

Handlingsplan sykkel

Prioriteringer 2023-2026



Øyikkel
i Bærum



BÆRUM KOMMUNE

Innholdsfortegnelse

1	Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030	3
2	Sykelhandlingsplanens oppfølging av satsningsområdene	4
3	Grunnlag for prioriteringer	5
3.1	Potensialanalyse	5
3.2	Sykkeltellere	6
3.3	Mikromobilitet.....	6
4	Handlingsplan sykkel 2023-2026.....	7
4.1	Økonomiske rammer	7
4.1.1	Byvekstavtalen og belønningsmidler	8
4.2	Prioritering av tiltak 2023 – 2026	9
4.2.1	Forslag til prioritering av fysiske tiltak.....	9
4.3	Tilrettelegging for sykling gjennom andre prosjekter	16
5	Prioriteringer langs fylkesvei og riksvei.....	18

1 Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030

I mars 2019 ble [Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030](#) vedtatt i kommunestyret hvor hovedmålet er en sykkelandel på 20 prosent i 2030 i områder med bymessig karakter. Planen for sykkelveinettet omfatter et stort nettverk av sykkelruter med definerte standardløsninger for å få et forutsigbart, trafiksikkert og helhetlig sykkelveinett som kan «tåle» en mangedobling av både gående og syklende.

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

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

1. I 2030 er direkte klimagassutslipp i Bærum redusert med 65 prosent eller mer ift. 2009. I 2050 er Bærum et lavutslippssamfunn.
- 1.2. Snu transporthierarkiet - transporthierarkiet skal snus der transportmetodene rangeres og prioriteres etter klimafotavtrykk med lavest klimagassutslipp på toppen.

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

Sykkelstrategien har fem satsingsområder:

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

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

2 Sykkelhandlingsplanens oppfølging av satsningsområdene

Sykkelhandlingsplanen følger opp satsingsområdene ved følgende delmål:

Delmål 1: Tryggere løsninger for syklister

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

Tiltak for å nå målet:

- Økt trygghet ved separate sykkeløsninger med godt tilrettelagde krysningspunkt
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing

Delmål 2: Få flere til å sykle deler av reisen

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

Tiltak for å nå målet:

- Økt trygghet ved separate sykkeløsninger med godt tilrettelagde krysningspunkt
- Økt fremkommelighet fram til kollektivknutepunkt
- Sikker sykkelparkering på kollektivpunktet
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter
- Tilrettelegge for et sykkelveinett som «tåler» en mangedobling av syklende

Delmål 3: Helhetlige strekninger for sykling i område- og reguleringsplaner

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

Tiltak for å nå målet:

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

Delmål 4: Økt antall syklister i sentrumsområdene

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

Tiltak for å nå målet:

- Etablere gode sykkelparkeringsfasiliteter, sykkelserVICestasjoner og bysykkel/mikromobilitet
- Videreføre økt standard på vinterbrøyting, samt tidlig feiing
- Helhetlig planlegging av prioriterte sykkelruter

Delmål 5: Motivere potensielle syklister

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

Tiltak for å nå målet:

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

3 Grunnlag for prioriteringer

Som grunnlag for prioriteringer igangsatte Bærum kommune i 2021, i dialog med Viken, et arbeid med å definere og prioritere helhetlige sykkelruter. Resultatet er rapporten «[Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune](#)» som danner grunnlaget for prioritering av strekninger i sykkelveinettet i handlingsplan sykkel.

Handlingsplan sykkel 2023-2026 prioriterer tiltak ut fra ulike hensyn (se [handlingsplan sykkel 2022–2025](#) for nærmere beskrivelse):

1. Bymessige områder
2. Gjennomføringsevne
3. Trinnvis tilrettelegging
4. Innbyggermedvirkning

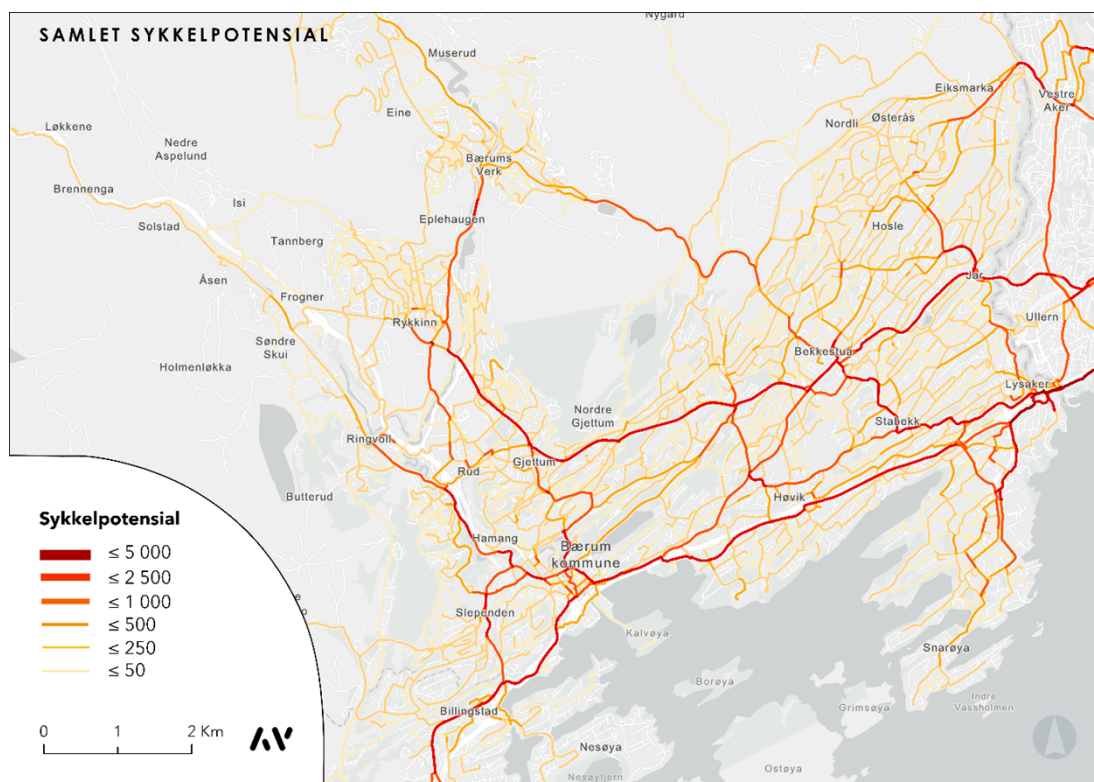
Et felles kriterium for alle prioriteringer er at tiltakene skal bidra til økt sykling.

Som grunnlag for å vurdere hvor det kan være størst behov for et tilrettelagt sykkelveinett er det gjennomført potensialberegninger for sykkeltrafikk. Denne analysen suppleres av informasjon om den reelle sykkeltrafikken. På den måten blir det tydelig hvor potensialet for sykkeltrafikk er størst. I Bærum er det to kilder til data om reell sykkeltrafikk:

- Sykkeltellere
- Bruk av mikromobilitet

3.1 Potensialanalyse

Strekninger som har størst potensial for sykling er analysert ved hjelp av potensialberegninger med ATP-modellen med volumberegninger/trafikkstrømmer. Vinteren 2022-2023 ble disse beregningene oppdatert til å inkludere veinettet som bygges ut med E18 Lysaker – Ramstadsletta:

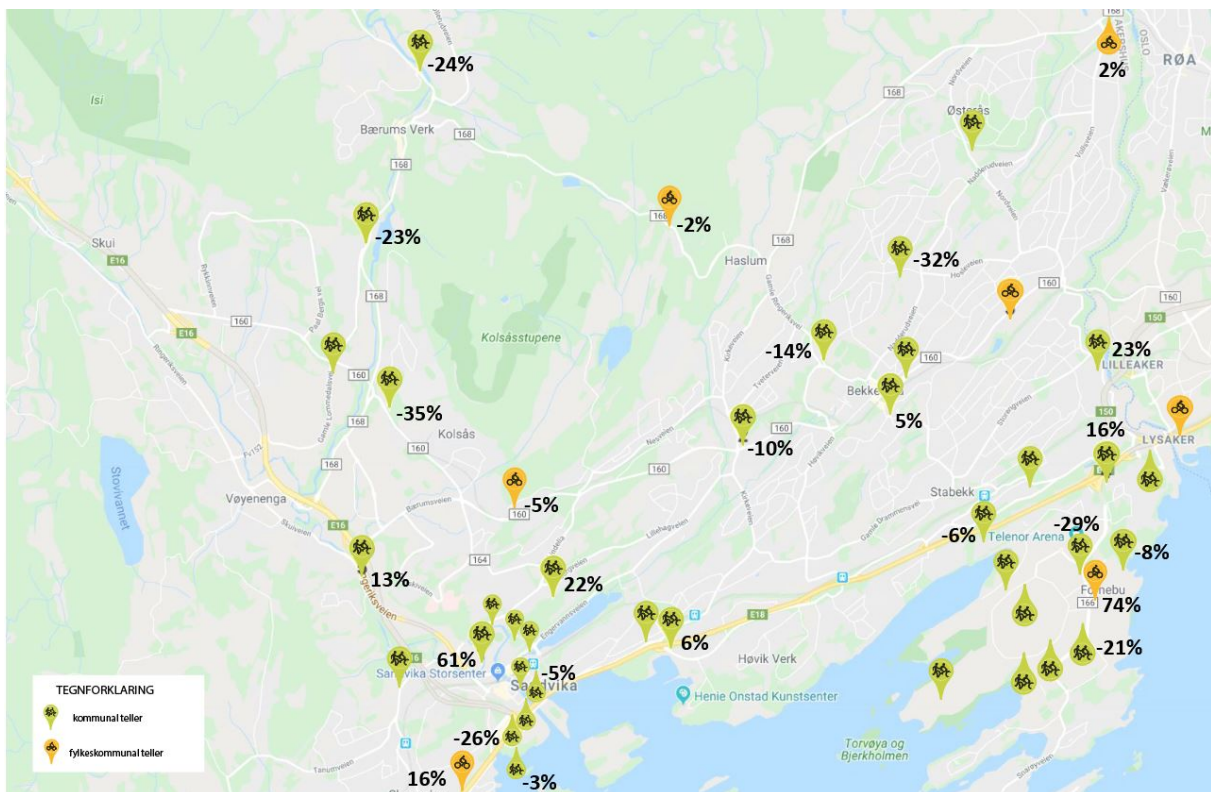


Figur 1: Samlet sykkelpotensial. Kilde: Asplan Viak

3.2 Sykkeltellere

For å følge utviklingen i trafikken utføres det reisevaneundersøkelser (RVU). [Siste RVU](#) i Bærum ble utført i 2018 og viser en sykkelandel på 4 %. For å supplere RVU-data om utviklingen i trafikken har Bærum kommune siden 2018 plassert ut til sammen 39 kombinasjonstellere for gående og syklende (med vekt på områder med bymessig karakter). Alle de kommunale tellerne er [tilgjengelig for publikum](#). I tillegg har fylkeskommunen syv sykkeltellere som er tilgjengelige [her](#).

For 2021-2022 er det registrert en økning i sykkeltrafikken på 3,3 prosent (kommunale og fylkeskommunale tellere). Samtidig er det registrert en vekst i biltrafikk på om lag 6 % (basert på 28 tellepunkt på fylkesveinettet, utenom E16 og E18). Den registrerte sykkeltrafikken fra 2019-2022 har imidlertid økt hele 29,2 prosent.



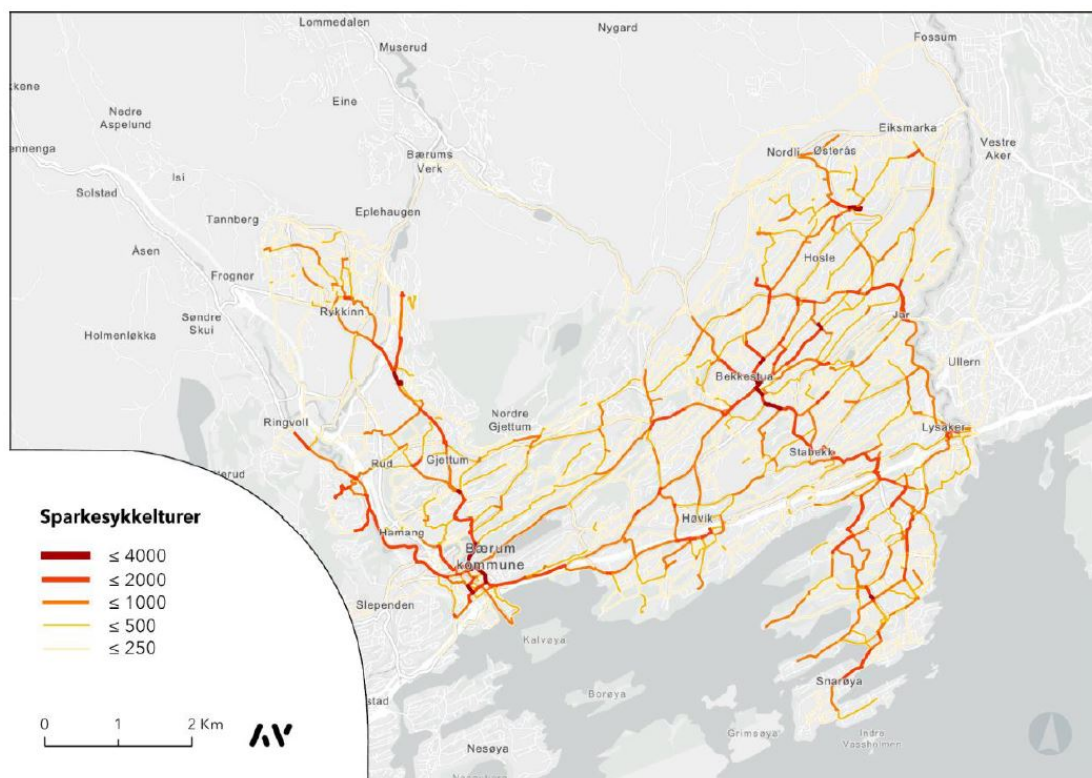
Figur 2: Utvikling i sykkeltrafikken 2021 – 2022. Flere tellepunkter er nye i 2022 eller av andre årsaker mangler data.

I 2022 var det i Fornebuveien det ble registrerte gjennomsnittlig flest daglige syklistere (854) etterfulgt av Lakseberget (667) og Bærumsveien ved Jarmyra (641). Vanligvis registreres det størst trafikk ved Lysaker grense, men denne telleren var i 2022 ute av drift grunnet veiarbeid.

3.3 Mikromobilitet

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

Tilbudet med el-sparkesykler er populært. I 2022 har over 17 000 unike brukere benyttet seg av tilbudet (Til sammen 63 390 siden oppstart i 2020), og lagt bak seg over 269 000 turer. Tilbudet brukes mest til korte reiser inn mot sentrumsområdene og kollektivtransport. De områdene det registreres høyest bruk er Sandvika, Bekkestua, Østerås, Vøyenenga, Kolsås og Fornebu. Analyse av mest sannsynlige rutevalg mellom start- og slutt punkt for reisene gir et bilde av hvilke strekninger i veinettet som trolig benyttes. I figur 3 vises strekninger som er mest brukt.



Figur 3: Elsparkesykkelturer i Bærum kommune, basert på turer fra begynnelsen av mai til begynnelsen av september (unntatt sommerferien, fra 21. juni til 16. august 2021) Kilde: Asplan Viak

4 Handlingsplan sykkel 2023-2026

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

4.1 Økonomiske rammer

Kommunens budsjett og økonomiplan (BØP) har for perioden 2023-2026 bevilget Handlingsplan sykkel 108 millioner kroner. I tillegg kommer kr 18,5 mill. i driftsmidler og tilskuddsmidler.

Handlingsplan sykkel disponerer også midler bevilget gjennom klima og miljøfondet for 2023 samt tilskudd gjennom byvekstavtalens belønningsmidler (se. [4.1.1](#)).

Rammen for 2023 er på kr 46,3 mill. Se for øvrig Rapportering av sykkeltiltak 2022 (vedlegg)

Handlingsplan sykkel 2023-2026 (tusen kroner)

Økonomiske rammer	2023	2024	2025	2026
Handlingsplan sykkel BØP 2023-2026*	25 000	26 500	21 500	21 500
Endring BØP 2022-2025 (driftsmidler)	2 000	2 000	2 000	2 000
Ekstramidler BØP 2023-2026**	13 500			
Bysykel Sandvika – nå mikromobilitet	1 000	700		
Tilskudd byvekstavtalens belønningsmidler	4 000			
Tilskudd klima og miljøfondet	800			
SUM	46 300	29 200	23 500	23 500

*Inkluderer g/s-vei Treklang (kr 5 mill.)

**Hoslevei undergang

4.1.1 Byvekstavtalen og belønningsmidler

4.1.1 Byvekstavtalen og belønningsmidler

I 2019 ble det inngått en byvekstavtale mellom staten, Bærum kommune, Oslo kommune, og daværende Akershus fylkeskommune, Skedsmo (nå Lillestrøm) og Oppegård (nå Nordre Follo). Byvekstavtalen legger til grunn nullvekstmålet; *klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*. Nullvekstmålet er det nasjonale målet for personbiltrafikken som Stortinget har fastsatt for å nå nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp. Disse samsvarer med de mål kommunen selv har satt i egen Klimastrategi 2030.

Å legge til rette for at flere skal reise kollektivt, sykle og gå er altså viktige virkemidler for at persontransport med bil ikke skal øke. I tillegg til å delfinansiere Fornebubanen er det i Byvekstavtalen satt av 4,763 mrd. 2019-kr i statlige midler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak innenfor riksvegansvaret i Oslo og Akershus i perioden 2019–2029. Tiltak i Bærum kommune som det pr. februar 2023 er søkt å få finansiering til i perioden er:

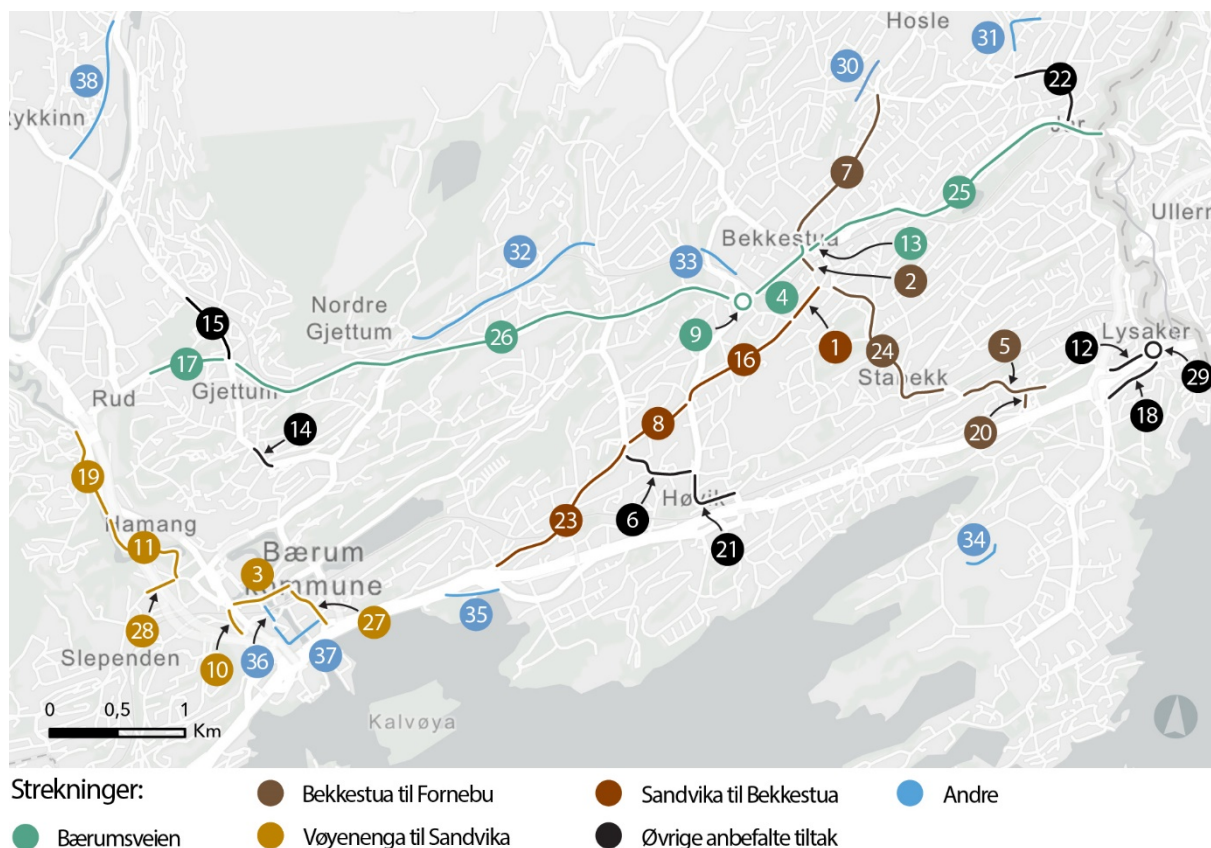
- E18 sykkelvei gjennom Lysaker (Frantzebråtveien-Fornebukrysset) (nr. 18 i figur 4)
- Ombygging av Gml. Ringeriksvei gjennom Bekkestua etter erfaringer fra prøvestenging (pilot) (nr. 2 i figur 4)
- Griniveien gang- og sykkelvei (Nordveien – Hosletoppen)
- Gjønnsparken bro
- Sykkelvei Bærumsveien (Brynsveien – Rudsveien)

I byvekstavtalen er det også årlige belønningsmidler hvor det er to poster, *Mindre tiltak sykkel og Planleggingsramme* (begge med 10,3 mill. kr i 2023), som fordeles etter avtale mellom Viken fylkeskommune, Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum kommuner. Bærum kommune får i 2023 4 millioner kroner i tilskudd for følgende prosjekter (vises også i oversikten over prioriteringer av tiltak 2023-2026):

- Regulering av sykkelvei Bærumsveien (Brynsveien – Rudsveien)
- Sykkelruter Bekkestua øst-vest
- Claude Monets pilot – endringer
- Pilot med stenging for biltrafikk i Gamle Ringeriksvei, Bekkestua

4.2 Prioritering av tiltak 2023 – 2026

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



Figur 4: Oversikt over prioriterte investerings prosjekter, kommunal og fylkesvei.

Figur 4 viser en oversikt over tiltak som prioriteres med utgangspunkt i sykkelpotensial (Nr. 1-29). Tiltakene går langs både kommunal og fylkesvei. Med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter vil også andre tiltak prioriteres (Nr. 30-38).

Handlingsplan sykkel beskriver tiltak både langs kommunal vei og fylkesvei (nr: 2, 3, 4, 5, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 20, 22, 24, 33, 34, 35, 36, 37, 40).

Resterende tiltak fra figur 4 beskrives i rapporten [«Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune»](#).

4.2.1 Forslag til prioritering av fysiske tiltak

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

Handlingsplan sykkel 2023-2026 – Prioritering (tusen kroner)

Tiltak / prosjekt	2023	2024	2025	2026
Mindre tiltak	5 800	4 900	3 700	3 700
Større prosjekter inkl. bysykkel	35 700	18 800	13 800	13 800
Tilrettelegging – forprosjekt/planreserve	4 800	5 500	6 000	6 000
SUM	46 300	29 200	23 500	23 500

Mindre tiltak

Mindre tiltak består av strakstiltak og små investeringstiltak som blant annet utføres etter innspill fra publikum. For å stimulere til økt sykling prioriteres følgende tiltak: aktivitetspark, sykkelbaner, sykkelparkering, sykkelveivisning (fysisk og digitalt), sykkelserVICestasjoner, belysning, fartsreduksjon, oppmerking/fargebruk, smett, bommer og tiltak ved trafikkfarlige punkt. Til mindre tiltak i perioden 2023-2026 foreslås det å sette av 18,95 millioner kroner.

Handlingsplan sykkel 2023-2026 – Prioritering mindre tiltak (tusen kroner)

	Tiltak	Mål	2023	2024	2025	2026	Kommentar
1	Tilskudd til sykkel i aktivitetsparker	5	1 000	1 000	1 000	1 000	Tilskudd etter lokale initiativ som ved Vøyen aktivitetspark 21/11976 . Det arbeides bl.a. med Bærums verk aktivitetspark som også ligger inne i anleggsplanen til temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv.
2	Bidra til trygg sykkelparkering	1, 4	1 000	1 000	1 000	1 000	Prioritere i områder med bymessig karakter, ved kollektivknutepunkt og iht. meldt behov på kommunens nettside . Sykkelstativer og evt. sykkelbokser e.l.
3	Tilskudd til sykkelparkering for handelssteder, borettslag og sameier	1, 4	500*	100	100	100	Ordning med tilskudd for borettslag og sameier er etablert og vil markedsføres videre i 2023. Rådgivning og evt. bidrag til sykkelparkering ved handelssteder fra 2024.
5	Bikeloop pilot – test av ny type sykkelparkering	1, 4	**				Test av ny type sykkelparkering med adgangskontroll på utvalgte steder i Bærum. Vil gi nyttig læring om behov og omfang før evt. videre anskaffelse av sykkelparkering med økt grad av sikkerhet.
6	Elsykkel låneordning - Smartbike	1, 2 og 4	300*				Elsykkel låneordning til innbyggere, bedrifter og egne ansatte til «hjemlån» for uttesting over en periode på 14 dager. Planlegges innlemmet i et felles helhetlig mobilitetstilbud sammen med kommunens bilpool.
7	Sykel-/ fotgjenger-tellere	1,2 og 4	1 000				Sette opp gjenstående tellepunkt for å Sandvika, Stabekk, Bekkestua, Fornebu
8	Mindre sykkel fasiliteter	1, 2 og 4	100	100	100	100	Etablere sykkel service-stasjoner, drikkefontene og lignende
9	Sykkelveivisning for enklere å finne frem på sykkel i Bærum	2, 4 og 5	400	1 200			Det er ønskelig å skilte sykkelveinettet med veivisningsskilting og vise sykkelmulighetene bedre i digitale kart. Innledningsvis må sykkelveinettet kvalitetssikres før utarbeidelse av skiltplaner.
11	Bidra til sikre sykkelruter ved strakstiltak	1, 2 og 4	1 500	1 500	1 500	1 500	For eksempel kryssutbedringer, parkeringsforbud, fartsreduksjon, skilting, oppmerking/fargebruk, belysning, bommer
	SUM		5 800	4 900	3 700	3 700	

*Tilskudd Klima og miljøfondet

**Kommunen bidrar med grunn og finansiering gjennom Smart city

Større prosjekter

De prosjektene som prioriteres under større prosjekter er hovedsakelig på kommunal eiendom med kommunalt ansvar. Unntaket er sykkeltilrettelegging i Elias Smiths vei (Sandvika) som er fylkesvei, der et vannprosjekt utløser et arbeid med å se på forbedring av standard ved istandsettelse. Noen prosjekter vil strekke seg over flere år, og for disse avsettes midler over tiltakets varighet. Flere prosjekter mangler finansiering innenfor perioden 2023-2026 og er avhengig av fullfinansiering med hjelp av andre finansieringskilder eller i senere planperioder. Det vil derfor ta tid å realisere ambisjonene i denne handlingsplan.

Til større prosjekter vil det i perioden 2023-2026 settes av 82,04 millioner kroner. Se figur 4 for geografisk plassering av prosjektene.

Handlingsplan sykkel 2023-2026 – Prioritering større kommunale prosjekter (tusen kroner)

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kart nr.	Kost. Anslag	2023	2024	2025	2026	Kommentar
1	Sikring av krysningspunkt med bygging av undergang under Hosleveien v. Dalsveien**	30	38 500	16 460	4 400	-	-	Oppstart høsten 2022, planlagt ferdigstilt høst/vinter 2023-2024. Økte kostnader knyttet til vanskelige grunnforhold.
2	Bjørnegårdsvingen – separere gående og syklende. ***	11	5 000	3 000	2 000	-	-	Bjørnegårdsvingen ble i 2022 stengt med bom og skiltet som gang- og sykkelvei. Det er imidlertid behov for en større standardheving for å skille gående og syklende. Må koordineres med Elvia og arbeid med Hamang transformatorstasjon
3	Treklang g/s vei	34	5 000	5 000	-	-	-	Gang- og sykkelveinett i Nansenparken utvides mot ny skole
4	Pilot med stenging for biltrafikk i Gamle Ringeriksvei, Bekkestua*	2	1 500	1 000	500	-	-	Fra våren stenges strekningen for biltrafikk i ett år iht. sak 18/31516 .
5	Videreføring av Claude Monets allé pilot*	37	1 000	1 000	-	-	-	Sommeren 2021 ble pilot for å bedre forholdene for gående og syklende i Claude Monets alle gjennomført. Etter evaluering 2022 ble det vedtatt å iverksette ytterligere tiltak.

(Forts.) Handlingsplan sykkel 2023-2026 – Prioritering større kommunale prosjekter (tusen kroner)

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kart nr.	Kost. Anslag	2023	2024	2025	2026	Kommentar
6	Separere gående og syklende inn mot Østerås stasjon.	31	5 000	3 000	2 000	-	-	Skille gående og syklende inn mot Østerås stasjon, samtidig trygge skolevei til Eikeli skole og Østerås ungdomsskole. Sykkelparkering oppgraderes mot T-banen.
7	Elias Smiths vei (Fv1626) sykkeltilrettelegging	3	20 000	500	700	-	-	I forbindelse med at vannledning skal legges i gata vest for Sandvikselva utredes mulig framtidig utforming for tilrettelegging av sykkelruten i gata inkl. trafikale vurderinger. Det foreslås midler til bidrag til prosjektering av overflateløsningen.
8	Gjønnes sykkelkryssing av. Bærumsveien, separering av gående og syklende ***	4	3 000	240	-	-	2 760	Tilrettelegge for kort strekning med sykkelvei med fortau og nytt opphøyd krysningspunkt. Gjennomføring må koordineres med teknisk bygg for Gjønnestunnel.
9	Sykkelparkering ved kommunale formålsbygg ***	-	10 000	3 000	5 000	1 000	1 000	Etter at flere skoler med behov fikk oppgradert sykkelparkering i 2022, vil barnehagene nå få et større fokus. Barnehager med prioritet prosjekteres i løpet av 2023. Planlagt utførelse i 2024
10	Sykkelvei med fortau v. Blommenholm båtforening.	35	2 000	1 000	1 000	-	-	Avbøtende tiltak i forbindelse med masseutfylling av Lakseberget friluftsområde . Økt trafiksikkerhet for gående og syklende.
11	Gjønnes gang- og sykkelbro	33	16 000	500	1 000	9 800	4 700	Forbindelse mot Gjønnes T-banestasjon igjennom Gjønnesparken.
12	Brodtkorbsgate sykkelkryssning	36	1 500	-	1 500	-	-	Forbindelse mellom Claude Monets allé og Margretes plass/Elias Smiths vei. Behov for en breddeutvidelse med eget sykkelanlegg.

(Forts.) Handlingsplan sykkel 2023-2026 – Prioritering større kommunale prosjekter (tusen kroner)

	Prioritert rekkefølge Tiltak: Hvor	Kart nr.	Kost. Anslag	2023	2024	2025	2026	Kommentar
13	Franzefoss-veien sykkel-separering, Hamang terrasse – Emma Hjorths vei	19	5 000	-	-	3 000	-	Det er behov for å videreføre planlagt sykkelvei i Bjørnegårdsvingen mot Emma Hjorths vei. Sees i sammenheng med et VA-prosjekt.
14	Separere gående og syklende langs Gml. Lomme-dalsvei forbi Bryn skole. ***	38	46 000	-	-	-	5 340	Separere gående og syklende for å minske konflikter med kryssende trafikk og avkjørsler. Skolevei til Bryn skole. Forprosjekt utarbeidet med kostnadsestimat og forslag til konsept. Mangler finansiering.
15	Mikro-mobilitet	-	1 700	1 000	700	-	-	Samarbeid med Ruter og Tier med varighet til 2024 + opsjoner. Finansieres ved årlig kontraktsfestet driftstilskudd. Se nettside .
	SUM		161 200	35 700	18 800	13 800	13 800	

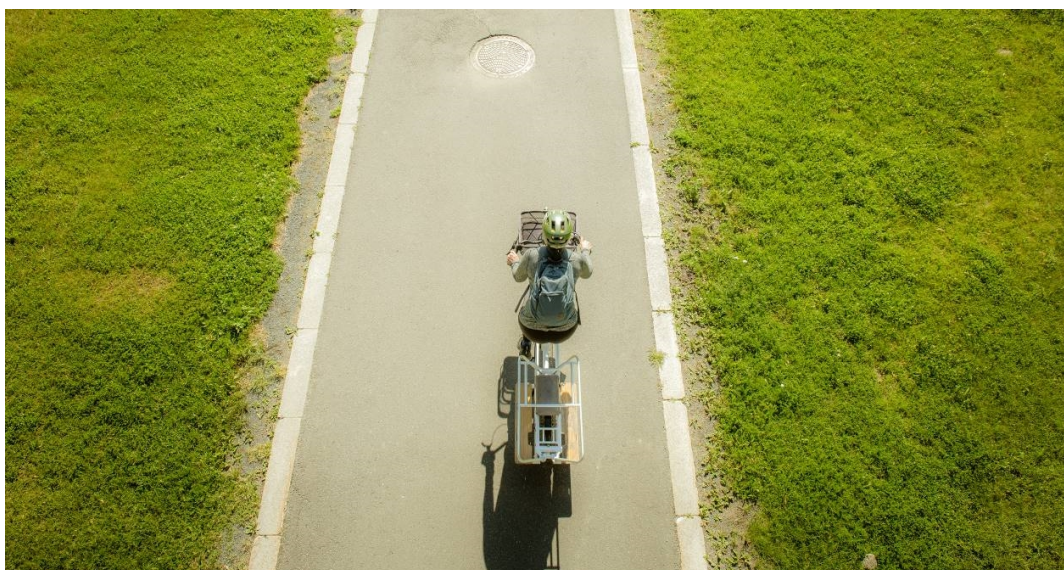
*Finansieres av byvekstavgiften belønningsmidler

**Delfinansieres av overvannsmidler (5 mill. kr)

***Fullfinansieres i senere planperioder eller med midler fra andre finansieringskilder

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

- Tidligere igangsettelse av prosjekter for planbank (prioritering i prosjektering for planbank)
- Igangsetting av prosjekter med stort sykkelpotensial
- Økt innsats på mindre tiltak



Prosjektering for kommunal planbank

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

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

For en raskere og mer effektiv realisering av prioriterte planlagte prosjekt settes det av 22,3 millioner kroner i perioden 2023-2026. Se figur 4 for geografisk plassering av prosjektene.

Handlingsplan sykkel 2023 – 2026: Prosjektering for planbank (tusen kroner)

	Tiltak	Kart nr.	Kost. Anslag	2023	2024	2025	2026	Kommentar
1	Oppdatere potensialanalyse inkl. E18		300	300				Nye potensialberegninger gjennomføres for å få bedre oversikt over konsekvensene av vedtatte og pågående reguleringer.
2	Bekkestua sykkelruter øst-vest**	2, 4, 13	500	500				Det er behov for en konseptvalgutredning før det jobbes videre med sykkeltiltak på Bekkestua. Det bør spesielt sees på Bærumsveien (øst/vest), i lys av prøvestenging i Gml. Ringeriksveien.
3	Sykeltilrettelegging Nesveien (Kv1213). Kommunal vei.	32	2 000*	1 000	1 000	-	-	Det er behov for en helhetlig reguleringsplan for å ivareta sykkeltilrettelegging i sykkelruta i Nesveien. Det er igangsatt flere reguleringsplaner langs Nesveien som medfører behov for avklaring av arealbehov for helhetlig sykkeltilrettelegging.
4	Sykkeltilrettelegging langs Bærumsveien (Fv1642) mellom Brynsveien og Rudsveien. **	17	31 000	1 000	1 000			Strekningen mangler parallelt gang- og sykkeltilbud koblet til det øvrige tilbudet langs Bærumsveien. Sykkelvei med fortau etableres. Dagens vei har et todelt forvaltningsansvar, vei er fylkesvei og g/s-vei er kommunal. Krever ny reguleringsplan.
5	Sykkeltilrettelegging Brynsveien (Fv160) mellom Bærumsveien og Hauger skolevei	15	23 200		500	1000		Strekning med høyt potensial for både syklende og gående som dels har fortau og smal gang- og sykkelvei i dag. Gir forbindelse fra sykkelruta i Bærumsveien mot Kolsås/Rykkinn. Viktig for sykling til skoler og

								idrettsanlegg. Krever ny reguleringsplan.
--	--	--	--	--	--	--	--	---

(Forts.) Handlingsplan sykkel 2023 – 2026: Prosjektering for planbank (tusen kroner)

	Tiltak	Kart nr.	Kost. Anslag	2023	2024	2025	2026	Kommentar
6	Sykkeltilrettelegging langs Brynsveien (Fv164) mellom Evjebakken og Sykehusveien.	14	13 600		500	1 000		Oppgradere fortau til sykkelvei med fortau. Strekningen er felles for mange mindre strekninger, og er viktig for forbindelsene mellom Sandvika og sykehuset og i retning Kolsås. Krever ny reguleringsplan.
7	Sykkeltilrettelegging Gml. Ringeriksvei (Fv1630) mellom Bekkestua og Stabekk.	24	128 000		500	500	1000	I lys av områdereguleringer på Bekkestua og Stabekk, samt ny Gjønnedagonal. Krever ny reguleringsplan. Dagens vei har et todelt forvaltningsansvar, vei/fortau er fylkesvei og g/s-vei er kommunal.
8	Sykkeltilrettelegging Gml. Drammensvei (Fv1620) mellom Kveldsroveien og Prof. Kohts vei	5	1 500*			1 000	500	Viktig sykkelvei for barn på Lysaker skole. Det er 30-sone forbi skolene, men for stor trafikkmengde til at det er trygt å sykle i blandet trafikk. Det er i første omgang behov for en konseptvalgutredning.
9	Sykkeltilrettelegging Franzefossveien, Emma Hiorts vei – Bærumsveien. Kommunal vei	19	20 000			500	1 000	Behov for å knytte Bjørnegårdssvingen til Bærumsveien med sykkelvei med fortau. Strekningen knytter store bolig- og næringsområder til Sandvika. Det pågår planlegging på deler av strekningen. Strekningen må reguleres.
10	Sykkeltilrettelegging Bjerkelundsveien/Vollsveien (Fv1638/1632), Nordveien-Bærumsveien	22	73 000				1 500	Strekningen har stort sykkelpotensial og har i dag en kombinasjon av fortau og g/s-vei. Med flere rundkjøringer og et lyskryss er det i første omgang behov for en konseptvalgutredning.
	To sykkelplanleggere	-	2 000 årlig	2 000	2 000	2 000	2 000	For gjennomføringskraft i sykkelarbeidet
	SUM		295 100	4 800	5 500	6 000	6 000	

*Kostnadsestimat kun for planlegging/regulering

**Finansieres av byvekstavtalens belønningsmidler

Ved forsinkelser av gjennomføring av planbankens tiltak, vil disse midler benyttes til å styrke andre tiltak. Dersom det igangsettes eller avdekkes utbyggingsprosjekter (for eksempel VA) langs hovedsykkelveinett med stort potensial for økt sykling vil midler kunne omdisponeres.

Ikke-fysiske tiltak

Satsningsområde 5 i sykkelstrategien sier at Bærum kommune skal markedsføre sykling. Gitt sykkelstrategiens ambisjon om at det er attraktivt å sykle for alle i Bærum, er det viktig å nå alle typer syklist. For 2023 er det avsatt 500 000 kroner for å følge opp dette satsningsområdet.

Følgende tiltak er planlagt i perioden 2023-2026:

- Kampanjer og motivasjonsskapende arbeid: Sykle til jobben aksjonen, vintersykkelasjon, Sandvika Byfest, lys og synlighetsaksjon.
- Utlån av mobile sykkelstativ til arrangement
- Drift av sykkel- og fotgjengertellere

For at flere skal sykle hele året er det viktig med god standard på prioriterte sykkelruter. En økt standard for vinterdrift for syklist ble i juni 2020 vedtatt i [drift og vedlikeholdsstandard for kommunale gater og veier](#). Der det tidligere ble brøytet ved snø på 7 cm tørr og 4 cm våt snø, er dette nå redusert til 3 cm, noe som har økt brøytehyppigheten. Viken har en «svart asfalt» standard med salting inne i sine driftskontrakter for strekningene Bærumsveien, Brynsveien til Kolsås, E18-ruta og nedre del av Vollsveien. Etter kommunestyrets bevilgning i HP 2021-2024 er det avsatt årlig kr 6,5 mill. til økt vinterdrift av sykkelveier.

4.3 Tilrettelegging for sykling gjennom andre prosjekter

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

Turveier 2023-2026 (tusen kroner)

Tiltak: Hvor	Kost. Anslag	2023-2026	Kommentar
Turvei/GS-vei fra Ila til Griniveien	16 050	2023-2026	Reguleres og sees i sammenheng med Ila sikring. Utarbeidelse av forprosjekt med avklaring av trase og standard.
Tur- og ridesti Sopelimkroken - Kattås	20 000 *	2023-2024	Tur- og ridesti langs Vestmarkveien med sykkeltilbud mellom Sopelimkroken og Kattås.
Turvei Kattås - Fransekleiv	**	2023 - 2025	Turvei langs Vestmarksveien mellom Kattås og Fransekleiv.
Gjønnesparken turvei	2 300	2023	Belysning av hovedturvei nord – sør.
Lønnåskollen. Lønnås-Granåsen	700	2023	Oppgradering av dekke som er i dårlig stand
Turvei fra Kølbruua til Gamle Lommedalsvei	400	2023	Oppgradering av dekke som er i dårlig stand
Solvik kyststi	1 000	2023	Oppgradering av kyststi
Hoslejordet turvei	700	2022	Oppgradering av eksisterende turvei.

* Fylkeskommunale midler

** Kostnadsanslag ikke beregnet

Trafikksikkerhetsmidler utdrag sykkeltiltak 2023-2026 (tusen kroner)

Tiltak: Hvor	Kost. Anslag	2023-2026	Kommentar
G/s-vei Lilleøya gravlund (kr 5 mill.)	5 000*	2023-2025	Opparbeidelse av gang- og sykkelvei som en forlengelse av Oksenøyveien iht. rekkefølgekrav til Lilleøya gravlund. Sees i sammenheng med regulering av Oksenøya bruk.
Turvei forbi Haslum kirke	**	2023-2024	Etablering av belysning på turvei mellom Krumveien og Østenåsveien
Stenging av vei med bom vurderes	100	2023-2026	Etter innspill fra innbyggere vurderes stenging av veier for økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.
Fartsreducerende tiltak	1 500 årlig	2023-2026	Tiltak (fartshumper m.m.) vurderes etter innspill fra publikum.
Mindre TS-tiltak	2 000 årlig	2023-2026	Mindre tiltak som trafikkøyer, utbedring av friskt, venteareal, belysning, gangfelt etc. vurderes fortløpende blant annet etter innspill fra publikum.

* Ekstramidler BØP 2023-2026

**Usikre kostnadsanslag – vil presiseres nærmere

Sykelstrategien og prioriteringer i handlingsplan sykkel 2023-2026 følges opp i følgende prosjekt/planer foreløpig uten finansiering fra handlingsplan sykkel:

- **E18 Lysaker-Ramstadsletta** - Ble i 2020 vedtatt der sykkelspressvei er en del av planen, men ikke igjennom Høvik og Lysaker. For strekningen forbi Høvik skal konkret løsning bearbeides av Bærum kommune og vil sees i sammenheng med byutvikling på Høvik. Bærum kommune vil arbeide for å finne gode løsninger for sykkel gjennom Lysaker, både planmessig og finansielt. Anbefalte løsninger fra rapport [«Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune»](#) spilles inn i prosessen.
- **Byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem E18:** Arbeidet skal sikre helhetlige løsninger for syklistene igjennom Sandvika.
- **Områderegulering Høvik sentrum** – Det jobbes med et planprogram for Høvik sentrum som bla. tar stilling til plassering av E18 sykkeltrasé og hvordan den skal kobles mot det omliggende sykkelveinettet
- **Ballerud** – området vil utvikles til boliger, en barnehage og en 4-parallell barneskole med flerbrukshall. Anbefalte løsninger fra rapport [«Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune»](#) er spilt inn i prosessen.
- **Franzefoss** – Vil utvikles til et boligområde med gode gang- og sykkelforbindelser som binder nærområdene til elverommet og til Sandvika.
- **Forneburingen** – Det pågår regulering av ringen med mål om en vei som hensyntar kollektivtrafikk, sykkel og gange i henhold til prinsipper gitt i KDP3.
- **Områderegulering Stabekk sentrum** – Bærum kommune og Statens vegvesen er enige om sykkelfelt som løsning.
- **Gate- og byromsplan for Sandvika** – i 2020 startet arbeidet med planen som er viktig for å oppnå et helhetlig sykkelveinett i Sandvika. Anbefalte løsninger fra rapport [«Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune»](#) spilles inn i prosessen.
- **Sandvika sentrum øst** – Ifølge Asplan Viak sin anbefaling i [«Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune»](#) er det avgjørende at strekningen får fysisk skille mellom gangareal og sykkelareal, både av hensyn til gående og syklende. MIK vedtok i desember 2022, [sak 200/22](#) at «Kommunedirektøren bes utarbeide et alternativ hvor det legges til rette for sykling gjennom Jørgen Kanitz gate som en del av det offentlige rommet...»

5 Prioriteringer langs fylkesvei og riksvei

Det er etablert et godt samarbeid med fylkeskommunen, og det jobbes også med å koordinere uttalelser ved utbyggingsinitiativ langs hovedsykkelveinettet.

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

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

Tiltak som bør gjennomføres raskt er:

- Fartsreduksjon
- Trafikkreduserende tiltak
- Veivisningsskilt og røde sykkelfelt

For komplett oversikt over raske tiltak kommunen ønsker gjennomført, se [handlingsplan sykkel 2022–2025](#). For å øke den opplevde tryggheten blant syklister har Bærum kommune over flere år ønsket at sykkelfelt langs fylkesveinettet gjøres røde. Det er gledelig at Viken nå har tatt et standpunkt, og besluttet at alle sykkelfelt skal være røde. Først ut, i 2023, er sykkelfeltene i Sandviksveien og Nadderudveien.

Det er også behov for større investeringstiltak langs fylkesveinettet. De fleste av disse må reguleres, men i ulikt omfang. Innspill til fylket ble gitt i forbindelse med høringen til [Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025](#), men en oversikt ble også gitt i Handlingsplan sykkel 2022-2025.

Følgende arbeid med større investeringstiltak langs fylkesvei og riksvei pågår i Bærum:

- [Lysaker kollektivterminal](#): E18 sykkelrute gjennom Lysaker
- Griniveien Nordveien – Hosletoppen: Gang- og sykkelvei
- Stasjonsveien – Dragveien: Sykkelfelt

