

Ås kommune



Sykkel – og gåstrategi

For Ås kommune 2018 – 2030

Vedtatt i Ås kommunestyre 15.05.2018



Forsidefoto: Sykkeldag i Ås, april 2017 i regi av Ås kommune og NMBU. Foto: Ivar Ola Opheim.

Forkortelser brukt i Sykkel- og gåstrategien:

Forkortelse	Betydning
AFK	Akershus fylkeskommune
Fv	Fylkesvei
G/S-anlegg	Gang- og sykkelanlegg (gang- sykkelvei, sykkelvei med fortau, sykkelfelt, fortau mm.). Se tab. 7.1, vedl. 1 for nærmere detaljer.
G/S-vei	Gang- og sykkelvei (adskilt vei for både syklist og fotgjenger)
SVV	Statens vegvesen

Begrepsforklaring, veianlegg for sykling og gange. Definisjoner fra Statens vegvesens sykkelhåndbok (V122) og normal for veg- og gateutforming (N100):

Begrep	Forklaring / definisjon
Gang- og sykkelanlegg	Overordnet beskrivelse av alle typer infrastruktur spesielt tilrettelagt for syklist og fotgjenger.
Gang- og sykkelvei	Vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for kombinert gang- og sykkeltrafikk. Er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, rekkverk, kantstein eller på annen måte.
Sykkelvei	Vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for syklende. For sykling i begge retninger. Vegen er adskilt fra annen veg med gressplen, grøft, rekkverk, kantstein el.l.
Sykkelvei med fortau	Som Sykkelvei over, men der det er mange gående og syklende er det hensiktsmessig å skille de to gruppene. Fortauet er adskilt med sykkelveien med kantstein. Det kan merkes gul midtlinje i sykkelveien for å skille kjøretretningene. Se tab. E7 s. 43 for anbefalte bredder for sykkelvei og fortau gitt antall syklende og gående i maksimaltiden.
Gangvei	Vei som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående. Vegen er adskilt fra annen veg med gressplen, grøft, rekkverk, kantstein el.l.
Fortau	Ligger i direkte tilknytning til kjørebane, men opphøyd og adskilt med kantstein. Er ikke anlegg for syklende, men sykling er tillatt når trafikken er liten og sykling ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Syklist må passere gående i gangfart.
Sykkelfelt	Kjørefelt i kjørebane som ved offentlig trafikkskilt og vegoppmerking er bestemt for syklende. Kan markeres med eget belegg/farget asfalt for å gjøres mer synlig.
Utvidet skulder	På noen veier kan det være aktuelt å utvide vegens skulder til 1,5 m (utenfor kantlinjen), slik at det blir mer plass til å sykle eller gå langs veien.
Snarvei	Veier, stier og tråkk som vanligvis ikke er en del av det offentlige vegnettet, men viktige forbindelser for gående og syklende.
Blandet trafikk	Betyr at det ikke er laget spesielle løsninger for syklende eller gående, men at de ferdes sammen med annen trafikk i samme kjørefelt.
Gågate	Gate uten fortau, angitt med skilt. I utgangspunktet innebærer det at kjøring med motorvogn er forbudt. Ikke forbudt å sykle, men gågater bør ikke inngå i hovednett for sykkel.
Sykkelgate	Gate med fortau for gående, der kjørebane i utgangspunktet er reservert for sykkeltrafikk.

Se også tab. 7.1. s. 42 for nærmere forklaring av hvor de ulike løsningene bør brukes på hovednettet for sykling og gange, samt Statens vegvesens normal [N100 Veg- og gateutforming](#) og [Sykkelhåndboka](#) for illustrasjoner og detaljer om utforming av anleggene.

Innhold

1. Hvorfor satse på sykling og gange?	5
1.1. Bakgrunn for og prosess med sykkel- og gåstrategien	5
1.2. Hvorfor sykkel- og gåstrategi – fordeler ved sykling og gange.....	7
1.3. Hva skal til for å få flere til å sykle og gå mer?.....	9
2. Sykkel- og gåstrategien i sammenheng med andre planer og overordnede føringer.	12
2.1. Universell utforming og nullvisjonen	12
2.2. Nasjonale mål for sykling / gange og folkehelse	12
2.3 Regionale og kommunale mål for sykling og gange	13
3. Innretning, oppfølging og økonomi	15
3.1. Planperiode og rullering	15
3.1. Økonomi og finansiering	15
3.2. Hvem gjør hva – finansiering og ansvarsfordeling mellom staten, fylket og kommunen	16
4. Effektmål for sykkel- og gåstrategien	17
5. Resultatmåling	18
6. Hovedinnsatsområder med beskrivelse av hvor vi vil være i 2030, målsettinger og tiltak	20
6.1. Mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett	20
6.2. God sykkelparkering	30
6.3. Arealplanlegging og byggesaksbehandling for mer sykling og gange.....	31
6.4. Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere	33
6.5. Prioritert vedlikehold/drift av gang- og sykkelanlegg.....	35
6.6. Kampanjer og informasjonsarbeid for å øke andel gående og syklende	36
6.7. Tilrettelegge for bruk av sykkel til/fra arbeid – samarbeid med næringsliv	37
6.8. Tilrettelegge for sykling og gange til/fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter – samarbeid med skolene/FAU/SU.....	38
Kilder og referanser	39
Vedlegg	41

1. Hvorfor satse på sykling og gange?

1.1. Bakgrunn for og prosess med sykkel- og gåstrategien

Bakgrunn

I Kommuneplanen for Ås (2015-2027) er det vedtatt flere mål for å prioritere satsing på sykling og gange. Kommunen vil blant annet prioritere gange, sykkel og kollektive løsninger foran privatbil i planleggingen, være pådriver for et effektivt og miljøvennlig transportsystem med gode gang og sykkelveier, prioritere trafiksikkerhet for gående og syklende, og bidra til å øke sykkelandelen til 17 %.

Ås er utpekt som regionby i Regional plan for areal og transport, og målsettingen er at veksten i persontransport i området skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er avgjørende for å nå regionale mål om å halvere klimautslippene innen 2030.

Til nå har ikke Ås kommune hatt en plan for sykling og gange, kun en sykkelveiplan for Ås tettsted fra 2013. For å øke andelen syklistene og fotgjengere er det behov for en sykkel- og gåstrategi for hele kommunen, som beskriver prioriterte satsingsområder og som kan forankre og gi retning for arbeidet med å nå nasjonale og regionale mål om økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikk.

Prosess

Hovedutvalg for teknikk og miljø i Ås kommune vedtok i mai 2017 oppstart av arbeidet med en sykkel- og gåstrategi for kommunen, med overordnet satsing å *legge til rette for sykling og gange fra dør til dør hele året* og ni hovedsatsingsområder (se kapittel 6). Vedtaket med hovedsatsingsområder har satt rammen for den foreliggende strategien. God sykkel- og gåkultur er satt som et overordnet mål for strategien. Det vil si at det brede lag av befolkningen sykler og går, og at det er akseptert som en respektert og likeverdig transportform på lik linje med bilisme, samt at myke trafikanter følger trafikkreglene. De åtte innsatsområdene vil alle bygge opp under og tilrettelegge for god sykkel- og gåkultur, som på sin side vil bidra til at flere velger sykkel og gange som transportmiddel.

Arbeidet med strategien er ledet av Plan- og utviklingsavdelingen. En arbeidsgruppe med representanter fra Enhet for Vei, idrett og natur, Oppvekst og kultur, Plan og utvikling, folkehelsekoordinator i Ås kommune og miljøkoordinator ved NMBU har hatt en viktig rolle i gjennomføringen av det løpende arbeidet med strategien. Arbeidsgruppa har også gjennomført medvirkningsmøter for å få innspill til strategien.

For å få informasjon om hva som kan få innbyggerne i Ås til å sykle og gå mer, har kommunen gjennomført ulike medvirkningsprosesser. Det er gjennomført kartfestede undersøkelser, som Pedaltråkk og Barnetråkk, spørreundersøkelser i forbindelse med Sykle til jobben- kampanjen og medvirkningsmøter i Ås sentrum, Nordby og på NMBU. Mer informasjon om medvirkningsprosessene finnes [her](#). Det ble også gjennomført en bred høring av strategien våren 2018, der kommunen fikk inn 47 høringsinnspill.

Avgrensning og videre oppfølging

Sykling og gange som transportmiddel er hovedfokus i denne strategien. Turgåing, tursykling, konkurransesykling og sykkelturisme er derfor ikke prioritert. Turveier som ikke har viktig funksjon for transport er av den grunn ikke prioritert i denne strategien. Sykling og gange som rekreasjon og mosjon bygger likevel opp under at folk velger sykkel og gange til daglige gjøremål. Tilrettelegging for turgåing og tur/trenings sykling er derfor også nødvendig, men prioriteres hovedsakelig i kommunens Tiltaksplan for idrett, nærmiljø og friluftsliv.

Selv om dette er kommunens strategi, er også satsingsområder og tiltak der andre aktører har ansvar inkludert i strategien, fordi det er nødvendig å se helhetlig på satsingen. Det er ikke avsatt midler i kommunens budsjett til gjennomføring av tiltak beskrevet i sykkel- og gåstrategien. Det skal utarbeides en tiltaksplan for sykling og gange i 2018, som blir den konkrete iverksettingen av den foreliggende strategien, med tiltak for å oppnå målsettingene innenfor innsatsområdene i planperioden. Tiltaksplanen, som vil bli rullert årlig, vil være et viktig grunnlag for kommunens handlingsprogram, økonomiplan og budsjett. Tiltak og prosjekter i Ås under fylkeskommunens område blir fastsatt i Akershus fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel og påfølgende budsjettprosesser.

For å holde oppe fokus på satsingen på sykling og gange vil kommunen være pådriver for god koordinering med andre aktører. Det er vedtatt at Ås kommune skal søke om å delta i Akershus fylkeskommune (AFK) og Statens vegvesens (SVV) Sykkelbyordning. Målet med ordningen er høyere sykkelandel gjennom økt fokus på sykkelarbeid i kommunen og samarbeid med Staten og fylkeskommunen. Deltakelse i ordningen vil sikre bedre koordinering med AFK og SVV, samt mulighet til å søke økonomisk støtte fra fylket.

Kommunen vil også være pådriver for å få på plass faste møtepunkt med AFK, SVV og nabokommuner for best mulig og koordinert utbygging av gang- og sykkelanlegg. Bedre samarbeid mellom SVV og kommunen om drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg er også prioritert i Sykkel- og gåstrategien.

Gåstrategier er relativt nye i Norge. Kommunen har valgt å se sykkel- og gåsatsingen under ett, da mye av satsingen vil omfatte både syklist og fotgjenger. Det er likevel en utfordring at dette er to ulike trafikantgrupper med ulike behov. Det kan også være interessekonflikter mellom syklist og fotgjenger, både når det gjelder tilrettelegging og i trafikken. I oppfølgingen av denne strategien er det derfor spesielt viktig å være oppmerksom på behovene for ulike typer fysisk tilrettelegging for å få en økning i både sykkel- og gangandelen.

Videre er det viktig at denne strategien blir et verktøy som brukes aktivt i ulike typer planlegging, i politiske beslutningsprosesser og i den daglige driften i Ås kommune.

Målgruppe for strategien er kommunens administrasjon og politikere, innbyggere, næringsliv og arbeidsgivere.

Sykkel- og gåstrategien er delt inn i seks kapitler. De første fem beskriver overordnede føringer, hvordan strategien skal følges opp, hva som er grunnlaget for strategien og status i Ås i dag, visjon og målsettinger og hvordan disse skal måles. Kapittel seks beskriver de åtte

innsatsområdene, hva vi ønsker å oppnå og hva som må gjøres for å nå målsettingene.

1.2. Hvorfor sykkel- og gåstrategi – fordeler ved sykling og gange.

Det er mange fordeler med å satse mer på sykkel og gange. Det bidrar til mindre klimagassutslipp og lokal luftforurensning at flere bytter ut bilturer med sykling og gange. At flere bruker sykkelen og beina som transportmiddel bidrar til bedre folkehelse for kommunens innbyggere, og vil være positivt for kommunen som organisasjon og tjenesteyter.

Miljø og klima

Rask befolkningsvekst i Ås vil gi økt transportbehov. Ca. 53 % av klimautslippene i Akershus kommer fra lette kjøretøy (2015). Uten endringer i transportmidler og reisemåter vil vi få redusert luftkvalitet, mer støy og økte CO₂-utslipp. Veksten i persontransporten må derfor tas med kollektiv, gange og sykling. At flere går og sykler (også på elsykkel) vil bidra til forbedret luftkvalitet, mindre støy og reduserte klimautslipp (SV 2014).

Det ligger et betydelig potensial for miljøforbedring og redusert energiforbruk knyttet til de daglige korte og mellomlange bilreisene, siden de kan utføres til fots eller på sykkel. En beregning viser at en dobling av sykkelandelen på landsbasis i dag vil gi klimakutt på mellom 0,39 og 0,54 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i perioden 2014-2023 (SVV 2014).

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

Folkehelse

Regelmessig fysisk aktivitet som eksempelvis en halv times daglig rask gange gir en betydelig helsegevinst i form av redusert risiko med 10-50 % for hjerte- og karsykdommer, diabetes type 2, høyt blodtrykk, overvekt og ulike typer kreftformer (TØI 2016). Fysisk aktivitet er også viktig for god muskel-, skjelett- og leddhelse. Jevnlig sykling og gange gir også økt velvære og livskvalitet. Helsedirektoratet har konkrete anbefalinger om minimum fysisk aktivitet for barn og voksne, f.eks. 30 minutters moderat fysisk aktivitet hver dag. Siden eldre utgjør en stadig større del av befolkningen, er det spesielt viktig å satse på tiltak som bedrer eldres helse og livskvalitet. Et finmasket, trygt og trafikksikkert gangnett vil gjøre det mer attraktivt for eldre å gå.

Trafikksikkerhet

Å gå eller sykle er forbundet med høyere risiko for personsikader enn bilkjøring. Imidlertid indikerer flere studier at trafikksikkerheten for syklistene og fotgjengere bedres når deres andel av trafikken øker markant, en såkalt «safety in numbers» - effekt. Grunnen er at bilistene blir mer oppmerksomme på syklistene jo flere syklistene det er, og bilistenes tvinges i

mange tilfeller også til å senke farten. Det vil likevel være nødvendig å kompensere med avbøtende tiltak for å unngå flere alvorlige trafikkulykker (NTP 2018-2029). En bedring av forholdene for fotgjengere og syklister i form av anlegg og drift og vedlikehold kan bidra positivt. Bedre vinterdrift av gang- og sykkelanlegg vil også bidra til reduksjon av fallulykker med personskade (som ikke defineres som en trafikkulykke).



Gode vaner bør legges tidlig for å få flere til å sykle og gå. Fra Nordåsveien barnehage i Oppegård. Foto: Anna Lina Toverud, Oppegård kommune.

Samfunnsøkonomi

Helsegevinsten ved sykling og gange overgår langt det samfunnsmessige tapet ved flere ulykker. For syklister viser beregninger at den samfunnsøkonomiske gevinsten er 16 ganger større enn tapet, og at en syklist forlenger sin gjennomsnittlige levetid med seks år, når ulykkene er inkludert i beregningen. Beregninger viser at den samlede verdsetting av den positive helseeffekten av økt sykling ligger mellom 2 og 3 kr pr. km sykling (TØI 2015). Når flere velger sykling og gange som transportmiddel, vil det også gi bedre framkommelighet på veiene for næringslivet og for de som må kjøre bil.

Arealbruk

Overføring av bilturer til sykkel- eller gåturer kan ha en positiv effekt på arealbruk, da det vil redusere parkeringsbehovet i sentrumsområder og ved arbeidsplasser. Det kan også bidra til mindre behov for utvidelse av trafikkareal til bil. En omdisponering av trafikkareal for bil og bilparkering til gang- og sykkelanlegg kan også øke sykkel- og gangandelen da det gjør det mindre attraktivt å kjøre bil (TØI 2015).

1.3. Hva skal til for å få flere til å sykle og gå mer?

Potensialet for økt sykling er størst på de korte reisene som i dag foretas med bil. I dag er nesten halvparten av alle reiser under 5 km, og rundt halvparten av disse utføres med bil. På reiser på 1-2 km er det 50-60 % som utføres med bil. I sykkelbyene sier rundt halvparten i en studie fra 2015 at de vil sykle mer hvis forholdene legges bedre til rette (TØI 2016). Det er altså et stort potensiale for at flere bytter ut bilturer med sykkel og gange. Det vil være lettest å få overført de korte bilturene til sykkel og gange.

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

De senere årene har også elsyklene blitt mer populære i Norge. Både norske og nederlandske undersøkelser har vist at folk sykler mer og lenger når de får tilgang på elsykkel, og at det gir reduksjon i CO₂- utslipp. Selv om de som bruker elsykkel får hjelp fra motoren, får de mer mosjon enn de ellers ville gjort (TØI 2016b). Distansen for sykkelturen kan også utvides, og det er enklere å ta med seg varer og barn i sykkelvogn eller fraktesykler, som igjen gjør det lettere å la bilen stå.

For at flere skal gå er det viktig med tiltak som gjør det tryggere og triveligere å være fotgjenger. Planlegging og utbygging av et godt og sammenhengende nett for fotgjenger er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for å skape gode betingelser for fotgjengerne. Det er også nødvendig med god vinterdrift og vedlikehold, universell utforming, og at kollektivtrafikk er godt utbygd og tilrettelagt (TØI 2016). Disse tiltakene og strategiene er særlig viktig for å tilrettelegge bedre for at det skal være trygt og lett for eldre mennesker å sykle og gå i hverdagen. I nasjonal gåstrategi er aktiv gåkultur et hovedsatsingsområde. Påvirknings- og kampanjearbeid, samt gode kartløsninger er nødvendig for å oppnå aktiv gåkultur.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er konsentrert by- og tettstedsstruktur, sammenhengende ruter og attraktive omgivelser framhevet som viktige faktorer for å få flere til å sykle og gå. Det er derfor viktig at Ås kommune utvikler konsentrerte tettstedsstrukturer, med gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport for størst mulig del av befolkningen. Dette vil bidra til å redusere transportbehovet.

Ut fra kartet (fig. 1) som viser hvor langt man kommer på ti minutter til fots, på sykkel eller elsykkel fra Ås sentrum, framkommer det at rekkevidden er ganske stor, fra over 1 km til fots og ca. 5 km på elsykkel. Man kan altså gjøre unna mye daglig transport og få oppfylt

anbefalingen om minimum fysisk aktivitet ved å velge sykling og gange som transportmiddel. I spørreundersøkelser om hva som motiverer folk til å sykle eller gå mer, kommer trening og bedre helse stort sett høyt ut, og er derfor en viktig motivasjonsfaktor for å få flere til å endre transportvaner.

For å oppnå den beste effekten av positive virkemidler for mer sykling og gange, er det nødvendig å kombinere dette med tiltak som gjør det vanskeligere, dyrere eller mindre effektivt å bruke bilen. Eksempler på relevante restriksjoner for bilbruk er kapasitet i vegnettet, begrensning i parkeringstilbudet, ulike former for skatter og avgifter, samt fartsregulering (TØI 2016). Det er derfor viktig at slike virkemidler tas i bruk spesielt i tettstedene Vinterbro/Sjøskogen og Ås sentrum for å oppnå mål i sykkel- og gåstrategien.

Trygghetsfølelsen er svært viktig for om folk velger å sykle og gå, og anleggene må både være sikre og oppleves som trygge. Tiltak for å bedre trygghetsfølelsen kan være å separere syklistene og fotgjengere fysisk fra andre trafikanter, løse kryssutfordringer, senke fartsgrensene for biltrafikk, stenge gater for biltrafikk og knytte sammen veier og stier til trygge og framkommelige strekninger og traseer.

Gode transportvaner legges tidlig. Det er derfor viktig både for barns helse og trivsel og for deres videre valg av transportmidler at det er lett og trygt å ferdes til fots og på sykkel. Nasjonal transportplan fremhever fokus på byplanlegging og stedsutvikling som vesentlig for å legge til rette for barns mobilitet som en del av sosial, miljømessig og økonomisk samfunnsutvikling. De senere årene har det vært en markant nedgang av barn under 16 år som dør eller blir hardt skadd i veitrafikken. Samordnet areal- og transportplanlegging, redusert hastighet og mindre gjennomkjøring i tettbygde strøk er tiltak som har gitt økt trafiksikkerhet for barn og unge (NTP 2018-2029). Det er også nødvendig at foreldre går foran som gode forbilder og gir barna mulighet til å bli trygge i trafikken.

I valg av strategier og virkemidler i kapittel 6, er kunnskap om hva som fungerer lagt til grunn for vurderingene.

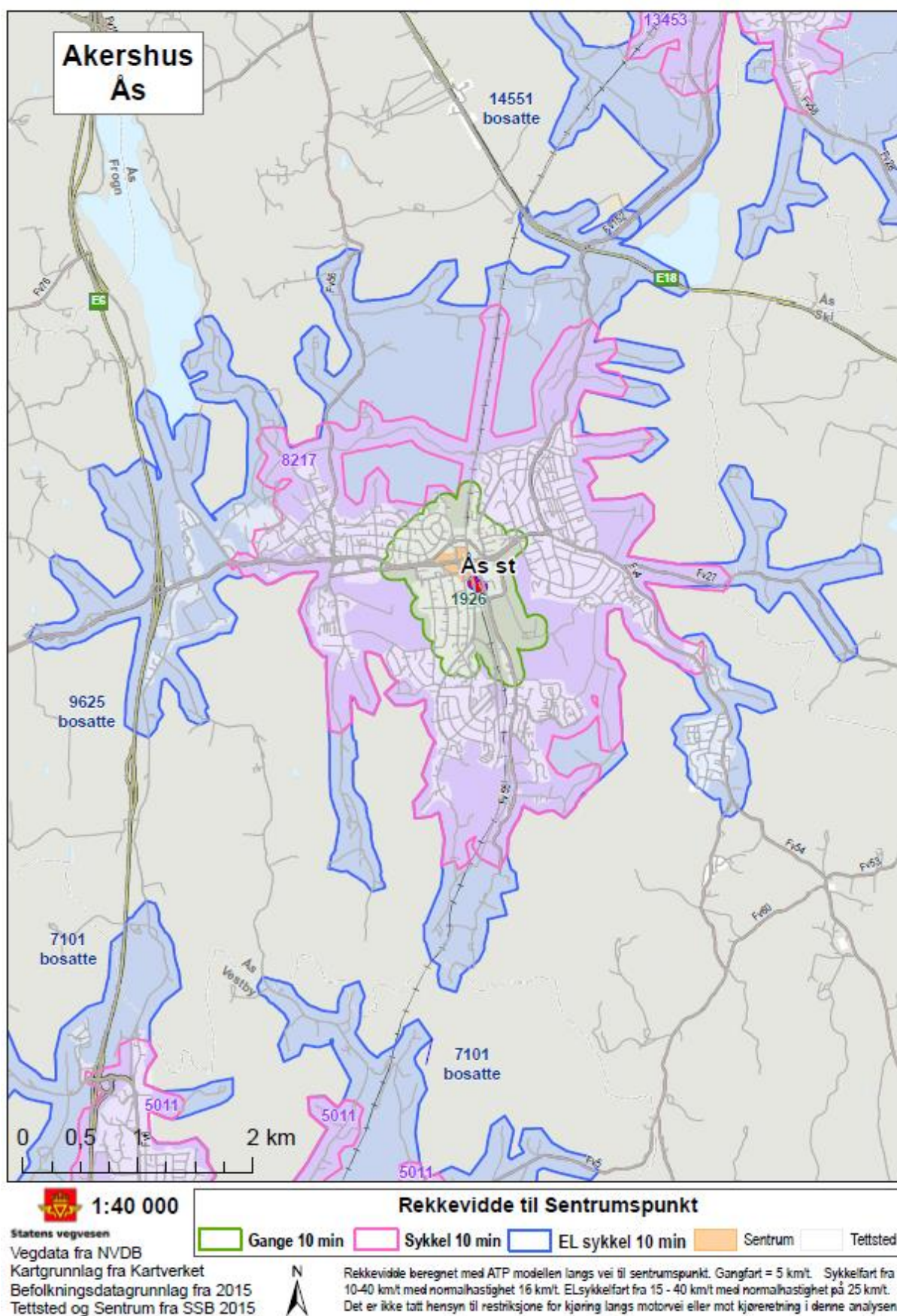


Fig. 1. Kart som viser rekkevidder for gange, sykkel og elsykkel på ti minutter for Ås tettsted.

2. Sykkel- og gåstrategien i sammenheng med andre planer og overordnede føringer.

Sykkel- og gåstrategien for Ås kommune må sees i sammenheng med øvrige planer, både nasjonale, regionale og kommunale. Det er viktig at strategien bygger opp under nasjonale mål på området, og kompletterer øvrige planer i regionen.

2.1. Universell utforming og nullvisjonen

Sykkel- og gåstrategien legger nullvisjonen og prinsipper om universell utforming til grunn for arbeidet med å øke antall fotgjengere og syklister. **Nullvisjonen** er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde. Universell utforming er et virkemiddel som skal bidra til at transportsystemet er tilgjengelig og effektivt for alle. Prinsipper om universell utforming skal være gjennomgående når tiltak i denne strategien planlegges, så langt det er praktisk og økonomisk gjennomførbart.

Universell utforming – Statens vegvesens mål:

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

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

2.2. Nasjonale mål for sykling / gange og folkehelse

[Nasjonal transportplan \(NTP\) for 2018-2029](#) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Regjeringen viderefører målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I Stortingets innstilling til Nasjonal transportplan ble det satt et mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 % og 8 % på landsbasis. Målet om at 80 % av barn og unge skal sykle og gå til skole er videreført.

[Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023](#) er en del av Nasjonal transportplan (NTP) og beskriver mål og virkemidler for å oppnå økt sykling i Norge.

[Nasjonal gåstrategi](#) foreslår nasjonale mål og innsatsområder med målsettinger, og hvordan transportetatene kan fremme gåing. Hovedmålene i strategien er: *Det skal være attraktivt å gå for alle. Flere skal gå mer.* Målet er videre at andelen gående skal ligge mellom 20 og 40 %.

[Strategier og tiltak for å øke fysisk aktivitet i samfunnet](#) Det finnes en rekke strategidokumenter, handlingsplaner og anbefalinger som sier noe om effekten av fysisk aktivitet og hvilke tiltak som må til for at befolkningen skal øke det fysiske aktivitetsnivået.

[Folkehelsemeldingen – Mestring og muligheter](#) (2014-2015) vektlegger helsefremmende transportløsninger som sykling og gange, og at det må planlegges for raskere og bedre tilrettelegging.

I Ås kommune finnes oversikt over prioriterte tiltak og finansiering, som f.eks. idrettsanlegg, anlegg for aktivitet, turstier, lysløyper, tilrettelegging av turområder, utvikling av turkart mm. i [Tiltaksplan for idrett, nærmiljø og friluftsliv](#) (2017-2020).

2.3 Regionale og kommunale mål for sykling og gange

Sykel- og gåstrategien for Ås kommune vil bidra til å nå nasjonale mål innenfor transport, folkehelse og klima. Strategien vil også støtte opp under og spille sammen med flere andre regionale planer og strategier. Under finnes en oversikt over relevante planer/strategier. Titlene i tabellen er lenket direkte til dokumentene.



Eksempel på oppmerking av sykkelfelt og sykkelpokser (nederst) og «Sharrows» som gjør bilister oppmerksomme på at det er mye syklist i gater med blandet trafikk i Lillehammer. Foto: Lillehammer kommune.

Tabell 1. Regionale og kommunale planer med mål/føringer for satsing på sykling og gange

Plan, geografisk avgrensning, <i>utgiver</i>	Planperiode	Utdrag av målsettinger/resultatmål og tiltak som angår sykling og gange
Regionale planer og strategier		
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus <i>Akershus fk.</i>	2015-2030	Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. All trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektivt
Sykkelstrategi for Akershus <i>Akershus fylkeskommune</i>	2015-2030	Sykkeltrafikken i Akershus utgjør 8 % av alle reiser innen 2023. I bybåndet fra Oslo til Ski, Lillestrøm og Asker og i de regionale byene Ski, Ås, Lillestrøm, Jessheim, Sandvika og Asker er det et mål at sykkelandelen er 10 – 20 %.
Regional sykkelstrategi og handlingsplan – Statens vegvesen Region øst	2014-2017	Sykkelandelen må være 9,2 % i 2023. Antall sykkelturet i 2023 må være 2,5 ganger dagens trafikk. Veksten i årlig sykkeltrafikk må være ca. 580 millioner kilometer.
Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv for Akershus <i>Akershus fylkeskommune</i>	2016-2030	Aktive forflytninger – på sykkel og til fots: Ferdelsårer for aktiv forflytning er helhetlig utviklet i og på tvers av kommuner og er godt koblet med øvrig infrastruktur. Sykkel og gange er den mest attraktive og effektive måten å komme seg enkelt til kollektivknutepunkt, skole, jobb og fritidsaktiviteter. Dette sørger for at en stor andel av det økte transportbehov et tatt med sykkel og gange.
Handlingsprogram for samferdsel i Akershus <i>Akershus fk.</i> (Fylkesrådmannens forslag)	2018-2021	Grunnlag for AFKs prioriteringer innen samferdsel. Bygger på Regional plan for areal og transport. Strategier: Utvikle et helhetlig transportsystem for Oslo og Akershus, som bygger opp om regional struktur. Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder, som bidrar til gange og sykling, kollektivreiser og bykvalitet.
Kommunale planer og strategier		
Kommuneplan Ås kommune (samfunnsdelen).	2015-2027	Kommunen vil: Prioritere gange, sykkel og kollektive løsninger foran privatbil i planleggingen av nye områder, og ved rehabilitering av etablerte områder. Være pådriver for et effektivt og miljøvennlig transportsystem med effektiv kollektivtransport og gode gang-, sykkel- og turveier. Prioritere trafiksikkerhet for gående og syklende. Bidra til å øke sykkelandelen til 17 % innen 2027 (12% i løpet av fireårsperioden).
Tiltaksplan for trafiksikkerhet Ås kommune	2017-2020	Mål: God og trygg framkommelighet på kommunale veier og gang- og sykkelveier, spesielt på skoleveiene.

3. Innretning, oppfølging og økonomi

3.1. Planperiode og rullering

Dette er Ås kommunes strategi. Likevel er satsingsområder og tiltak som andre aktører også har ansvar for inkludert i strategien, fordi det er nødvendig å se helhetlig på satsingen. Dette gjelder spesielt for infrastruktur, der ønskede tiltak som faller inn under Akershus fylkeskommunes ansvarsområde er inkludert. For de gående og syklende har det ikke betydning om anleggene de bruker ligger under kommunen eller fylkeskommunens ansvarsområde. Kommunen vil spille inn tiltakene som er prioritert i strategien i fylkeskommunens budsjettprosesser.

Planperioden for Sykkel- og gåstrategien gjelder fram til 2030. Denne strategien gir overordnede mål, føringer og retning for satsingen på sykkel og gange på lengre sikt. Strategien rulleres hvert fjerde år. Iverksettingen av strategien vil skje i tiltaksplan for sykling og gange som utarbeides våren 2018 og som skal rulleres årlig. I tiltaksplanen gjøres nødvendig detaljering av trasevalg og andre avklaringer for nye tiltak.

3.2. Økonomi og finansiering

Gjennomføring av en økt satsing på sykling og gange vil kreve ressurser, spesielt til infrastruktur og drift. Ansvar for infrastrukturen er delt mellom kommunen, fylkeskommunen og staten (se detaljer i kap. 3.3 under). Mye kan også gjøres gjennom endrede rutiner i kommunen, og økt fokus på sykling og gange. Kampanjer og holdningsskapende arbeid er ikke så kostnadskreven, men har likevel stor effekt. Det finnes flere statlige og regionale tilskuddsordninger for fysisk tilrettelegging for sykling og gange og for planlegging og holdningskampanjer.

Det er foreløpig ikke avsatt midler i kommunens budsjett til gjennomføring av tiltak beskrevet i sykkel- og gåstrategien. Finansiering av kommunens tiltak i strategien må gjøres i kommunens handlingsprogram, økonomiplan og budsjett med grunnlag i tiltaksplanen. Nytte-kostanalyser legges til grunn for prioritering når det er relevant. Tiltak og prosjekter i Ås under fylkeskommunens område blir fastsatt i Akershus fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel og påfølgende budsjettprosesser.

Tilskuddsordninger

Tilskuddsordninger fra Staten og Akershus fylkeskommune er en viktig kilde til finansiering av både infrastruktur-tiltak og kampanjer. Forutsatt gode søknader, kan kommunen få betydelige beløp i støtte. De fleste tilskuddsordningene krever 50% delfinansiering fra kommunen. Aktuelle tilskuddsordninger er Aksjon skoleveg (Akershus fylkeskommune), Klimasats (Miljødirektoratet) og Statlig tilskudd til sykkeltiltak (Statens vegvesen). Akershus fylkeskommune har tidligere også lyst ut midler til mindre sykkeltiltak i kommunen. Se mer om de aktuelle tilskuddsordningene [her](#).

3.3.Hvem gjør hva – finansiering og ansvarsfordeling mellom staten, fylket og kommunen

Det er en komplisert fordeling av eierforhold, ansvar for etablering av nye gang- og sykkelanlegg og drift- og vedlikehold av eksisterende. En avklaring av økonomisk ansvar er viktig for forståelsen av hvordan sykkel- og gåstrategien skal gjennomføres.

Statens ansvar

Staten har investeringsansvar for statlige sykkelveier, som skal gå langs eller parallelt med riks- og Europaveiene. Midler til etablering og opprusting av disse rutene blir bevilget over statsbudsjettet etter prioritering i Nasjonal transportplan.

Fylkeskommunens ansvar

Fylkeskommunens myndighet og ansvar for fylkesveiene følger av veglova § 9. I tillegg kommer etablering av gang- og sykkelanlegg (fortau, gang- og sykkelveier, sykkelfelt og annen tilrettelegging) langs fylkesveier.

Midler til etablering av nye gang/sykkelanlegg bevilges over fylkets handlingsprogram for samferdsel, som rulleres hvert år. Kommunene kommer med innspill i denne prosessen om hvilke veier under fylkets ansvarsområde de mener bør prioriteres. Skoleveier har høy prioritet. Det bevilges også midler til gang- og sykkelanlegg gjennom byutviklingsavtalen i Oslo og Akershus, som finansieres av bompenger og statlige midler.

Som veieier har fylkeskommunen ansvaret for at fylkesveiene driftes og vedlikeholdes hele året. Dette gjelder også gang – og sykkelveier og fortau langs fylkesveier.

Kommunens ansvar

Kommunen har ansvar for bygging av gang – og sykkelanlegg langs kommunale veier (fortau, gang-sykkelveier, sykkelfelt og annen tilrettelegging). Midler til tiltak bevilges gjennom kommunens ordinære budsjettprosess.

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg langs kommunale veier. Kommunen har også driftsansvar for gang- og sykkelanlegg langs følgende fylkesveier: Hogstvetveien (Fv 55), Kroerveien (Fv 4), Kongeveien (Fv 56), Askehaugveien (Fv 56).

4. Effektmål for sykkel- og gåstrategien

Kommunens ambisjon er at sykling og gange skal være innbyggernes førstevalg.

Effektmål

1. Sykkeltrafikken i Ås kommune skal utgjøre minst 17 % av alle reiser innen 2030¹. Dette tilsvarer ca. 7 % økning per år i kommunen.
2. Gangtrafikken i Ås kommune skal utgjøre minst 25 % av alle reiser innen 2030. Dette tilsvarer ca 2 % økning per år i kommunen.
3. 80 % av barn og unge går eller sykler til skolen.
4. Større tilfredshet blant innbyggerne med tilrettelegging for fotgjengere og syklister i Ås kommune.

Sykkelandelen i Ås kommune er beregnet til ca. 9%, og gangandelen til ca. 20% av alle reiser for 2016². Sykkelandelen i Norge er beregnet til å være ca 5% i dag. Effektmål 1 – 3 er satt med bakgrunn i prognoser for reisemiddelfordeling der befolkningsveksten er hensyntatt, samt regionale og nasjonale mål (se kapittel 2). Ved rullering av strategien bør effektmålene vurderes ut fra progresjon.

For å oppnå effektmål 1 og 2 over, vil det være nødvendig med høyere sykkelandel og årlig vekst i Ås tettsted enn i resten av kommunen. For å oppnå ønsket vekst i sykling, er det også nødvendig å øke sykkelandelen i vintermånedene.



Premieutdeling til vinnere av Beintøft, sykle og gå til skolen-kampanje til 7. trinn, Åsgård skole 2017. Foto: Ivar Ola Opheim

¹ Tallet viderefører ambisjonen i kommuneplanen om 17% sykkelandel innen 2027.

² Tallene er justert for lange gåturer over 6 km som anses som mosjons/friluftsturer, og ikke transport.

5. Resultatmåling

For å vite om kommunen og andre aktørers innsats for økt sykling og gange fungerer, er det viktig å måle resultater jevnlig. Tabellen under viser hvilke indikatorer og kilder kommunen skal bruke for å vise om målene i sykkel- og gåstrategien nås.

En årlig resultatmåling ved bruk av faste indikatorer vil gi svar på om virkemidlene og tiltakene fungerer etter hensikten og om målene i sykkel- og gåstrategien nås.

Resultatmålingen vil ikke gi svar på hvilke tiltak som har hatt effekt, da det er den samlede innsatsen som gir resultater. Det gir likevel kommunen mulighet til å følge opp, evaluere og synliggjøre utfordringer og resultater på området.

Status i Ås kommune når det gjelder reisevaner, trafiksikkerhet og innbyggernes tilfredshet er beskrevet i en oversikt du finner [her](#).

Som tabell 2 viser, vil kommunen i størst mulig grad bruke allerede tilgjengelig informasjon. Andel syklist og fotgjenger fra Nasjonal reisevaneundersøkelse får kommunen tilgang til hvert fjerde år.

For å måle den årlige veksten i gang- og sykkeltrafikken er det derfor nødvendig å ha tellepunkt flere steder i kommunen. Både Statens vegvesen (SVV) og kommunen planlegger etablering av slike tellepunkt våren 2018, som vil gi kontinuerlig informasjon om utviklingen de utvalgte stedene. Kommunen og SVV kan også benytte mobile tellestasjoner for å undersøke virkningen av nye tiltak, f.eks. etableringen av et nytt sykkelfelt på en bestemt strekning.



Sykkelteller ved Verftsbrua, Trondheim. Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Tabell 2. Oversikt over indikatorer for å måle resultater av satsing på sykkel og gange

Indikator	Hvordan måle endring	Kilder (<i>i kursiv hvis kommunen mangler info</i>)
Sykkel/gangtrafikk		
Sykkel/gangandel av alle reiser	Prosentvis endring siden siste måling	Nasjonal reisevaneundersøkelse (hvert 4. år), Ruters statistikk
Sykkel/gangandel av alle korte reiser (< 3 km, < 6 km)		
Km syklet/gått/innbygger/dag		
Månedsdøgntrafikk (MDT)	Endring fra valgte måned	<i>Sykkelbyundersøkelse</i>
Antall syklister/fotgjengere i maksimaltiden	Siste telling	Sykkel/gåteller (SVV / kommunen) (etableres 2018)
Andel barn og unge som går og sykler til skolen.	Prosentvis endring	Manuelle tellinger
Trafikksikkerhet		
Antall politimeldte trafikkulykker med syklister og fotgjengere	Endring siden forrige år	Årlig telling på skolene ifb. med skolekampanjer
Bygging og tilrettelegging		
Km nye anlegg for sykling og gange	Endring siden forrige år	Statens vegvesen
Antall offentlige sykkelparkeringsplasser	Siden forrige år	Kommunen/ Nasjonal vegdatabank
Samlede investeringer	Regnskapsåret	Kommunen
Syklister og fotgjengeres tilfredshet – Se detaljer under		
Tilfredshet med: <ul style="list-style-type: none"> • standard på anlegg og framkommelighet • trygghetsfølelse • drift/vedlikehold, sommer og vinter • sykkelparkering 	Prosentvis endring siden forrige måling	Brukerundersøkelse, Sykle til jobben-kampanjen (årlig)
Drift og vedlikehold		
Samlet kostnad	Endring siste regnskapsår	Kommunen
Holdningsskapende arbeid		
Deltakelse i forpliktende kampanjer, f.eks Sykle til jobben, Beintøft, andre kampanjer	Endring siden forrige år	Tall deltakelse fra Sykle til jobben, Beintøft

6. Hovedinnsatsområder med beskrivelse av hvor vi vil være i 2030, målsettinger og tiltak

For å oppnå effektmålene beskrevet i kapittel fire, skal kommunen fokusere satsingen på følgende åtte hovedinnsatsområder:

1. Mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett
2. God sykkelparkering
3. Arealplanlegging som legger til rette for mer sykling og gange
4. Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere
5. Prioritert vedlikehold/drift av gang- og sykkelanlegg
6. Kampanjer for å øke andel gående og syklende
7. Tilrettelegge for bruk av sykkel til/fra arbeid – samarbeid med næringsliv
8. Tilrettelegge for sykling og gange til/fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter – samarbeid med skolene/FAU

Dette kapittelet beskriver målsettinger for hvert innsatsområde, ønsket situasjon i 2030 og hvordan kommunen og andre aktører må arbeide for å nå målene innenfor hvert av de åtte innsatsområdene. For hvert innsatsområde er det også en tabell med nødvendige tiltak for å nå målene. Disse tiltakslistene danner grunnlag for tiltaksplan for sykkel og gange som rulleres og spilles inn i kommunens budsjettprosess hvert år.

For innsatsområde 1 «mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett» følger det også med en liste over infrastrukturtiltak; behov for etablering av nye gang- og sykkelanlegg, belysning, utbedring av farlige kryssinger og skilting. Tiltakene er prioritert, men ikke kostnadsberegnet. Nærmere kostnadsberegning er satt inn som eget tiltakspunkt (tab. 6.3). Tidsfrist for gjennomføring av tiltak må fastsettes i årlig tiltaksplan.

6.1. Mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett

Målsettinger:

1. Det er etablert et sammenhengende hovedsykkelveinett fra Ås sentralområde til Vinterbro, Ski, Drøbak og Vestby og langs prioriterte hovedruter innen tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen innen 2030 (se kart over hovednett, fig. 6.1).
2. Det er etablert et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming i tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen innen 2030 (se kart over hovednett, fig. 6.1).
3. Det er etablert separering mellom fotgjengere og syklister på de mest brukte strekningene.
4. Trafikksikkerheten langs skoleveier i en radius på 2 km rundt skolene er bedret³.

³ Det finnes ikke en klar definisjon av trafikksikker skolevei, og det må derfor gjøres vurderinger av lokale forhold.

Hvor er vi i 2030?

Det er attraktivt å velge sykkel og gange som transportmiddel, både sommer og vinter. Framkommeligheten, sammenhengen og kapasiteten på hovedsykkelveinettet og gangnettet er vesentlig forbedret. Gode gang- og sykkelforbindelser til kollektivholdeplasser bygger opp under økt kollektivandel. Større deler av gang- og sykkelanlegg (G/S-anlegg) er separert mellom fotgjengere og syklist og skjermet mot biltrafikk. Det er etablert sykkelfelt istedenfor eller i tillegg til G/S-veier for å gi bedre framkommelighet for syklist og mindre konflikter mellom fotgjengere og syklist på de mest brukte strekningene. Fortau inngår ikke som del av sykkelveinettet, fordi sykling der skal skje på fotgjengerens premisser. Det er lett å finne fram på sykkel og til fots, G/S-anlegg er intuitive med få systemskifter og god skilting. Ås tettsted og Vinterbro/Sjøskogen er bedre tilrettelagt for gange.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Ved utbygging av G/S-anlegg dimensjoneres kapasiteten ut fra målsettingene om økning i antall syklist og fotgjengere (se vedlegg 1). Prinsippet om universell utforming følges så langt det er praktisk og økonomisk gjennomførbart.

I arealplanlegging og utbygging av nye områder og ved rehabilitering av etablerte områder prioriteres tilrettelegging for syklist og fotgjengere foran privatbil (se også kapittel 6.3). Standarder i Sykkelhåndboka til Statens vegvesen og kommunens veinorm følges i planlegging og utbygging for å sikre tilfredsstillende kvalitet, sammenheng og kapasitet på gang- og sykkelanlegg fram i tid. I tillegg kan kommunen gjennomføre prøveprosjekter med nye løsninger for prioritering av syklist og fotgjengere i planperioden. Løsninger må ha færrest mulige hindringer (som busslommer, kryssende trafikk etc.) for å sikre jevn framføring. Det etableres finmaskede og direkte gangforbindelser til kollektivknutepunkt.

I arbeidet med å bedre trafiksikkerheten langs skolevei, må det gjøres vurderinger av lokale forhold og mulige tiltak (se tab. 6.4), da det ikke finnes en klar definisjon av trafiksikker skolevei.

Sykkelfelt benyttes i større grad for å øke kapasiteten og separere mellom fotgjengere og syklist, men skal ikke brukes som eneste løsning på skolevei. Valgte løsninger skal gi god sikkerhet, trygghetsfølelse og framkommelighet for de ulike trafikantgruppene. Der det er mye trafikk og ulike behov, f.eks. mellom skolebarn og transportsyklist, utformes anleggene slik at konflikter unngås. På de strekningene som er viktige både for turgåing og transportsykling tilrettelegges det slik at konflikter mellom gruppene unngås.

For å få gjennomført prosjekter innenfor kommunens ansvarsområde søker kommunen statlig og fylkeskommunal medfinansiering for prioriterte tiltak. Kommunen er pådriver overfor Akershus fylkeskommune for å få gjennomført tiltak på fylkesveier.

Telling av syklist og fotgjengere og brukertilfredshetsundersøkelser gjennomføres for å følge utviklingen og vurdere virkningen av tiltak.

Hovednettet for sykkel og gange og prioritering av tiltak

For å målrette satsingen på et sammenhengende og godt tilbud for fotgjengere og syklist,

har kommunen i prosessen med denne strategien fastsatt et sammenhengende hovednett for sykkel og gange, se kart fig. 6.1. Tiltak for å sikre sammenhengende og framkommelig hovednett med tilstrekkelig kapasitet er prioritert (tab. 6.1 og 6.2), og drift og vedlikehold langs hovednett skal prioriteres.

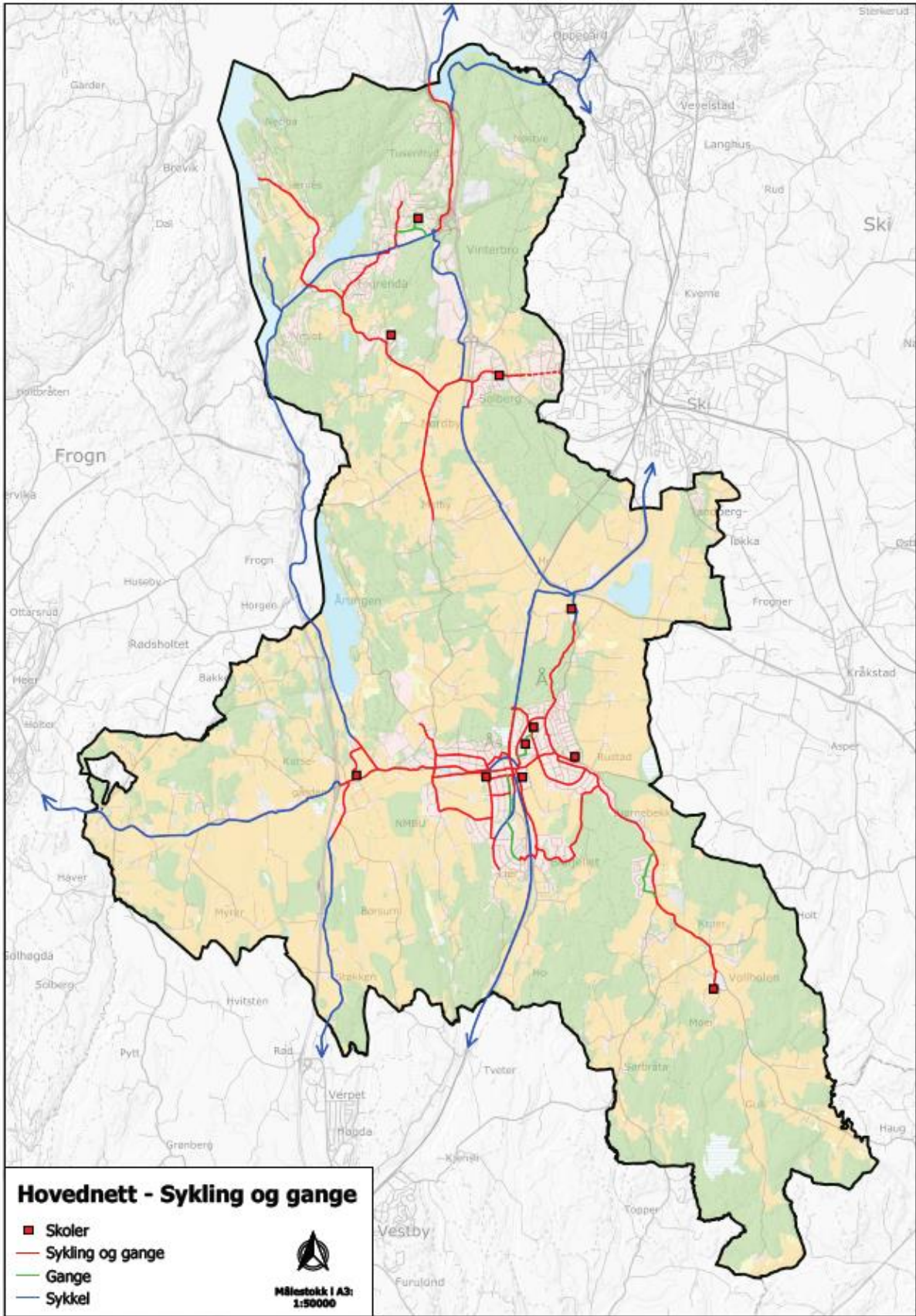
Langs hovednett for sykkel og gange vil det være behov for ulike typer anlegg, som gang- og sykkelvei med/uten fortau, fortau (for fotgjengere) sykkelfelt, utvidet skulder og sykling og gange i blandet trafikk ved små trafikkmengder og maks 30 km/t. Hvilket type anlegg som bør benyttes avhenger av andel fotgjengere, syklist og biltrafikk (ÅDT) samt fartsgrense på veien. Se vedlegg 1 for detaljer om løsninger, dimensjonering og standard.

Vei- og gateplan for Ås sentralområde har vært veiledende for arbeidet med sykkel- og gåstrategien for området i Ås sentrum (se vedl. 8). Hovedtraseene for sykkel og gange som skal utredes videre er gjenspeilet i hovednett for sykkel og gange (fig. 6.1) og tatt inn i tiltakskartet for sentrum (fig. 6.3.) Valg av løsninger er ikke spesifisert, og vil bli fastsatt i arbeidet med områderegeringsplan for Ås sentralområde.

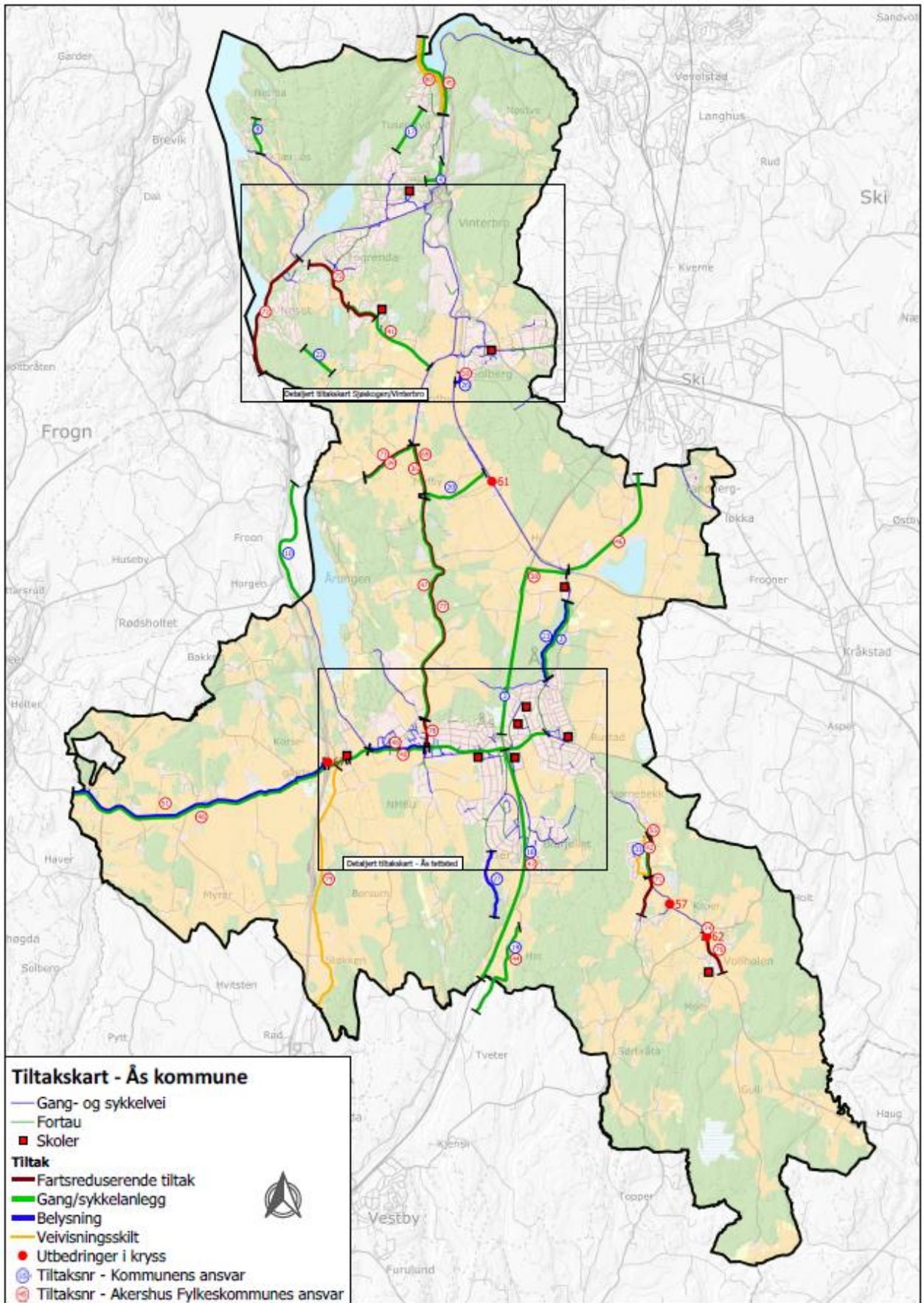
Med grunnlag i kommunens eksisterende planer, medvirkningsprosesser og høring er det utarbeidet en oversikt i tabell 6.1 som viser nødvendige infrastrukturprosjekter som kommunen selv har ansvar for. Kommunen har brukt følgende kriterier for å vurdere tiltak i strategien og for videre prioritering i Tiltaksplan for sykling og gange: Trafikksikker skolevei, sammenhengende hovednett for sykkel/gange, om det har kommet mange innspill, stor andel fotgjengere og syklist, om tiltaket/ prosjektet kan gjennomføres relativt raskt og er forholdsvis rimelig å gjennomføre, og om det er flere funksjoner på samme strekning (se boks 7.2, vedl. 1)

Tilsvarende viser tabell 6.2 Ås kommunes innspill til prioritering av prosjekter og tiltak der Akershus fylkeskommune har det økonomiske ansvaret. Dette spilles inn direkte til fylkeskommunen i deres budsjettprosesser og planer. I tiltakskartene, (fig. 6.2, 6.3 og 6.4) vises den geografiske plasseringen av prioriterte prosjekter. Andre tiltak som ikke er direkte infrastrukturtiltak finnes i tabell 6.3 under.

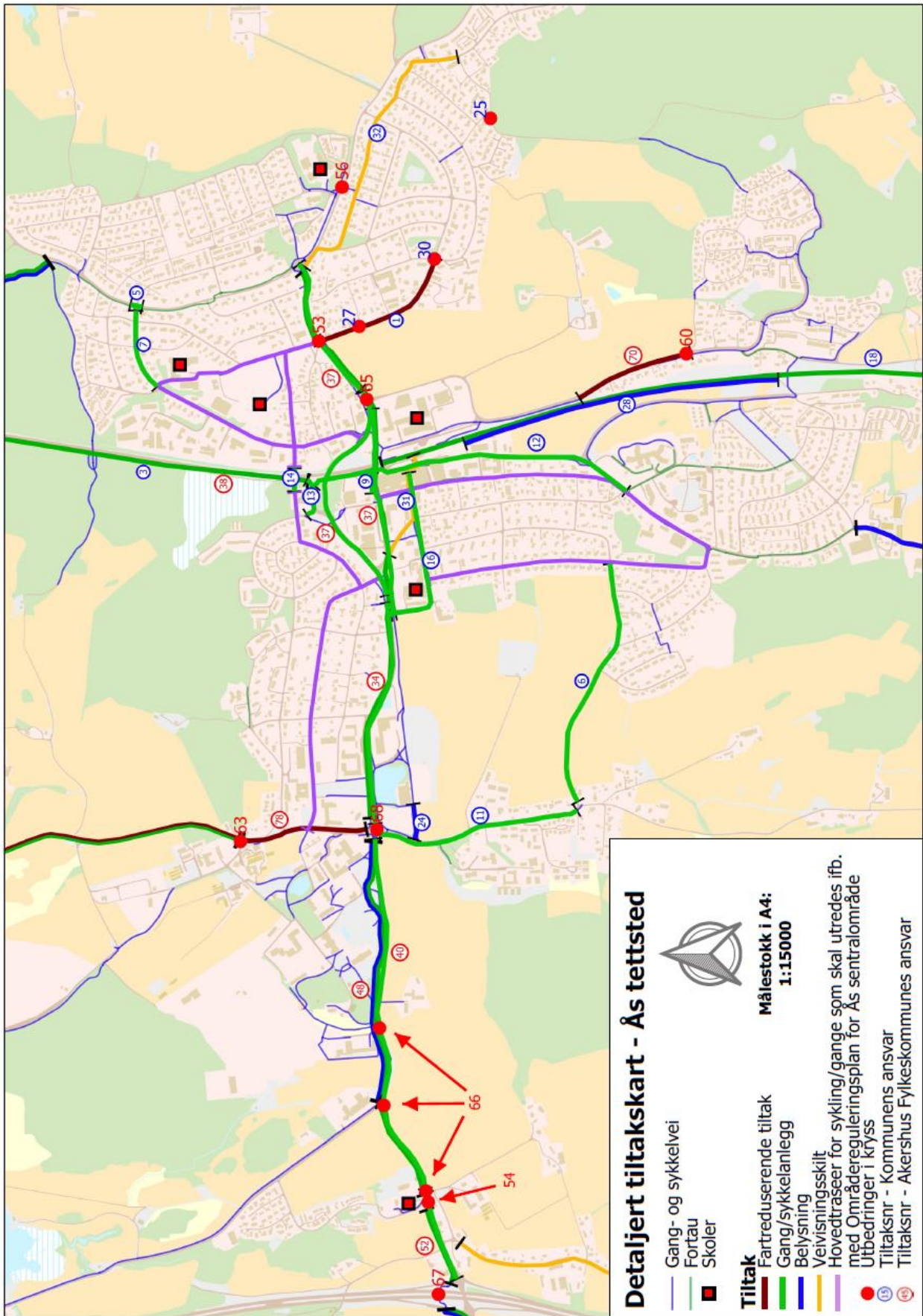
Andre viktige strekninger for gang- og sykkel sikres ved planlegging og i forbindelse med enkeltsaker. Det bør utarbeides et kartlag i Follokart som viser slike strekninger, som benyttes i planlegging og saksbehandling. Viktige strekninger som ikke er lagt inn i tabell 6.1. finnes i vedlegg 9.



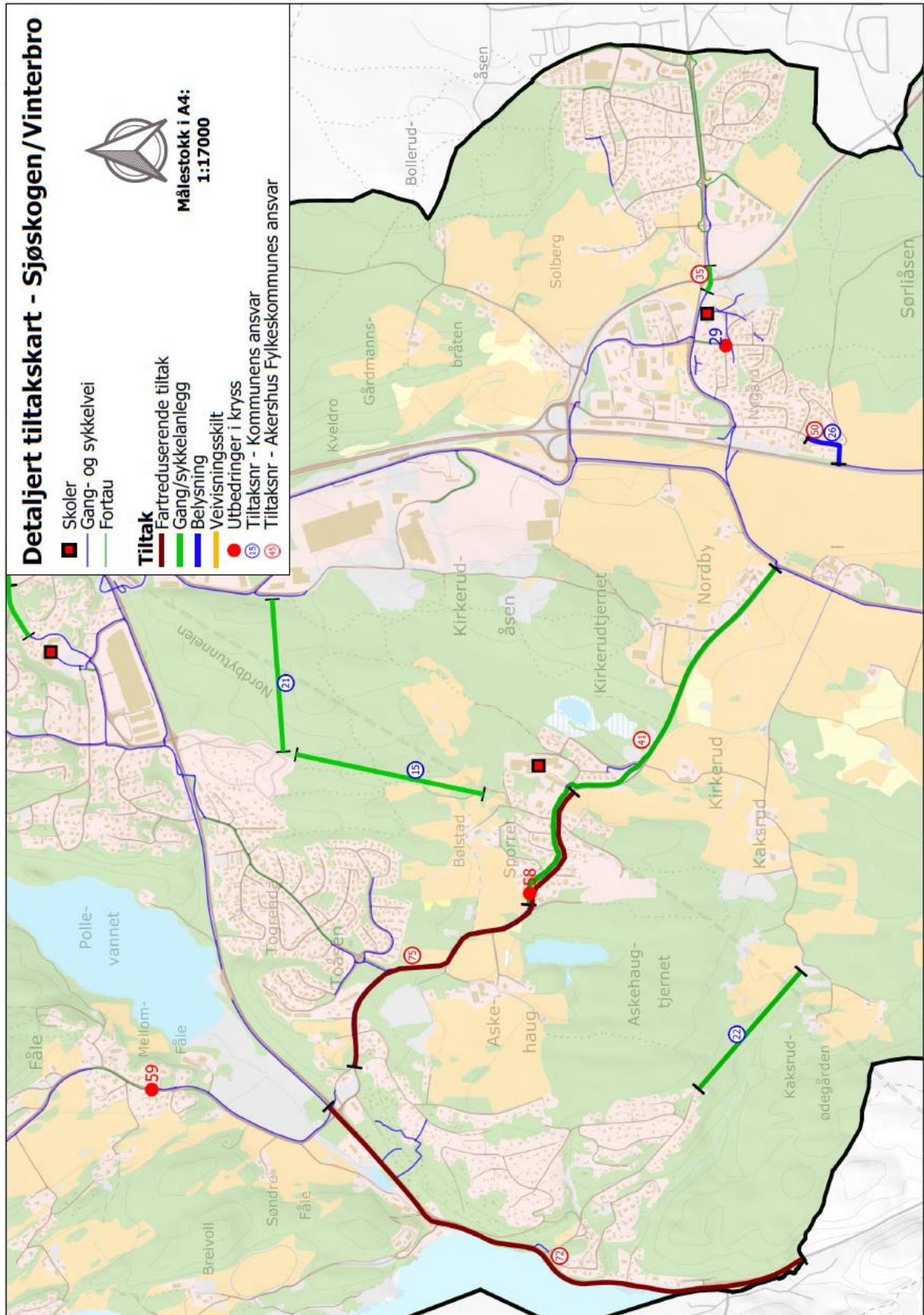
Figur. 6.1. Hovednett for sykkel og gange, Ås kommune. Deler av fastsatt hovednett har per i dag ikke egne G/S-anlegg eller gode nok løsninger. Se tiltakskart (fig. 6.2, 6.3 og 6.4) for prioriterte prosjekter.



Figur 6.2. Kart med tiltak i tabell 6.2 og 6.3. Se også detaljerte kart for tettstedene neste side.



Figur 6.3. Kart over Ås tettsted med tiltak i tabell 6.1 og 6.2.



Figur 6.4. Kart over Sjøskogen/Vinterbro/Solberg med tiltak i tabell 6.1 og 6.2.

Tabell 6.1: Liste over ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnettet der Ås kommune har ansvar. Tiltak er ikke finansiert/ planlagt, unntatt de merket med årstall. Se kart, fig. 6.2, 6.3 og 6.4 for geografisk plassering av prosjektene.

Nr. i kart	Veinummer/ navn	Beskrivelse / strekning
Gang- og sykkelanlegg		
	Div.	Etablere sykkelparkering i Ås sentrum. Finansiert: 200.000 kr i 2018. Sykkelhotell Ås stasjon under planlegging av BaneNOR 2018/2019.
	Div.	Fartshumper på ulike kommunale veier. Årlig prioritering midler fra Aksjon skolevei i Tiltaksplan for trafikksikkerhet. Finansiert i 2018.
1	Solfallsveien	Fartshumper forhøyes. Finansiert gjennom VA-prosjekt 2018.
2	Turvei Askjumskogen	G/S-vei: Oppgradere grusdekket. Finansiert ifb. med belysning (2018).
3	G/S-vei v/ jernbanen	Utbedre grusdekke: Ås sentrum-Holstad. Finansiert: 400.000 kr 2018.
4	Grimsrudveien	Belysning og ny G/S - vei: Høyungsletta - Vinterbro barnehage
5	Langbakken	Stenging for biltrafikk øverst i Langbakken (når barna går t/f skole)
6	Søråsveien	G/S-vei/fortau og belysning over jordet
7	Langbakken	G/S-vei og belysning: Hellinga-Holstadveien
8	Nebbaveien	Ny gang-sykkelvei: Kjærnesveien - Vårveien
9	Ås sentrum	Ny G/S-vei: Brekkeveien til Rådhusplassen v/Coop Extra
10	Årungenveien	Ny G/S-vei og belysning: Årungen vest, 2,4 km (Frogn kommune)
11	Herumveien	Sykkelfelt el. separering gående/syklende: Kilehagen - Meierikrysset
12	Brekkeveien	Midlertidig løsning - tosidig sykkelfelt: Esso - Moer sykehjem. Endelig løsning fastsettes ifb med områderegulering Ås sentralområde.
13	Ås sentrum v/Esso	G/S-forbindelse fra grusveien v/ jernbanen via Esso mot sentrum.
14	Ås sentrum	Ny G/S-bro over jernbanen ved Åsmåsan
15	Togrenda til Nordby skole	Etablere G/S -snarvei langs eksisterende sti (trasé ikke fastsatt)
16	Skoleveien	Separat sykkel-løsning. Fastsettes ifb med områderegulering Ås sentralområde
17	Sjøskogen	G/S-forbindelse mellom Sjøskogen og Fålesloråsen (trasé ikke fastsatt)
18	Jernbanelinja Ås-Vestby	G/S-vei langs jernbanen der det mangler grusvei: Ås sentrum-Vestby grense
19	Tveter	G/S-vei langs manglende forbindelser på gårdsvei Ås –Vestby: Mellom-Tveter til Nord-Tveter
20	Gårdsvei Egget-Sneissletta	Utbedre gårdsvei for bedre forbindelse mellom Kongevn og E18 (trasé ikke fastsatt)
21	Sti i dag	Gangsti/snarvei: Togrenda-Nygårdsveien
22	Sti i dag	Gangforbindelse: Ris-Bekkveien (Kongeveien - Nettet)
Belysning		
23	Turvei Askjumskogen	Oppgradere belysning (gjennomføres 2017/2018 - finansiert)
24	V/GG-hallen	Ny belysning: Grusveien og P-plassen mot Herumveien
25	Ljungbyveien	Ett lyspunkt i krysset Ljungbyveien/Paimioveien
26	Nygårdsveien	Belysning et stykke på G/S-veien ved avkjørsel fra E-18
27	Brekkeveien	Belysning: Fra slutten av Brekkeveien til Brekke gård
28	Grusvei jernbanen	Belysning: Ås stasjon-undergangen Hogstvedtveien

Nr. i kart	Veinummer/ navn	Beskrivelse / strekning
Krysnings		
29	Mjølnerveien	Utbedre kryss Mjølnerveien/Valhallveien v/Solberg skole
30	Solfallsveien	Bedre sikkerhet i krysset Solfallsveien/Liaveien
Veivisnings-skilt		
31	Fv 152	Veivisningsskilt fra Ås stasjon mot Ås sentrum, NIBIO og NMBU
32	Fv 4 Kroerveien – Parallellen	Veivisning og merking i veibanen gjennom boligfelt: Sentralholtet-Rustadporten barnehage (Gamle kroervei)
33	Gjennom Danskerud v/Fv 54	Veivisning og merking i veibanen for fotgjengere og syklistere gjennom Danskerud boligfelt

Tabell 6.2: Liste over ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnettet der Akershus fylkeskommune har ansvar. Tiltak er ikke finansiert/planlagt (unntatt der det er spesifisert). Se kart, fig. 6.2, 6.3 og 6.4 for geografisk plassering av prosjektene.

Nr. i kart	Veinummer/ navn	Beskrivelse/ Strekning
Gang- og sykkelanlegg		
34	Fv 152	Separering G/S-vei og sikre forkjørsrett for syklistere/fotgjengere i kryss: Åsgård skole –Meierikrysset (under regulering, Statens vegvesen).
35	Fv 154/35	Utvide og videreføre separering G/S-vei: Undergang Nordbyveien mot Solberg
36	Fv 56	Ny G/S-vei Kongeveien: Melbykrysset til Egget
37	Fv 152	G/S-vei og krysnings: Helhetlig løsning med separering: Ås VGS/Rema- Åsgård skole. Valg av trasé avklares ifb. med områderegulering av Ås sentralområde.
38	Langs jernbanen	Regulering og opparbeidelse ny G/S-vei med fortau og ny forbindelse mot Ski: Ås sentrum –Holstad (mulighetsstudie gjennomført, SVV).
39	Fv 56	Anlegge gatetun/ G/S-vei: Sundbyveien
40	Fv 152	Separering mellom fotgjengere/syklistere og gi fotgjengere/syklistere forkjørsrett i kryss: Sentralholtet-Korsegården
41	Fv 56	Separering fotgjengere/syklistere Askehaugvn: Kongeveien – forbi Nordby skole
42	Fv4	G/S-vei videreføres langs fylkesveien: Kroerveien forbi Danskerud
43	Jernbanelinja Ås-Vestby	G/S-vei langs jernbanen der det mangler grusvei: Ås sentrum-Vestby grense
44	Gårdsvei Tveter	G/S-vei langs manglende forbindelser på gårdsvei Ås –Vestby: Mellom-Tveter til Nord-Tveter
45	Fv 130	G/S-vei eller sykkelfelt Gamle Mossevei: Vinterbro/Ringnes - Oslo
46	Fv 152	Separering på eksisterende G/S-vei: Holstad- Ski og Drøbak-Ås
47	Fv 56	Ny gang-sykkelvei Kongeveien: Meierikrysset - Melby
Belysning		
48	Fv 152	Belysning langs G/S-vei: Meierikrysset - Osloveien
50	Nygårdsveien	Belysning et stykke på G/S-veien ved avkjørsel fra E-18
51	Fv 152	Belysning av G/S-vei: Korsegården - Drøbak
Krysnings		
52	Fv 152	Helhetlig planarbeid for området Korsegården-Brønnerud for bedre trafiksikkerhet langs skolevei.

Nr. i kart	Veinummer/ navn	Beskrivelse/ Strekning
Krysninger		
53	Fv 152	Utbedre krysning over fylkesveien, lysregulering, skilting: v/Idrettsveien (Coop)
54	Fv 152	Strakstiltak - fotgjengerfelt Brønnerud skole
55	Fv 4	Lavere fart, fartshumper/opphøyd gangfelt v/ Danskerud
56	Fv 4	Lyskryss, rumlefelt, bedre lys og skilting, redusert fartsgrense: Kroerveien v/Rustad skole
57	Fv 4	Fotgjengerovergang: Garderveien mot Kroerveien
58	Fv 56	Fotgjengerovergang krysset Sportsveien/Askehaugveien
59	Fv 56	Fotgjengerfelt der G/S-veien skifter side: Kjærnesveien
60	Fv 55	Fotgjengerovergang i krysset Hogstvetveien/ Feltspatvn/Blåfjellet
61	E 18	Bedre sikring fotgjengerovergang Sneissletta
62	Fv 4	Fotgjengerovergang der gangveien slutter: Kroerveien i krysset mot Kroer krk
63	Fv 56	Utbedre kryss og overgang: Kongeveien v/Kirkeveien
65	Fv 152	Flytte bussholdeplass med venteområde som i dag er midt i G/S-vei: Ås sentrum v/gamle Rema
66	Fv 152	Tilpasse granitt-kantstein mot fotgjengerovergangene: NMBU-Korsegården
67	Fv 152	Tiltak for bedre sikkerhet: G/S-Overgangen E6 v/Korsegården
68	Fv 152	Lysregulering eller under/overgang eller "trafikkvakter": Meierikrysset
Redusert hastighet, fartshumper		
69	Fv 56	Fartshumper og 30-sone fram til man får G/S-vei: Kongeveien: Melby-Egget
70	Fv 55	Flytte skiltet med 60 km/t på Hogstvetveien til etter avkjøringen til Solliveien
71	Fv 4	Oppretthold 40-grense fra krysset Garderveien/Kroerveien forbi Danskerud, fartshumper i kryss
72	Fv 156	Redusere fartsgrense: Nettetveien
73	Fv 56	Redusere fartsgrense fra 50-40 km/t Sundbyveien
74	Fv 60	Fartshumper ved krysset Fv 60 Helgestadveien /Fv 54 Kroerveien
75	Fv 56	Redusert fartsgrense Askehaugveien
76	Fv 54	Fartshumper v/ Vollholen
77	Fv 56	Redusert fartsgrense og fartshumper Kongeveien: Meierikrysset-Melby
78	Fv 56	Redusert fartsgrense Meierikrysset forbi krysset Kongeveien -Kirkeveien
Veivisnings-skilt		
	Div.	Gjennomgang visningsskilt nasjonale sykkelruter hele Ås kommune
79	Gml. Mossevei	Veivisningsskilt: Korsegården-Verpet - Vestby
80	Fv 130	Skilting "Del veien" hele året Gamle Mossevei: Vinterbro mot Oslo

Tabell 6.3: Andre tiltak for å oppnå mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett

Nr	Beskrivelse
Planlegging/utredning	
1.1	Utarbeide kostnadsestimat for kommunens prioriterte prosjekter som grunnlag for rullering av tiltaksplan for sykling og gange.
1.2	Utarbeide kommunal veinorm med standard for G/S-veier, separering, sykkelfelt og krysninger som ivaretar fotgjengere og syklisters behov.
1.3	Gjennomføre Barnetråkk-registrering på skolene Solberg, Nordby og Nordbytun.
1.4	Supplerende kartlegging av trafiksikkerhet på skolevei i 2 km radius rundt barne- og ungdomsskolene.
1.5	Kartlegge snarveier og manglende gangveier for fotgjengere i tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen.
1.6	Samarbeid om Statens vegvesens skilting av hovedsykkelveinettet.
Infrastrukturtiltak/annet	
1.7	Pilotprosjekt for strakstiltak på sykkelveinettet.
1.8	Gjennomføre tiltak for bedre trafiksikkerhet på gangnett rundt barne- og ungdomsskoler.
1.9	Regulere og etablere snarveier og manglende ganglenker jf. Kartlegging pkt 1.5.
1.10	Bidra i SVVs arbeid med å etablere sykkel- og gåteller i Ås, og vurdere etablering av flere tellepunkt.

6.2. God sykkelparkering

Målsetting:

1. Det finnes tilstrekkelig tilgang på sikker sykkelparkering tilpasset ulike sykler nært målpunkt, som offentlige bygg, butikker, kollektivholdeplasser etc.

Hvor er vi i 2030?

Tilstrekkelig sykkelparkering er etablert nært målpunkt i tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen. Det er tilstrekkelig sykkelparkering på alle barne- og ungdomsskoler og ved alle idrettsanlegg i kommunen. Større del av sykkelparkeringen er overbygd, og tilpasset lastesykler og sykkelvogner. Handelsstanden tar ansvar for tilstrekkelig sykkelparkering av god kvalitet til sine besøkende. Arbeidsgivere sørger for sikker og overbygd sykkelparkering for sine ansatte (se satsingsområde 6.7).

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Ny parkeringspolitikk (med bestemmelser i kommuneplanen) for Ås kommune, med minimumskrav til sykkelparkering for ulike soner, brukes i reguleringsplanlegging, byggesaksbehandling og utbyggingsavtaler. Kommunen benytter plan for sykkelparkering som grunnlag for å søke ekstern finansiering av tiltak, og bruker selv ressurser for å realisere tiltak.

Kommunen er pådriver overfor AFK, SVV og BaneNOR for å få etablert tilstrekkelig sykkelparkering ved bussholdeplasser og Ås stasjon. Kommunen er pådriver for å få handelsstanden/næringsdrivende til å etablere flere og bedre sykkelparkeringsplasser utenfor butikker på private arealer. Ved begrenset areal kan bilparkeringsplasser benyttes til sykkelparkering. Kommunen og andre aktører fører tilsyn av sykkelstativ og fjerner hensatte sykler.

Tabell 6.5: Tiltak for å oppnå tilstrekkelig sykkelparkering av god kvalitet

Nr	Beskrivelse
Kartlegging, planer og veiledere	
2.1	Utarbeide parkeringspolitikk med krav til sykkelparkering ved nybygg og rehabilitering og innføre bestemmelser om parkering i kommuneplanen.
2.2	Utarbeide veileder for sykkelparkering ved nybygg og rehabilitering til bruk i behandling av reguleringsplaner og byggesak fram til parkeringspolitikk er på plass.
2.3	Kartlegge behov for antall sykkelparkeringsplasser ved alle kommunens funksjonsbygg og anlegg, inkl. sykkelparkering med overbygg og plass til lastesykler og sykkelvogner.
2.4	Utarbeide detaljplan for ny sykkelparkering i Ås kommune.
Etablering av sykkelparkering	
2.5	Etablere sykkelparkering Ås sentrum m/u overbygning.
2.6	Etablere sykkelparkering ved idrettsanlegg og andre kommunale funksjonsbygg.
2.7	Etablere sykkelparkering ved barne- og ungdomsskoler og kommunale barnehager.



*Sykkelparkering tilpasset ulike typer sykler, som f.eks. transport-sykler og sykkelhengere.
Foto: Oslo kommune*

6.3. Arealplanlegging og byggesaksbehandling for mer sykling og gange

Målsettinger:

1. Tilrettelegging for sykling og gange er prioritert i arbeidet med kommuneplan og reguleringsplaner og i byggesaksbehandling.

Hvor er vi i 2030?

Det er attraktivt å gå og sykle i tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen. Nye nærings- og boligområder er utformet på en måte som prioriterer gange og sykling. Samordnet planlegging med tilrettelegging for sykling og gange bygger opp om kollektivtransport. Syklister og fotgjengere prioriteres foran privatbil i planlegging.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Det stilles krav om tilrettelegging for syklister og fotgjengere i kommunens saksbehandling ved reguleringsplan og byggesak jf. veiledere og sjekklister. Det tas høyde for forventet og ønsket vekst i sykkel- og gangtrafikken i dimensjonering av gang- og sykkelanlegg i reguleringsplanlegging. Det avsettes tilstrekkelig areal til framtidige gang- og sykkelanlegg i reguleringsplaner. Tilrettelegging for sykkel og gange omtales i reguleringsplaner, rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler.

Sykelhåndboka (Statens vegvesens håndbok 233) og kommunens veinorm benyttes i planlegging som berører anlegg for syklende og gående. Gående sitt behov for attraktive og tilgjengelige omgivelser ivaretas i plan- og byggesaksbehandling. Krav om etablering av sykkelparkering benyttes i saksbehandling av reguleringsplaner og byggesaker (jf tiltak 2.1 og 2.2 i tabell 6.5). Krav om anleggsplan i byggesak/regulering sikrer fotgjengere og syklister god framkommelighet og sikkerhet i utbyggingsperioden. Kommunen fortsetter å stille krav til reasfaltering av gang- og sykkelanlegg etter gravearbeid i gater, og følger opp innspill om manglende istandsetting etter gravearbeider med tiltakshavere.

Det er etablert et årlig møtepunkt mellom kommunen, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og nabokommuner for god og koordinert utbygging av gang- og sykkelanlegg.

Tabell 6.6. Arealplanlegging og byggesaksbehandling: Utarbeidelse av planer, sjekklister og møteplasser som sikrer gående og syklisters behov.

Nr	Beskrivelse
3.1	Utarbeide sjekklister for reguleringsplan og byggesak (forhåndskonferanser og mottakskontroll) og for kommunens nye funksjonsbygg med tema sykkelvennlige bygg , sykkelparkering, krav til G/S- anlegg, opprettholde snarveier, steds kvalitet mm.
3.2	Innarbeide krav for sikring av syklister og fotgjengeres sikkerhet og framkommelighet i mal for anleggsplan, Se vedlegg 2 for detaljer.
3.3	Utarbeide plan for området ved for Ås stasjon som ivaretar ferdsel for fotgjengere og syklister, visningsskilt og sikrer tilstrekkelig sykkelparkering.
3.4	Utarbeide plan for Vinterbro-Sjøskogen med prioritering av infrastrukturtiltak for syklende og gående.
3.7	Være pådriver for etablering av Follo-samarbeid om sykkelplanlegging og oppfølging: Kommunene, SVV og Akershus fylkeskommune.

6.4. Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere

Målsettinger:

1. Trafikksikkerheten for syklister og fotgjengere er bedret.
2. Ingen økning i ulykker med myke trafikanter til tross for økning i andel syklister og gående. Nullvisjonen legges til grunn: Ingen drepte og varig skadde.

Hvor er vi i 2030?

Det oppleves og er tryggere og sikrere å være syklist og fotgjenger. Trafikksikkerheten langs skoleveier i en radius på 2 km rundt skolene er bedret⁴. Fotgjengere og syklister prioriteres høyere i trafikken og ved utforming av trafikkanlegg. En større del av gang- og sykkelveinettet er separert mellom fotgjengere og syklister. Farlige krysningsspunkt og under- og overganger er utbedret, og det er bedre belysning. Gate- og veianlegg i tettstedene Ås og Vinterbro/Sjøskogen er utformet for lav kjørefart. Bilister tar større hensyn til fotgjengere og syklister, som på sin side har mer trafikksikker adferd. Andelen syklister som bruker refleks, lys og hjelm er økt.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Fartsgrenser er satt til 30- og 40 km/t på kommunale veier der det er skolevei og på veier med blandet trafikk og/eller farlige krysninger med mye syklister og fotgjengere. Kommunen spiller inn til Statens vegvesen behov for reduserte fartsgrenser og andre fartsreduserende tiltak langs fylkesvei (se konkrete strekninger i tabell 6.2). Kommunen fokuserer på trafikksikkerhet i planlegging og utbygging av gang- og sykkelanlegg (se kapittel 6.1). Som avbøtende tiltak langs strekninger som er skolevei der det ikke er gang- sykkelvei eller fortau, vurderes redusert fartsgrense og fartsreduserende tiltak. Fartsreduserende tiltak iht. SVVs håndbøker, som gatetun, miljøgater og innsnevring kan benyttes der det er nødvendig og hensiktsmessig.

Forbud mot gateparkering av bil er mulig tiltak for å forbedre sikkerhet til syklister og fotgjengere, og kommunen vurderer dette i boligområder hvor dette er et problem, spesielt med tanke på skolevei.

Kommunen informerer innbyggere om kantklipping og gjennomfører dette ved behov.

Skoler og barnehager har fokus på trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid, og behov for tidligere trafikkopplæring vurderes. Kommunen har i sitt kampanjearbeid fokus på trafikksikker adferd blant syklister og fotgjengere og samspill mellom trafikantgrupper. Kommunen har også fokus på bruk av refleks, sykkellys og hjelm i sitt kampanje- og informasjonsarbeid (se tabell 6.9).

Kommunen gjennomgår ulykkesstatistikk årlig i forbindelse med rullering av trafikksikkerhetsplan, og har fokus på utbedring av ulykkespunkt. Kommunen er en pådriver for å få på plass sykehusrapportering av ulykker med myke trafikanter for å få mer kunnskap

⁴ Det finnes ikke en klar definisjon av trafikksikker skolevei, og det må derfor gjøres vurderinger av lokale forhold.

enn det vi har i dag fra politimeldte ulykker.

Tabell 6.7. Tiltak for å oppnå bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere

Nr	Beskrivelse
4.1	Utbedre ulykkespunkter og gjennomføre fartsreducerende tiltak med spesiell fokus på skolevei (jf. tabell 6.1 og 6.2).
4.2	Vurdere behov for mer trafikkopplæring tidlig i barnehagene/skolene.
4.3	Ha fokus på trafiksikkerhet i alle sykkel- og gåkampanjer, jf. tiltak tabell 6.9.

NB: Se også tiltak i tabell 6.3 og 6.4 som viser prioriteringsliste for infrastrukturtiltak.

Se tiltak i tabell 6.9, 6.10 og 6.11 for kampanjer, tilrettelegging for sykling og gange til/fra skole og arbeid som har ulike tiltak som også har fokus på trafiksikkerhet.



God vinterdrift er viktig for å få flere til å sykle å gå hele året, men krever mye ressurser.

6.5. Prioritert vedlikehold/drift av gang- og sykkelanlegg

Målsettinger:

1. Drift og vedlikehold er vesentlig forbedret slik at gang- og sykkelanleggene er framkommelige, trafikksikre og tilgjengelige hele året.

Hvor er vi i 2030?

Kommunens driftsrutiner er forbedret med høyere prioritering av syklist og fotgjenger. Drift av gang- og sykkelanlegg prioriteres like høyt som bilveier. Gang- og sykkelanlegg feies oftere. Vintervedlikeholdet er vesentlig forbedret både på kommunale og fylkeskommunale gang- og sykkelanlegg. Det overordnede målet på sikt er å få samme standard som Statens vegvesen ([Håndbok R610](#) Standard for drift og vedlikehold, se utdrag vedl. 7). Gårdeiere som har fortau på egen eiendom har god standard på feiing, brøyting og vedlikehold. Forbedret drift gjør at myke trafikanter i alle aldre og med ulik funksjonsevne kan komme seg fram også på vinterstid.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Kommunens driftsrutiner forbedres gradvis framover mot samme standard som Statens vegvesen ([Håndbok R610](#)), i forbindelse med årlig budsjettprosess. Kommunen er pådriver for bedre drift av hovedsykkelveinettet som hovedsakelig er på fylkeskommunale veier (se kart, fig. 6.1). Det gjennomføres møter mellom Statens vegvesen og kommunen for å evaluere og planlegge drift og vedlikehold og følge opp funksjonskontrakter og entreprenører ved behov.

Hull og skader på gang- og sykkelanlegg blir prioritert i driften og utbedres så raskt som mulig, både av kommunen og Statens vegvesen.

Tabell 6.8: Tiltak for å oppnå bedre vedlikehold og drift av gang- og sykkelveier

Nr	Beskrivelse
5.1	Utarbeide plan med kostnadsestimat for opptrapping av standard for prioritering av syklist og fotgjenger med bedre drift og vedlikehold.
5.2	Kommunens løsning for innrapportering av feil gjøres mer brukervennlig og synlig på nettsiden.
5.3	Kommunen påser at leverandører av driftstjenester følger vedtatt standard for drift og vedlikehold.
5.4	Etablere rutiner for god informasjon til myke trafikanter og rask reasfaltering ved anleggsarbeid i veibanen.
5.5	Årlig reasfaltering av gang- og sykkelveier ut fra behov.
5.6	Benytte strøsand som ikke fører til punktering på G/S-anlegg.

6.6. Kampanjer og informasjonsarbeid for å øke andel gående og syklende

Målsettinger:

1. Kampanjer og informasjonsarbeid er målrettet og bidrar til økt andel syklister og fotgjengere.
2. Antall deltakere i forpliktende kampanjer dobles innen 2025 (Sykle til jobben og sykle/gå til skolen-kampanjer som har påmelding og registrering av aktivitet).

Hvor er vi i 2030?

Flere som bor, jobber og studerer i kommunen deltar i kommunens kampanjer. Kampanjene er varierte og interessante for innbyggerne og tilpasset ulike aldersgrupper, og bidrar til at flere ønsker å sykle og gå. Det er gode tilbud til innbyggerne om å teste ut ulike sykler, en god lånesykkelloordning, og gående og syklister får god informasjon om kommunens tilbud. Det er lett å finne kart og orientere seg til fots og på sykkel.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Det gjennomføres årlig kampanjer med variasjon i tema og målgruppe i samarbeid med ulike aktører. Det fokuseres på trafiksikkerhet og samspill i trafikken i alle kampanjer.

Kampanjearbeidet i regi av kommunen er bedre forankret i flere enheter. Kommunens nettsider med informasjon om sykling og gange utvikles og oppdateres kontinuerlig, og sosiale medier brukes aktivt i kampanje- og informasjonsarbeid. Nye innbyggere i Ås får informasjon om hvordan de kan reise miljøvennlig. Kommunen informerer aktivt om nye tiltak som gjennomføres.

Kommunen deltar i NMBUs Bygdebike-prosjekt for å utvikle delesykkelloordningen videre med flere stasjoner og økt kapasitet.



Ulike kampanjer og incentivordninger bidrar til økt el-sykkellbruk, se også innsatsområde 6.7.

Tabell 6.9: Kampanjer og informasjonsarbeid for å øke andel gående og syklende

Nr	Beskrivelse
6.1	Gjennomføre og utvikle sykkel/gåkampanjer rettet mot skoler og arbeidsplasser (se tiltak 7.1 og 8.1).
6.2	Sykel- og gå-dag hver vår med sykkelsjekk, salg av billige hjelmer, sykkellys og reflekser, samt utprøving av elsykler og fraktesykler i samarbeid med næringslivet.
6.3	Gjennomføre vintersykkellokampanje og varierende kampanjer ved kapasitet (se vedl. 3)..
6.4	Gjennomføre kampanjer, tiltak og aktiviteter rettet mot eldre, f.eks. rickshaw (vedl. 3).
6.5	Oppdatere og synliggjøre sykkelkart i Follokart.
6.6	Utarbeide informasjonsmateriell til nye innbyggere med kart og info om sykkel/gange.
6.7	Motivere barnehagene til å kjøpe inn løpesykler istedenfor vanlige trehjulssykler og gjennomføre sykkelskole (se vedl. 4).

6.7. Tilrettelegge for bruk av sykkel til/fra arbeid – samarbeid med næringsliv

Målsettinger:

1. Vesentlig flere arbeidstakere sykler og går til jobb.
2. Bedre sykkelparkering og garderobeforhold hos offentlige og private virksomheter.

Hvor er vi i 2030?

Bedre gang- og sykkelveier, bedre drift og vedlikehold som gir framkommelighet året rundt og flere sentralt plasserte arbeidsplasser gjør det lettere for syklister og fotgjengere å sykle og gå til jobb. Flere arbeidsplasser er med på Sykle til jobben (STJ) eller gjør andre tiltak for å motivere til aktiv arbeidsvei. Ordninger med lånesykler og utprøving av el-sykler tilknyttet arbeidsplassene gjør at flere sykler til jobb. Flere arbeidsplasser har (el-)sykkel til bruk i arbeidstiden.

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Kommunen stiller krav og veileder om sykkelparkering og garderobeforhold ved nybygg og rehabilitering i arealplanlegging og byggesaksbehandling, jf. innsatsområde 2 og 3.

Bedrifter tar selv ansvar for å redusere antall bilparkeringsplasser ved arbeidsplasser og vurdere parkeringsavgift. Flere arbeidsgivere tar selv initiativ til å forbedre garderobeforhold og sykkelparkering i sin virksomhet, og belønner de som sykler og går til jobb. Som del av kampanjearbeidet, går kommunen i dialog med private bedrifter om dette. Gjennom kampanjearbeid motiverer kommunen egne enheter og andre bedrifter til å anskaffe tjenestesykler og belønne ansatte som sykler og går.

Kommunen sørger for gratis deltakelse i Sykle til jobben-kampanjen (jf. Tiltak 6.1) og samarbeider med næringslivet og andre virksomheter for å få høyere deltakelse. Flere enheter i kommunen deltar selv aktivt i kampanjen og har fokus på aktiv transport til/fra jobb og på tjenestereiser der det er gjennomførbart.



Tabell 6.10. Tiltak for å oppnå økt bruk av sykkel til/fra arbeid

Nr	Beskrivelse
7.1	Søke ekstern finansiering til kartlegging og utbedring av sykkelparkering og garderobeforhold i Ås kommunes enheter og gjennomføre slik kartlegging.
7.2	Gjennomføre og utvikle Sykle til jobben- kampanjen (STJ) som gratis tilbud i Ås kommune i samarbeid med næringsliv og større arbeidsplasser.
7.3	Etablere/utbedre sykkelparkering og garderobes der behovet er størst.
7.4	Gjennomføre konkurranse om mest sykkelvennlig arbeidsplass ifb med STJ-kampanjen.
7.5	Oppstart leie til eie- ordning med sykler og elsykler i Ås kommune (se vedl. 5).
7.6	Kartlegge mulighet for å benytte sykkel i tjenesten i Ås kommune, søke midler til innkjøp av el-sykler.

6.8. Tilrettelegge for sykling og gange til/fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter – samarbeid med skolene/FAU/SU

Målsetting:

1. Minst 80% av barn og ungdom sykler eller går til skolen.

Hvor er vi i 2030?

Foreldre deltar aktivt med å innarbeide gode vaner hos barna og lar bilen stå og organiserer heller følgegrupper og andre opplegg for at barna kan sykle og gå til skolen. Det er enklere for foreldre å bringe barna til skole/barnehage og fritidsaktiviteter med sykkel enn bil. Alle barne- og ungdomsskoler gjennomfører minst én årlig holdningskampanje for økt sykling og gange i samarbeid med FAU og foreldre. Skolene og barnehagene sikrer god trafikkopplæring av barna (Jf. tiltak 4.2). Det er tilstrekkelig sykkelparkering tilpasset ulike sykler ved skoler og barnehager (jf. Tiltak 2.3).

Hvordan når vi målene gjennom løpende arbeid i kommunen:

Kommunen bidrar med informasjon og tilrettelegging for at barne- og ungdomsskolene kan delta i holdningskampanjer som «Beintøft», «Aktiv til skolen» og «U-GO», og har lokal premiering som ekstra motivasjon. FAU og skolene har eierskap til og gjennomfører kampanjene på hver skole.

FAU samarbeider godt med skolene og foreldre for å redusere foreldrekjøring til et minimum. FAU og skolene bidrar til å organisere gågrupper i småskolen der foreldre ruller på å følge barn i samme nabolag til skolen. Lag og foreninger er pådrivere for at barn og unge sykler/går til fritidsaktiviteter.

Kommunen kartlegger og bedrer sykkelparkeringen for elever ved skolene. Kommunen og barnehagene sørger for trygg sykkelparkering for sykkelvogner og lastesykler ved barnehagene, slik at det er enkelt og trygt å bruke sykkel hele året. Det etableres slik sykkelparkering ved nybygg.

Barneskolene/FAU innarbeider en sone rundt hver barneskole der foreldrekjøring ikke tillates, en «Hjertesone» etter modell fra andre byer, se vedlegg 6.

Tabell 6.11: Tiltak for å få flere barn og ungdom til å sykle/gå til skole og barnehage

Nr	Beskrivelse
8.1	Kampanje for å motivere til å sykle og gå til skolen, også rettet mot ungdomsskolen, og årlig telling av andel syklende/gående til skolen.
8.2	Etablering av hjertesone rundt alle barneskoler i Ås (se vedl. 6).
8.3	Etablere prøveordning for transportsykler til bruk til Barnehage/småskole
8.4	Skolene gjennomfører ulike tiltak og kampanjer for å motivere til sykling og gange til skolen f.eks. sykkeldag med sykkeljekk (se forslag til kampanjer, vedl. 3).
8.5	Motivere til etablering av følgegrupper til skolen i småskolen.
8.6	Søke ekstern finansiering for å etablere sykkelbane, ferdighetsløype el.l. på skole, park eller friområde.

Kilder og referanser

Civitas 2012: *Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling.* Lea, R. m.fl. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rapport-om-klimaeffekt-av-okt-sykling-og/id714873/>

NTP 2018-2029: Nasjonal transportplan 2018-2029, Meld. St. 33 2016–2017. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

Rambøll 2016: Oppdrag beregning av dagens og fremtidig sykkel- og gangandel for Ås basert på data fra den Nasjonale reisevaneundersøkelsen og befolkningsframskrivninger fra ssb mmmm scenariet.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Akershus fylkeskommune <http://www.akershus.no/file/01909d1ab7bf83209749f91e8e2f9e4f/Regional%20plan%20for%20areal%20og%20transport%20i%20Oslo%20og%20Akershus>

Statens vegvesen: Strategier, rapporter, veiledere og normaler:

- **Nasjonal sykkelstrategi:** <http://www.sykkelbynettverket.no/attachment/1118969/binary/1078730?download=true>
- **Nasjonal gåstrategi:** <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljoevennlig+transport/gaende>
- **Universell utforming:** <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Universell+utforming>
- **Veinormal N100:** <https://www.vegvesen.no/attachment/61414/binary/964095>
- **Sykelhåndboka Håndbok V122:** https://www.vegvesen.no/attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykelh%C3%A5ndboka.pdf
- **Veiledning for lokale gåstrategier og planer for kommuner 2014.** https://www.vegvesen.no/attachment/607384/binary/953479?fast_title=Veiledning+for+lokale+g%C3%A5strategier+og+planer+for+kommuner+2014.pdf
- **Sykelregnskap Statens vegvesen 2013. Rapport nr. 211.** http://www.sykkelbynettverket.no/fag/faglitteratur/sykelregnskap/_attachment/1124692?download=true&ts=151c4087b88
- **Trygging av skoleveger i Akershus (2014)** <http://www.akershus.no/file/49aaf58ec3e605ae00c336390f1223bd/Trygging%20av%20skoleveger%202014>

SVV 2014: Sykkelstrategi Statens vegvesen Region øst <http://www.sykkelbynettverket.no/attachment/1118971/binary/1078732?download=true>

Sykkelstrategi for Akershus fylkeskommune 2015-2030 <http://www.akershus.no/file/9ccd3b3fd73cd0d7059dddf8a2b180d/Sykkelstrategi%20for%20Akershus%20fylkeskommune%202015-2030>

Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen 2011-2020 <http://www.sykkelbynettverket.no/attachment/1118985/binary/1078745?download=true>

TØI 2015: *Transportøkonomisk institutt Arbeidsdokument 50855: Reisemiddelfordeling og pendling i Akershus. 3969 Akershus fk NRVU-uttak mm.* Jørgen Aarhaug og Eva Gurine Skartland.

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

TØI 2016a: *Arbeidsdokument 50866 3890 InnoBike WP 5. Bysysselordningen – også noe for distriktene? Brukerundersøkelse blant studenter og ansatte på Universitetet i Ås.* Hanne Beate Sundfør og Kåre H. Skollerud

TØI 2016b: *Tiltak.no - Elektriske sykler.* Aslak Fyhri, TØI og Ingeborg Hesjevoll. https://www.tiltak.no/c-miljoeteknologi/c1-drivstoff-og-effektivisering/c-1-5/#6_miljo-og_klimavirkninger

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

Vedlegg

Vedlegg 1. Løsninger og standard på hovednett for sykkel og gange

Hovednettet for sykkel og gange: Definisjoner og ansvar

Hovednettet for sykkel og gange (se boks 7.1. under) er fastsatt i kart, se fig. 6.1. En stor del av hovednettet ligger langs fylkes-/europavei, og her er det Akershus fylkeskommune som er veieier og har det økonomiske ansvaret. I følge [Sykkelhåndboka](#) til Statens vegvesen skal det tilrettelegges for hurtig og direkte sykling i 25- 40 km/t på hovednettet for sykkel.

Boks 7.1. Hovednett for sykkel og gange – definisjoner:

Hovednett sykkel: Sykkelanlegg som binder bydeler sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som kollektivtrafikknutepunkter, utdanningsinstitusjoner, arbeidsplasser, handel, offentlige institusjoner og rekreasjonsområder.

Gangnett: Må være mest mulig finmasket, med korte avstander. Et godt nett av snarveier er viktig. Stedskvalitet og fysiske omgivelser er viktig – det skal være attraktivt å gå.

Valg av løsninger for gang- og sykkelveinettet: Ønsket system og standard

Langs hovednettet for sykkel og gange vil det være behov for ulike typer anlegg. Hvilket type anlegg som skal benyttes avhenger av andel fotgjengere, syklistene og biltrafikk (ÅDT) samt fartsgrense på veien. En oversikt over hvilken standard som bør følges ved videre utbygging av hovednett for sykkel og gange finnes i tabell 7.1 under, utarbeidet med bakgrunn i Statens vegvesens håndbok Veg- og gateutforming (N100) samt Sykkelhåndboka (V122).

Tabell 7.1. Løsninger og standard på hovednett for sykkel og gange

Hovedsykkelveinett	Prioritert gangnett
Blandet trafikk	
Ved små trafikkmengder, lav fart (maks 30 km/t) og liten andel tunge kjøretøy (boligfelt).	
Kombinert gang- og sykkelvei	
Ved små trafikkmengder av syklende/gående (<50 gående og <50 syklende i maksimaltiden). Best egnet utenfor tettbygd strøk eller utkanten av by/tettsted, v/ få krysninger og avkjørsler og høy fart motorisert trafikk.	
Sykkelvei med/uten fortau	
Ved større andel syklende/gående etableres også fortau (>50-100 gående og >50-100 syklende i maksimaltiden). Langs veier med få barrierer og andre steder med få konflikter med biltrafikk.	
Sykkelfelt I gater med fartsgrense maks. 50 km/t (uavhengig av ÅDT). v/ ÅDT >4000 i gater med fartsgrense 30-40 km/t Bør benyttes i veier/gater med mye avkjørsler.	Fortau Langs veier med fartsgrense >40 km/t og/eller mye biltrafikk.
Utvidet skulder. Utenfor tettbebyggelse, små trafikkmengder (ÅDT < 4000), få gående og syklende og med fartsgrense opp til 80 km/t. Bør ikke brukes på strekning definert som skolevei.	Snarveier Etablere fast dekke (grus/asfalt) på snarveier for å korte ned avstander primært for fotgjengere men også syklister

Se Statens vegvesens normal [N100 Veg- og gateutforming](#) og [Sykkelhåndboka](#) for detaljer.

Dimensjoneringsgrunnlag for gang- og sykkelanlegg

Gang- og sykkelanlegg skal dimensjoneres ut fra ønsket og forventet vekst i gang- og sykkelandel fram i tid. Dimensjoneres også for bruk av el- og fraktesykler. En økning i andelen fotgjengere og syklister vil kreve standardheving og oppgradering av eksisterende G/S-veier til sykkelvei med fortau eller ved etablering av sykkelfelt i tillegg til eksisterende G/S-vei. Dette må tas hensyn til i reguleringsplanlegging og detaljplanlegging av nye G/S-anlegg når prosjektene kommer inn i handlingsprogram.

Statens vegvesens veinormal⁵, Sykkelhåndboka og kommunens veinorm (under utarbeidelse) med beskrivelse av type anlegg, gitt andel syklister og fotgjengere, skal legges til grunn for utforming av nye samt oppgradering av eksisterende anlegg. Utdrag fra Statens vegvesens Veinormal N100 som viser anbefalte bredder og type anlegg ut fra andel syklende og gående i maksimaltiden er vist under.

⁵ Håndbok N100 Veg- og gateutforming angir hvilke løsninger for gang- og sykkeltrafikken som tillates i ulike dimensjoneringsklasser.

E.2.1 Gang- og sykkelløsninger

Anlegg for gående skal bygges som fortau, gangveg eller gang- og sykkelveg. Anlegg for syklende skal bygges som sykkelfelt, sykkelveg med eller uten fortau eller gang- og sykkelveg. Utforming av fortau og sykkelfelt er vist i del B Gater.

Gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau skal bygges med bredder som vist i tabell E.7. I tillegg kommer en grusskulder på 0,25 m på hver side. Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden i et normaldøgn.

Gangveg eller sykkelveg utformes som gang- og sykkelveg, se figur E.27. Disse vegene skal ha bredde som gang- og sykkelveg eller sykkelvegdelen på sykkelveg med fortau vist i tabell E.7. Sykkelveger med potensiale for mer enn 15 gående i maksimaltiden skal ha eget fortau for gående.

Tabell E.7: Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Gående pr time	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

Kommunen har satt opp kriterier for prioritering av tiltak i etterkant av medvirkningsprosessene:

Boks 7.2: Kriterier for prioritering av tiltak i tabell 6.3 og 6.4 (ikke prioritert rekkefølge):

1. Trafikksikker skolevei.
2. Sammenhengende hovednett for sykkel og gange.
3. Mange innspill.
4. Stor andel syklistere og fotgjengere i dag: høy befolkningstetthet og arbeidsplasskonsentrasjon – stor forventet vekst.
5. Tiltak som kan gjennomføres relativt raskt og er forholdsvis rimelige å gjennomføre.
6. Om det er flere funksjoner på samme strekning. Eksempelvis skal hensyn til skoleveier og turliv m.v. vektlegges. Slike hensyn kan f. eks. bety at en turvei ikke skal asfalteres og at en sti ikke skal oppgraderes.

Vedlegg 2: Til tiltak 3. 2. - Anleggsplan

Stille krav om anleggsplan i reguleringsplan/byggetillatelse for å sikre god framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter i byggeperioden (ikke utfyllende):

- Skilting av fare og anleggsarbeid
- Sikre alternative ruter og skilte disse
- Unngå lange perioder med dårlig dekke
- Påse at asfaltering er gjennomført før brukstillatelse/ ferdigattest gis.
- Følge opp tiltakshaver underveis i store prosjekter v/IG'er.

Vedlegg 3. Forslag til ulike typer kampanjer

Gjennomføre en kampanje hvert år med varierende tema, bruk fagrappporter for inspirasjon:

- [Vegdirektoratet sin eksempelsamling med kampanjer som har fått flere til å sykle eller gå](#)
- [PRESTO-guide for gjennomføring av kampanjer](#)
- [TØI-rapport om effekten av kampanjer rettet mot å få flere barn til å sykle](#)
- [Kampanjeveileder Europeisk mobilitetsuke](#)

Eksempel på kampanjer:

- Utprøving av el-sykel og leie til eie-ordning
- Lys i mørke-kampanje: Refleks og lyktbruk
- Vintersykelkampanje, med f.eks. bidrag til piggdekk på sykkel, se [Oslos vintersykelkampanje](#).
- Europeisk mobilitetsuke
- Bedre samspill i trafikken
- Sykkelkurs for voksne
- Sykkelvennlig arbeidsplass / skole med sykkelambassadør
- Kampanjer i samarbeid med næringslivet – belønning for å gå/sykle til butikken
- Kampanjer og holdningsarbeid rettet mot eldre, f.eks gjøre kommunens rickshaw tilgjengelig for eldre og pårørende (se bilde over).
- Kampanjer som motiverer til å la bilen stå ved å fokusere på klima – og miljøgevinsten
- Sykkeldag med sykkelsjekk på skolene i samarbeid FAU



Vedlegg 4. På sykkel fra starten.

Sykkelskole og språkopplæring, Oslo kommune: Fra vingling på balansesykkel til sykkelturn med ordentlig sykkel. I en barnehage i Ammerud lærer barna seg å sykle fra de er to år. Barnehagene kjøper inn balansesykler istedenfor nye trehjulssykler, og gjennomfører sykkelskole med språkopplæring med barna som del av det pedagogiske opplegget. Se mer info på [nettsiden](#)

Vedlegg 5. Leie til eie: Sykkelopplegg til ansatte – eksempel på opplegg i regi av DBS

Den ansatte "leier" sykkel i 36 måneder - og får ved leieperiodens slutt tilbud om å kjøpe sykkelen til en gunstig pris. Dette ligner på dagens løsning for leasing av bil for bedrifter. Den ansatte aksepterer en reduksjon i bruttolønn mot å ta del i en annen tjeneste/gode. Fordelsbeskatning er medberegnet.

Ser man på kostnaden den ansatte får totalt etter 36 måneder + et utkjøpsbeløp, vil den ansatte kunne spare 30-50 % sammenlignet med butikkpris. I tillegg betaler man et lavt månedlig beløp i stedet for å måtte ut med mange tusen kroner på en gang (som utelukker en del mennesker fra å anskaffe seg for eksempel el-sykkel).

Etter endt leieperiode leveres sykkelen tilbake, eller kjøpes ut av den ansatte. Alt dette håndterer DBS direkte med den ansatte. Det blir altså minimalt med administrativt arbeid for arbeidsgiver - kun en jobb med å administrere brutto lønnstrekk. Det kreves ikke budsjett - tiltaket er kostnadsnøytralt - siden det baserer seg på brutto lønnstrekk hos de ansatte.

Vedlegg 6. Hjertesone rundt alle skoler

En «Hjertesone» er en bilfri sone rundt skolen. Barn som kjøres må slippes av på markerte stopp- og hentesteder utenfor denne sonen. Det skaper trygghet og inspirerer foreldre, elever og skoleledelsen til samarbeid. «Hjertesonene» skal først og fremst sikre trygge og attraktive skoleveier for barn.

Bak initiativet står Trygg Trafikk, Politiet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening, Helsedirektoratet og Statens vegvesen.

Radius på hjertesone anbefales satt til ca 250 m, men må avgjøres av den enkelte skole/FAU.

Hjertesone rundt alle skoler i Bergen: <https://syklistene.no/aktuelt/hjertesone-rundt-alle-skoler-i-bergen/>



Vedlegg 7: Utdrag fra Statens vegvesens [håndbok R610](#), Standard for drift og vedlikehold av riksveier, vedrørende vinterdrift på gang- og sykkelanlegg (s.128-130)

9.4 Vinterdrift – ferdselsareal for gående og syklende

Vinterdriftsklasser

Vinterdrift skal gjennomføres etter valgt vinterdriftsklasse.

Valg av vinterdriftsklasse skal gjøres med utgangspunkt i gang/sykkelrutens funksjon.

Vinterdriftsklasse GsA Bymessig strøk med høy gang- og sykkeltrafikk
Hovednett for sykkeltrafikk
Ferdelsareal hvor store deler av arealet eller strekningen har indikatorer.

Vinterdriftsklasse GsB Øvrige ferdselsareal for gående og syklende

Overgang mellom ulike vinterdriftsklasser skal legges til steder hvor endring i standard ikke skaper overraskelse eller problemer for trafikantene. Håndtering av driften i overgangen mellom vinterdriftsklasser skal samordnes med tanke på å redusere effekten av endring i standard langs vegen.

Metode for friksjonsforbedring samt krav til godkjent føreforhold og krav til innsats ved værhendelse for hver klasse er gitt nedenfor.

Fortsettelse, utdrag SVVs håndbok R610

Vinterdriftsklasse GsA

GsA Metode for friksjonsforbedring	<p>Salt skal nyttes som preventivt tiltak og for å opprettholde og gjenopprette bar veg.</p> <p>Brøyting og kosting skal nyttes før salting for å oppnå bar veg. Sand, eventuelt i tillegg til salt, skal nyttes når vær/temperaturforhold medfører at bar veg ikke kan oppnås med salting, brøyting og kosting.</p>
--	--

Godkjent føreforhold	GsA	
	Ved værforhold hvor salt gir ønsket effekt:	Ved værforhold hvor salt ikke gir ønsket effekt:
Tilstand på vegen mellom kl 06:00 og kl 23:00	Snø- og isfri (bar) veg	Hardt og jevnt snø/is-dekke med maks 1 cm løs snø Ferdelsareal med indikatorer: Snø- og isfri (bar) veg på 90 % av ferdelsarealet
Friksjon mellom kl 06:00 og kl 23:00	Snø- og isfri (bar) veg	Større enn 0,3
Hard snø/is: Ujevnhet	Snø- og isfri (bar) veg	Ujevnhet mindre enn 2 cm
Hard snø/is: Tverrfall	Snø- og isfri (bar) veg	Tverrfall skal opprettholdes lik bar veg

Innsats ved værhendelse	GsA
Maksimal syklustid for brøyting	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 2 timer
Maksimal syklustid for strøing (inkl. henting av strømidler)	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 2 timer
Start strøing (inkluderer også preventiv strøing)	Ved forventet friksjon lavere enn krav til godkjent føreforhold.
Start preventiv strøing	Preventiv strøing skal starte tidsnok til at strøingen kan avsluttes og gi effekt i forhold til forventet værhendelse
Sandstrøing ifm snønedbør	Startes ved slutt snønedbør
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 2 timer
Fjerning av strøsand	Se kap. 8.2 Gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, fortau, trapp og rampe

Kravene gjelder også trapp og rampe som tilhører ferdelsareal for gående og syklende med vinterdriftsklasse GsA.

Fortsettelse, utdrag SVVs håndbok R610

Vinterdriftsklasse GsB

GsB Metode for friksjonsforbedring	Sand skal nyttes. Salt kan nyttes som preventivt tiltak og for å opprettholde og gjenopprette bar veg på ferdselsareal med indikatorer.
--	--

Godkjent føreforhold	GsB
Tilstand på veggen mellom kl 06:00 og kl 23:00	Hardt og jevnt snø/is-dekke med maks 1 cm løs snø Ferdelsareal med indikatorer: Snø- og isfri (bar) veg på 90 % av ferdselsarealet
Friksjon mellom kl 06:00 og kl 23:00	Større enn 0,3
Hard snø/is: Ujevnhet	Ujevnhet mindre enn 2 cm
Hard snø/is: Tverrfall	Tverrfall skal opprettholdes lik bar veg

Innsats	GsB
Maksimal syklustid for brøyting	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 3 timer
Maksimal syklustid for strøing (inkl. henting av strømidler)	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 3 timer
Start strøing	Ved forventet friksjon lavere enn krav til godkjent føreforhold.
Start preventiv strøing	Preventiv strøing skal starte tidsnok til at strøingen kan avsluttes og gi effekt i forhold til forventet værhendelse
Sandstrøing ifm snønedbør	Startes ved slutt snønedbør
Tidskrav for gjenopprettet godkjent føreforhold etter værhendelse	Som for tilliggende veg, men ikke større enn 3 timer
Strømønster	Gang- og sykkelveg kan deles inn i en strødd og en ikke strødd del i henhold til spesiell beskrivelse.
Fjerning av strosand	Se kap. 8.2 Gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, fortau, trapp og rampe

Kravene gjelder også trapp og rampe som tilhører ferdselsareal for gående og syklende med vinterdriftsklasse GsB.

Hardt snø/isdekke på trapp skal ikke være tykkere enn 1 cm.

Vedlegg 8. Vei- og gateplan for Ås sentralområde

Vei- og gateplan for Ås sentralområde ble utarbeidet i 2017, som et grunnlag for arbeidet med områderegulering av Ås sentrum. Planen kommer med flere anbefalinger til hvordan syklistene og fotgjengere best kan ivaretas i sentrumsområdet. Blant annet tegner planen opp et anbefalt hovedsykkelnett, viser anbefalt plassering av sykkelparkering, og peker ut gater som er særskilt viktige for fotgjengere, opphold og byliv. Planen beskriver hvilke egenskaper ved gatenettet som er viktige for de ulike trafikantgruppene, herunder finmaskede gangforbindelser, brede fortau og mange krysningspunkter for fotgjengere, samt et effektivt og trygt nettverk med få systemskifter for syklistene. Det er tegnet prinsipp-skisser for sentrumsgater og bolig-gater.

Vei- og gateplanen har vært veiledende for arbeidet med sykkel- og gåstrategien for området i Ås sentrum, og det er i stor grad samsvar mellom anbefalingene for sentrumsområdet vei- og gateplanen og Sykkel- og gåstrategien. Som en del av arbeidet med områdereguleringsplan for Ås sentralområde vil løsningene som er foreslått i vei- og gateplanen konkretiseres, og det vil stilles mer detaljerte krav til utforming og trasévalg. Det er vedtatt hvilke utvalgte strekninger i planen som skal utredes videre i en teknisk plan. Som følge av dette kan løsningene som til slutt vedtas i områdeplanen avvike noe fra det som er beskrevet i sykkel- og gåstrategien.

Vei- og gateplanen finner du [her](#).

Vedlegg 9. Liste over strekninger for gange og sykling der funksjonen skal sikres ved planlegging (se kap. 6.1):

- «Rideveien» fra Grønslett vest til krysset Kongeveien/Syverudveien og videre mot NMBU (eksisterende adkomst mot Årungen og NMBU nord)
- Sykkelvei fra NMBU til Nettet med manglende sikring på Årungveien i Frogn kommune på strekningen fra Horgen til rundkjøring E6 ved Froen mølle.
- Framtidig trasse fra Herumveien vest gjennom Vollskogen om Voll til Brønnerud (sikrere skolevei)
- Framtidig trasse for videreføring av gang- og sykkelvei fra Bestefars vei øst til Stenerudveien med tilkobling til Parallellen på høyde med Stenerudveien.
- Eldorveien
- Danskerud – Eldorveien (Kroerløypa) med avstikker til Bjørnebekk
- Hogstvetveien sør forbi Tvetter (korteste sykkelvei Ås-Vestby)
- Herumveien sør til Rud pumpestasjon (Tømmerkastet) (med avstikker østover ved Rød), og videre framtidig trasse sørover forbi Fjellet til Børsumveien (Ås-Vestby).
- Libråtenveien – Oldtidsveien mot Sjødal (alternativ sykkelrute mot nord)
- Nebbaveien og kyststien nord til Oppegård grense (alternativ sykkelrute mot nord)
- Veien Nordby kirke – Myrås-dalen (alternativ sykkelrute mot nord)
- Kongeveien Fra Verken nord gjennom Nøstvedtmarka til Haugbro (sykkelrute Nordby - Oppegård).
- Sammenhengende vei- og stitrasé fra Solberg sør til Sneissletta ved Østre Holstad.



Ås kommune
Miljø, mangfold og muligheter

Publisert 30.05.2018 av Ås kommune, Plan og utviklingsavdelingen

