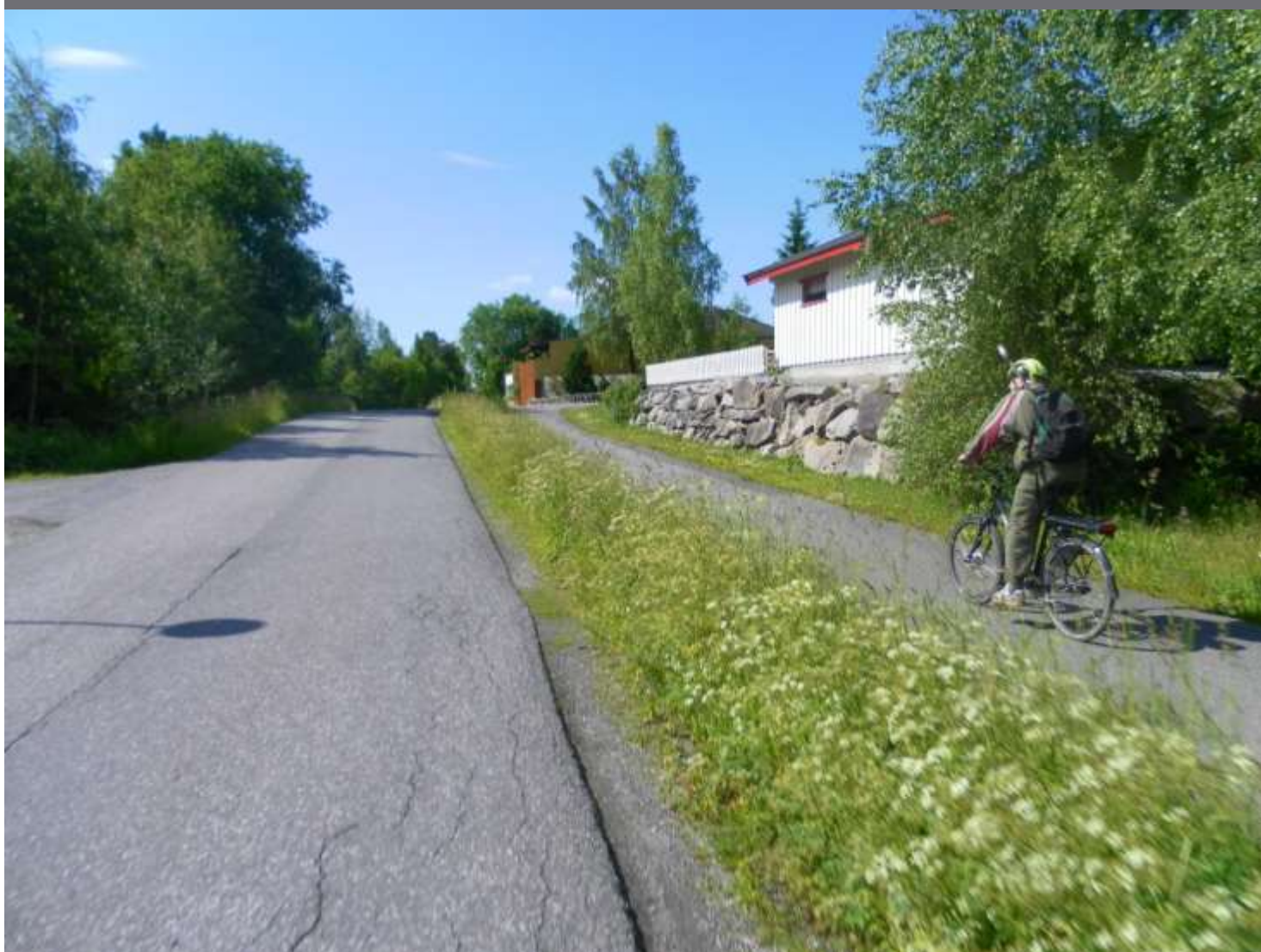


ÅS KOMMUNE

SYKKELPLAN FOR ÅS TETTSTED



2013

INNHold

1	Innledning	
1.1	Bakgrunn for arbeidet	3
1.2	Planavgrensning	3
2	Prinsipper for utforming	
2.1	Trafikanten	4
2.2	Krav til sykkelanlegg	4
2.3	Løsninger i Ås kommune	6
3	Sykkelruter i Ås kommune	
3.1	Dagens situasjon	6
3.2	Målpunkt	8
3.3	Videreutvikling av sykkelveinettet	9
4	Sykkelparkering	18
5	Veivisning	20
6	Tiltaksplan	22
7	Kilder	23

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for arbeidet

Hensikten med sykkelplanen er å definere hovedruter og lokale ruter for syklister i Ås sentrumsområde/tettsted. Videre skal nødvendige tiltak for å forbedre det eksisterende sykkelveinettet kartlegges. I Kommuneplan 2011-2023 (s.7) er det lagt inn følgende under prioriterte områder: "Det skal være enkelt å gå eller sykle til skole, butikk og fritidsaktiviteter. Turstier, snarveier, gang- og sykkelveier skal derfor prioriteres. Kommunen skal prioritere tilrettelegging og stadig forbedre forhold for syklende og gående."

Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019 har som delmål at sykkeltrafikken skal utgjøre minst 8 % av alle reiser i Norge, i byer og tettsteder ønskes det en dobling av sykkeltrafikken. Alle byer og tettsteder skal ha et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken. Et slikt sykkelvegnett vil veksle mellom statlige og kommunale veier. For å kunne imøtekomme målet om et sammenhengende sykkelveinett kreves det derfor et godt samarbeid mellom stat og kommune.

Et sykkelvegnett kan bestå av både blandet trafikk, gang- og sykkelveier, sykkelfelt, stier, parker og grøntdrag.

1.2 Planavgrensning

Planområdet tar for seg Ås tettsted. Med Ås sentrum som kjerne inkluderer planområdet forbindelser i retning vest til og med Korsegården/E6, mot nord til og med Holstad, mot sør-øst til og med Danskerud, og i sørlig retning avgrensner boligfeltene ved Solli. Med i planområdet er de mest sentrale forbindelser til større regionale målpunkt som Ski og Drøbak.



Figur 1. Planavgrensning for sykkelplan for Ås tettsted.

2 Prinsipper for utforming

2.1 Trafikanten

I trafikken opptrer tre ulike hovedgrupper av trafikanter, de motoriserte kjøretøyene, syklistene og de gående. Disse gruppene har ulik atferd og behov i trafikken, det samme gjelder også for de ulike syklistene man tilrettelegger for. Syklister er en sammensatt gruppe med ulike behov, motivasjon og trafikanterfaring. Sykkelen brukes i forbindelse med rekreasjon, trening og transport til og fra dagligdagse gjøremål som skole og jobb. De ulike syklistene vil derfor stille ulike krav til sykkelvegen. Valget av sykkelrute bestemmes som regel ut i fra tre hovedkriterier:

- trygghet
- fremkommelighet/transport
- opplevelse

For noen veier selve fremkommeligheten langs sykkelruten tyngst, sykkelen brukes da som et middel for å transportere seg raskest mellom A og B. Denne gruppen, gjerne referert til som transportsyklister, stiller høye krav til den fysiske standarden på veien. For en erfaren transportsyklist vil ferdsel i veibanen gjerne oppleves som vel så attraktivt og sikkert i forhold til et alternativ som gang- og sykkelvei.

For andre spiller selve opplevelsen av sykkelturen en større rolle. En som søker rekreasjon på rolig sykkeltur vil nødvendigvis ikke stille de samme kravene til en effektiv sykkelrute som en transportsyklist.

Det er stor forskjell på hva den beste løsningen vil være for et syklende barn på vei til skolen og en som vil komme seg raskt på arbeid. Å kunne tilby flere alternativ til syklistene vil derfor være en riktig løsning i noen sammenhenger. Når man planlegger sykkelveg med tanke på barn legges det ekstra stor vekt på trygghet og fremkommelighet i trafikken. Det er mest attraktivt å sykle der hvor det føles trygt, så sant løsningen ikke byr på vesentlige omveger eller unødvendige stigninger.

2.2 Krav til sykkelanlegg

2.2.1 Ensartet utforming

Når man skal planlegge sykkelveier må man se på helhetsbildet av sykkelveinettet som består av mange lenker satt sammen til sykkelruter. Skal sykkelveinettet fungere godt og oppleves som attraktivt for syklisten må det utformes som et ensartet system. I henhold til trafikkreglene er syklister kjørende, som vil si at planleggingen av sykkeltrafikken må ta utgangspunkt i dette. Dette forutsetter at syklistene følger trafikkreglene på lik linje med bilistene. En stor andel av de syklende har derimot ikke trafikantopplæring, dette krever en logisk og entydig tilrettelegging av sykkelveger som ikke kan mistolkes og oppfattes forskjellig av trafikantene. Tydelige føringer for både bilister, syklister og fotgjengere i trafikkbildet fører til bedre forståelse av trafikkreglene, noe som vil redusere sannsynligheten for at det oppstår konflikt mellom de ulike trafikantgruppene.

2.2.2 Drift og vedlikehold

God drift og vedlikehold av sykkelveinettet er en viktig faktor for å kunne opprettholde et attraktivt sykkeltilbud.

Veidekket skal ha en overflate som skal sikre en god fremkommelighet, og funksjoner knyttet til universell utforming skal opprettholdes (håndbok 278 Veileder i universell utforming). For å sikre et dekke som gir

syklistene en komfortabel og sikker ferdsel må også sprekke og hull i veibanen repareres, og uønsket vegetasjon fjernes.

Mange av de som sykler sommerstid fortsetter også å sykle etter at snøen har lagt seg. Måking og strøing under vinteren samt fjerning av grus og sand etter vintersesongen er derfor viktig.

Det skal ikke forekomme sikthinder som vil hindre trafikanten i å tilegne seg den informasjonen som trengs, for å ferdes trygt langs en gitt strekning. I Håndbok 111 stilles det krav til sikt som skal forsikre seg om at opplag av snø, brøytekanter eller vegetasjon ikke vil redusere sikten til trafikanten. Langs rundkjøringer, avkjørsler, veger og i kryss må det sikres vedlikehold av tilstøtende areal hvor siktreduserende elementer kan forekomme.

2.2.3 Prinsipløsninger

Statens vegvesen sin sykkelhåndbok 233 beskriver fem aktuelle løsninger knyttet til anleggelse av sykkelveg:

- Blandet med biltrafikk
En slik løsning anbefales ikke for høyt trafikkerte veger, og maks fartsgrense 30 km/t
- Gang- og sykkelvei
Der hvor trafikken av gående og syklende er høy, vil det være gunstig å anlegge separate gang- og sykkelveier for å unngå konflikt mellom de to partene. G/S egnest også der hvor fartsgrensen er over 60 km/t.
- Sykling i kollektivfelt
Anbefales ikke i kjørebane med fartsgrense over 50 km/t.
- Sykkelfelt i kjørebanen
Sykkelfelt i begge kjøreretninger på veier med opp til 60 km/t. Kan også være en løsning i bygater hvor trafikken er høy, men med redusert hastighet.
- Sykling på veiskulder
På spesielt landeveger, strekninger med plassmangel hvor utvidet veiskulder kan være en alternativ løsning.

Hvilke løsninger som egner seg best for de ulike strekningene må vurderes ut i fra den gitte situasjonen. Ofte blir det en skjønnsmessig vurdering av hvilke løsninger som vil egne seg best. Grunnet plassmangel er det ikke alltid man vil få til en løsning som i like stor grad ivaretar alle aktiviteter i et gateløp. Det anbefales likevel ikke å legge opp til sykling på fortau ettersom det ofte viser seg å skape farlige situasjoner i kryss mellom sykkel og bil, samt gående og syklende.

2.2 Løsninger i Ås kommune

Planområdet i Ås vil i henhold til Statens Vegvesen sin håndbok 233 hovedsakelig defineres som områdetype 2. Dette er en områdetype som blant annet defineres som mindre tettsteder med middels tett bebyggelse, utbyggingsområder og tomteområder. Fartsgrensen vil i disse områdene være 50-70 km/t. Her anbefales at man legger til rette for sykkelfelt, gang- og sykkelveg eller blandet trafikk. Deler av planområdet vil også kunne klassifiseres som områdetype 3 som preges av tettere bebyggelse med sentrumsområder, gater, kvartaler, sammenhengende fasaderekker og tungbebyggelse.

Strekning	Fartsgrense	ÅDT	Status	Tiltak
Drøbakveien	40-50	12000 (11700)	GS	Forbedring, sykkelfelt
Brekkeveien	30	4500	GS	Ingen
Sentralveien	40	12000-12400	GS	Ingen
GS ved Jernbanelinje sørover	-	-	Grus	Forbedring
Kroerveien	(30), 40-50	3000-1600	GS - missing links	Sykkelfelt/blandet
Hogstvetveien	40	?	GS - blandet	Ingen
Holstadveien	40 - 60	7100-7650 (2005)	GS – missing links	Sykkelfelt
Gamle Kroervei	30	?	GS/Fortau og blandet	Forbedring, skilting
Gamle Mossevei	60-80	1000	Ingen G/S	G/S

Tabell 1. Tabellen viser ulike sykkelveiløsninger som er brukt langs ulike veier i Ås tettsted med forslag til utbedring.

3 Sykkelruter i Ås kommune

3.1 Dagens situasjon

Innenfor planområdet eksisterer det et utbredt nett av gang- og sykkelveier.

Ås sentrum

Det eksisterer fortau i Ås sentrum langs de fleste veistrekningene, egen tilrettelegging for syklistere eksisterer ikke. Syklistene benytter seg derfor både av kjørebanelen og fortauet som transportsåre.

Innenfor planområdet er hovedforbindelsen mellom øst- og vestsiden av jernbanesporet undergangen i sentrum tilknyttet jernbanestasjonen. I tillegg er det mulig for syklistere å krysse ved overgangen nord for sentrum tilknyttet gangveien langs jernbanesporet, samt undergangen sør for sentrum tilknyttet Askeveien og Hogstvetveien.

Alle de eksisterende sykkelrutene vil inngå i en plan for et helhetlig sykkelnettverk for regionale og lokale sykkelruter. En videre utvikling av de eksisterende tilbudene beskrives i punkt 3.3.

Til og fra Ås sentrum

Til og fra Ås sentrum er det etablert tilkomstvei i form av gang- og sykkelvei langs Drøbakveien og Sentralveien. I tillegg er det forbindelser i form av gang- og sykkelvei fra boligfeltene sør for sentrum. Langs jernbanesporet i nordgående retning kan syklistere benytte seg av Jernbaneverket sin gamle anleggsvei.

Fra vest:

Gang- og sykkelvei langs Drøbakveien. Ensidig fra Korsegården til Meierikrysset, parallell G/S fra meierikrysset til rådhusplassen (v/ gangbro). Gang og sykkelveien har tversgående forbindelser fra nord- og sørliggende veier tilknyttet UMB-campus, studentby og boligfelt.

Fra nord:

Gruset anleggsvei strekker seg langs jernbanelinjen fra Ås sentrum/Esso stasjon mot Slørstad. Det er tilknyttet to overganger til gangvegen, som fører til friluftsområde og boligfelt øst for jernbanesporet. Veien er av lavere standard med tanke på utforming i henholdt til standard sykkelvei. Mister sin bruksverdi som sykkelvei om vinteren. Nyopprettet gang- og sykkelvei et stykke langs Holstadveien knyttet til Sentralholtet.

Fra sør:

Gang- og sykkelvei langs Brekkeveien. Ensidig fra Eikeveien til og med sentrum. Gang- og sykkelvei langs nye Askeveien tilslutter seg Brekkeveien ved krysningspunkt. Ensidig gang- og sykkelfelt langs Hogstvetveien.

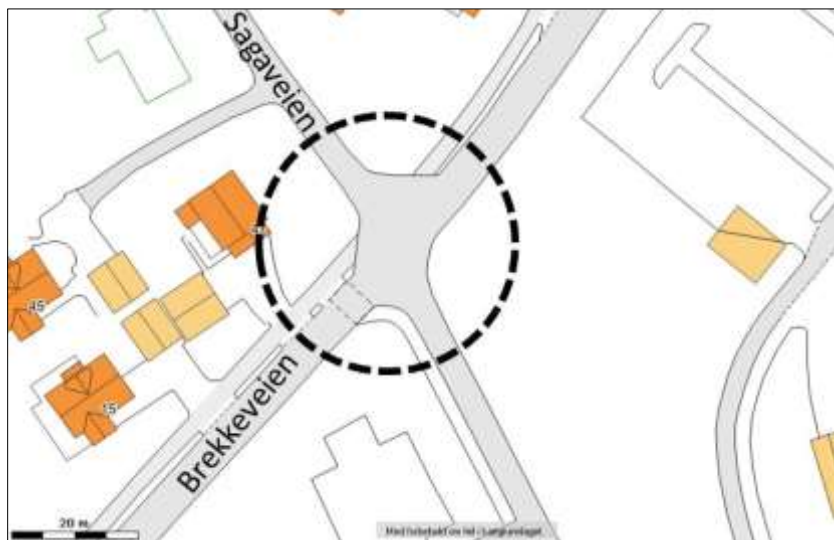
Fra øst:

Gang- og sykkelvei langs Sentralveien, parallell fra og med jernbanestasjonen/Rema 1000 til Solfalsveien/Prix. Enveis G/S til og med Sentralholtet. Fra sentralholtet føres gang- og sykkelveinettet videre langs Kroerveien i sørøstlig retning, og nordover langs Holstadveien.

3.1.1 Ulykker

Generelt er gatekryss et høyt belastet ulykkesområde. Blant en rekke mulige løsninger for sykkelveier er det spesielt sykling på fortau og enveisidig sykling som på generelt basis har ført til mange registrerte ulykker i krysningpunkter. Det er derfor viktig med en god utforming av krysningpunktene for å unngå ulykker mellom syklister, fotgjengere og motoriserte kjøretøy. Et tiltak er å gi gatekryssene en stram utforming med krappe kantsteinsradier og smale kjørefelt for bilistene, slik vil krysningavstanden bli kortere, og bilistenes fart vil senkes.

På Ås er det registrert en dødsulykke i krysset mellom Sagaveien og Brekkeveien like ved Moer sykehjem. Ulykken skjedde i møtet mellom en syklist og lastebil, hvor syklisten omkom.



Figur 2. Kartutsnitt viser åsted for sykkelulykke i krysset mellom Sagaveien og Brekkeveien.

Krysset mellom Idrettsveien og Sentralveien (Prix-krysset) kan oppfattes uheldig i møte mellom syklister langs Sentralveien i retning vest og bilister som tar av fra Sentralveien til Idrettsveien. Syklistene kommer i høy fart ned bakken fra Sentralholtet i møtet med krysset. Et krys hvor det også er registrert en dødsulykke hvor syklisten omkom.



Figur 3. Kartutsnitt viser åsted for sykkelulykke i krysset mellom Idrettsveien og Sentralveien.

3.1.2 Belysning

God belysning langs sykkelvegen er viktig for at syklisten skal føle seg trygg og komfortabel.

Selv i boligområder hvor trafikken er lav er det med hensyn til sosiale funksjoner som trivsel, tilgjengelighet og sikkerhet som gjør at god belysning er viktig.

Fremtredende mangler:

Langs gang- og sykkelveiene som følger Drøbakveien er det flere situasjoner hvor belysningen ikke er tilstrekkelig. Spesielt i situasjoner hvor GS-veien og hovedveien ikke ligger side om side gir dette dårlig sikt for syklister og fotgjengere. Fra Åsgård skole til og med Samfunnet i Ås er det per dags dato lagt til rette for belysning, men gatelykter er enda ikke oppført, det anbefales at det oppføres gatebelysning på strekningen så raskt som mulig.

3.2 Målpunkt

Planleggingen av sykkelveier må ivareta fremkommeligheten til sentrale målpunkt både lokalt og regionalt. Dette er viktig for å kunne tilby et attraktivt sykkeltilbud hvor syklisten opplever en tilfredsstillende tilgjengelighet til sin destinasjon. Dette inkluderer et helhetlig sykkelveinett med få systemskifter, gode kryssløsninger og mulighet for sykkelparkering. Generelt sett vil viktige målpunkt være:

- Utdanningsinstitusjoner
- Kollektivknutepunkter
- Forretninger/handel
- Boligområder
- Arbeidsplasser
- Kulturelle tilbud
- Idrettsarenaer
- Friluftsområder

3.2.1 Lokale målpunkt

Selve Ås sentrum er et målpunkt i seg selv grunnet sine sentrumsfunksjoner. Her finnes forretninger, skoler, arbeidsplasser, kulturtilbud, legekontor og bank. I tillegg er kollektivtilbudet sentrert her med bussterminal og togstasjon.

Rådhuskvartalet er et sentralt målpunkt for mange grunnet arbeidsplasser tilknyttet rådhuset og kulturhuset, hvor blant annet biblioteket er lokalisert. Rådhusparken er for mange et målpunkt grunnet sine kvaliteter som rekreasjonsområde.

Utenfor sentrumskjernen vil målpunktene utgjøres av boligområder, idrettsarenaer og friluftsområder, hvor blant annet gode gang- og sykkelveiforbindelser tilknyttet skolene må sikres. Skolene i Ås kommune er:

- Åsgård barneskole
- Rustad barneskole
- Brønnerud barneskole
- Kroer barneskole
- Ås ungdomsskole
- Steinerskolen i Ås, *barne- og ungdomsskole*
- Ås videregående skole

Universitetet er et målpunkt for mange, både som studieplass, arbeidsplass og rekreasjonsområde. En god tilkomstvei med høy kapasitet er derfor viktig.

3.2.2 Regionale målpunkt:

Sykkelveinettet bør ha gode forbindelser til regionale målpunkt som:

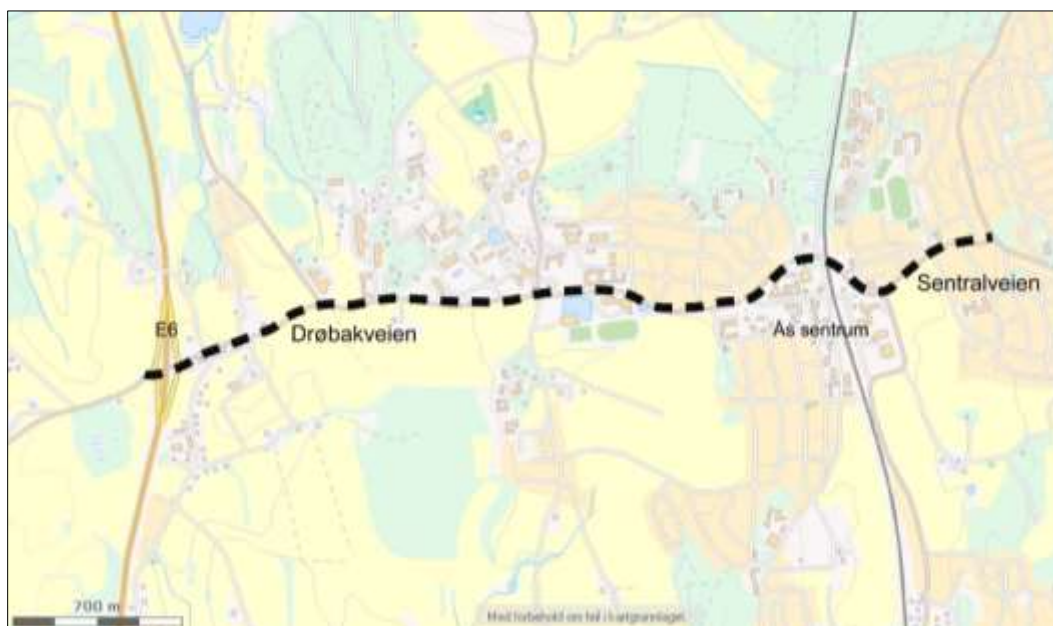
- Drøbak
- Ski
- Oslo
- Vestby/Moss
- Kroer

3.3 Videreutvikling av sykkelveinettet

3.3.1 Hovedruter

Hovedrutene skal i høyest mulig grad gi en effektiv og sammenhengende forbindelse for syklister til og fra sentrale målpunkt. Hovedrutene for syklister vil ofte følge hovedveiene ettersom de vanligvis vil representere de mest naturlige ferdselsårene.

Hovedrute 1: Korsegården – Sentralholtet (retning vest)



Figur 4. Kartet viser hovedruten for sykkel vest for Ås sentrum

Strekningen Ås sentrum – Sentralholtet

Strekningen ivaretar sykkeltrafikken fra Ås sentrum mot Sentralholtet med både parallell og enkel GS-vei.

Strekningen Drøbakvegen (fv.152)

Strekningen betjener Ås sentrum øst for jernbanen og er et viktig bindeledd til de tversgående kommunale og private vegene som betjener boligfelt, friområder og universitetet. Det er i dag en viktig hovedrute for sykkeltrafikken i Ås. Strekingen blir også benyttet av mange gående som til tider skaper

konflikt mellom fotgjengere og syklister. Drøbakveien er også et viktig ledd i skoleveien til spesielt Åsgård- og Brønnerud barneskole.

Drøbakvegen, fv. 152, har i dag en ÅDT på ca. 11700 og fartsgrense 40 km/t. Det er ut i fra dette anbefalt sykkelfelt jfr hb233, i dag benyttes det eksisterende gang- og sykkelfeltet av syklistene, samt sykling i kjørebanelen.

Helt fra Korsegården til Ås sentrum eksisterer det gang- og sykkelvei av generelt god standard, men med noe forbedringspotensial i krysningspunkt og veibelegg. Ensidig GS-veg fra Korsegården til Meierikrysset krever noe oppgradering. Ujevn og oppsprukket asfalt langs strekningen fra Osloveien til Johan L. Hirsh vei krever vedlikehold.

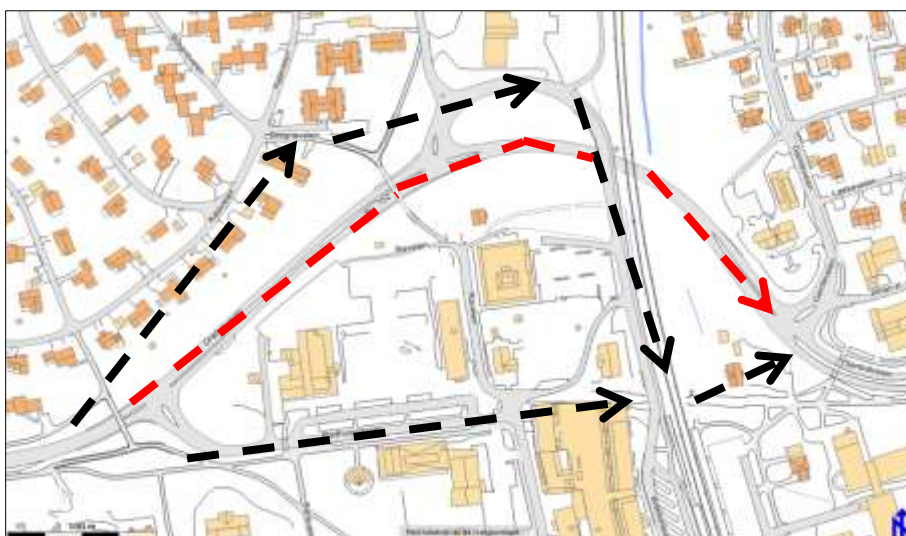
Fra Meierikrysset er det parallell GS- veg til og med Bankveien hvor de sammensluttes av kryssende gangbro over Drøbakveien. Den sørliggende GS- vegen betjener Studentersamfunnet og tilhørende grøntområde, den er også en viktig ferdselsåre til sentrum fra enkelte boligfelt langs Herumveien og studentbyen Pentagon/Eplehagen. Strekningen er av noe ulik standard. Vekselsvis asfaltert og gruset.

Generelle tiltak:

På sikt anbefales det etablering av sykkelfelt langs Drøbakveien, behovet for sykkelfelt er spesielt fremtredende langs strekningen fra Ås sentrum mot universitetet. Strekningen er i dag høyt trafikkert, og med den kommende utvidelsen av UMB, som følge av sammenslåingen med Norges Veterinær Høgskole vil det medføre et økende press på den eksisterende gang- og sykkelveien.

Problemområde 1:

Per i dag mangler Hovedrute 1 i Ås tettsted en helhetlig sykkeltrase fra Drøbakveien (fv.152) ved Bankveien, til Sentralveien. To alternative traseer finnes: 1) Kajaveien - Bregneveien - Brekkeveien over Esso-stasjonen, og 2) via Ås sentrum. Begge alternativer forutsetter kryssing av jernbanelinjen via undergang på togstasjonen.



Figur 5. Kartet viser manglende sykkeltrase langs Drøbakveien og de alternative traseene som finnes i dag.

Tiltak: I utarbeidelsen av ny vei- og gateplan for Ås sentrum bør denne traseen vektlegges.

Problemområde 2:

Som syklist, i vestgående retning langs gang- og sykkelfeltet ved Drøbakveien, oppstår det en uoversiktlig situasjon ved krysningspunktet for Samfunnsveien og Drøbakveien. Massiv vegetasjon og terrengform gir dårlig siktlinje mot eventuelle trafikanter på vei ut i Drøbakveien fra Samfunnsveien.

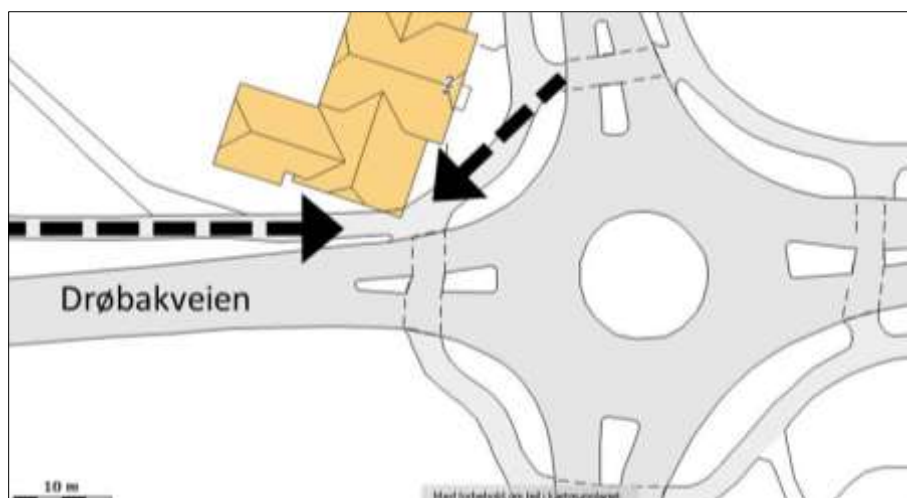


Figur 6. Kartutsnitt viser dagens problemområde langs Drøbakveien ved Samfunnsveien.

Tiltak: Det er viktig at jevnlig vedlikehold sikrer at ikke vegetasjonen tar overhånd langs gang- og sykkelvegene og stjeler sikt, dette er spesielt aktuelt for krysningspunkt og strekninger hvor GS-feltet ikke følger et rett løp.

Problemområde 3:

I Meierikrysset oppstår det en svært uoversiktlig situasjon for både syklister og fotgjengere langs gang- og sykkelvegen nord for Drøbakveien i begge ferdselsretninger. Grunnet gang- og sykkelveien sin nære beliggenhet til meieribygget kuttes siktlinjen på vei inn og ut av krysset. Dette skaper konflikt og farlige situasjoner, ikke bare mellom syklister, men også mellom syklister og gående.

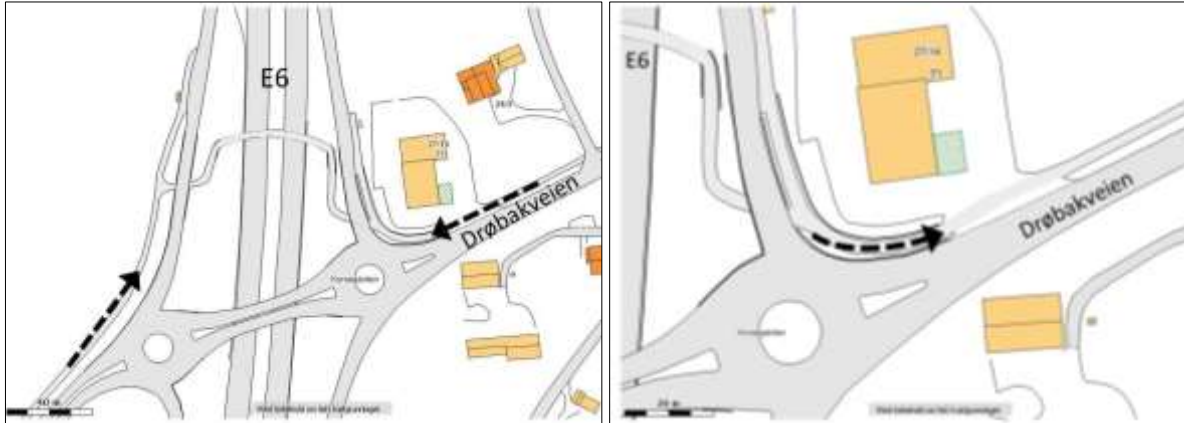


Figur 7. Kartutsnitt viser dagens problemområde ved Meierikrysset.

Tiltak: En alternativ løsning vil være å sette opp speil på det aktuelle problemområdet.

Problemområde 4:

Dårlig utformet gangbro over E6 ved Korsegården fører til at mange benytter seg av kjørebanelen som transportsåre over motorveien. I tillegg kommer gang- og sykkelveien sitt oppløp like øst for E6 rett opp i utkjørselen fra Shell på en uheldig måte. Både syklister og bilister har dårlig sikt i forhold til hverandre.



Figur 8. Kartutsnittene viser dagens problemområder ved Korsegården.

Tiltak: Ulike løsninger bør diskuteres med SVV.

Hovedrute 2: Sentralholtet – Danskerud (retning øst)

Figur 9. Kartet viser hovedrute for sykkel øst for Ås sentrum.

Strekning Kroerveien

Strekningen forbinder de sør-øst liggende boligfeltene langs Kroerveien med Ås sentrum. Det er også del av en viktig nord-sør forbindelse og skoleveg.

Syklister langs Kroerveien møter et oppstykket sykkeltilbud. Vekselsvis gang- og sykkelvei langs strekningen fører til gjennomtrafikk i boligfeltene, enkelte velger å sykle i kjørebanelen langs hele denne strekningen. Et mer kontinuerlig tilbud for syklister bør etableres der hvor det mangler langs Kroerveien.

Fra Sentralholtet eksisterer en kort gang- og sykkelvei forbindelse på sørsiden av veien som raskt møter innkjørselen til boligfelt sør for kroerveien. På motsatt side av veien ligger det parallelt en gang- og sykkelvei som passerer Rustad skole og ender i boligfeltet ved bestemorsvei. Her er det behov for vedlikehold av GS-veidekket, grunnet frostsprengt og hullete asfalt som gir dårlige sykkelvilkår. Forbedring av krysningspunktene over Kroerveien er nødvendig, tiltak i form av forbedret GS-vei behøves.

Til tider smal og utrygg vei for syklister gjør sykling i veibanen lite attraktivt langs Kroerveien. Plassmangel langs deler av strekningen gjør at en fullstendig sykkelrute langs Kroerveien vil kunne legges langs de eksisterende kommunale veiene gjennom Danskerudbråten og Kjetilsrud. Mange benytter seg i dag av disse vegene (Parallellen, Gamle Korervei, Danskerudbråten) som sykkeltrase. Er det ønskelig at hovedtyngden av trafikken for sykkel skal gå gjennom boligfeltene ved Danskerud og Kjetilsrud, må det legges bedre til rette med veivisning. I dag er det lite intuitivt hvor hovedtraseen går.

Problemområde 1:

Dårlig kryssløsning over Kroerveien mellom boligfelt og Rustad skole. Behov for en tryggere løsning.



Figur 10. Kartet viser dagens problemområde ved Rustad skole langs Kroerveien

Tiltak:

Forbedret skilting og utbedring av GS-tilbudet langs Kroerveien.

Hovedrute 3: Sentralholtet – Holstad (nord)

Figur 11. Kartet viser hovedrute sykkel nord for Ås sentrum.

Strekningen Holstadveien, fv. 152

Holstadveien er viktig forbindelse til Ski for alle trafikanter fra Ås, det er også skolevei mellom Ås og Holstad. Behovet for gang- og sykkelvei langs Holstadveien er i noen grad ivarettatt av den nye gang- og sykkelveien fra Sentralholtet til Nyborgveien/Tårnveien.

Tiltak:

Som en videre utbedring av gang- og sykkelveiforbindelsen mellom Sentralholtet og Holstad foreslås det en forlengelse av den nyoppførte gang- og sykkelveien langs Holstadveien. Mange velger i dag å enten sykle på jernbaneverket sin anleggsvei nord for Ås sentrum, eller benytte seg av skogsveien/Haugerudveien. Dette er ikke et godt nok tilbud til syklistene, ettersom standarden ikke er av tilfredsstillende kvalitet, det er dermed behov for en videreføring av gang- og sykkelveien som kan koble seg på det eksisterende GS-veinettet ved Holstad. En opprustning av anleggsveien bør fungere som et alternativ til en mer effektiv transportsåre langs Holstadveien.

3.3.2 Lokalruter

Lokalnettet vil betjene hovednettet for sykkeltrafikk, og skape forbindelser mellom lokale målpunkt. De lokale sykkelrutene vil bestå av lavt trafikkerte gater og gang- og sykkelveier. Lokalrutene skal fremstå som trygge å bruke for alle aldersgrupper.



Figur 12. Kartet viser de fire viktigste lokalrutene i Ås tettsted.

Lokalrute 1: Ås sentrum - Moer

Brekkeveien er hovedforbindelsen mot de sørliggende boligfeltene ved moer. Fra Ås sentrum er det i dag anlagt gang- og sykkelvei frem til de større boligfeltene ved Moer. Videre mot de lengst sørliggende boligene er trafikken lavere og det aksepteres blandet trafikk langs strekningen.

Lokalrute 2: Ås sentrum – Solli

Gang- og sykkeltrafikken fra Ås sentrum mot Solli er ivaretatt av GS-veg langs Hogstvetveien, Fv55, fra Jernbanestasjonen og Ås videregående skole. Lengre sør langs Hogstvetveien avtar trafikken og antall boliger, det aksepteres blandet trafikk langs strekningen.

Lokalrute 3: Meierikrysset - Ås kirke

Adkomsten til UMB-campus og Ås Kirke via Kirkeveien har forbedringspotensial. Ved en utvidelse av UMB-campus vil det også oppstå et økt press på veien. Det forutsettes dermed en utbygging av gang- og sykkelveier ved utbyggingen av UMB-campus, planarbeidet er oppstartet.

Lokalrute 4: Herumveien/Søråsveien

Gang- og sykkelveier på vestliggende side av Herumveien betjener studentbyene Pentagon og Eplehagen samt boligfeltene lenger sør, veien er mye brukt av fotgjengere og syklistene. Den planlagte utbyggingen av nye studentboliger tilknyttet Pentagon vil føre til et økt press på den eksisterende gang- og sykkelveien.

Det anbefales en utbedring av gang- og sykkelveien fra Eplehagen til Meierikrysset, og langs Søråsveien mot sentrum. GS-vegen sitt møte med Drøbakveien bør utbedres, og kapasiteten økes. Det anbefales også at selve Meierikrysset utbedres, spesielt med tanke på syklisters fremkommelighet inn og ut av krysset.

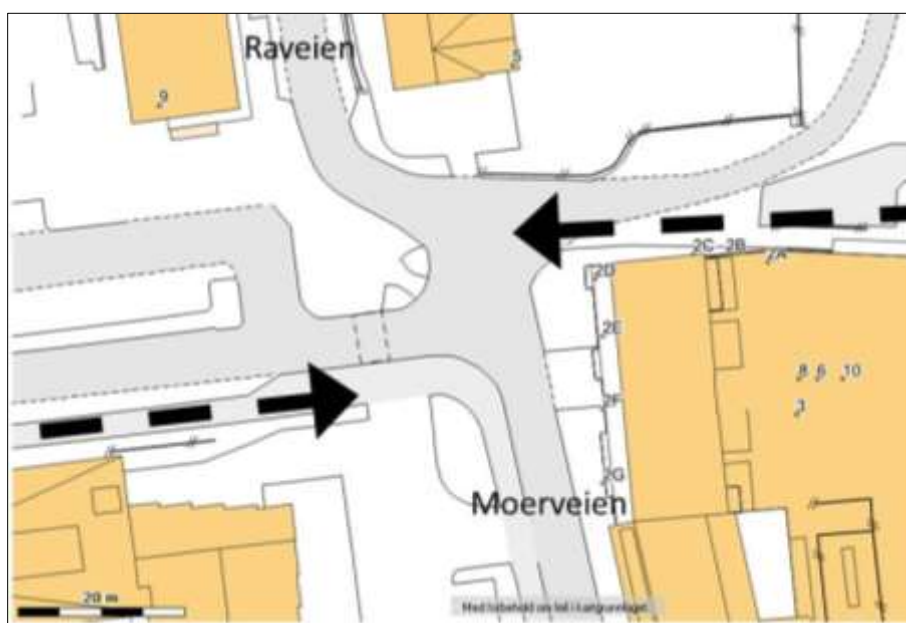
3.3.3 Ås sentrum

I Ås sentrum er det bygget fortau, men egen tilrettelegging for syklister eksisterer ikke. Syklistene benytter seg derfor både av kjørebane og fortauet. Fortauet egner seg derimot dårlig som effektiv sykkelbane grunnet plassmangel og høydeforskjeller på gatebelegget. Jfr. håndbok 017 anbefales det heller ikke at fortau inngår i hovedveinettet for sykkeltrafikk. Det bør arbeides for å etablere et mer kontinuerlig sykkeltilbud som reduserer antall systemskifter og tilbyr et klarere veivalg for syklistene gjennom Ås sentrum.

Jfr. håndbok 017 skal alle gater som inngår i hovedveinett for sykkel ha sykkelfelt dersom ÅDT 4000. Med en skiltet hastighet 30 km/t kreves det en sykkelfelt bredde på 1,25 m. Plassmangel i sentrum gjør det til en utfordring å skulle imøtekomme breddekravet til et parallelt sykkelfelt i Ås sentrum.

Problemområde 1:

Krysset ved rådhusplassen er et dårlig tilrettelagt krysningspunkt med en udefinert sykkeltrase.



Figur 13. Kartet viser dagens problemområde i krysset ved rådhusplassen.

Tiltak: Løsninger bør diskuteres i utarbeidelsen av nytt vei og gateplan for Ås sentrum.

Problemområde 2:

Jernbaneundergangen i sentrum er dårlig utformet med tanke på sikt, veidekke og bredde. Kryssløsningen i undergangen hvor nedløpet fra perrongen i sør møter gang- og sykkelveien gir dårlig siktlinje for syklister som kommer i retning nord fra perrongen, og syklister i retning øst-vest. Innenfor planområdet er undergangen i sentrum det høyest trafikkerte krysningspunktet av jernbanelinjen. Det medfører et høyt press på undergangen av passerende syklister og fotgjengere, som til tider skaper konflikt mellom begge parter.



Figur 14. Nedløpet fra togperrongen i sør og undergangen med oppløp i vest.

Tiltak:

Det bør vurderes om det skal satses på å etablere en ny sykkelrute som vil gi en mer effektiv ferdselsvei for syklister gjennom sentrumsområdet. En tenkt forlengelse av den eksisterende GS-veien langs Drøbakveien vil lede sykkeltrafikken forbi sentrumsområdet og samtidig kunne gi syklisten et mer tidsbesparende tilbud. Alternativt må de eksisterende ferdselsårene gjennom sentrum utbedres og utformes med forbedrete løsninger som vil tilfredsstillе både syklistene og fotgjengerne i høyere grad enn dagens tilbud. Hvilke løsninger som egner seg best tar ikke denne planen sikte på å løse, men det forutsettes at et forbedret tilbud til syklister ivaretas i en fremtidig utvikling av Ås sentrum.

4 Sykkelparkering

Det er viktig at det er tilstrekkelig tilbud for sykkelparkering ved de sentrale målpunktene som kollektivknutepunkt, skoler og idrettsarena. Per dags dato er det ikke tilstrekkelig sykkelparkering i tilknytning til jernbanestasjonen og bussterminalen, det samme gjelder for resten av Ås sentrum. Overfylte sykkelstativ, eller mangel på sykkelstativ fører til en uheldig situasjon hvor sykler blir plassert gatelangs, inntil trær og fasader, noe som gjerne kommer i konflikt med gatefunksjonen ettersom sykler blir stående i veien.

Av sikkerhetsmessige årsaker er godt tilrettelagte sykkelparkeringer også viktig for å bidra til et helhetlig godt sykkeltilbud. Noen velger gjerne å la sykkel stå hjemme på grunn av frykten for at den skal bli stjålet. Vet man derimot at sykkel kan låses fast og parkeres på et egnet sted vil terskelen for å la sykkel stå hjemme senkes.

For å sikre at etableringen av sykkelparkering også imøtekommes av private utbyggere må det sikres gjennom kommunen sine bygningsvedtekter. Sykkelhåndboka 233 kan ligge til grunn som veiledende oppslagsverk.



Figur 15. Bildene viser at fulle sykkelstativ fører til alternativ sykkelparkering ved Jernbanestasjonen i Ås.

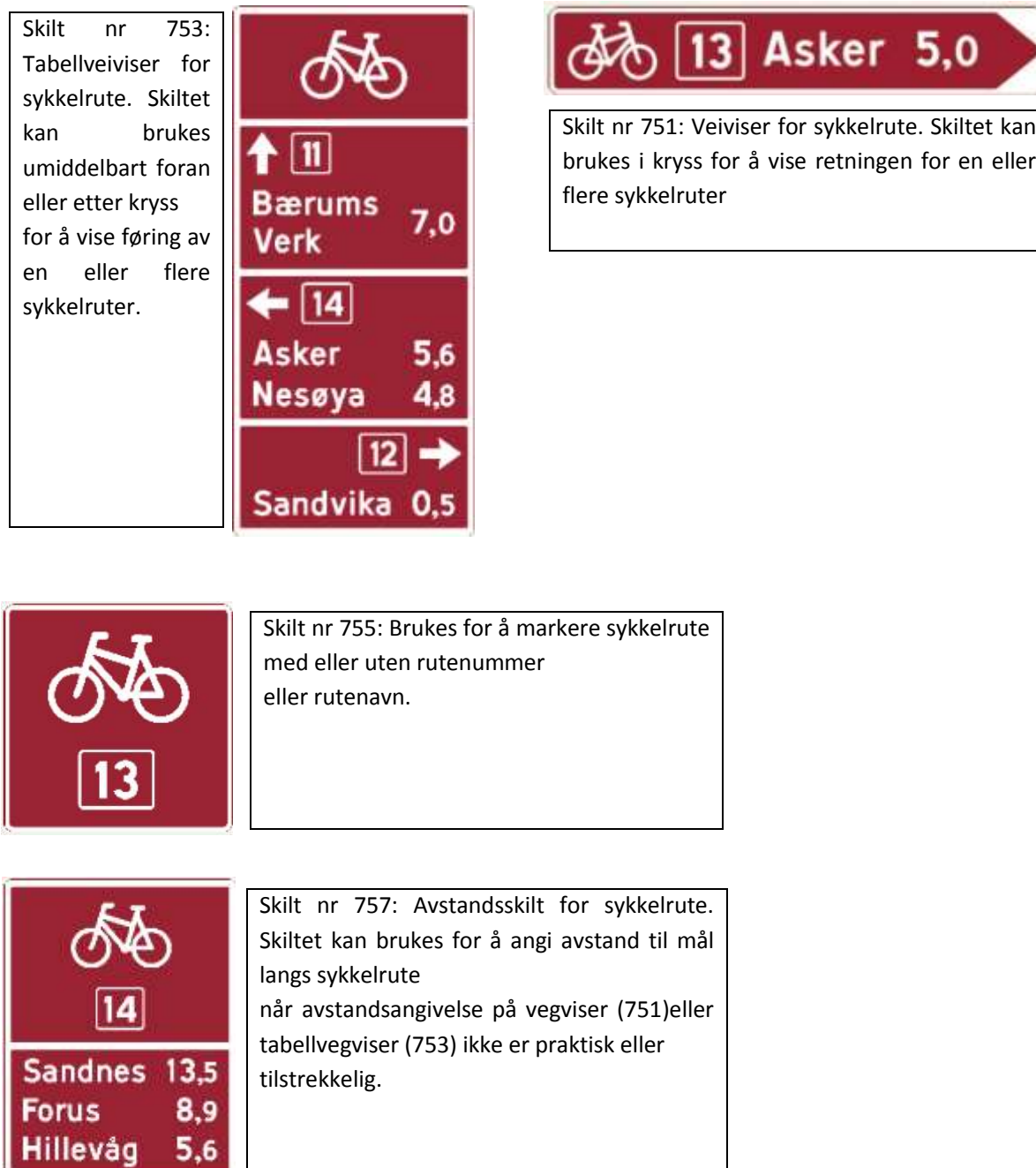
Tiltak:

I Ås sentrum behøves det en utvidelse av sykkelparkeringen ved:

- Jernbanestasjonen
- Dagligvareforretninger: Kiwi, Rema 1000, Prix
- Rådhuset/kulturhuset
- Åsgård skole
- Rådhusplassen
- Moerveien/Raveien
- Posten
- Bruktbutikken

5 Veivisning

Det er viktig med god skilting av sykkelveinettet for at syklisten lett skal kunne orientere seg. Skal det ikke herske noen tvil om sykkelveiens retning, er synlige og regelmessige skilt nødvendig. Det er særlig viktig å skilte sykkelveien hvor den ikke følger hovedvegen for biltrafikken. Skiltene 751-757 benyttes for veivisning av sykkeltrafikk (Håndbok 050, Del 4). Veivisningsskiltene kan ikke erstattes med skiltene 520, sykkelvei eller 522, gang og sykkelvei.



Figur 16. Anbefalte sykkelveiskilting.

Problemområde:

Lokaliseringen av skilt i Ås sentrum, og valgte målpunkt det er skiltet til, er usystematisk og mangelfull.

Tiltak:

Det er nødvendig å skilte hovedruter og de mest sentrale målpunkt som ligger i nærheten av Ås tettsted. Skilting mot sentrumsområdet bør også utbedres. Sykkelveinettet vil komme til å gå over kommunale veier og riksveier. Det blir dermed et samarbeid mellom de berørte skiltmyndighetene for å få til et kontinuerlig og enhetlig veivisning. Noe som må planlegges og avklares tidlig i en planleggingsfase.

Før en eventuell oppføring av veivisningsskilt må sykkelruten kvalitetssikres med tanke på trygghet og fremkommelighet. Skiltene signaliserer en trafiksikker og fremkommelig vei, som selvsagt må gjenspeiles på den aktuelle sykkelveien. Spesielt i møte med krysningspunkt over vei må standarden være tilfredsstillende.

6 Tiltaksplan

Tiltaksplanen viser en oppsummering av konkrete grep og som vil bidra til å forbedre det eksisterende sykkelveinettverket på Ås.

Hva	Prioritering	Kommentar
Ås sentrum		
Sykkelparkering	Høy	
Forbedring av Jernbaneundergang	Høy	
Rådhusplassen, kryssningspunkt	Høy	Forbedring av kryssløsning
Drøbakveien, fv.152		
Vedlikehold av GS-vei	Middels	
Meierikrysset	Høy	Speil som midlertidig løsning Utbedring av hele krysset kommer?
Korsegården	Middels/Lav	
Utbedre GS vei med sykkelfelt	Middels	Missing link
Gatelys	Høy	
Holstadveien		
Forlengelse av GS	Middels	Missing Link
Kroerveien, fv.4		
Skilting av GS-vei –Kroerveien	Høy	
Utbedring GS-vei langs Kroerveien	Middels	
Rustadskole, Kryssløsning	Høy	
Sentralveien		
Sentralholtet, dårlig sikt	Middels	
Kirkeveien		
GS-vei	Høy	Planarbeid igangsatt, NMBU
Jernbaneverkets anleggsvei		
Oppruste	Høy	
Herumveien /Søråsveien		
Utbygging og utbedring av GS	Lav	Høyere kapasitet langs Herumveien, samt forbedre møtet med Meierikrysset, og utbygging langs Søråsveien
Gamle mossevei, fv.59		
Anlegge GS	Lav	Planarbeid igangsatt

Tabell 2. Tiltaksplan for å bedre sykkelinfrastruktur i Ås tettsted.

7 Kilder

Litteratur:

Statens vegvesen (2010): Standard for drift og vedlikehold av veier og gater Hb111

Statens vegvesen (2007): Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019

Statens vegvesen (2002): Hb223 Sykkelhåndboka – utforming av sykkelanlegg

Det kongelige samferdselsdepartement (2009): Nasjonal transportplan 2010-2019

Statens vegvesen, vegdirektoratet (2001): Vegvisningskilt for sykkelruter

Internettider:

http://www.vegvesen.no/_attachment/61736/binary/163771

<http://kart.dsb.no/default.aspx?gui=1&lang=2>

www.sykkelby.no