



Ås kommune



PEDALTRÅKK

Hvor ønsker du å sykle?

Resultater fra kartbasert undersøkelse blant innbyggere i Ås kommune



Innhold

| | |
|--|----|
| 1. Innledning, bakgrunn, metode og analyse av data | 3 |
| 1.1. Bakgrunn..... | 3 |
| 1.2. Metode | 3 |
| 1.3. Resultater – generelt | 4 |
| 1.4. Analyse av data..... | 5 |
| 1.4.1. Analyse av sykkelruter- Sykkelregistreringer per strekning eksisterende vei | 5 |
| 1.4.2 Analyse av sykkelruter – Sykkelregistreringer utenfor eksisterende vei – punkt-analyse | 6 |
| 1.4.3. Analyse av sykkelruter – Sykkelregistreringer utenfor eksisterende vei - Ellipsoide | 7 |
| 1.4.4 Kartlag som viser eksisterende gang- og sykkelvei..... | 8 |
| 1. Resultater: framstilling i kart, hele Ås kommune | 8 |
| 2.1. Oversikt over ønskede sykkelveier | 8 |
| 2.2. Ønskede sykkelveier, sett sammen med eksisterende gang- og sykkelveier..... | 10 |
| 2.3. Farlige krysninger og høy fart på biler..... | 12 |
| 1.4. Vedlikeholdsbehov | 14 |
| 2. Ønskede sykkelveier og innspill om trafiksikkerhet ulike deler av kommunen | 16 |
| 3.1. Nordby: Ønskede sykkelveier og innspill om trafiksikkerhet | 16 |
| 3.2. Ås tettsted: Ønskede sykkelveier og innspill på trafiksikkerhet..... | 18 |
| 3. Sykkelparkering | 22 |
| 4. Spørsmål om alder, bosted og «hva skal til for at du skal sykle mer?»..... | 23 |
| 5.1. Kommentarer til spørsmålet «Jeg ville syklet mer hvis:»..... | 23 |
| 5.1.1. Hvis det var mer sammenhengende sykkelveinett | 24 |
| 5.1.2. Hvis det var egne løsninger adskilt fra biltrafikk | 25 |
| 5.1.3. Hvis det var bedre/tryggere sykkelparkering | 25 |
| 5.1.4. Jeg kommer uansett ikke til å sykle mer | 25 |
| 5.1.5. Kommentarer om trafikkregler- og system..... | 25 |
| 5.1.6. Kommentarer om drift og vedlikehold..... | 26 |
| 5.1.7. Andre kommentarer – hva skal til for at du skal sykle mer..... | 26 |
| Vedlegg 1: Informasjonsmateriell sendt ut til skolene i Ås kommune..... | 27 |
| Steg for steg:..... | 28 |

Publisert av Plan- og utviklingsavdelingen, Ås kommune 18.09.17

Kontaktinfo ved spørsmål: siri.gilbert@as.kommune.no

1. Innledning, bakgrunn, metode og analyse av data

Våren 2016 fikk Ski og Ås kommune utarbeidet en web-basert kartportal, «Pedaltråkk», for å få innbyggernes innspill om behov og ønsker for fremtidig sykkelveinett. På nettsiden kunne innbyggerne legge inn detaljerte ruter for hvor de ønsket å sykle. Det var også mulig å sette inn punktinformasjon om hindringer på strekningen, som for eksempel farlige kryss, dårlig vedlikehold eller høy fart på biler. Man kunne også legge inn informasjon om hvor man ønsket mer sykkelparkering. Avslutningsvis ble det stilt spørsmål om hva som kunne få respondentene til å sykle mer.

Det kom inn nærmere 700 svar til sammen i begge kommunene i løpet av februar, mars og april 2016. Analysene av kartdataene gir en god indikator for hvor ønsket om sykkelveier er størst, og hvor folk opplever at det ikke er trygt, og det er behov for oppgraderinger.

Denne rapporten gir en oversikt over metode og resultater for Ås kommune. Ski kommune har laget en egen rapport. Det er derfor ikke kommentert på resultatene i Ski kommune i denne rapporten, selv om Ski kommune er med på mange av kartene som presenteres.

1.1. Bakgrunn

Ås kommune har stor befolkningsvekst, med en forventet befolkningsøkning på 11.500 nye bosatte i 2040¹. I innværende kommuneplan er målet at kommunen skal ha 17 % sykkelandel innen 2027 (status var 9 % i 2013²). Ås tettsted er utpekt som regionby i Akershus, med en overordnet målsetting om at all vekst i persontransport skal skje med sykkel, gange og kollektiv³.

For å få folk til å gå og sykle mer er det behov for bedre gang- og sykkelveier, og en overordnet plan for utviklingen av slik infrastruktur i kommunen. Våren 2017 ble det vedtatt oppstart av Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Pedaltråkk er en medvirknings-undersøkelse, som ga innbyggerne mulighet til å gi innspill til hvor det er størst behov for bedre infrastruktur for syklistene. Når denne kartinformasjonen sammenstilles med oversikt over dagens gang- og sykkelveier, får man raskt et overblikk over hvor behovet for tilrettelegging og utbedring er størst. Resultatene fra Pedaltråkk-undersøkelsen gir dermed administrasjonen og politikerne bedre beslutningsgrunnlag for prioriteringer av tiltak på sykkelveinettet. Denne informasjonen vil sammen med annen kunnskap og faglige vurderinger bli brukt inn i arbeidet med Sykkel- og gåstrategien for Ås kommune.

1.2. Metode

Kartløsningen ble levert av Geodata AS, som hadde utarbeidet lignende løsning for Oslo kommune. Eksisterende løsning ble videreutviklet med muligheten til å legge inn punktinformasjon i tillegg. Løsningen ble laget for å få en enklest mulig brukeropplevelse, uten behov for opplæring først.

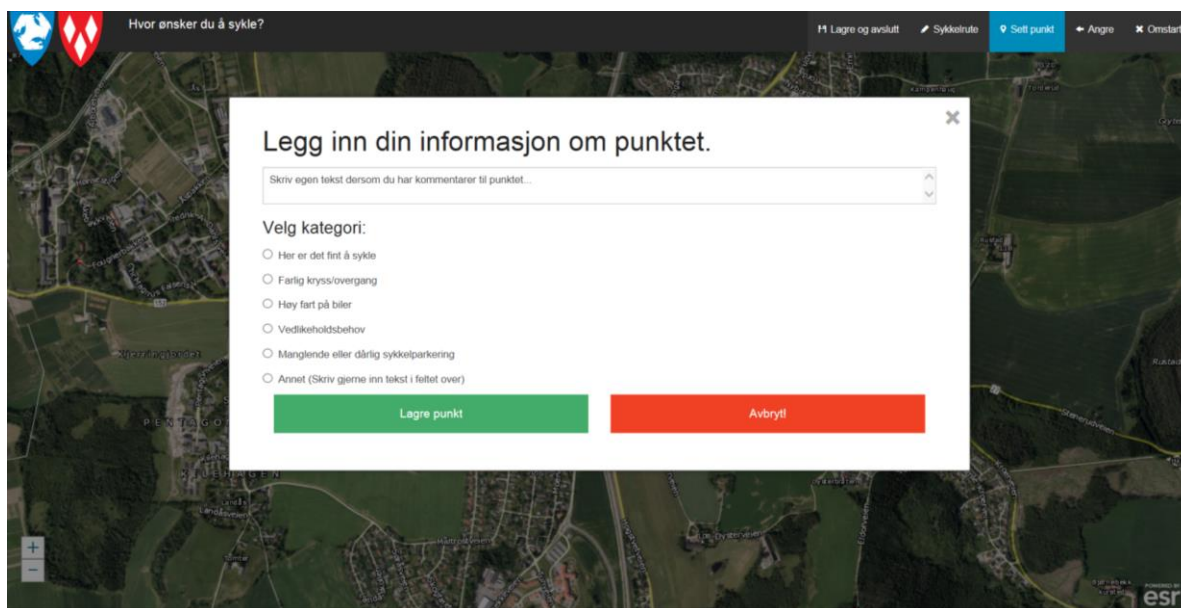
Ski og Ås kommune samarbeidet om å promotere undersøkelsen i media og på kommunenes egne nettsider. Det ble også sendt informasjon til alle barneskolene i kommunene, til bedrifter og til ansatte og studenter ved NMBU. Det var en åpen undersøkelse, og resultatene gir dermed ikke noe representativt utvalg fordelt på alder, kjønn og bosted. Kommunene anser likevel at informasjonen som kom inn er verdifull, da det gjerne er de som sykler en del og som kjenner forholdene godt, som svarer.

¹ Statistisk sentralbyrås framskriving

² Reiser under 5 km, Prosam 2013

³ Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Undersøkelsen var anonym. En person kunne også legge inn flere besvarelser, men det er lite trolig at dette var noe problem. Respondentene ble spurt om alder og bostedskommune, men det var ikke obligatorisk å svare på disse spørsmålene. Publikum fikk spørsmålet «Hvor ønsker du å sykle». Det ble kommunisert ut at man ikke bare skulle tegne inn ruter langs eksisterende veinett, men også strekninger man ønsker å sykle, der det i dag ikke er veinett (eks. gjennom et skogsholdt el.l.) Respondentene gikk inn på nettsiden der de først fikk informasjon om gjennomføring av undersøkelsen, og så kunne tegne linjer rett inn i flyfoto over kommunene. Det var ikke lagt inn geografiske begrensninger over hvor man kunne legge inn informasjon, for å få info om sykling på tvers av kommunegrenser. Respondentene kunne også legge inn punktinformasjon i ulike kategorier, og kunne i tillegg kommentere med tekst, se fig. 1.1. under. Se vedlegg 1 for nærmere beskrivelse av fremgangsmåte i undersøkelsen.

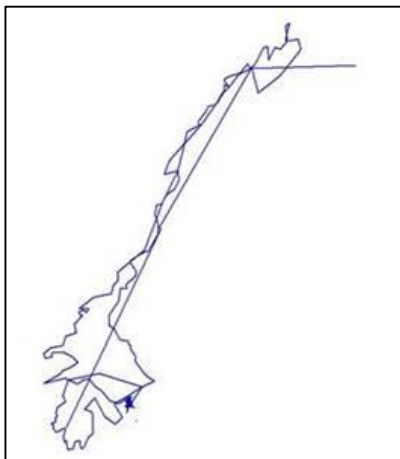


Figur 1. 1. Skjerm bilde som viser kartløsningen for inntegning og boks for valg av type punkt og tekst å legge inn i kartet.

1.3. Resultater – generelt

Det kom inn totalt 691 besvarelser fordelt på de to kommunene Ski og Ås. Fordi man kunne legge inn informasjon på tvers av kommunegrenser, er det uvisst hvordan svarandelen fordeler seg mellom de to kommunene. Informasjonen som ble lagt inn som linjer og punkt blir presentert i kart i denne rapporten. De forhåndsdefinerte kategoriene for punktinformasjon gir mulighet for oversiktskart for de ulike temaene, f.eks. farlige kryssninger, sykkelparkering, vedlikeholdsbehov. Mange respondenter ga i tillegg til punktinformasjon detaljerte tilbakemeldinger som gir unik lokalkunnskap fra hele kommunen. For eksempel kommentarer om hvorfor det er behov for nye gang/sykkelveier, ønskede løsninger, hvorfor kryss er farlige eller hvilken type sykkelparkering som ønskes.

Denne informasjonen vil bli brukt som innspill i arbeidet med sykkel- og gåstrategi. Kommunen mottok også mange innspill på e-post i forbindelse med undersøkelsen, som blir behandlet som innspill til sykkel- og gåstrategien. Ut fra registreringene i kartbasen Pedaltråkk, der hovedtyngden av påtegningene er i Ås sentralområde, kan det se ut til at det er flest respondenter fra Ås sentralområde som har svart. Det er færre påtegninger nord i kommunen, rundt Vinterbro og Solberg.



På grunn av en feil ble det ikke obligatorisk å svare på bostedskommune og alder i undersøkelsen. Resultatene er derfor dessverre ikke så lette å analysere med grunnlag i slik informasjon. Det gjorde blant annet at det ikke ble så lett å se hva som var barns behov vs. voksnes behov.

Det var også en del «støy» i datasettet. Noen av respondentene har tegnet inn mange linjer som tydelig ikke gir noen mening i tolkningen av hvor det er behov for sykkelveier. Et annet eksempel ser vi i fig. 1.2, der en respondent har tegnet linjer i hele Norge. Dette var mulig da det ikke var lagt inn begrensning for inntegning i kun en kommune

Figur 1. 2. Eksempel på «støy» i datasettet.

1.4. Analyse av data

Data ble lagt inn via en kartløsning på web hvor publikum hadde anledning til å legge inn sykkelregistreringer, dvs. strekninger de ønsket å sykle og punkt for å beskrive ulike fenomener langs vegstrekninger. Data har blitt lagret i databaser med unike ID'er pr registrering. Det var anledning for å legge inn registreringer flere ganger. Man kunne også legge inn registrering av sykkelrute (lilla linje i figuren under) flere ganger per strekning. Analysen av data har ikke tatt hensyn til at en person potensielt kunne tegne inn samme strekning mange ganger og slik sett påvirke datagrunnlaget mer enn andre. Se figur 1.3 for eksempel på rådata med mange inntegnede sykkelregistreringer og punkter som gir ulik informasjon.



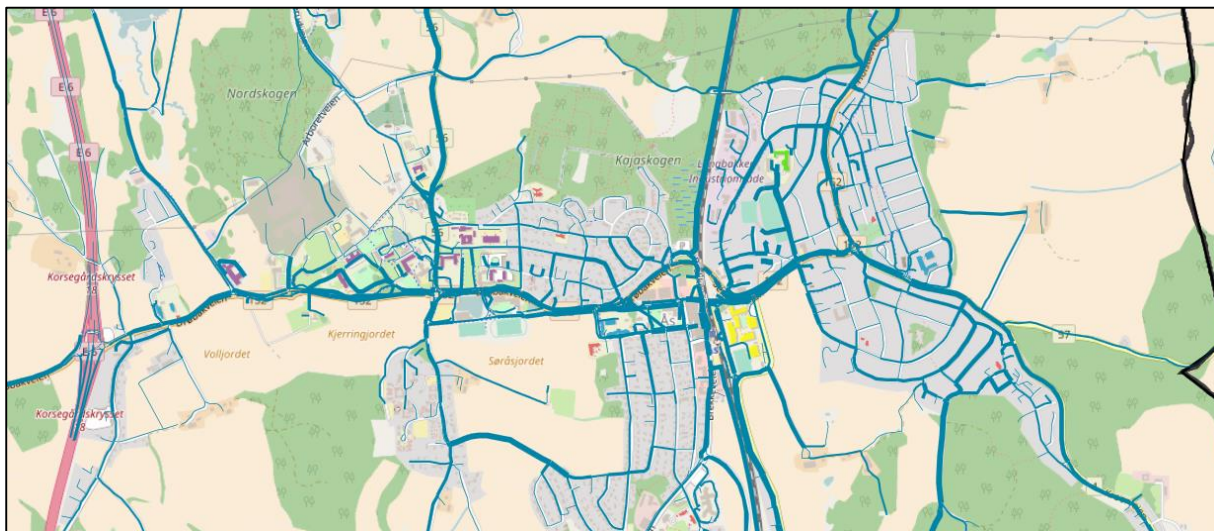
Figur 1.3. Eksempel på rådata, linjer og punkt, Ås sentralområde. Lilla linjer er påtegninger i kartet fra respondentene.

1.4.1. Analyse av sykkelruter- Sykkelregistreringer per strekning eksisterende vei

Analysen av informasjonen som kom inn i undersøkelsen er gjort i ArcGis Online⁴. For å få bedre lesbarhet, spesielt i linjene som er tegnet inn (sykkelregistreringer), er det gjort en sykkelanalyse i et temakart som rapporterer totalt antall sykkelregistreringer pr strekning av ELVEG. [ELVEG](#) omfatter alle kjørbare veger (lengre enn 50 meter), gang- og sykkelvegnett. Denne analysen relaterer sykkelregistreringene til nærmeste

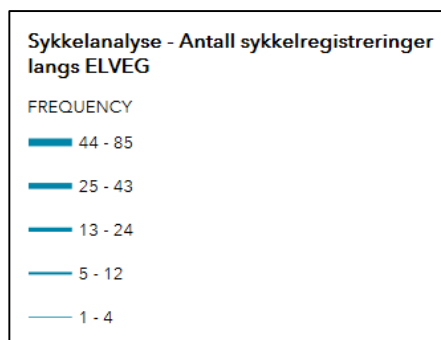
⁴ Bidrag til metodebeskrivelse fra Tore Jensen, Geodata AS

ELVEG-strekning og summerer antall registreringer pr ELVEG-strekning. I forbindelse med relatering til nærmeste ELVEG-strekning er det satt en søkeradius på 100m, som betyr at dersom sykkelregistreringen er lengre unna en eksisterende ELVEG-strekning enn 100m anses registreringen som et ønske om etablering av en ny sykkelveg.



Figur 1.4. Eksempel sykkelanalyse, antall sykkelregistreringer per strekning ELVEG. Ås sentrumsområde.

Tykkelsen på linjen i fig. 1.4. over representerer antall sykkelregistreringer langs ELVEG. Dess flere påtegninger i karte, dess tykkere linje. Kategoriene på linjetykkelsen med antall påtegninger sees i tegnforklaringen under (fig. 1.5). For eksempel viser tykkeste linje at det på strekningen er mellom 44 og 85 påtegninger langs den delen av veistrekningen.



Figur 1.5. Tegnforklaring av tykkelse på linjer i kart som viser foretrukne sykkelveier.

1.4.2 Analyse av sykkelruter – Sykkelregistreringer utenfor eksisterende vei – punkt-analyse
 Sykkelveiregistreringer som ligger utenfor toleransen for at de kan relateres til eksisterende vegnett (ELVEG) (100 m utenfor), er behandlet som ønske om ny sykkelvei og presentert i form av punkter langs de ønskede aksene, en punkt-analyse. I fig. 1.6. under vises de grønne linjene, som er respondentenes påtegninger, mens linjer med svarte punkter er punkt-analysen som altså gir en forenkling av dette og bedre visuell framstilling.

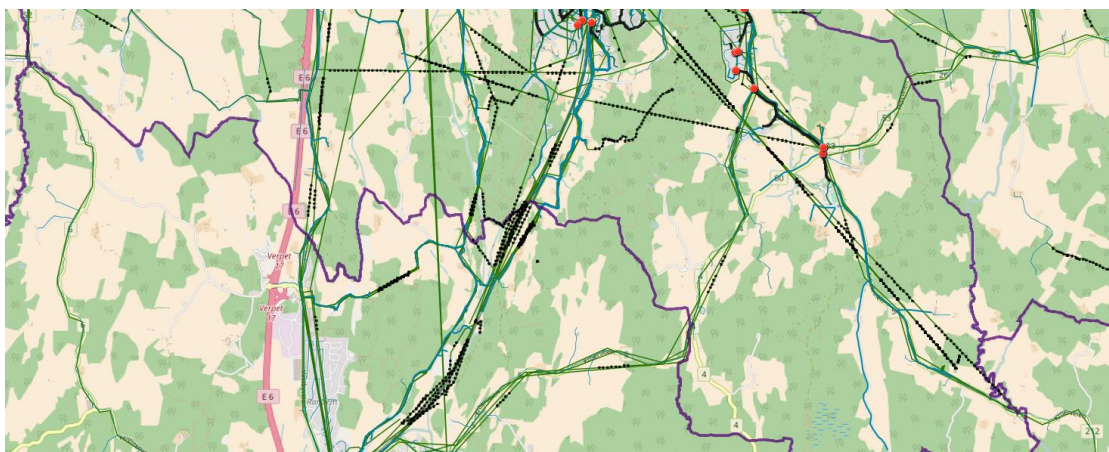
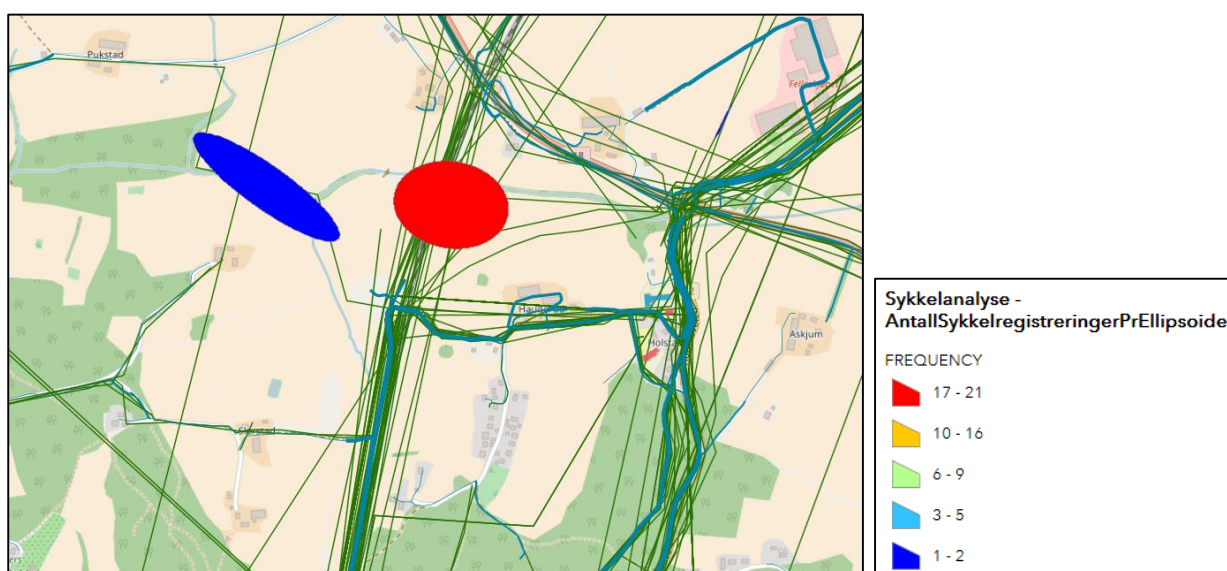


Fig. 1.6. Eksempel på analyse av sykkelregistrering utenfor eksisterende vei med punkt, Kroer mot Vestby.

1.4.3. Analyse av sykkelruter – Sykkelregistreringer utenfor eksisterende vei - Ellipsoide
 Siden noen av sykkelregistreringene faller utenfor eksisterende ELVEG-strekninger (lengre unna enn 100m fra ELVEG), er det laget ellipsoider som teller opp og visualiserer disse registreringene. Punktene vist i kartet (forklart i del 1.4.2) er aggregert i ellipsoider som viser antallet forekomster/ønsker innenfor avgrensningene i kartet.

Hvis for eksempel en rød ellipsoide ligger på et jorde, betyr det at det i dette området er det 17-21 sykkelregistreringer, altså linjer som respondenten har tegnet inn. Dette viser at det er ønsker om å sykle i området, selv om det ikke er vei der i dag. Denne informasjonen kan kobles sammen med rådata (grønne linjer), for å få bedre forståelse av hvilke strekninger som ønskes. I fig. 1.7. vises et eksempel på en analyse av registreringer utenfor eksisterende vei (ELVEG) med ellipsoider. Den røde ellipsen viser tydelig at det ved jernbanelinja ved Holstad, i området mellom der grusvegen tar slutt og E18, er et ønske om sykkelvei der det i dag ikke er noe tilbud. De grønne linjene er rådata; linjer som publikum har lagt inn.



Figur 1.7. Eksempel på analyse av sykkelregistrering utenfor eksisterende vei med ellipsoider, Holstad.

1.4.4 Kartlag som viser eksisterende gang- og sykkelvei

Kartlaget eksisterende Gang/Sykkelvei viser hvor det er fortau og gang- og sykkelveier i dag. Kartlaget er imidlertid ikke helt oppdatert, så det kan være strekninger der det i dag er gang/sykkelveier som ikke vises på kartet. I kartframstillingene i rapporten er kartlaget eksisterende gang/sykkelvei lagt på toppen av analyser som viser hvor respondentene i undersøkelsen ønsker å sykle. På denne måten får man raskt en oversikt over hvor det er mange som ønsker å sykle, men det ikke er egne gang- og sykkelveier i dag, og altså et potensielt behov for ny infrastruktur.

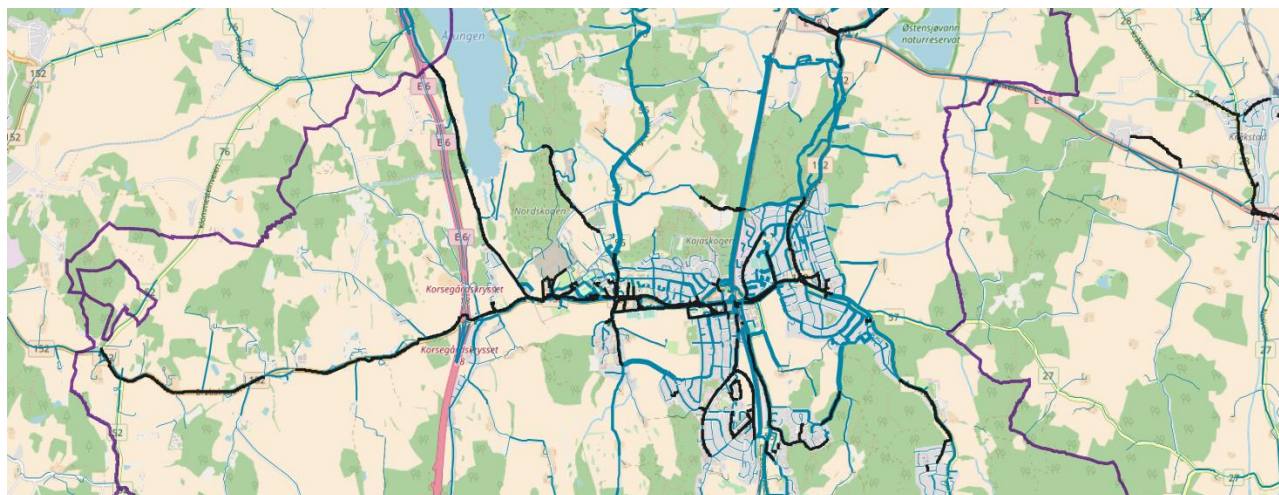


Fig. 1.8. Ønskede sykkelveier (blå linjer) sammenstilt med eksisterende gang/sykkelveier (svart). Ås sentr.

1. Resultater: framstilling i kart, hele Ås kommune

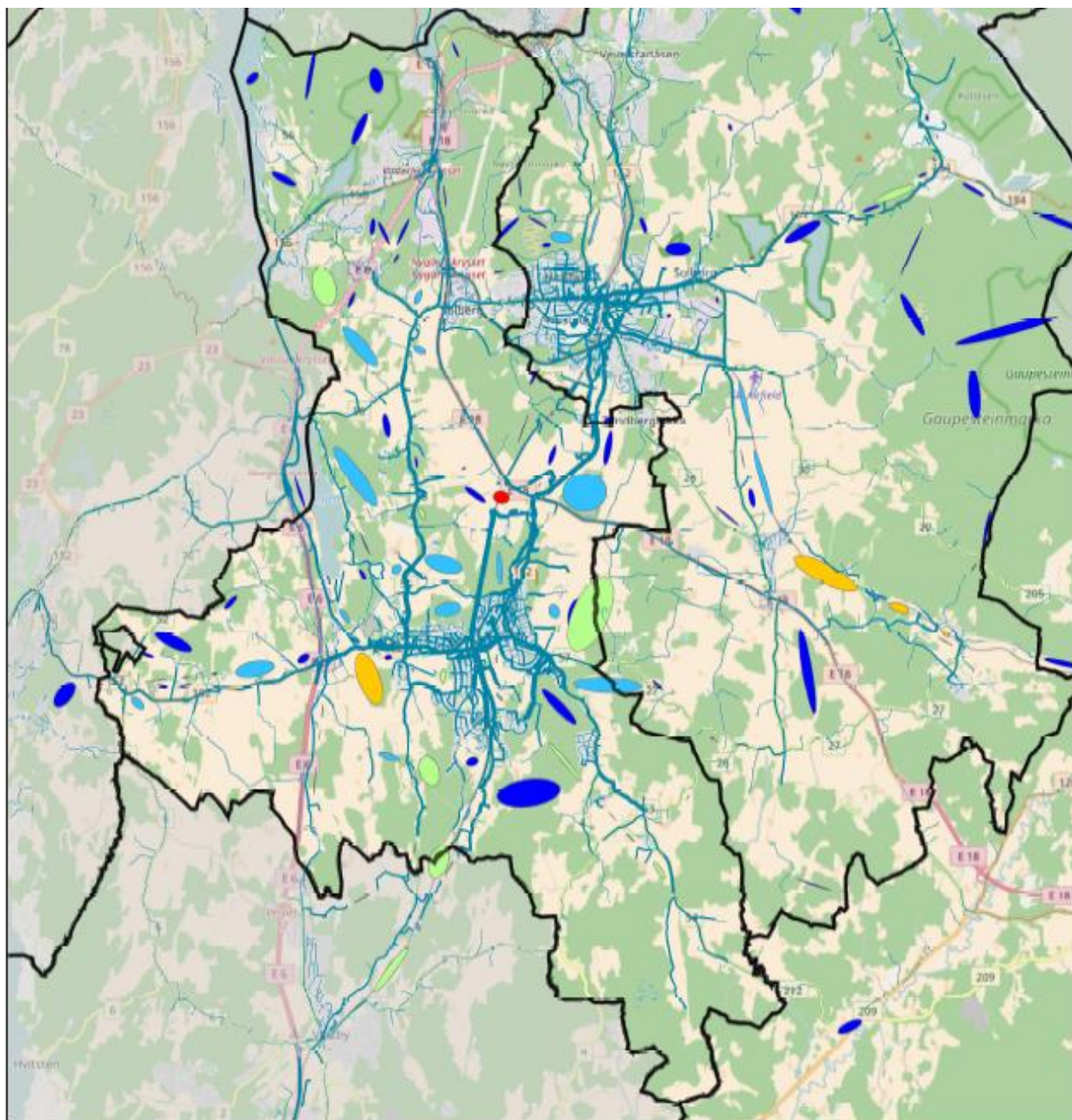
I det følgende blir oversiktskart og kart over utvalgte strekninger som har fått mye oppmerksomhet i undersøkelsen presentert. Det blir også presentert kart som viser punkt-registreringer på ulike tema som trafiksikkerhet, vedlikeholdsbehov mm. Det refereres til utvalgte kommentarer som publikum har lagt inn, da det ville bli for omfattende å gjengi alle. Alle kommentarene som har kommet inn vil imidlertid bli gjennomgått i arbeidet med ny Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. De blå linjene i kartene under viser sykkelanalyse av rådata, altså antall sykkelregistreringer per strekning ELVEG, beskrevet i avsnitt 1.4.1. Kartene viser besvarelser fra alle respondentene, og er ikke skilt på alder eller kommunetilhørighet.

2.1. Oversikt over ønskede sykkelveier

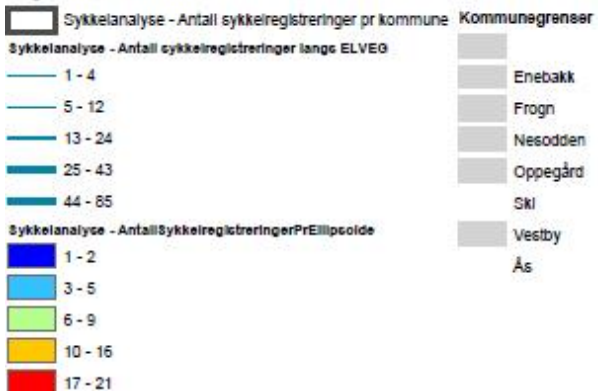
Kartet i fig. 2.1. viser analysen av inntegnede sykkelveier langs eksisterende veinett, markert som blå linjer. Her kommer også ønskede sykkelforbindelser til nabokommuner fram. Ut fra dette kartet er det mulig å se hvilke distanser respondentene sykler per i dag eller har *ønske* om å sykle.

De strekningene/områdene som har fått flest registreringer er:

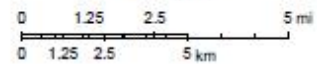
- Ås sentralområde
- Ås sentralområde til Ski via Holstad og Solberg
- Ås sentralområde til Vinterbro via Kongeveien (Fv 56)
- Andre ruter fra Ås sentralområde til Vinterbro /Nordby
- Ås sentralområde til Drøbak via Fv 152
- Ås sentralområde til Kroer og Vestby, ulike ruter
- Ruter til Oslo



August 19, 2017



1:135,000



Map data © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

Fig. 2.1. Ønskede sykkelveier: Hele Ås kommune og forbindelser til nabokommuner- ELVEG og ellipsoider

2.2. Ønskede sykkelveier, sett sammen med eksisterende gang- og sykkelveier

Fig. 2.2. gir en oversikt over hvor respondentene ønsker å sykle, men der det i dag ikke er egne løsninger for syklistene. Kartlaget gang- og sykkelveier (svarte linjer) differensierer ikke mellom fortau og gang- og sykkelveier. I områder der det er 30-sone på boligveier er det lagt opp til blandet trafikk, og dermed ikke separate løsninger for fotgjengere og syklistene per i dag. Hele strekningen fra Ås sentrum nordover langs jernbanelinja er ikke definert som gang/sykkelvei i kartlaget, selv om den i dag brukes som det. Dette er fordi det er Bane Nors anleggsvei.

Ruter som peker seg ut av dette kartet der det er mange som ønsker å sykle, fartsgrensen er over 30 km/t, og det mangler gang/sykkelvei deler av veien er:

1. Ås sentrum til Nordby/Vinterbro, ulike ruter:

- NMBU v/Meierikrysset nordover langs Kongeveien (Fv56) til Solberg (og Ski), og til Vinterbro via Nygårdskrysset og til Nordby skole via Askehaugveien.
- NMBU v/Meierikrysset langs Fv 152 via Osloveien langs Årungen vest, via Sundbyveien ved Årungen nord, Kongeveien og så til Solberg / Vinterbro. Mangler G/S-vei langs Sundbyveien (Fv 56)
- Som over, via Vassumkrysset under E6 og videre langs Nettetveien (Fv 156) til Vinterbro. Mangler G/S-vei fra krysningen av E6 ved Horgen til rundkjøringen ved Grønlund (avkjøring til Drøbak fra E6). Dette er i Frogn kommune.

Det har kommet en del tekst-kommentarer til punkter langs Kongeveien (Fv 56), som er en av rutene som utmerker seg som ønsket sykkelrute. Kongeveien har ikke G/S største delen av strekningen.

«*Farlige forbikjøringer*» (flere steder på strekningen Meierikrysset - Bølstad)

«*Farlig biltrafikk inn til og ut fra miljøstasjonen*» (Bølstad)

2. Ås sentrum til Ski via Fv152 (Holstadveien) til Ski.

Mangler G/S-vei fra Tårnveien til Holstad skole/Steinerskolen.

Mange markeringer av farlig kryss i krysset Holstadveien/Langbakken.

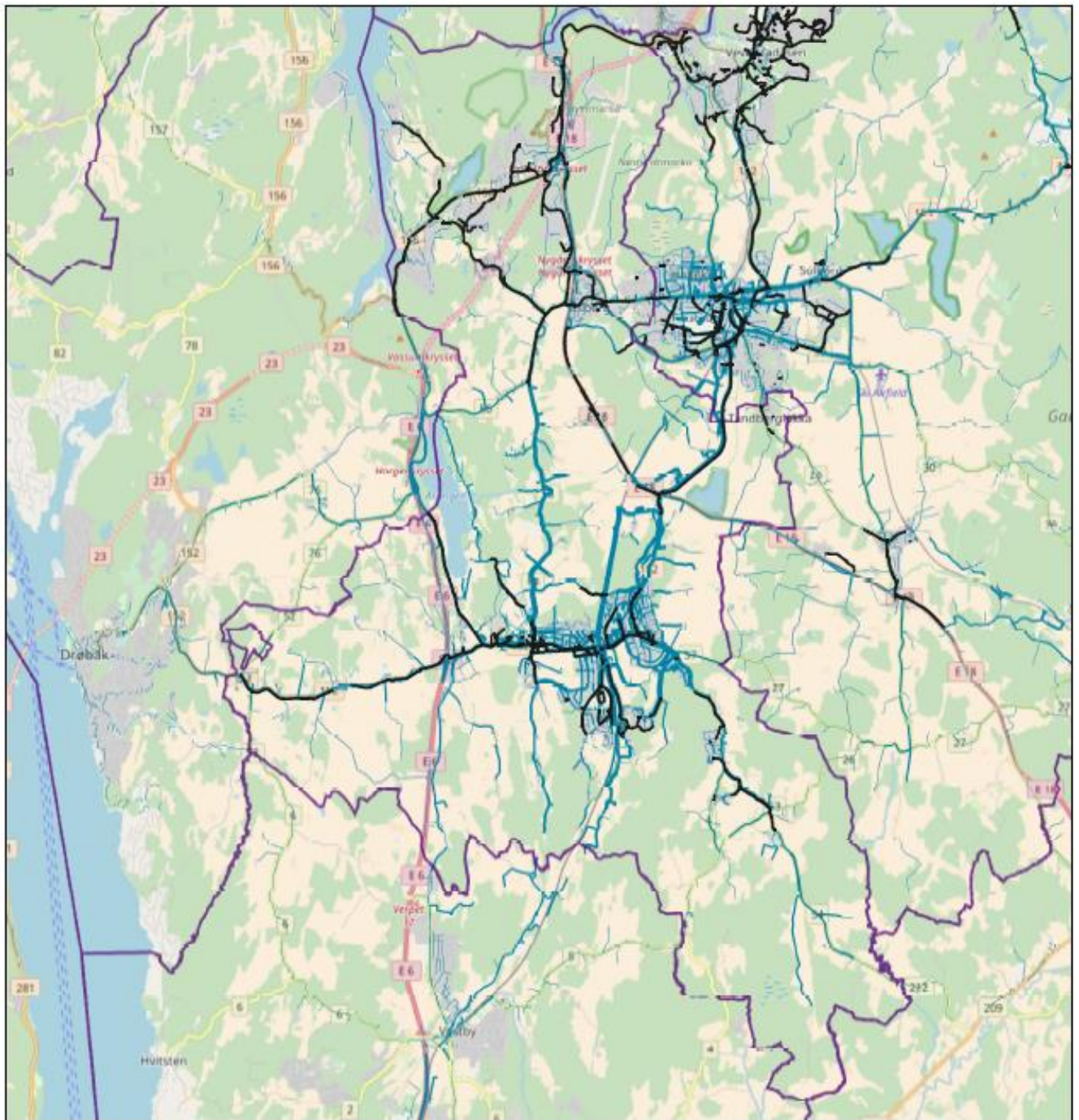
«*Du ser ikke bilene som kommer og bilene ser ikke deg*»

3. Ulike ruter fra Ås sentrum til Vestby:

- Fra NMBU v/Meierikrysset via Herumveien til Vestby grense i sør, mangler vei ved kommunegrensa.
- Via gamle Mossevei. 30-sone deler av veien mot Ås, resten høyere fart men lite trafikk
- Ås stasjon via Hogstvetveien (Fv 55) sørover til gårdsveier ved Hogstvet, dårlige gårdsveier ved kommunegrensa.
- Ås stasjon langs grusvei/anleggsvei på vestsida av jernbanelinja, flere ønsker å sykle videre sørover langs jernbanelinja til Vestby, der det i dag ikke er vei langs jernbanen på det sørligste strekket.

4. Kroerveien fra Sentralholtet og omtrent til Bjørnebekk

Mangler også egen sykkelvei, men der er det lagt opp til at myke trafikanter bruker parallelle boligveier.



September 14, 2017

- Eksisterende Gang/Sykkelvei
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer pr kommune
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer langs ELVEG
- 1 - 4
- 5 - 12
- 13 - 24
- 25 - 43
- 44 - 85

1:135,000

0 1.25 2.5 5 mi
0 1.25 2.5 5 km

Fig. 2.2. Ønskede sykkelveier (blå linjer) sett i sammenheng med eksisterende gang- og sykkelveier (svarte linjer).

2.3. Farlige krysninger og høy fart på biler

Som fig. 2.3 viser, er det i likhet med øvrige påtegninger fra publikum, lagt inn flest punkter og kommentarer om farlige krysninger og høy fart på biler i Ås sentralområde innen kommunen. Det er spesielt i Ås sentrum, og langs Fv 152 mot Drøbak og mot Ski respondentene opplever farlige kryss. Se avsnitt 2.3 for detaljer om Ås tettsted.

Det er en del punkter også langs Kroerveien fra Sentralholtet og mot Kroer, der folk også har kommet med kommentarer:

«Mange barn som bor på i området Bjørnebekk krysser veien her. Bilene kommer i høyhastighet på Kroerveien. Det er en sving på bilveien rett nord for krysset, som gir skymd sikt og gjør at det vanskelig å passere Kroerveien trygt på dette punktet. Kryssende vei har kommunen regulert til villavei og adkomst til Kroerveien, hvilket gjør at det er her man skal krysse. Det er behov for fartsdumper på Kroerveien.»

«Jeg ble avskåret her da jeg syklet på bilveien etter å ha signalisert venstresving, fordi bilene holder for stor fart til å bremse. Her er det også foreldrevakt. Alle ønsker dumper her istedenfor 2 ved Røed gård 150 m lenger borte. Veivesen sier at det er for lite trafikk for dumper, så dette er uforklarlig.»

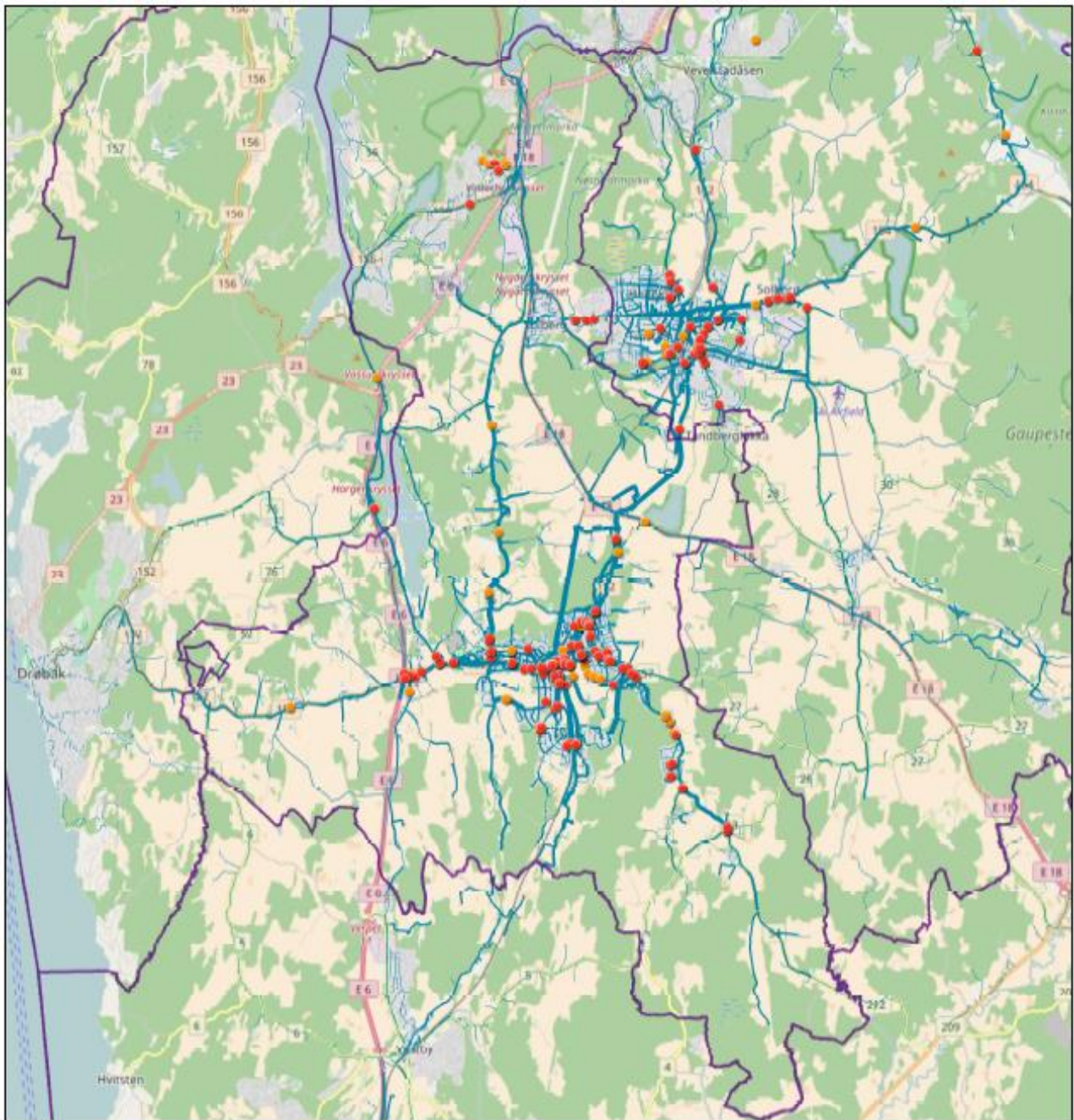
Nord i kommunen er det spesielt langs Fv 35 fra Vinterbro mot Solberg / Ski det er kommentert på farlige krysninger. Det er spesielt Kongeveien mellom Ås og Nordby som har fått mange kommentarer om manglende gang- og sykkelvei og høy fart på biler. Se ellers avsnitt 3.1 for detaljer om dette området.

Innspill om Kongeveien:

«Sykkel og gang vei ved kongeveien hadde vært et pluss for å sikre en trygg ferdsel.» (20-29 år)

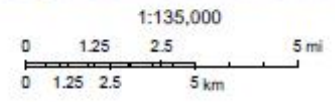
«Jeg skulle ønske at vi kunne sykle sammen med jentene våre på 8 og 10 til skole og treninger, og føle at det ikke er risikosport å ferdes langs Kongeveien (fra innkjøring til Ås kirke til innkjøring til Nordby).» (40-49)

«Bilene kjører veldig fort langs kongeveien, og vi er redd for å sykle med barn i vogn langs den veien.» (30-39)



August 22, 2017

- Farlig Kryssing - Punkt
- Høy fart på biler
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer pr kommune
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer langs ELVEG
- 1 - 4
- 5 - 12
- 13 - 24
- 25 - 43
- 44 - 85



Figur 2.3. Farlige kryssinger (røde punkt) og høy fart på biler (oransje punkt) i Ås kommune og ønskede sykkelveier

1.4. Vedlikeholdsbehov

Som man kan se i kartet, fig. 2.4, utpeker strekningen fra Ås sentrum langs jernbanelinja mot Ski seg. Veien er mye brukt, både til transport og som turvei, men som har store hull som fylles med vann når det regner. Dette er en grusvei som ikke har blitt vedlikeholdt i særlig grad fordi det er en anleggsvei til jernbanen, og ikke en kommunal vei. Det har nå blitt satt i gang vedlikehold av veien. Statens vegvesen har også varslet at de ønsker å starte regulering av veien til gang- og sykkelvei i forbindelse med utbygging av ny E18 ved Holstad.

I nord er det lagt inn noen få registreringer om vedlikeholdsbehov, ved Vinterbro næringspark og et par enkeltregistreringer ved Vinterbro:

«Triller ofte sykkelen ned/opp snarveien pga for bratt. Hadde vært fin med bedre opparbeidet sti, ev. trapp med mulighet til å trille ved siden av (for bratt for barnevogn, rullestol).» (Togrenda)

«Ofte vanddam som dekker hele gangveien i undergangen, også når det er tørt ellers.» (Undergangen under jernbanen ved Moer)

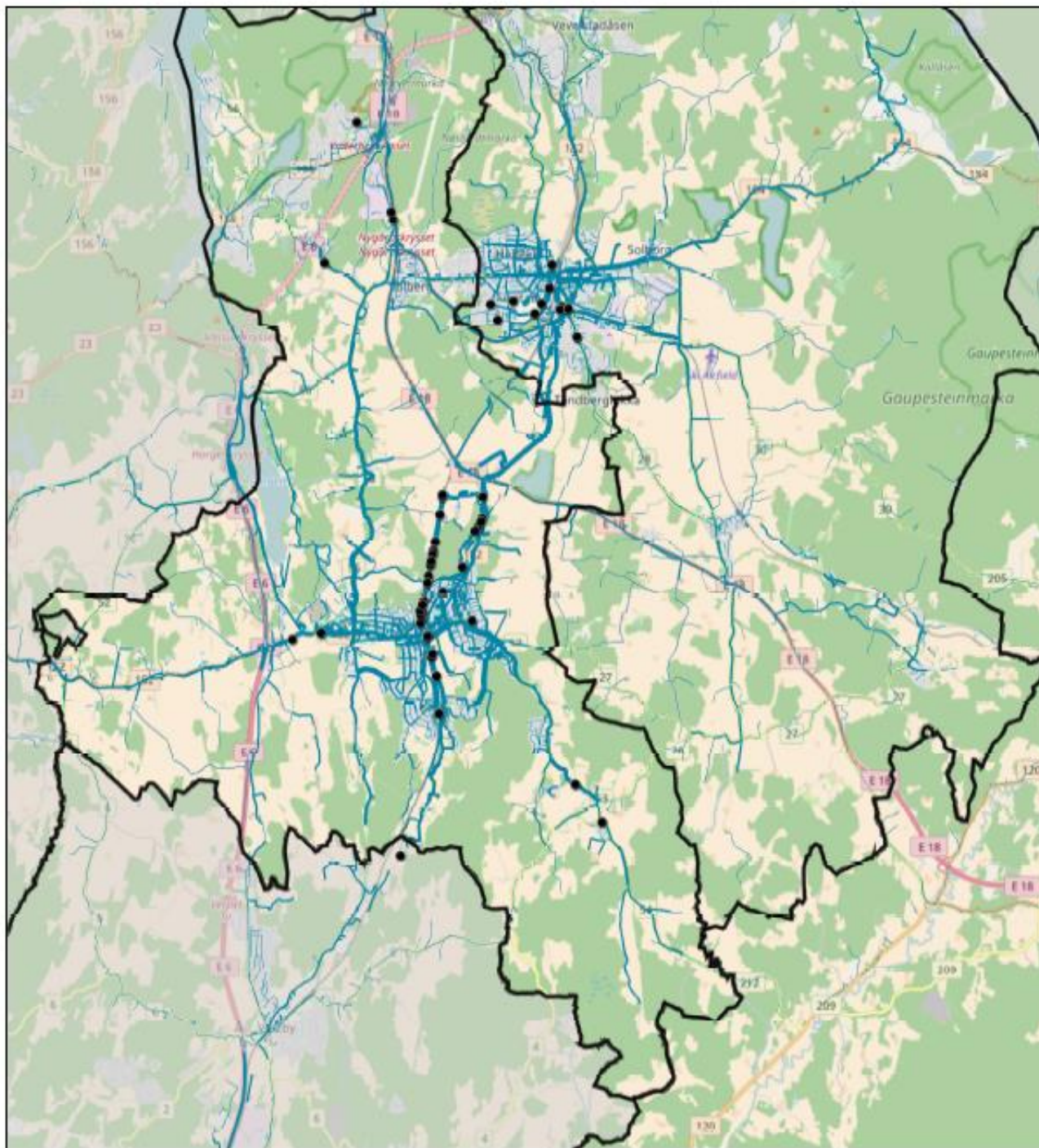
Det er spesielt grusveien langs jernbanelinja fra Ås sentrum og nordover som har fått mange kommentarer om vedlikeholdsbehov:

«Store småstein er brukt i veien som gjør det utrygt å sykle. Som regel store hull i veien som gjør at man må gå av sykkelen og gå et stykke inn i skogen.»

«Ofte vannansamling så dypt at man er dømt til å bli våt, evt ikke komme gjennom og velte midt i dammen. Bør pukkes/gruses opp slik at veien ligger så høyt i terrenget at vann drenerer av.»

«Noen veier er det helt forferdelig å sykle på, spesielt langs jernbanen mellom Ås og Holstad. Hvis denne veien hadde vært asfaltert og forlenget mot Ski, hadde det vært en fantastisk vei for å sykle, løpe, skate, gå turer etc.»

«Veien langs jernbanen fra Ås til Holstad er hullete, delvis oversvømt og lite egnet for sykling. Jeg ville syklet mye mer til jobb i Ski om det var sammenhengende asfaltert sykkelvei mellom Ås og Ski. I dag må jeg enten sykle på Fv152, eller bruke grusveien langs jernbanen eller sykle opp til Nyborgveien og ta grusveien derfra. Det er ikke aktuelt å sykle når jeg må skifte klær fordi jeg er tilsølt av vann og grus fra grusveiene.» (20-29 år)



August 19, 2017

▭ Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer pr kommune

• Vedlikeholdsbehov

Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer langs ELVEG

— 1 - 4

— 5 - 12

— 13 - 24

— 25 - 43

— 44 - 85

Ski

▭ Vestby

▭ Ås

1:135,000

0 1.25 2.5 5 mi
0 1.25 2.5 5 km

Figur 2.4. Oversiktskart over punkter meldt inn der det er vedlikeholdsbehov, Ås kommune.

2. Ønskede sykkelveier og innspill om trafiksikkerhet ulike deler av kommunen

For å få bedre oversikt over detaljene i de tettere befolkede områdene i kommunen presenteres her kartutsnitt over Nordby, Ås tettsted og Kroer/Ås sør. Kartene viser ønskede sykkelveier på og utenfor eksisterende vei (blå linje), sammenstilt med eksisterende gang - og sykkelvei (svart linje). I samme kartutsnitt vises også punkter der respondentene mener det er farlige krysninger (røde punkt) og høy fart på biler (oransje punkt), og det er tatt med noen skriftlige kommentarer.

3.1. Nordby: Ønskede sykkelveier og innspill om trafiksikkerhet

Det har kommet inn færre innspill på ønskede sykkelveier, farlige krysninger, vedlikeholdsbehov etc, i Nordby. Figur 3.1. viser respondentenes hovedpreferanser for sykling nord i Ås. Flest innspill på utfordringer med trafiksikkerhet rundt Sjøskogen skole og langs fylkesveien fra Ski mot Solberg skole.

Ved Sjøskogen skole har det kommet flere kommentarer:

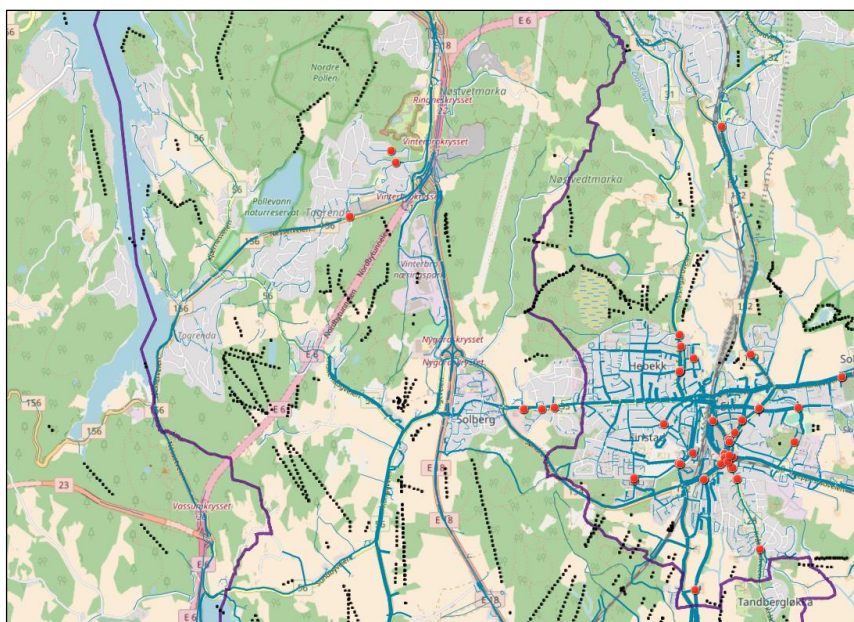
«Slippsted for barn til Sjøskogen skole. Mye rygging og mange kjører for fort.»

«Svingete og uoversiktlig. Vegetasjon må tas. Mulig å utvide eller rette ut veien? Uoversiktligheten her gjør at flere velger å kjøre barna sine i stedet for å sykle/gå. Snarvei/sti er preget av søppel, villparkering og er ofte ufremkommelig på vinter eller for grisete om sommeren ved dårlig vær.» (Veidemannsveien)

Kommentarer langs Fv35 mellom Solberg skole og grensa til Ski kommune:

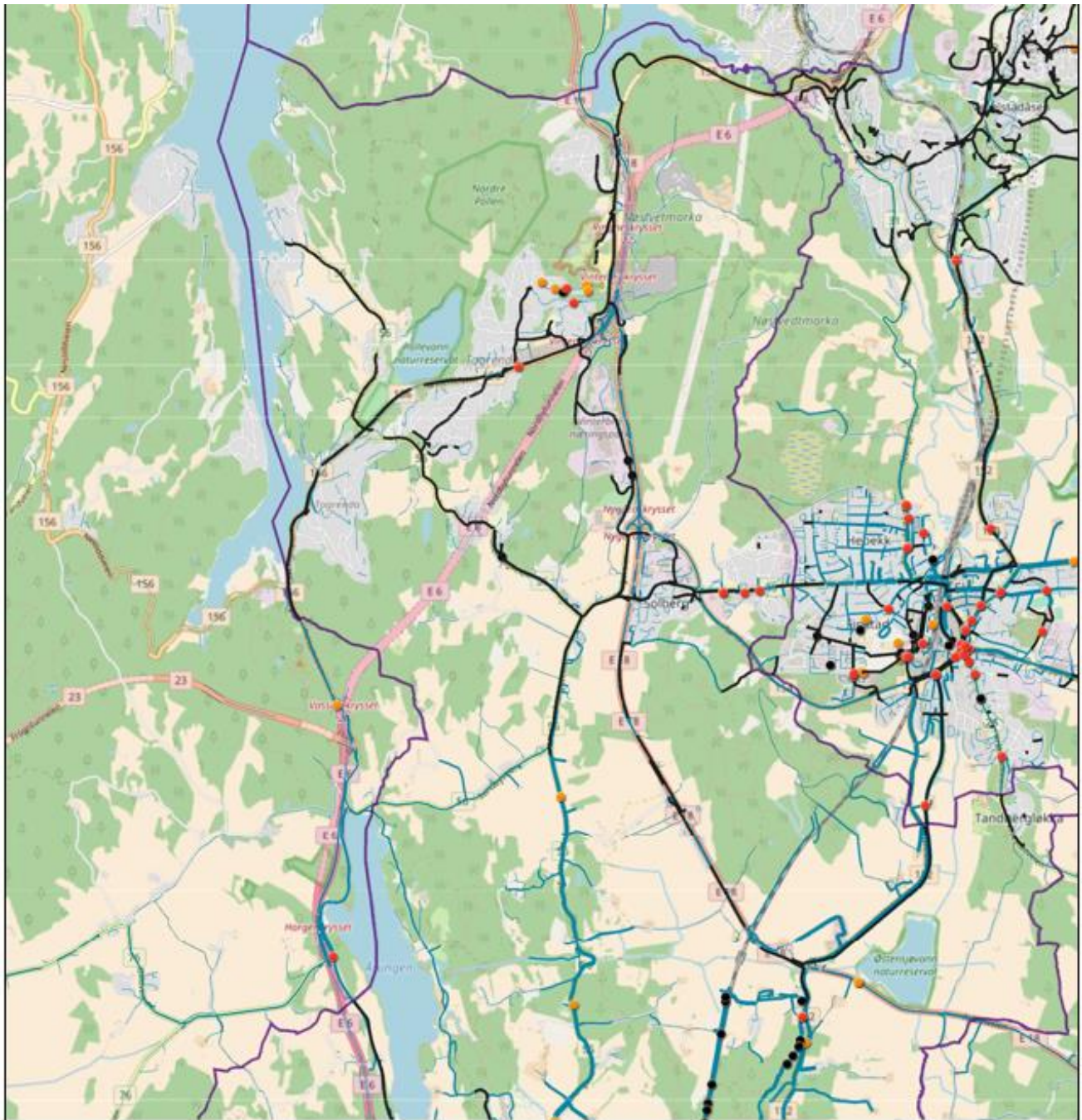
«Dette er skoleveien for mesteparten av elevene til Solberg skole og mange til Nordbyskolen. Hårreisende at dette ikke har prioriteres under pågående utbygging av Nordbyveien.»

«Nordbyveien MÅ krysses for alle barn som bor på nordsiden av Nordbyveien når de skal til barneskolen, Solberg skole. Dette er hårreisende at ikke noe undergang, bru eller lysregulering finns da dette som sagt er skoleveien. I kommunens trafikkplan står det at sikkerheten langs skoleveier er særlig viktig og prioritert. Hårreisende at dette fortsatt ikke er gjort noe med. Må et barn sette livet til før noe blir gjort. Dette har påpekets i mange år men ikke noe er gjort ennå.»

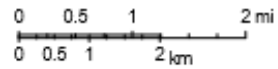


Kartutsnittet til venstre viser ønskede sykkelveier i Nordby langs eksisterende veinett (blå linjer) og ønskede sykkelveier utenfor eksisterende veier (sorte stiplede linjer).

I utsnittet til venstre er eksisterende gang- og sykkelvei ikke vist (se fig. 3.1. for dette), for å få bedre synlighet på ønskede sykkelveier (blå linje).



- Farlig Krysning - Punkt
- Høy fart på biler
- ~ Sykkelanalyse - Sykkelregistreringer (pkt) utenfor ELVEG
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer pr kommune
- Sykkelanalyse - Antall sykkelregistreringer langs ELVEG**
- 1 - 4
- 5 - 12
- 13 - 24
- 25 - 43
- 44 - 85



Figur 3.1. Oversikt Nordby, Ås. Ønskede sykkelveier (blå linje) eksisterende gang- og sykkelveier (sorte linjer), farlige kryssninger (røde punkt), vedlikeholdsbehov (sorte punkt).

3.2. Ås tettsted: Ønskede sykkelveier og innspill på trafikksikkerhet

Kartet (fig. 3.2.) viser flest registreringer av linjer der folk ønsker å sykle går langs større eksisterende veier, som Fv 152 gjennom Ås fra Drøbak mot Ski, og Kongeveien (Fv 56) nordover. I tillegg er det mange som vil sykle langs jernbanelinja, der det i dag går en grusvei omtrent fra Moer i sør og gangbroa mot Holstad i nord. Det er også mange som vil bruke Søråsveien over jordet fra Moer og til Herumveien. Det er gjort mange registreringer utenfor eksisterende vei, over skog og jorder. Det er imidlertid vanskelig å tolke om dette er ønskede tursykkelruter eller ruter for å komme seg raskere fram.

Trafikksikkerhet

Figur 3.2. viser at det er mange som har innspill på farlige krysninger (røde punkt) og høy fart på biler (oransje punkt) i Ås tettsted. Spesielt mange markeringer i krysningen Rådhusplassen/Moerveien i Ås sentrum, og i Kongeveien ved innkjøringen mot Ås kirke, og krysset Fv 152/Idrettsveien (gamle Prix). Mange er også bekymret for overgangene i krysset Langbakken/Holstadveien, og Kroerveien ved Rustad skole. Begge steder er det mange skolebarn som krysser veien. Det er mange som er bekymret også for krysningen over E6 ved Korsegården. Det er mange som har detaljerte tilbakemeldinger om trafikksikkerhet:

«Det er mange som sykler til universitetet, så egne sykkelfelt adskilt fra biler og gående er det beste. Gjerne med et vegetasjonsfelt mellom bilister, gående og syklende. Det er viktig med tydelig oppmerking f.eks en annen farge. Det er jo markert sykkelfelt ved undergangen til toget på Ås stasjon, men det er ingen gående som respekterer dette. Så det må merkes på en annen måte. Sykkelparkering med tak er også noe som er viktig spesielt på universitetet og i sentrum.»

«Farlig for fotgjengere og syklister ved Europris pga. parkering og mye biltrafikk. Etter jernbaneundergangen ingen sykkelvei»

«Mangler fotgjengerovergang over Langbakken. Jeg har nesten blitt påkjørt mange ganger! Det burde være fortau/sykkelvei helt ned til ungdomskolen i Langbakken pga. høy fart på biler og mye tungtransport.»

«Sykkelvei langs RV 152 krysser Langbakken, veldig farlig! fortau bare på en side slutter ved Tårnveien»

«Dette krysset er meget farlig da biler på 152 ofte svinger over fotgjengerfeltet i stor fart når de kommer fra Meierikrysset og svinger inn på Osloveien. Syklistene krysser overgangen uten å gå av sykkelen og her er det observert flere farlige observasjoner. Krysset er en del av skoleveien til barna på Brønnerud skole, og det bør utbedres ytterligere.» (Kryss Fv 152 /Osloveien)

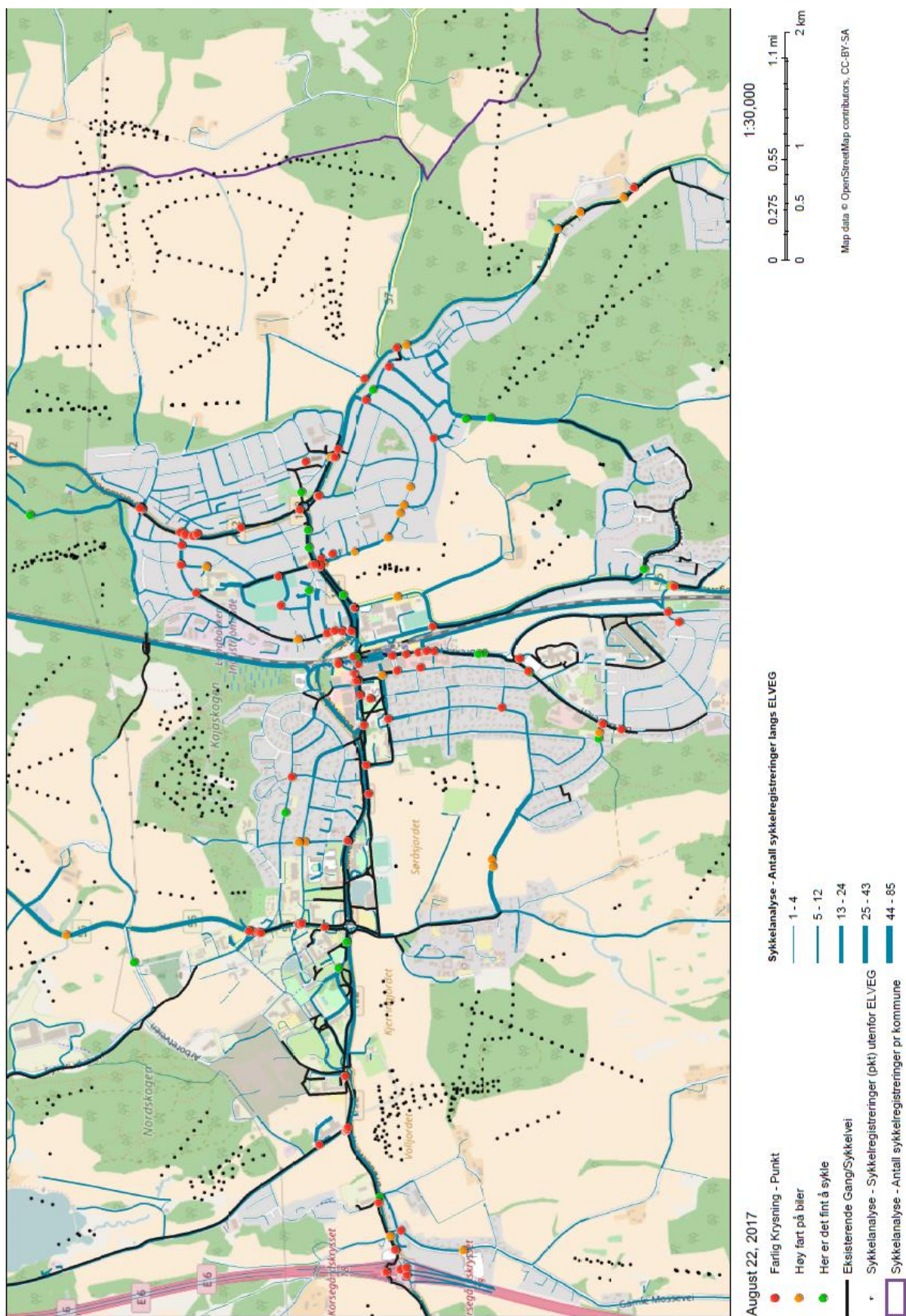
«Uoversiktlige underganger- dårlig sikt og stor fart» (Krysning E6 ved Korsegården)

«Her på gangfeltet er det stor fare for krasj mellom gående og syklende - det er krappe svinger og lite oversikt - man må bremse helt opp. Og ved bensinstasjonen møter man ofte biler på vei inn og ut, som er mer opptatt av andre biler enn å se etter syklister...» (Krysning E6 ved Korsegården)

Her liker jeg å sykle

I kartet kommer det også fram hvor respondentene synes det er fint å sykle (grønne prikker):

«Bra tiltak å separere syklister og fotgjengere i tunnelen! Men merkingen kunne vært enda tydeligere, så unngår man at folk går i sykkelfeltet.» og «Kajafeltet er ålreit å sykle i. Få biler og relativt få gående. Sykler ofte her for å unngå alle fotgjengerne på gang- og sykkelveien langs Drøbakveien.»



Figur 3.2. Oversikt over ønskede og eksisterende sykkelveier i Ås tettsted, og punkter som viser farlige kryssninger, høy fart på biler og hvor folk synes det er fint å sykle.

3.3. Kroer/sørlige Ås: Ønskede sykkelveier og innspill trafikksikkerhet

Her er det ønske om sykkelvei langs Kroerveien ved Danskerud. Det er per i dag ikke gang- og sykkelvei, da det er slik tilrettelegging inne i boligfeltet. Det samme gjelder Kroerveien sørover langs Fv 54 fra Vollholen. Mange ønsker også sykkelvei fra Ås sentrum sør langs jernbanelinja mot Vestby, se fig. 3.3. Dette kommer fram spesielt langs jernbanen ved Hogstvet og ved grensa mot Vestby i sør. Også forslag om mer direkte ruter over jorder, for eksempel fra Furumoen ved Danskerud og rett vest/nord – vest mot Ås tettsted.

Trafikksikkerhet:

Det er spesielt langs Kroerveien det er registrert punkter over farlige krysninger og høy fart på biler, samt noen kommentarer inne i boligfeltet Danskerud og sentralt i Kroer.

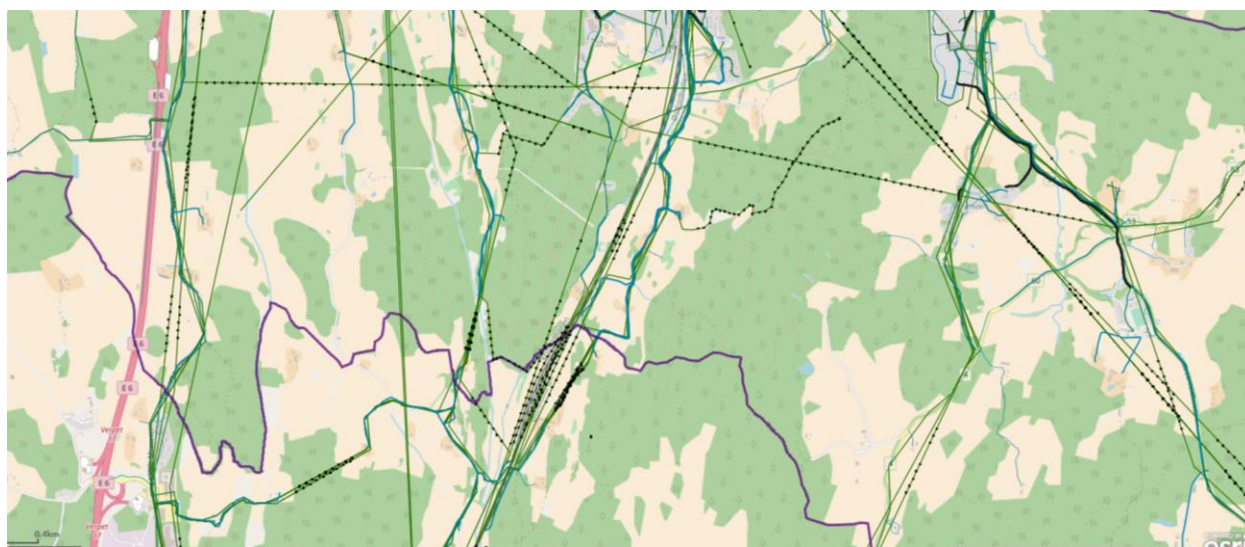
«Mange barn som bor på i området Bjørnebekk krysser veien her. Bilene kommer i høyhastighet på Kroerveien. Det er en sving på bilveien rett nord for krysset, som gir skynd sikt og gjør at det vanskelig å passere Kroerveien trygt på dette punktet. Kryssende vei har kommunen regulert til villavei og adkomst til Kroerveien, hvilket gjør at det er her man skal krysse. Det er behov for fartsdumper på Kroerveien.»
(Bjørnebekk)

«Dødsfarlig hårnålssving pga manglende planlegning, og busker som vokser ulovlig. Det er ikke plass til møte og barna tar ofte innersvingen slik at ingen ser møte. Her passerer svært mange skolebarn og yngre.»
(Danskerud)

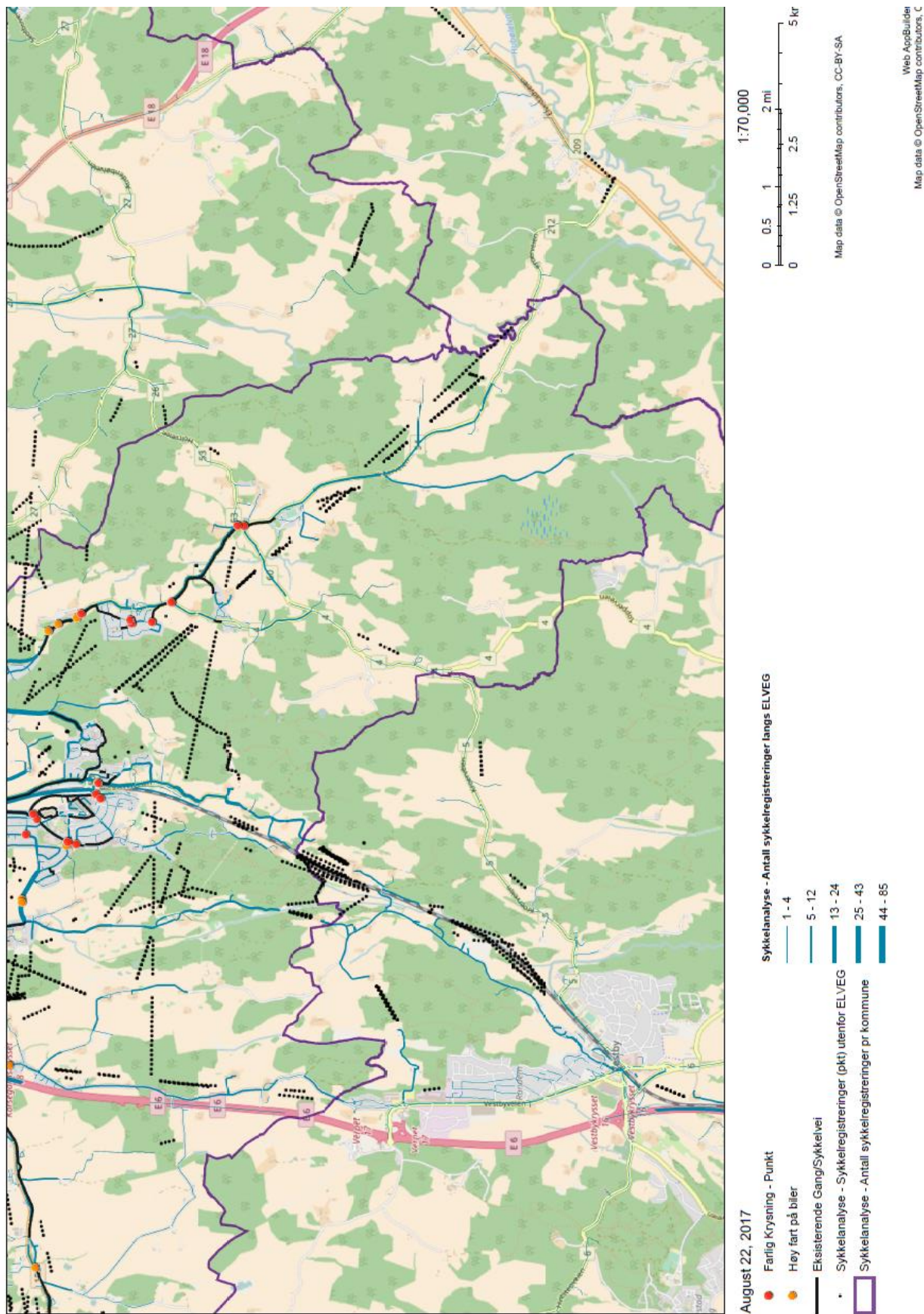
Vedlikehold:

Det er få registrerte punkter som går på manglende vedlikehold i denne delen av kommunen.

«Her vedlikeholdes det ofte til en lav standard. Svanken er stor og gir lav fart for sykkel og bil. Det er asfaltskader som gjør at effektiv bredde på sykkelsti er liten i bunnen der barna har størst fart. Unge barn sykler her og når man når svanken i høy fart gir presset uventet utslag på styret. Jeg tipper det skjer kollisjoner som følge av barn som mister styringen. Minst et barn krasjet i det største hullet som har blitt fixet etter lang tid. Siden hele bakken sklir ut er vedlikehold her ikke varig.» (Kroerveien ved Vollholen)



Figur 3.3. Sørlige Ås mot Vestby. Mange ønsker sykkelvei langs jernbanen mot Vestby (grønne linjer).



Figur 3.4. Oversikt over ønskede og eksisterende sykkelveier i Kroer, og punkter som viser farlige kryssninger og høy fart på biler.

3. Sykkelparkering

Det har hovedsakelig kommet inn ønsker om mer sykkelparkering i Ås sentrum, derfor vises bare et utsnitt av dette området i kart. I tillegg kom det noen innspill fra andre steder i kommunen, blant annet Moer sykehjem, Ås stadion, men ingen konkrete innspill nord eller sør i kommunen.

Det etterspørres sykkelparkering med tak/overbygg, og flere sykkelparkeringer i nærhet til butikker og andre målpunkt. Det kom inn mange innspill på type sykkelparkering og plassering:

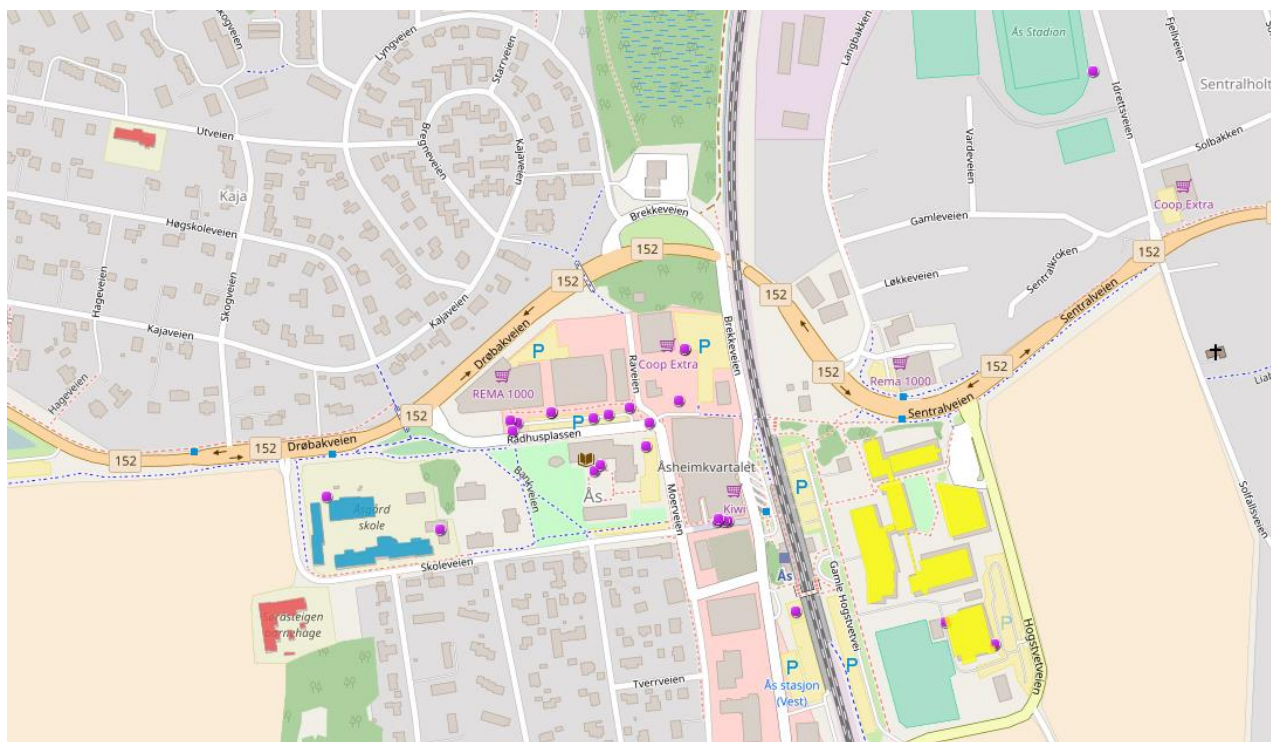
«Ønsker sykkelhotell Ås stasjon. Bedre sykkelparkering rett utenfor butikkene i Ås sentrum. De store matbutikkene har ikke ordentlig sykkelparkering, det burde vært pålagt!»

«Fem sykkelp-plasser og 24 bil-plasser foran Coop. Foreslår dere kontakter alle bedrifter i Ås og ber dem legge bedre til rette for sykkelparkering. Finnes det noe støtte til dem om dem gjør sånt?»

«På Rådhusplassen er det ofte fullt på sykkelstativet med tak. Det burde fjernes noen parkeringsplasser for bil, så kunne vi fått enda mer sykkelparkering der og det hadde vært greiere å være syklist i Ås!»

«god sykkelparkering mangler fortsatt. Det må også være plasser å sette fra seg sykkelen for å handle i sentrum - i alt slags vær. Det må derfor være en type skur med tak slik at sykkelen ikke blir våt når det regner. Sykkelparkeringen utenfor nye Rema var en start, men designen er ikke helt god (samme med togstasjonen) - det skal regne ganske loddrett om sykkelen fortsatt skal være tørr der.»

«Her kan det være sykkelparkering under tak. Jeg savner god sykkelparkering for Tre glass og generelt den nedre delen av Rådhusplassen. Det kan sikkert også inkludere treningssenteret i 2.etg av Raveien og andre? Jeg håper på flere nye sykkelparkeringer i nærheten av der folk trenger å sette fra seg sykkelen, slik at det faktisk føles bedre tilrettelagt å sette fra seg sykkelen der du vil enn å ta bilen :)»



Figur 4.1. Oversikt over ønsket sykkelparkering, Ås sentrum (lilla punkter).

4. Spørsmål om alder, bosted og «hva skal til for at du skal sykle mer?»

På slutten av undersøkelsen kunne respondentene svare på bosted og alder, og de fikk spørsmål om hva som kunne gjort at de sykler mer, se skjermdump fra undersøkelsen under. Selv om det ikke var obligatorisk å legge inn alder, gjorde de fleste dette. Av de som oppgav alder, var flest voksne. Til tross for mye informasjon ut mot skoler og foreldre, er det lav svarandel som oppgir alder mellom 1 og 20 år. Det er en svakhet ved innsamlet informasjon at det er få barn og ungdom som har svart.

Nesten ferdig.

Ditt bidrag mangler bare ett klikk, men hvis du vil gi oss opplysningene under setter vi pris på det. Trykk send inn knappen under for å sende oss ditt bidrag.

Ski

14-18

Jeg ville syklet mer hvis:

Det var bedre/tryggere sykkelparkering

Hvis det var egne løsninger adskilt fra biltrafikk

Hvis det var egne løsninger adskilt fra fotgjengere

Hvis det var sammenhengende sykkelveinett

Jeg kommer uansett ikke til å sykle mer

Skriv egen tekst dersom du har kommentarer til punktet...

Takk for ditt bidrag.

Send inn mine sykkelruter og kommentarer!

Figur 5.1. Skjermdump, siste spørsmål i Pedaltråkk: Fastsette alder, bosted og hva som kunne gjøre at respondenten ville syklet mer.

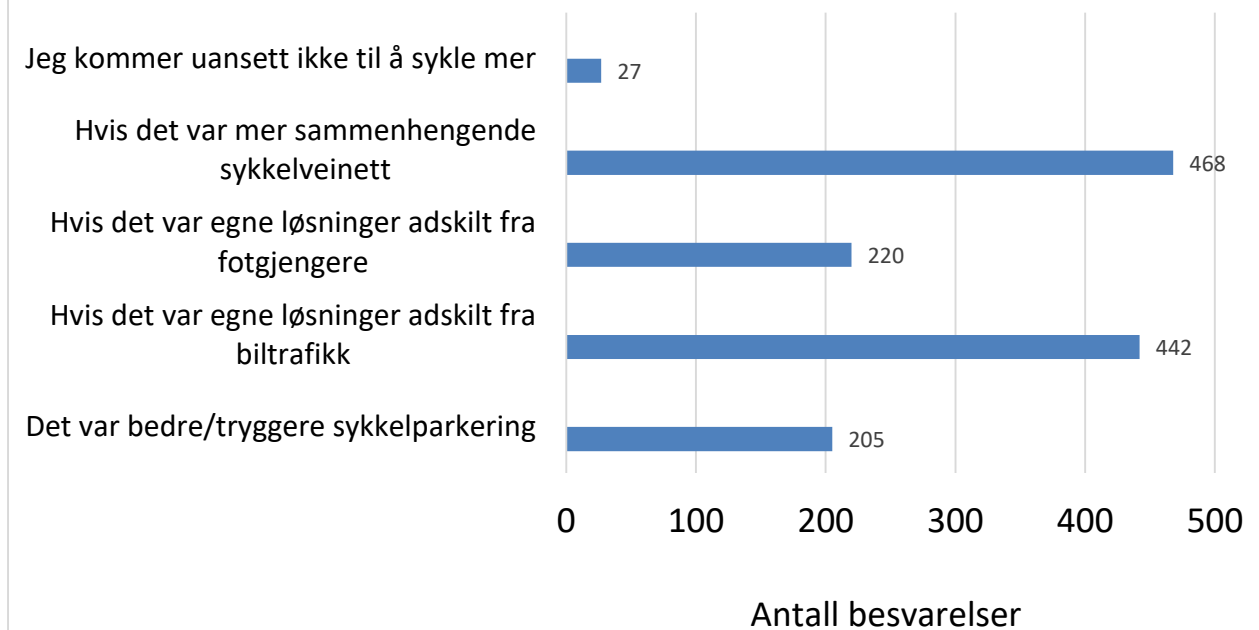
I fig. 5.2. vises en oversikt over antall svar per svaralternativ. De fleste svarte at de ville syklet mer hvis det var mer sammenhengende sykkelveinett (468 svar). Nest viktigst for respondentene var «egne løsninger adskilt fra biltrafikk» for at de skulle sykle mer (442 svar). Løsninger adskilt fra fotgjengere var ikke like viktig for respondentene som de to foregående alternativene, men har likevel høy prioritet (220 svar). Trygg sykkelparkering er også mindre viktig enn sammenhengende infrastruktur adskilt fra biler (205 svar). Det var kun 27 personer som svarte at de uansett ikke ville sykle mer.

5.1 Kommentarer til spørsmålet «Jeg ville syklet mer hvis:»

Mange av respondentene har skrevet skriftlige kommentarer i tillegg til å svare på de gitte alternativene. Noen av disse kommentarene er gjengitt på neste side under ulike kategorier. Alder på respondenten er satt inn dersom han/hun har oppgitt alderskategori.

Spesifikke kommentarer til punkter og veistrekninger vil bli gjennomgått i forbindelse med prioritering av infrastruktur-tiltak i sykkel- og gåstrategien.

Jeg ville syklet mer hvis:



Figur 5.2: Antall besvarelser per svaralternativ på spørsmålet om hva som skal til for at respondenten skulle sykle mer. Hver respondent kunne velge flere svaralternativ.

5.1.1. Hvis det var mer sammenhengende sykkelveinett

- Det hadde vært veldig kjekt med sykkelvei både for barn og voksne. Jeg ville hatt noen humper (fartsdumper) i veien :) (5-9)
- Bedre sikkerhet ved kryssing av veier. (5-9)
- Kjempeviktig med sammenhengende sykkelveinett for at jeg skal kunne sende mine barn alene på aktiviteter og skole. (30-39)
- I dag må man enten velge å sykle i bilveien eller på fortauet. Begge deler er problematisk. Det er utrygt å dele kjørebanelen med biler og vogntog, og man føler seg også i veien for trafikken. Velger man fortauet, må man stadig gå av sykkelen for å gå over fotgjengerfelt, og man er også i veien for de gående - og motsatt. Vi må få egne sykkelfelt som er sammenhengende og ikke plutselig stopper i en fortauskant eller en bilvei. (40-49)
- Jeg ønsker å kunne sykle til skolen, til venner og til fritidsaktiviteter. Jeg ønsker sykkelvei ved siden av hovedveien fra Meierikrysset i retning Nordby. (10-13)

Ønsker om sykkelveinett mellom kommunesentra/byer:

- Ønsker bedre tilrettelagt sykkelveier mellom alle større tettsteder. Ski, Nordby, Vinterbro, Ås, Kråkstad, Langhus, Greverud etc.. (40-49)
- Kommunen må satse mye mer på sykkelveier! Både med tanke på nærområdet, men også transport til/fra jobb i feks Oslo. Her må det koordineres med andre kommuner. Garanterer at flere ville syklet hvis sykkelveiene var bedre og flere. Viktig at sykkelveiene skilles fra biltrafikk, gjerne egne traseer. Både i

retning Oslo, Ås, Enebakk osv. Jeg ønsker å kunne sykle til jobb i Oslo, men det er utrolig dårlig tilrettelagt, smale veier osv. (30-39)

- Jeg ønsker meg et sykkelveinett mellom Ås, Drøbak, Vestby, Nordby og Ski som muliggjør en gjennomsnittshastighet på 15 km/t og en maxhastighet på ca. 30 km/t uten kronglete, uoversiktlige svinger og uten å måtte stige av og trille sykkelen. (40-49)
- Ønsker sykkelvei mellom Ås og Vestby langs Hogstedtveien. Pr i dag er det et parti på noen 100 m som er sti i svært dårlig forfatning. (40-49)
- Ønsker en sykkelvei til Vestby sentrum fra Ås sentrum uten å måtte sykle ned i dumpa med Brønnerud. (30-39)

5.1.2. Hvis det var egne løsninger adskilt fra biltrafikk

- Vi må sykle langs en bilvei med 80-soner for å komme oss til skole og fritidsaktiviteter. Der det kjører mange lastebiler og trailere. Det er skummelt. Vi ønsker oss sykkelvei ved siden av bilveien. (5-9 år)
- Det er mange som sykler til universitetet så egne sykkelfelt adskilt fra adskilt fra biler og gående er det beste. Gjerne med et vegetasjonsfelt mellom bilister, gående og syklende. Det er viktig med tydelig oppmerking f.eks en annen farge. Det er jo markert sykkelfelt ved undergangen til toget på Ås stasjon, men det er ingen gående som respekterer dette. Så det må merkes på en annen måte. Sykkelparkering med tak er også noe som er viktig spesielt på universitetet og i sentrum.

5.1.3. Hvis det var bedre/tryggere sykkelparkering

- Må få tryggere sykkelparkering for at sykkelen skal bli et alternativ når jeg tar toget. (30-39)
- De fleste jobber vel i Oslo? Så bedre sykkelveier til Oslo og trygge sykkelparkeringer ved togstasjonen. (40-49)

5.1.4. Jeg kommer uansett ikke til å sykle mer

- Det er ikke veien som gjør at jeg ikke sykler mer. Jeg hadde syklet mer hvis jeg ikke hadde så lang vei, bruker ca. 1 time til jobb, 50 min. hjem. Ønsker meg en el-sykkel. (50-59)
- Jeg sykler for det meste allerede (50-59)

5.1.5. Kommentarer om trafikkregler- og system

- På kort sikt er det viktigste tiltaket å markere tydelig i veibane og med skilting at det er sykkelvei. Syklistene må få en plass i trafikken og ikke være jaget fra gang- og sykkelstier og i veibanen. (30-39)
- Jeg sykler ca 2500 km pr år. Jeg unngår sykkelstier mest mulig fordi da må jeg vike for all trafikk fra alle kanter. Videre er trafikkregler for syklistene på sykkelstier uklare. Ved sykling på bilveier kan jeg følge vanlige trafikkregler og jeg kan gå ut fra at bilister også gjør det. (60-69)
- Viktigere enn at sykkelfelt er adskilt fra biltrafikk og/eller fotgjengere er at det etableres ett konsekvent system, slik at syklistene, fotgjengere og bilister i størst mulig grad alltid vet hvordan de skal forholde seg til hverandre. God kontinuitet er også helt essensielt... skrekk-eksempel: Jernbanetorget i Oslo hvor alt av sykkelveier slutter/forsvinner. (30-39)

- *Belysning, hullfritt dekke, asfaltdekke og fravær av nivåforskjeller skapt av kantstein. Fotgjengerfeltene i det nye Meierikrysset er en versting! Det virker som dette krysset kun er laget for harde, ikke myke trafikanter. (20-29)*

5.1.6. Kommentarer om drift og vedlikehold.

- *Generelt bør alle gang og sykkelveier holdes bedre i stand og feies regelmessig. (50-59)*
- *Jeg skulle ønske at vintervedlikeholdet av gang og sykkelveier var bedre. Man bør vurdere å salte eller benytte annen form for ismelting siden vedlikeholdet av gang og sykkelveier er så dårlig at man tvinges ut i veien sammen med bilene. Dette gjelder både for ående og syklende. (50-59)*
- *Jeg er også vintersyklist og utstyrrer sykkelen selvfølgelig med vinterdekk(pigg) som de aller fleste vintersyklister. Det absolutt verste med å sykle om vinteren er bruken av salt på sykkelveier/fortau og på veiene der det ikke er sykkelveier. Grunnen er store skader/ rust på sykkelen fra saltet! Deler til f. eks girsystem er IKKE billig! Jeg forsøker å smøre og vaske så godt jeg kan, men når f. eks et åpent girsystem blir marinert i saltlake hver dag blir oppgaven tilnærmet umulig. Vintersyklister trenger IKKE bar asfalt for å sykle, men at sykkelveier/ gang- og sykkelveier er BRØYTET. Hardpakket snø, og noe is er ikke noe problem, det er kun ubrøytete sykkelveier/ fortau dvs dyp snø, som er en virkelig utfordring. Min bønn som (vinter-) syklist blir derfor: Vær så snill, dropp saltet, kun brøyt veiene/ sykkelveier/ gangveier og strø, med litt sand (ikke grus) ved behov! PS: Dette gjelder også salt i strøsand, som i tillegg skaper et forferdelig møkkete søleføre! TAKK! (40-49)*
- *Vedlikehold av sykkelveiene er avgjørende. Skikkelig brøyting vinterstid. (60-69)*
- *Vintersykling er utfordrende. Sykler ikke da. (10-13)*

5.1.7. Andre kommentarer – hva skal til for at du skal sykle mer

- *Det er viktig for daglig sykling å ha alternativer så man kan få flere opplevelser. Det er svært viktig å ikke bare lage veier inn mot stasjonen fordi der er biltrafikken størst og arealene oppbrukt slik at syklister bare tilbys bråkete, trange og farlige løsninger. Derfor er ringveier og sykkelvei som passerer skog og LNF viktige. Særlig i sentrum der mange lever uten kontakt med støyfrihet og natur. Det er påfallende for dårlig planarbeide at det ofte mangler svært korte sykker vei for å skape flotte ferdelsårer, slik som i Ås. (50-59)*
- *Lettere å finne sykkelreparatør.*
- *Mer lettvint å ta med sykkel på toget. (40-49)*
- *Ansatt i Ås kommune, hadde syklet mer om det var rene garderobes og sykkelparkering under tak (40-49)*
- *Jeg ville syklet til jobb hvis det var mulighet for å dusje på arbeidsplassen. Det var det tidligere, og da syklet jeg hver dag, men nå er muligheten eliminert. Jeg jobber på Solberg skole. (30-39)*
- *Dersom jeg hadde skjermer på sykkelen min (20-29)*

Vedlegg 1: Informasjonsmaterieill sendt ut til skolene i Ås kommune

Barn og unges sykkelveier i Ås -Pedaltråkk

Ås kommune ønsker at barn og ungdom i Ås skal være med på å utforme framtidens sykkelveier. Vi håper derfor alle elever i grunnskolen i Ås vil tegne inn hvor de ønsker å sykle i kartportalen «Pedaltråkk».

Pedaltråkk skal gjøre det enkelt for alle som bor i Ås å gi innspill om hvor de vil sykle, og hvor det bør tilrettelegges bedre for syklister. Ås kommune ønsker at enda flere skal bruke sykkelen på sine daglige reiser. Kommunen vil derfor bruke innspillene når det skal lages ny sykkelveiplan for hele kommunen, og i det løpende trafikksikkerhetsarbeidet. Det er spesielt viktig å få inn informasjon om barn og unges behov. Plan- og utviklingsavdelingen samarbeider derfor med skolene i Ås kommune om prosjektet, og håper alle elever tegner inn sine sykkelruter i kartportalen på Internett. Digitale kartverktøy, trafikksikkerhet og klima og miljø er relevant for elevene da det er tema i læreplanen i flere fag på ulike trinn.

Hvordan kan du melde inn dine ønskede sykkelruter:

På nettsiden www.as.kommune.no/pedaltråkk finner du link til undersøkelsen der du kan legge inn veiene der du ønsker å sykle. Samtidig kan du sette inn punktinformasjon som spesifiserer hindringer på strekningen i dag eller forklarer hvorfor denne strekningen er viktig for deg.

Ungdom vil fint kunne gjennomføre undersøkelsen selv, mens yngre barn vil trenge veiledning av en voksen. Foreldre oppfordres til å gjennomføre «pedaltråkk» sammen med sine barn. Hjelp barna med å tegne inn skolevei, veien til fritidsaktiviteter eller andre strekninger som de enten bruker i dag eller som hadde vært viktige forbindelser hvis de ble tilrettelagt. Hjelp gjerne barna med å sette ord på sine opplevelser og ønsker. Bruk punktfunksjonen i kartet for å fortelle hvor det er vanskelig eller fint å sykle, og forklar gjerne med egen tekst. Når du er ferdig med registreringen og ønsker å lagre, blir du spurt om aldersgruppe og hva som er det viktigste tiltaket for at du skal sykle mer. Dette gjør at kommunen kan få ut kart og informasjon som viser ulike aldersgruppers behov.

Resultater fra undersøkelsen:

Når mange barn og unge gjennomfører undersøkelsen vil kommunen kunne definere tydelig hvilke strekninger det er ekstra viktig at trafikksikkerhet prioriteres høyt, med blant annet gang- og sykkelveier og trygge krysninger. Vi oppfordrer også foreldrene til å sende inn separate besvarelser for seg selv. Vi gjør oppmerksom på at innspillene vi får inn ikke kan følges opp umiddelbart, men er del av et langsiktig planleggingsarbeid.

Undersøkelsen er anonym.

Link til informasjon og besvarelse: www.as.kommune.no/pedaltråkk

Direkte til undersøkelsen: <http://apps.geodataonline.no/sykkelprosjekt-ski-aas>

Slik gjør dere:

1

Gå til Ås kommunes nettside:

<http://www.as.kommune.no/pedaltråkk>

Og trykk på den røde lenken til undersøkelsen:



2

4 Klikk rundt i kartet for å tegne inn dine sykkelruter.

5 Når du vil sette inn punkter, marker: Sett punkt

6 Skriv inn din kommentar til punktene og velg kategori hvis en av kategoriene passer.

7 Oppgi alder, bostedskommune og fortell hva som kan få deg til å sykle mer:

8 Når du har trykket «send inn mine sykkelruter og kommentarer» får du denne beskjeden:

Slik legger du inn ruter du ønsker å sykle:

1. Klikk i kartet der du vil starte sykkelruten.
2. Klikk deg gjennom ruten. Du kan flytte deg rundt i kartet under registreringen.
3. Dobbelklikk eller dobbeltrykk på siste punkt når du er ferdig med ruten.
4. Gjenta for å registrere flere ruter.
5. Bruk punktfunksjonen med tekstboks for å fortelle om utfordringer eller ønsker som er viktig for deg
6. Avslutt registreringen ved å trykke "Lagre".
7. Etter at du har lagret sykkelruter- og punkt: Svar evt på spørsmålene på avslutnings-siden og trykk «Send inn mine sykkelruter».

Tegn sykkelruter

3

Lagre og avslutt Sykkelrute Sett punkt Angre Omstart

Lagre og avslutt Sykkelrute Sett punkt Angre Omstart

Legg inn din informasjon om punktet.

Skulle ønske det var tak på sykkelparkeringen

Velg kategori:

Her er det fint å sykle

Førlig kryss/overgang

Høy fart på biler

Vedlikeholdsbehov

Manglende eller dårlig sykkelparkering

Annet (Skriv gjerne inn i feltet over)

Lagre punkt Avbryt!

Nesten ferdig.

Ditt bidrag mangler bare ett klikk, men hvis du vil gi oss opplysningene under setter vi pris på det. Trykk send inn knappen under for å sende oss ditt bidrag.

Ski

14-16

Jeg ville syklet mer hvis:

Det var bedre/tryggere sykkelparkering

Hvis det var egne løsninger adskilt fra biltrafikk

Hvis det var egne løsninger adskilt fra fotgjengere

Hvis det var sammenhengende sykkelveinett

Jeg kommer uansett ikke til å sykle mer.

Skriv egen tekst dersom du har kommentarer til punktet...

Takk for ditt bidrag.

Send inn mine sykkelruter og kommentarer!

Takk for ditt bidrag!

Tegn igjen - Til Ski kommune - Til Ås kommune



Ås kommune
Miljø, mangfold og muligheter

Publisert 30.08.2017 av Ås kommune, Plan og utviklingsavdelingen

