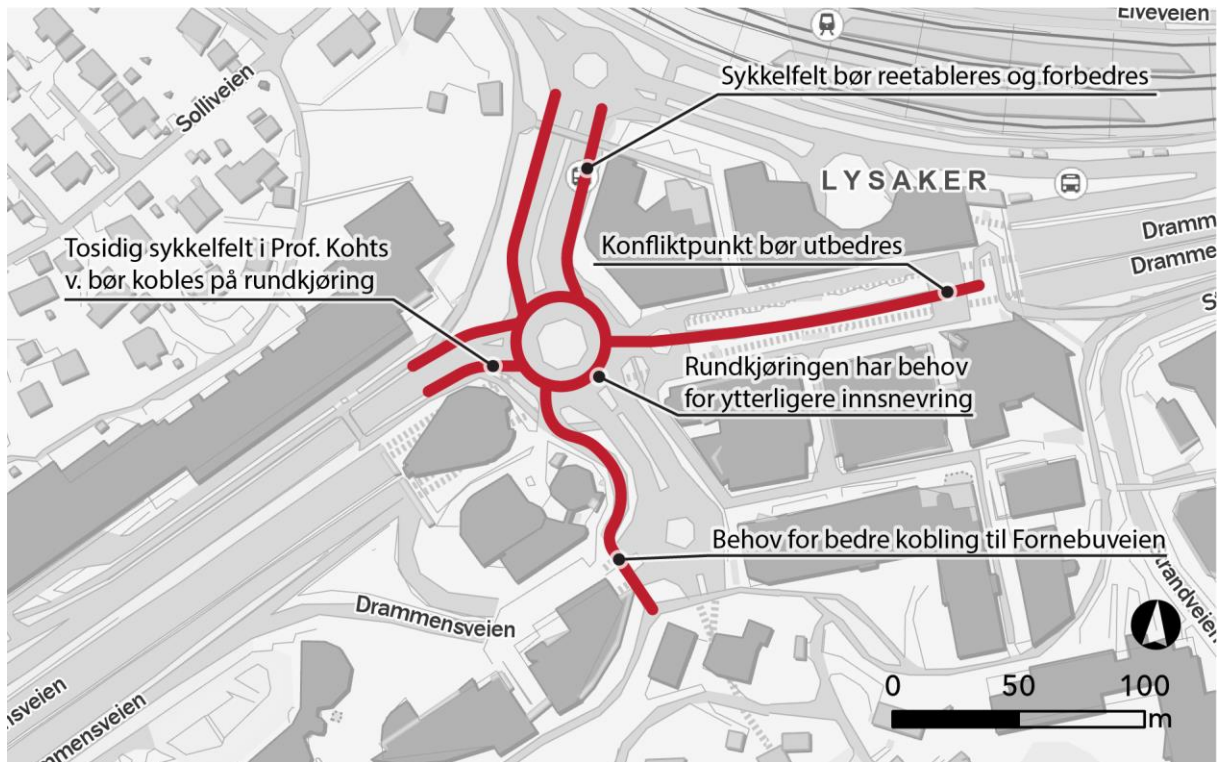
Figur 8-71 Oversiktskart over strekningen.



Figur 8-72 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)

|                              |                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>        | Vøyenenga til Sandvika                                                                                                                                                                                           |
| <b>Delstrekning</b>          | Slependveien fra Bjørnegårdssvingen til eksisterende gang- og sykkelvei                                                                                                                                          |
| <b>Lengde</b>                | Ca. 370 meter                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Veitype</b>               | Fylkesvei                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>    | 6900                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Sykkelpotensial</b>       | 700                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>  | Gang- og sykkelvei                                                                                                                                                                                               |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b> | Manglende lenke med gang- og sykkelvei. Strekningen vil ha relativt liten betydning for å øke sykkelandelen, men bør bygges dersom det allerede er finansiert. Det er noe uklart hvor langt prosjekt har kommet. |
| <b>Dagens situasjon</b>      | I dag har strekningen ensidig fortau med bredde fra 1,5 til 2 meter. Sykling må foregå på gåendes bekostning på fortauet, eller i blandet trafikk i kjørebanelen.                                                |
| <b>Planstatus og erverv</b>  | Ferdig regulert. Antatt gjennomført grunnnerv. Tiltaket er omfattet av rekkefølgebestemmelse i Reguleringsplan med KU Fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 Høgstet - Hønefoss.                                   |
| <b>Kostnad</b>               | Siden dette tiltaket er del av et større samferdselsprosjekt bør kostnaden estimeres som del av dette prosjektet. Vi har derfor ikke angitt noen kostnad her.                                                    |

## 8.29. Lysakerlokket



Figur 8-73 Oversiktskart over utfordringer og mulige tiltak.



Figur 8-74 Typisk gatesnitt på strekningen i dag. (Kilde: Google Street View)



|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Hovedstrekning</b>        | Øvrige anbefalte tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Delstrekning</b>          | Vollsveien x Strandveien fra Fornebuveien til Lysaker torg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Lengde</b>                | Krysstiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Veitype</b>               | Riksvei                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Årsdøgntrafikk bil</b>    | Ikke kjent                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Sykkelpotensial</b>       | 1000-2400                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Anbefalt hovedtiltak</b>  | Krysstiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Beskrivelse av tiltak</b> | Innstramming av tilfartene i rundkjøringen er nødvendig, i kombinasjon med andre tiltak på de tilstøtende sykkelstrekningene.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Dagens situasjon</b>      | <p>Selv etter nylig ombygging av sentraløya i rundkjøringen oppfyller den ikke N100-krav om at rundkjøringer ikke kan ha flere felt i tilfartene når gang- og sykkeltrafikk krysser i plan.</p> <p>Sykkelforbindelsen mot Prof. Kohts vei følger forskjellige traséer i hver retning. I vestgående retning følger den gangvei og gangbro, og i østgående retning følger den sykkelfelt. Øst på Lysakerlokket må konflikt med taxiholdeplass utbedres. Forbindelsen mot Fornebuveien følger avkjørsel og bør utbedres. Vollsveien har tidligere hatt sykkelfelt inn mot og ut fra rundkjøringen. Disse bør reetableres, helst på en måte som unngår konflikt med buss.</p> |
| <b>Planstatus og erverv</b>  | Må ivaretas i plan for Lysaker kollektivknutepunkt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Kostnad</b>               | I dette tilfellet må tiltaket sees i sammenheng med planen for Lysaker kollektivknutepunkt. Fordi dette er et pågående arbeid er det for stor usikkerhet om hvilke tiltak som er nødvendige til at vi kan anslå en kostnad for dette punktet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |