



Bærum Kommune
Områdeutvikling
post@baerum.kommune.no

Kopi: Kristin Siem Utne
kristin.s.utne@baerum.kommune.no

Kopi: Bærum Velforbund
post@baerumvelforbund.no

Referanse: PlanID 16/443

Bekkestua: 22.03.2018

Høringsuttalelse:

Forslag til sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030

Bærum Natur- og Friluftsråd (BNF) ser positivt på at kommunen nå vil ha en storsatsing på sykkel og syklist i Bærum. Å få fram gode sykkelveier og prioriterte veistrekninger for sykkel i allerede tettbygde Bærum, er en stor utfordring. Samtidig er det særdeles viktig at det å gå også blir prioritert – både syklist og gående skal kjenne seg trygge – når de går over fra mye bruk av bil til mye mere bruk av bena og sykkel.

Generelle merknader – straksløsninger og endringer i lovverket

Høringsutkastet har flere gode forslag til løsninger, og vi vil kommentere en del av disse. Prinsipielt vil vi be om at mulige straksløsninger blir iverksatt så fort det er mulig – også om de er midlertidige. Vi ser også at «det beste» kan bli «det godes» fiende – og ber om at pragmatiske løsninger kan bli valgt, - der det kanskje ikke ser ut til å være mulig å finne optimale løsninger. Vi vil også peke på at utkastet ikke nevner problemer knyttet til lovreguleringen av trafikk med bl.a. forkjørsregler og stopp-regler. Dette er lover som prioriterer bilenes framkommelighet og er til stor fare - og irritasjon for syklist. Vi ber om at kommunen tar opp problemstillingen knyttet til lovverket når man nå også på nasjonalt plan ønsker å styrke syklistenes plass i samfunnet.

El-biler med fordeler i konkurranse med sykler.

Når nullvekst i biltrafikken er et mål, mener vi det også må gjelde vekst av el-biler. Slik det er nå, kjøper og bruker folk mere el-biler i den lokale trafikken siden disse bilene har fordeler som gratis parkering og gratis kjøring i bommene. De har dessuten gratis ladning på offentlige parkeringsplasser. De er derfor direkte konkurrenter til økt sykkelbruk – som dessuten har svært mangelfulle parkeringsmuligheter og må betale for sykkelhotell.

1.2 Noen kommentarer til satsningsområdene.

Punkter eller annen tekst vi ikke kommenterer eller har tillegg til, anser vi som godt framstilt og kan si oss enige i tiltaket eller beskrivelsen..

Satsningsområde 1. Trygghet.

- Her bør det stå: Det skal oppleves trygt å sykle og gå i Bærum.

Satsningsområde 2. Effektivitet.

- Det skal være raskt å komme fram – her trengs et tillegg om at målet er at flere kommer fram raskt til kollektiv transport (og ikke nødvendigvis til knutepunkt)

Satsningsområde 3. Prioritet

- Sykkelen skal være prioritert og kommunen skal tilrettelegge gjennom planlegging og utbygging. Det er vel og bra – men det er viktig å ikke sette syklende og gående opp mot hverandre.

Satsningsområde 4. Byutvikling

- Sykkelen skal være naturlig i byer og tettsteder. Da blir det viktig å merke seg at den store utfordringen kan bli el-sykler med stor fart gjennom nettopp tettbygde strøk.

Satsningsområde 5. Markedsføring

- Å vise at sykling er en attraktiv måte å komme seg fram på, er fint. Den beste markedsføringen er trolig god og informativ skilting, kart og oppslagstavler som viser hvor der er lagt til rette for sykling og hvor sykkelveiene fører hen – selv om det ikke akkurat er tilrettelagt.

1.3 Tiltaksliste med oppfølging.

Vi har merket oss mange gode forslag til tiltak – både på kort og lang sikt. Vi gir korte kommentarer til enkelte av tiltakene:

1. **Sykkelprosjekt.** Bra!
2. **Kommunens saksbehandling.**
Et særdeles viktig punkt! Bra også at endring i rutiner i Plan og bygningstjenesten og at dette legges inn i «saksflyt» er foreslått i verksatt omgående.
3. **Prioritere sentrum/kollektivknutepunkt.** Dette er viktig og det må skje nå i forbindelse med alle de store utbyggingene som er i gang eller under planlegging.
4. **Planbank.** Dette høres ut til å være et nyttig tiltak.
5. **Gjennomføre strakstiltak.** Dette har vi pekt på som viktig i vår innledning. Vi anbefaler her at lokalbefolkningen f.eks. gjennom vellene blir invitert med i forslag og prioritering av slike tiltak. Skolene kan også være gode bidragsytere.
6. **Sykkel på T-bane og tog.** Her er det togene som er det store problemet – så finn en løsning på dette, gjerne sammen med Oslo og resten av Akershus!
7. **Sykkelparkering.** Dette har vært et forsømt område i årevis – enten så mangler sykkelparkering helt eller så er det satt opp stativer der det ikke er mulig å låse sykkelen tilfredsstillende. Dette gjelder til og med de helt nye sykkelparkeringene som er satt opp på T-banestasjonene. Nå må også private gårdeiere få beskjed om hva som er akseptabelt sykkelstativ og at de må plassere ut slike!

8. **Drift.** Bedre drift og vedlikehold har vært etterlyst – ikke minst når det blir skikkelige snøvintreer.
- Godt vedlikehold** av sykkelstier/veier kan ikke understrekes nok. Om sommeren ved feiing om vinteren skikkelig brøyting og strøing Dvs. det må brøytes til bunns og ikke ligge igjen flere cm med snø som blir til is og issvuller. Det må strøs med sand. Salting er ikke ønskelig. Det ødelegger sykkelen og om snø saltet blir det meget sleipt og farlig. Eksempelvis har sykkelvei langs Ringeriksveien vært dårlig brøytet vinteren 2017-18. Et problem her er at saltholdig smeltevann renner inn fra bilveien og skaper store dammer med saltvann og issvuller. Det reduserer muligheten for vintersykling. Alternativet blir å sykle i veien eller kjøre bil.
- Det er viktig at planer for drift og vedlikehold blir gjort godt kjent for sykkelfolket slik at de vet hva de har å forholde seg til.
9. **Rapportering av ulykker.** Bra at dette blir bedre og mere systematisk.
10. **Samarbeid med nabokommunene.** Viktig for god flyt av transportsyklistene og for å lage gode sykkelruter for sykkelturner.
11. **Turveier.** BNF ser at å ta i bruk turveier til sykling, kan være gode løsninger, spesielt der turveien kan bli en god skolevei både for gående og syklende skolebarn. Turvei til sykling er også et godt alternativ for mange der de ellers ville måtte sykle på bilveien eller smale fortau. Vi vil i denne forbindelse peke på det ikke må bli tillatt med asfalt på turveier. Turveiene skal dessuten beholde sitt særpreg med å være smalere enn bilveier, ha god og variert vegetasjon langs kantene – selv om vi ser at det må være noe plass til snørydding. I en del tilfeller er turveiene mere sti enn vei, det er trivelig for turgåerne, men vi aksepterer utbedring av toppdekke med bedre underlag for grusen der det også skal sykles mye. Sykling på turveier må alltid være på de gåendes premisser! Der turveien blir en skolevei, er det greit at det også settes opp lys – så sant disse lyser maksimalt opp veien og minimalt opplyser omgivelsene for øvrig.
12. **El-sykler.** Vi ser at el-sykler er populære og kommet for å bli – i et utall variasjoner. Det ser ut til at disse syklene fører til flere vintersyklister og at mange flere bruker sykkel der de før brukte bil. Dette er bra, men de vil konkurrere med de tradisjonelle syklene om plassen. De kjører til dels en del fortere og noen at variantene tar ganske stor plass. Så her kan det bli utfordringer som må løses etter hvert.
13. **Sykkeltellere.** Bra – dokumentasjon gir alltid bedre argumenter enn synsing - når noe skal gjøres.
14. **Samarbeid med næringslivet.** Dette er superviktig. Det blir ikke gode parkeringsmuligheter alle de stedene det er behov for det, uten at næringslivet blir med på en «parkeringsdugnad». Det vet vi som har prøvd å få løsninger i mange år.
15. **Bilfrie soner rundt skolene.** Kjempeviktig og bør gjennomføres så raskt som mulig – med løsninger tilpasset den enkelte skole. Dagens foreldrekjøring - inkludert endel «surrealistisk» parkering på veiene nær skolene, er trafikkfarlig for alle andre og en direkte hindring for at skolebarn i mye større grad skal kunne sykle – og gå - trygt til skolene.
16. **Fremme sykling/påvirkningsarbeid.** Dette er alltid bra. Vi regner med at kampanjer og liknende med fordel kan gjennomføres i samarbeid med skoler, barnehager, vel og andre frivillige organisasjoner – det kan gi større oppslutning enn slik tiltak hvis de bare styres sentralt fra.

2.2 Analyse av dagens sykkelveinett.

Noen merknader angående sykling på fortau.(s. 19)

Det er i Norge lov å sykle på fortau når det er lite annen trafikk der. Men en blanding av syklende og gående er svært uheldig – det er faktisk bedre å blande sykkel og bil – for der gjelder iallfall trafikkreglene - for begge parter! Gående i alle aldre, med og uten hund, er særdeles uforutsigelige trafikanter og kan til tider nærmest hindre syklister å komme fram eller bidra til ulykker og nestenulykker dersom syklisten ikke er særdeles oppmerksom. Det må bli tydelig merking hvor gående skal ferdes og hvor syklistene skal sykle – da blir det iallfall tydelig hvor hver av dem har fortrinnsrett og skal befinne seg når de ikke er alene på fortauet. Trolig vil det være nyttig med først å bestemme og bekjentgjøre kjørereglene for blandet trafikk på fortau og så drive noen år opplæring av alle som ferdes der. Høyreregel for gående hadde hjulpet, - og påbudt «hund ved foten».

Tabellen med retningslinjer for når blandet trafikk bør unngås, viser at dersom det virkelig tar av med både gående og syklende, så vil valgte løsninger fort utdatert.

Hovedveinettet – separasjon av trafikantgrupper. (s. 30)

Her står at det ikke er vist særlige løsninger for kryss, rundkjøringer, bussholdeplasser osv. Det bare vises til gjeldende håndbøker.

Vi har pekt på problemene med dette foran, men gjentar her at det er særdeles viktig at disse særlige løsningene blir gått nøye gjennom med tanke på det moderne trafikkbildet og den videre utviklingen. Det er uten tvil bestemmelser som er direkte farlige for syklister og på den måten bidrar til ulykker og at folk kan være redde for å sykle. Dette gjelder spesielt reglene for vikeplikt. er det tydeligvis i fastslått i bestemmelsene at ved bussholdeplasser, skal busskur plasseres i bakkant slik at selv der det er lagt opp til sykling på bredt fortau (som i Gml. Ringeriksvei), så må syklistene sykle mellom busskuret og der bussen stopper. Det sier seg selv at i rushtiden med mange på holdeplassene, er dette en særdeles farlig løsning.

Fremkommelighet for sykkel.

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

Eksempel på dårlig sykkelvei: Fra Tangen til Brynsveien:

Det går langs Bærumsveien en kronglete og til tider bratt sykkel/gang/turvei fra Tangen til Brynsveien (Kolsåskrysset) med flere avstikkere. Den går opp over bru, ned og opp flere steder og går forbi Dønski skole med mye trafikk av elever. Dette er i hovedsak gang- og turveier. Her burde det ligget en egen sykkelvei i en rett trase langs Bærumsveien. Bærumsveien er bred, og her er plass til egen sykkelsti.

Hovedsykkelveinettet – separate løsninger.

Her er sykkelgater omtalt – bl. a med at dette ikke finnes i Bærum (s. 31).

Men kan ikke dette være aktuelt i Sandvika og i store tettsteder som f.eks. Bekkestua? Begge disse stedene er det ønskelig å få en del av biltrafikken bort fra sentrum – mens det er naturlig at syklister skal kunne ta seg fram gjennom nettopp disse sentrene – der en ikke ønsker gjennomgående biltrafikk.

2.5 Finansierings- og gjennomføringsmuligheter i sykkelarbeidet

Vi siterer fra side 36: *I påvente av høyere budsjett kan effektive tiltak være å begrense biltrafikken til fordel for syklister ved å sette ned fartsgrensene for bil og vurdere å stenge veier for gjennomkjøring for bil (rushtidsbommer eller enveisreguleringer).*

Vi ser ikke for oss at det plutselig kommer rikelig med penger til forbedringer i trafikken. Tiltakene ovenfor er derfor meget realistiske muligheter for å komme i gang med forbedringer som kan få flere til å sykle og gå i Bærum.

Opprettelse av sykkelprosjekt (s. 37)

Det ser vi på som en god måte å komme offensivt i gang med satsing på sykkel. Det er nevnt at prosjektet må ha en eller flere personer som kan jobbe heltid med dette i en tidsperiode. Dette er bra og spesielt nyttig dersom prosjektet oppretter god kontakt med de lokale vellene når det gjelder tiltak innenfor ett eller flere vel.

Med vennlig hilsen

Bærum Natur- og Friluftsråd
v/Rigmor Arnkværn