



Ås kommune
Postboks 195
1431 ÅS

Postmottak Ås kommune

Vår ref.	Deres ref.	Dato
18/00639-4	17/01163	12.02.2018

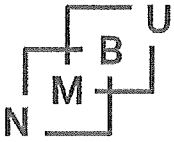
Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

NMBU ønsker at flere ansatte og studenter velger å gå, sykle eller benytte seg av offentlig transport. Dette er viktig i et helse- og miljøperspektiv. Det er derfor veldig positivt at Ås kommune prioriterer arbeidet med tilrettelegging for gående og syklister og at NMBU har vært med i prosjektgruppa som har jobbet frem strategien.

Mange ansatte og studenter bor på Ås, men stadig flere ansatte og studenter pendler og det vil fortsatt være behov for at kommunen i samarbeid med universitetet jobber med et forbedret kollektivtilbudet til og fra Ås. Med helårstilrettelagte fortau og sykkelveier vil det bli enda mer attraktivt å sykle eller gå til og fra Ås stasjon eller Korsegården for å ta tog eller buss.

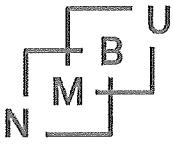
Utkastet til sykkel- og gåstrategi er en godt gjennomarbeidet oversikt over status og utbedringsområder. Kommunen har gjennomført en meget god medvirkningsprosess i tillegg til en høring på selve dokumentet. Dette er et solid grunnlag for å få flere til å gå og sykle på Ås. Med en så involverende prosess og mange mulige tiltak har NMBU store forventninger til at denne planen følges opp økonomisk og ressursmessig i den videre politiske behandlingen. Vi foreslår at det utarbeides et kostnadsestimert som innarbeides i langtidsbudsjettet. Erfaringer fra f.eks. fra Stavanger, Lillestrøm og Trondheim viser at det er nødvendig å prioritere betydelige ressurser for å få til en endring på dette området.

NMBU har eiendommer som i fremtiden vil bli berørt av at tiltak nevnt i sykkel- og gåstrategien. Jordvern er et viktig prinsipp for universitetet. I tillegg er det viktig at gang- og sykkelveier i nærheten av universitetet avstemmes med øvrige gang- og sykkelveier inne på campus. Universitetet ønsker derfor å komme tidligst mulig inn i planprosesser ved og på NMBUs eiendommer for å kunne være med å finne gode løsninger.



NMBU har hatt en intern prosess på strategien samt at den er behandlet i Arbeidsmiljøutvalget 9. februar 2018. Universitetet har følgende innspill og forbedringsforslag til sykkel- og gåststrategi:

- Strategien må få frem hvordan kommunen skal samordne nye og gamle anlegg for syklende og gående med andre veieiere fra stat og fylkeskommune samt omliggende kommuner. Det må synliggjøres hvordan Ås kommune skal ta initiativ for å få gjennomslag for endringer på dette området.
- Kommunen må synliggjøre når og hvordan det skal skje endringer i vedlikeholdsrutiner og -utstyr. Dette er spesielt viktig i forhold til å øke antall vintersyklister. Det må derfor settes et tidspunkt for når man går over til barveistandard på noen utvalgte ruter. En slik standard på hovednettet i Stavanger krever at de starter brøyting ved 1 cm snø samt kosting og salting for å oppnå tilnærmet bar veg innen 2 timer etter avsluttet snøfall. I tillegg blir underganger og bratte bakker feiet ukentlig. Omlegging til en vintersyklingsstandard kan derfor ikke skje gradvis men den må være fra et gitt tidspunkt med nødvendige ressurser tilstede. En barveistandard for vintersykling må koordineres med omliggende kommuner for å ha god effekt.
- Kommunen må få en bedre oversikt over nestenulykker og ulykker som involverer gående og syklister. Dagens system innbefatter bare politimeldte ulykker. En bedre oversikt over ulykker i kommunen vil gi bedre mulighet til å sette inn tiltak og prioritere spesielt risikofylte steder og sårbare trafikanter.
- Strategien bør ha med et eget avsnitt på hvordan den skal implementeres i planprosesser på alle nivåer og med konkrete krav til utbyggere. Den kunne også si noe om hvordan kommunen kan bruke frivillige organisasjoner i kommunen i det videre arbeidet med å få flere til å sykle og gå i kommunen.
- Arbeidet med kommunale krav og retningslinjer for utforming av anlegg må behandle gående og syklende som grupper med svært ulike behov og tidvis motstridende interesser.
- Kommunen viser i strategien stor interesse for å skape gode forbindelser mellom sentrum og universitetet. I dette arbeidet bør det legges vekt på å skape gode forbindelser som inspirerer. Dette for å øke velferden av å benytte veien, samt gjøre at strekningen oppfattes kortere og potensielt medføre økt bruk.
- Det er gledelig å se at Høgskoleveien er markert som en satsningsvei for syklister. Dette er en trase som brukes hyppig av både studenter og ansatte som beveger seg på campus. Det er ønskelig med belysning i Søråsveien, strekket fra Herumveien til Ekornveien. Dette er en strekning mange studenter bruker i det daglige som adkomstvei eller til tur og trening. Sikkerhet for myke trafikanter bør ha høy prioritet i planen, noe belysning på dette strekket utvilsomt vil bidra til. Det er ønskelig fra universitetets side at alle adkomstveier til campus også prioriteres på lik linje som andre skoleveier i strategien.



- Vi vil oppfordre kommunen til å revurdere målsetningen «Det er etablert trafikkssikker skolevei i en radius på 2 km rundt alle barne- og ungdomsskoler.» Fra 2. klasse gis det skoleskyss for elever som bor mer enn 4 kilometer fra skolen. Det vil derfor være hensiktsmessig å tilpasse målsettingen slik at barn som bor innen 4 kilometer fra skolen trygt kan gå eller sykle til skolen.

Større bedrifter i kommunen bør inviteres inn i et forpliktende samarbeid. For å lykkes må arbeidsgiver tilrettelegge for sykling på den enkelte arbeidsplass. NMBU har i årets HMS kartlegging bedt fakulteter og avdelinger gi tilbakemelding på behov for sykkeltiltak, garderobeforbedringer og tørkeskap e.l. på den enkelte enhet for å kunne bidra til at flere sykler til og fra jobb. På basis av kartleggingen vil NMBU sette opp en handlingsplan for å bedre tilrettelegging på hvert bygg for de som ønsker å sykle til og fra jobb.

Vennlig hilsen

Kjersti Sørli Rimer
Eiendomsdirektør

Lena Marie Kjøbli
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

Ås kommune
Postboks 195
1431 ÅS

Behandlende enhet: Region øst	Saksbehandler/telefon: Caroline Ovaska / 98478709	Vår referanse: 18/2378-3	Deres referanse: 17/01163-16	Vår dato: 26.02.2018
----------------------------------	--	-----------------------------	---------------------------------	-------------------------

Høring – Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune

Statens vegvesen viser til brev vedrørende innspill til høringsutkast Ås kommunes Sykkel- og gåstrategi. Høringsfristen hver den 15 februar men Ås kommune har gitt utsatt høringsfrist til den 20 februar.

Ås kommune har utarbeidet et godt dokument, og strukturen på strategien er også et spennende grep. Det er svært ambisiøse mål. Mulig det er vanskelig å oppfylle disse, slik de er formulert. Eksempelvis 17% sykkelandel innen 2030. Det er høyt over nasjonale mål (som riktignok ikke gjelder så langt fram i tid). Vi anser det som svært positivt at strategien omfatter målsetninger og tiltak rettet mot gående. Å legge til rette for gående gir en rekke gevinster, både for samfunnet, og for enkeltmennesker.

Selv om gåing er den transportformen som benyttes av flest mennesker, er tilrettelegging for gående, paradoksalt nok, et felt som har hatt relativt lite fokus innenfor arealplanleggingen. Dette skyldes trolig en rekke faktorer, som at fotgjengeren krever lite areal og er svært fleksibel sammenlignet med andre trafikantgrupper. Bevisstheten rundt, og kunnskapen om, den gåendes behov har imidlertid økt de siste årene. Vi er svært glade for at kommuner, slik som Ås, nå setter de gåendes behov mer i fokus. Dette kan gi positive ringvirkninger i form av bedre fremkommelighet, bedret helse, triveligere lokalmiljø og lavere samfunnsøkonomiske kostnader.

Tiltakskartene/hovedrutekart: Vi har ikke mulighet til å vurdere prioriteringene opp mot hverandre nå, dette må vi eventuelt komme tilbake til. Dette gjelder spesielt trafikktekniske løsninger som gangfelt og fartsgrenser. Slike tiltak er ikke kostnadskrevenende, men krever vedtak etter vegtrafikklovgivningen, og det er særskilte kriterier som gjelder for fartsgrensesetting og etablering av gangfelt. Det må derfor gjøres en jobb med å sjekke ut om kriteriene er oppfylt for hvert enkelt tiltak. Gang- og sykkelvegprosjekter som

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Østensjøveien 34
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

fylkeskommunen og staten er investeringsansvarlig for synes å være angitt etter gjeldende prioritet.

Vi har til slutt noen kommentarer til innholdet i høringsutkastet:

- Tabell side 13, øverste linje, en liten faktafeil: Nasjonal reisevaneundersøkelse skal gjennomføres hvert 2. år.
- Side 15, 6.1, pkt. 3: Separering mellom fotgjengere og syklister på gang- og sykkelveger fordrer breddeutvidelse på eksisterende gang- og sykkelveg. Det er neppe realistisk å få avsatt midler til ombygging av etablerte gang- og sykkelveger i nærmeste framtid, men det vil være aktuelt å separere når vi planlegger nye anlegg.
- Tabell 6.3: Vi er enig i at kartlegging av snarveier er et viktig tiltak rent generelt, og bør ha høy prioritet. Gående bør løftes i plansaker, hvor det bør legges vekt på trivsel, trygghet og kortest mulig avstander. Dette er faktorer som viser seg å ha stor betydning for hvor langt man er villig til å gå. Stier, trapper og forbindelser gjennom bebyggelsen fungerer som et supplement til det øvrige gangvegnettet og kan bidra til å øke et områdes «gå-attractivitet».
- Side 25, 5. avsnitt: Årlig møtepunkt: Dette kan gjerne flyttes til innledningen, da dette vil være et viktig punkt for å «oppretholde trøkket». Vi er enig i at det vil være hensiktsmessig med faste møtepunkt som beskrevet.

Plan Akershus
Med hilsen

Arne Kolstadbråten
Fagkoordinator

Ovaska Caroline

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Siri Gilbert

Fra: Anna Lina Toverud <Anna.Lina.Toverud@oppegard.kommune.no>
Sendt: fredag 12. januar 2018 15.29
Til: Siri Gilbert
Kopi: Arild Øien
Emne: vedr. sykkelstrategi Ås kommune

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Hei!
Vi har fått Sykkelstrategi for Ås kommune på høring. Tidsfristen dere har satt gjør at vi ikke rekker å komme med et formelt høringssvar, da dette skal behandles politisk hos oss. Jeg har imidlertid fått anledning fra plansjefen til å komme med noen råd og vink «saksbehandler til saksbehandler», basert på den erfaring jeg har med vår sykkelstrategi.

Først: Gratulerer med en sykkelstrategi som virker grundig og god!

Jeg har bare raskt skimmet gjennom på jakt etter de temaene jeg har savnet i vår egen, eller har hatt stor glede av at har vært omtalt:

1. Jeg finner ikke noe om trenings- og fritidssykling, både organisert og uorganisert, og sykkellek. Jeg vil anbefale at dere tar med noe om det, da det er viktig for folk og mange starter sin transportsykelkarriere der. Sykkel er mer enn bare transport til og fra arbeid. Tilrettelegging for terrengsykling, sykkelbaner som pumptrack og annen sykkellek i nærheten av skoler, barnehager og/eller sentrum/boligområder har jeg stor tro på for å motivere til sykling også ellers. Dette er spillemiddelberettigete tiltak, og ganske lett også å finne andre finansieringskilder til.
Mange sykkelklubber sykler utover i Ås, og dette er et forhold jeg synes sykkelstrategien bør omtale siden det kan være godt å forankre retten til trenings sykling i sykkelstrategien når det blir diskusjon med motorklubber o.l.
2. Har dere allerede et sykkelkart? Hvis ikke, vil jeg anbefale at dere lager det som et av de første tiltakene, og distribuerer dette gratis til alle husstander i kommunen. Det har vært svært vellykket hos oss.

Vi har planer om å lage en kortstokk med 52 sykkelturnforslag nå i vår, etter modell fra Arendal og Grimstad. For å få 52 fine turer må vi nok innoem Ås. Tror du dere er interessert i å bli med i et samarbeid om dette? Vi har økonomien og arbeidskapasiteten til å gjennomføre dette, men kan trenge hjelp med noen turtips.

God helg!

Med vennlig hilsen



Anna Lina Toverud

Landskapsarkitekt MNLA

Samfunnsutvikling

tlf. 41 22 31 12

Oppegård kommune | Kolbotnveien 30 | Postboks 510 | 1411 Kolbotn | sentralbord 66 81 90 90

Siri Gilbert

Fra: Anne Karin Øksnevad <Anne.Karin.Oksnevad@aas.vgs.no>
Sendt: tirsdag 13. februar 2018 08.04
Til: Siri Gilbert
Emne: Høring sykkelstrategi - Ås kommune

Vi har ikke fått inn så mange innspill til sykkelstrategien, men følgende er kommet fra en tilsatt:

Det ønskes sykkelvei fra Ås til Vestby langs jernbanelinja. Dette ligger det forslag om i sykkelstrategien, og en slik trase er ønskelig.

Elevrådet har også behandlet saken, og jeg oversender deres innspill i sin helhet: Forslag til forbedring:

- Flere sykkelparkeringer, ved skolen og stasjonen +
- Tydeligere oppmerkinger til sykkel (sykkelfelt) +
- Kampanje på Ås vgs, eks konkurranse +++
- Opplyse om helse og miljø fordelene ved å sykle eller gå, via for eksempel sosiale medier +
- Trygge(brede nok) sykkelveier og gangfelt +
- Kart over sykkel og gangveier
- Gyldig fravær ved forsinkelser knyttet til å gå/sykle til skolen
- #værforhold
- Brøytebiler
- Legge mer sykkel og gangstier
- Flere fotgjengeroverganger
- Traktorer forbikjøring
- Bedre fartsregulering, mange kjører alt for fort
- Speil ved uoversiktlige veier
- #tilgjengelighet
- Flere over/under-ganger for jernbanen

■ = trenger forklaring

■ = kommer aldri til å skje

Dette er de innspillene vi har fått.

Vennlig hilsen

Anne Karin Øksnevad

Rektor



ÅS VIDEREGÅENDE SKOLE
Et mangfoldig læringsmiljø der vi gjør lærende gode
Boks 10, 1431 ÅS

Fra: Simen Vorhaug Yazdan <[REDACTED]>
Sendt: 10. februar 2018 20:38
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi fra elevrådet v/ Ås ungdomsskole

Innspill fra elevrådet ved Ås ungdomsskole til sykkel- og gåstrategi for Ås kommune 2018 - 2030:

- Prioritere brøyting/avising av skolevei.
- Prioritere strøing av grus på skolevei.
- Viktig med klar inndeling av separate gangveier og sykkelveier.
- Sykkelveier har gode forbindelser inn i andre kommuner.
- Ungdomsskolene i kommunen starter 15 minutter senere enn barneskolene for å lette trykket av elever på vei til skolen.
- Ny undergang/overgang togsporene sør for Ås stasjon, v/ Moer sykehjem.
- Kampanje(r) for bruk av piggdekk på sykler om vinteren.

Vi i elevrådet ser på det som svært positivt at Ås kommune skal vedta en sykkel- og gåstrategi. Innholdet er bra og relevant. Vi har også kommet med flere innspill som vi som elever mener at vil føre til at flere velger å komme seg på skolen ved å gå/sykle. Vi håper at nevnte tiltak blir lagt vekt på i sykkel- og gåstrategien.

På vegne av elevrådet ved Ås ungdomsskole,
Simen Vorhaug Yazdan, nestleder

Nr. 6

Fra: Torunn Mostrøm
Sendt: 16. februar 2018 12:21
Til: Ås kommune
Emne: innspill fra elever ved Nordbytun ungdomsskole vedrørende gang og sykkelstrategi Ås kommune

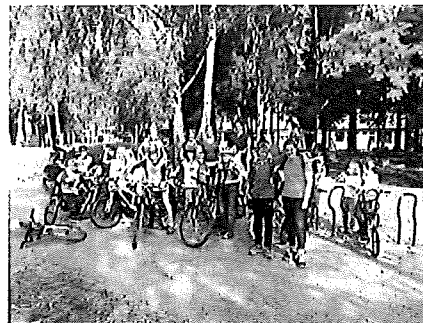
"Hvorfor tar de fleste elever buss eller bli kjørt tror du?"

- Det er slitsomt å sykle/gå
- Det er skummelt når det er mørkt
- Jeg vil ikke svette gjennom klærne
- Kan dra senere om jeg tar buss/blir kjørt
- Det er langt
- Bare oppoverbakker
- Det er kaldt om vinteren
- Dårlig brøyting på fortau
- Har ikke fortau

"Hva må til for at flere skal gå og sykle?"

- Flere lykttestolper
- Brøyte fortau
- Tryggere skolevei
- Askehaugbakken 40 sone hele veien
- Få gang og sykkel sti for hele skole kretsen

Høring: Sykkel- og gåstrategi 2018-2030 for Ås kommune



Svar på høringsutkast fra elevrådet på Rustad skole:

- Er det noe som mangler i beskrivelsen av den ønskede situasjonen i 2030?

Høringssvar: Vi synes det dere hadde skrevet i punkt 6.8 er veldig bra, men vi har noen innspill: Det må være lett å finne frem, det må være gode skilter og godt opplyste gang- og sykkelveier. Passer på at det er trygt på skoleveien, mange kjører veldig fort. Elevrådet på Rustad skole ønsker at det skal være flere politikontroller så råkjørerne blir tatt. Øverst i Langbakken er det ikke et fotgjengerfelt, dette er veldig skummelt.

- Savner dere noe i forslagene om hvordan vi skal nå målene, og om hva som bør gjennomføres?

Høringssvar: Det er et ekstra stort problem på vinteren. Da er det ikke så lett å sykle til skolen og ofte er det dårlig vær. Kanskje bør man skille mer mellom sommer og vinter i forslagene?

- Hva mener dere kan motivere barn og ungdom til å sykle og gå mer?

Høringssvar: Viktig å fortelle barn og ungdom om hva som skjer med naturen om man kjører mye bil. Da skjønner de kanskje selv at det er viktig å la bilen stå.

- Hvordan kan foreldre og skolen bidra til at barn og ungdom sykler og går mer?

Høringssvar: Det er viktig at foreldrene oppfordrer barna til å gå og sier fra at barna må gå mer selv. Veldig viktig å legge til rette for at barna kan ta kollektiv transport. Lettere å få busskort for eldre barn. Kanskje gratis buss for alle barn!? Mange flere sykkelstativer på skolene!

Mvh elevrådet på Rustad skole

Theodor Nes foldt Enger

Hannah Holmving Tuft

Torjost Gilbert

Astrid Skjerdal

Maria Bjellheim Krokodd

Sandre Heum.

N.B Korange, konstituert elevrådskontakt.

HØRING AV SYKKEL- OG GÅSTRATEGI I ÅS

Det er mange gode forslag i planen for hva som må gjøres for å få flere til å sykle og gå i Ås – og samtidig redusere biltrafikken rundt barnehager og skoler.

Elevrådet har gått gjennom høringsutkastet og har laget en liste over ting som man mener må prioriteres.

- Det blir viktig å legge forholdene til rette for at det skal bli naturlig å velge sykkel eller gange som transportmiddel, både sommer og vinter.
- Vi ønsker at sykkelstier og gangveier blir laget slik at man kan ferdes sammenhengende og trygt overalt i Ås uten å måtte krysse farlige veier med stort biltrafikk.
- Det er viktig at alle sykkelstier og gangveier holdes i god stand uten dumper og hull.
- Vi ønsker at man bygger adskilte gang- og sykkelfelt for å skille mellom gående og syklist og gående slik at de kan ferdes så trygt som mulig.
- Vi ønsker å redusere biltrafikken så mye som mulig – spesielt rundt barnehager og skoler .
- Vi ønsker en trygg og trafiksikker skolevei!
- Vi liker tanken om en bilfri sone rundt skolen. Foreldrene kan heller slippe av / hente barna sine på egnede steder et stykke unna skolen.
- Når vi må sykle eller gå på veier der det er annen trafikk, bør hastigheten her være maks. 25km/t. Flere fartsdumper kan hjelpe til med å holde farten lav.
- Vi synes det er viktig med god belysning på alle veier – også sykkelstier og gangveier. Det er flere steder hvor det er skummelt å ferdes pga. lite lys og glatte stier/veier.
- Vi ønsker at brøyting og strøing av sykkelstier og gangveier kommer i første rekke.
- Vi synes det er fint at man lager gå-grupper i småskolen der foreldre bytter på å følge barn i samme nabolag til skolen. På de større trinnene kan flere elever gå sammen til skolen. Det skaper trygghet.
- Det er viktig at alle skolene driver holdningskampanje for økt sykling og gange i samarbeid med foreldrene og andre, og at det arrangeres holdningskampanjer som «Beintøft» og «Aktiv til skole» med premiering som gir ekstra motivasjon. Elevrådet kan også være med å motivere og ha egne konkurranser mellom trinnene.
- Det er også viktig å drive holdningskampanje for bruk av refleks og lys på sykkel.
- Det må være nok sykkelparkering på skolen.
- Vi synes at det ofte er dårlig sikring og informasjon ved veiarbeid o.l.

Elevrådet ved Åsgård skole

Kaja Solberg Sandnes (leder)

Alva Bredal Andersen (sekretær)

Bo Cuesta Guttormsen (nestleder)

Gaute Bjørnereim (kasserer)

Fra: Søråsteigen FAU <sorasteigen.fau@gmail.com>
Sendt: 13. februar 2018 22:56
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi.

Innspill til sykkel- og gåstrategi for Ås kommune

Samarbeidsutvalget (SU) i Søråsteigen barnehage takker for muligheten til å komme med innspill til sykkel- og gåstrategien. Det er viktig at kommunen tenker helhetlig for å skape gode gang- og sykkelveier. Søråsteigen barnehage ligger i sentrum, og hvorvidt man går eller sykler til barnehagen blir særlig påvirket av hvor godt det tilrettelegges for gående og syklende i sentrumsområdet.

SU ønsker spesielt å påpeke at barnehagebarn som går eller sykler ikke er en god kombinasjon med voksne som sykler vesentlig fortere. Sykkelpendling mellom stasjonen og NMBU går nærheten av eller forbi barnehagen. Når små barn som nettopp har lært å gå eller nettopp har lært å sykle benytter samme gang- og sykkelvei som voksne som sykler fort skapes utrygge og farlige situasjoner. SU mener det er hensiktsmessig at det lages adskilte traseer for syklende med et høyt tempo, særlig i pendlerstrekket mellom stasjonen og NMBU. Eventuelle krysningspunkter mellom en slik sykkelvei og gående/syklende fra Kaja og Søråsteigen trenger særlig god tilrettelegging.

Med vennlig hilsen
Helene Lie Røhr
Leder, Søråsteigen barnehages Samarbeidsutvalg

Fra: Hanne Sandberg [REDACTED]
Sendt: 12. februar 2018 21:54
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Innspill til høringsutkast Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune 2018-2030

Vi henvender oss som FAU ved Kroer skole.

Ut i fra høringsutkastet er det som prioriteres først i Kroer/ Danskerud : veivising og merking i veibane for fotgjengere og syklister gjennom Danskerud bolig felt. Ref. Nr. 31 i kart.

Vi i Kroer FAU mener at det bør være et større fokus på trafiksikkerheten for gående og syklende skolebarn, så vi ønsker å komme med innspill i forhold til noen av punktene i høringsutkastet og har et ønske om at de kommer høyere opp på prioriteringslista. Slik det er i dag er det en del foreldre som vegrer seg mot at barna skal gå til skolen da de må krysse Garderveien der farten i dag er 60 km/t samt krysset Kroerveien/ Helgestadveien hvor det er 60 km/t, uoversiktlig samt at kjørende fra Helgestadveien ikke har vikeplikt. Dette er noe som gjør at flere foreldre heller kjører barna sine til skolen istedenfor å la de gå/ sykle, noe som gir økt biltrafikk der barna skal ferdes. Vi ønsker fartsreducerende tiltak i begge disse kryssene.

Nr. i kart	Pri	Veinr. / navn	
70	5	Fv 4	Opprettholde 40-grense Garderveien til etter krysset Kroerveien, retning nord

Kroer FAU- ønsker at 40-grense skal opprettholdes Garderveien til etter passert Danskerud.

I tillegg ønskes det fartshumper både før og etter der gang og sykkelstien krysser Garderveien ved krysset Fv 4/Fv 54 For å dempe farten ytterligere der gående og syklende krysser veien.

Vi ønsker også en høyere prioritering på dette punktet, da vi synes dette punktet er viktigere enn punkt nr 31., for å trygge barnas skolevei. Prioritet 3.

Begrunnelse:

Det er i dag 50- grense forbi Danskerud til og med Web- bil, så øker det til 60 grense inn mot krysset Fv 4/Fv 54 der gang- og sykkelveien og barna må krysse veien, så senkes det til 40-grense med fartshumper like før Røed Gård.

Det er barn som må krysse Kroerveien på Danskerud for å komme inn i og igjennom boligfeltet , da det er alt for farlig å gå langs Kroerveien for å komme seg til gang og sykkelstien. De må da krysse der det er 50 grense og uoversiktlig.

I tillegg er det busstopp på begge sider av veien ,så en del må krysse veien for av- eller påstigning i et område som er uoversiktlig og har 50-grense i dag.

Innspill om nytt punkt i høringsutkastet

Nr. i kart	Pri	Veinr. / navn	
	3	Fv54 / Fv 60	Vikepliktsskilt Fv 60 I krysset mot Fv54 Kroer Kirke. Redusere farten til 40- grense på Kroerveien Fv54 fra før første kryss ved Kroer kirke til etter Kroer skole fartshumper på Fv 54 Før og etter krysset Fv54XFv60

Begrunnelse:

Her krysser gang og sykkelstien på toppen av bakken av Helgestadveien Fv 60. Krysset er veldig uoversiktlig både for gående, syklende og kjørende i alle retninger. Med full vikeplikt fra Helgestadveien Fv 60 vil biler derfra måtte senke farten. Ved å redusere fartsgrensen til 40 og legge inn to fartshumper vil farten på Kroerveien Fv 54 inn mot dette krysset også reduseres, slik at det blir mye mer ro rundt der elevene skal krysse veien.

Håper våre innspill blir tatt med.

Mvh Kroer Skole FAU

Ås kommune (post@as.kommune.no)
v/Siri Gilbert (Siri.Gilbert@as.kommune.no)

2018-01-27

Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi - Brønnerud FAU

FAU Brønnerud vil berømme kommunen for utkast til strategi. Vi støtter strategien og ser frem til at den omsettes i konkrete handlingsplaner og tiltak. FAU Brønnerud vil særlig trekke frem som positivt at "tilretteleggelse for bruk av sykkel til/fra skolen i samarbeid med skolene/FAU", er løftet frem som ett av åtte hovedsatsingsområder.

Vi har også tidligere, gjennom innspill til kommunens trafikksikkerhetsplan, gitt uttrykk for nødvendige tiltak for å sikre trygg gang- og sykkelvei til Brønnerud skole (innlegg #15 i sak 15/00780). I vårt høringsinnspill vil vi derfor avgrense oss til å fokusere på to konkrete forhold.

Sikkerhetssituasjonen i den umiddelbare nærhet til skolen

I utkast til strategi er "Helhetlig planarbeid for området Korsegården-Brønnerud for bedre trafikksikkerhet langs skolevei" gitt prioritet 1 under ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnett der Akershus fylkeskommune har ansvar (ref. tabell 6.2). Dette er svært gledelig.

Dette er et område med stor og økende biltrafikk. I samme område er det av- og påstigning for skolebussen. Ved skolestart og -slutt er det stor trafikk av de barna som går og sykler til skolen i området. Det er stadig situasjoner med biler som kjører fort her. Mange av bilene kommer fra E18 med 110-sone og har "fart i kroppen". Dessuten er vi nærme av- og påkjøringen til Shell, med den konsekvens at trafikkbildet blir spesielt uoversiktlig. Det er anlagt forhøyet gangfelt nærmere skolen, men dette brukes i begrenset grad av barna som skal benytte skolebussen.

FAU understreker derfor at det er behov for å jobbe med bedre permanente sikringstiltak i dette området. Strategiens målsettinger om at færre barn skal avleveres i bil og flere skal sykle og gå til skolen, setter problemstillingen ytterligere på spissen. Brønnerud FAU vil trekke frem noen forslag til tiltak:

- Bedre utformet gangfelt over Rv 152, gjennom forhøyning, merking og belysning, også gangfeltet nærmest Shell
- Bedre veimerking for å øke bilistenes oppmerksomhet om at man er i umiddelbar nærhet av en barneskole og barnehage
- Bedre generell belysning på strekningen fra Shell og forbi av- og påkjøringen til Rv 152 fra skolen
- Bedre synlig skilting gjennom å sette opp lysskilt - fareskilt skoleveg
- Bedre utformet gangfelt/gang- og sykkelvei som krysser stikkvei ned til skolen ved påkjøringen til Rv152, gjennomforhøyning, merking og belysning. Her er det svært uoversiktlig både for syklende og gående, men også for bilister når de skal av og på riksveien.
- Senket fartsgrense; er i dag 40-sone, bør være 30-sone enten permanent eller periodevis i fm skolestart/slutt. Også dette kan reguleres med skilting med lys.

- Flytting av containere ved av- og påkjøringen fra skolen til Rv152. Disse bidrar til dårlig sikt i krysset, særlig i retning Shell ved påkjørsel til Rv 152. Eiendomsavdelingen ved Ås kommune er ansvarlig for containerne, så flytting av disse trenger trolig ikke avklaring med fylkeskommunen.

Krysset Rv152 Drøbaksveien (Rv 153) – Osloveien

Dette er et langt mindre omfattende forhold som relativt enkelt kan utbedres. Krysset benyttes av barn som bor i retning Ås sentrum og som går og sykler til skolen. Krysset ligger i en dump og er i tillegg utformet på en måte som muliggjør høy hastighet inn og ut av krysset. Det er stadig observert at både biler og syklende har høy hastighet inn og ut av krysset.

Etter innspill fra FAU ble det satt opp kantsteiner for å dempe farten til bilene. FAU Brønnerud har tidligere fått tilbakemelding fra kommunen der saken med dette ansett som løst. Tiltaket har imidlertid ikke bedret situasjonen nevneverdig. Det bør derfor også her jobbes med permanente sikringstiltak. FAU vil trekke frem noen forslag:

- Forhøyet gangfelt/fartsdump for å dempet fartene til bilene.
- Montering av bom på fortauet på begge sider av krysset ville være et effektivt tiltak både i forhold til syklende og barn som løper inn i krysset. En slik bom er allerede montert ved nærmeste rundkjøring (retning Ås sentrum) og er effektiv.
- Krysset er dårlig opplyst og skiltet (skoleveg). Bedre belysning og skilting vil trolig avhjelpe.

FAU ønsker dialog med kommunen for å sikre en helhetlig gjennomføring. Vi har forståelse for at kommunen har behov for å se sakene i sammenheng med andre prosjekter hvor man kan finne synergier og kosteffektive måter å nå målsettingene.

Avslutningsvis vil vi gjenta vår støtte til hele bredden i kommunens sykkel- og gåstrategi, og ser frem til god dialog med kommunen i forbindelse med konkretiseringen av strategien.

Vennlig hilsen
FAU Brønnerud

Fra: Pål-Erik Martinsen [REDACTED]
Sendt: 13. februar 2018 21:48
Til: Ås kommune
Emne: høringsinnspill sykkel- og gåstrategi. (Rustad FAU)

Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi fra Rustad FAU

Det er mye positivt å lese i høringsutkastet og Rustad FAU er positive og spente på resultatene av denne satsingen.

Det snakkes mye om skoler og trygg skolevei, savner også diskusjon rundt fritidsaktiviteter og tilrettelegging av trygg vei for barn til disse. Ettermiddags og kvelds aktiviteter genererer mye trafikk da det stadig veksles mellom forskjellige aktiviteter og nye grupper med barn må transporteres til og fra. Dette er mer problematisk enn den konsentrerte tiden rundt skole start og slutt. Kultur og idretts aktiviteter burde aktivt dras med i arbeidet med sykkel og gå strategi. Dette vil være viktige tiltak for å tilrettelegge for gode transportvaner (side 7).

Som det påpekes på side 10 er det komplekse eierforhold mellom kommune, fylke og stat. Dette fikk trafikkgruppa på Rustad FAU også erfare ved flyttingen til modulsolen. Hvor godt FAU er i stand til å håndtere slikt vil variere over tid. En god kommunal støttespiller er helt sentral.

Tabell 6.2 prioritet 5 (G/S-vei og krysninger: Helhetlig løsning med separering: Ås VGS/Rema- Åsgård skole). Dette punktet bør også ses på i sammenheng med Åsgårds mulige bruk av modulsolen. Trafikken i dette området vil være svært uoversiktlig for skolebarn.

Da antall parkeringsplasser er sterk redusert på nye Rustad skole er FAU spent på hvordan dette vil utarte seg. Det er alltid bruk for noen parkeringsplasser for foreldre som skal til samtaler helsesøster og lignende. Det er pr dags dato vanskelig å se for seg hvordan dette blir i praksis, men det kan være lurt å sette av midler til tiltak i etterkant av at skolen er tatt i bruk.

Sikker sykkelparkering for ansatte vil være ett positivt tiltak. Dette muliggjør bruk av el-sykkel. Lærere har tidligere vært plaget av ødelagte og stjalne sykler på skolen.

Skolen og FAU kan med fordel hjelpe til med å etablere og informere om trygge ferdselsårer. Da særlig gjennom boligfelt med utsatte gjennomfartsårer, samt påse at det er god sikt og ikke uhensiktsmessig mye gateparkering som kan skape uoversiktlige situasjoner for skolebarn. Dette er særlig viktig ved etablering av nye boligfelt at slike ferdselsårer etableres.

Rustad FAU

Siri Gilbert

Fra: Annvor Hetlelid Sandvig
Sendt: onsdag 14. februar 2018 20.06
Til: Ås kommune
Emne: Innspill til høring sykkel- og gåstrategi

Innspill fra FAU på Nordbytn ungdomsskole

Vi ønsker at Ås kommune prioriterer gang- og sykkelvei fra Melby til Ås kirke fordi:

1. Dette vil gjøre det lettere for lærere på Nordbytn ungdomsskole å benytte seg av tilbudet på Vitensenteret - Universitetet.
2. Viktig at skoleungdom i Ås kommune blir likestilt med hensyn til bruken av Vitensentret.
3. Det er en del lærere som bor i Ås sentrum og jobber på skolene i Nordby. Ved å fullføre strekningen Melby – Ås kirke, vil gjøre det både tryggere og lettere for lærere å kunne bruke sykkel til jobb.
4. Elever som bor ved Egget vil da kunne gå og sykle til skolene i Nordby, og Ås kommune kan kanskje spare penger på skoleskys av en del elever.
5. Det er mange som sykler på denne veien både sommer og vinter, og det oppstår ofte trafikkfarlige situasjoner når biler og **lastebiler** skal kjøre forbi syklistene. Dette fordi veien er smal, svingete og mangler en skikkelig veiskulder.
6. Elever fra Nordby som går på Ås vgs kan sykle til skolen.

Mvh Mona Roaas Pedersen, Fau leder Nordbytn ungdomsskole

Fra: Smogeli Ellen Carine [REDACTED]
Sendt: 5. februar 2018 13:05
Til: Ås kommune
Kopi: Smogeli Ellen Carine
Emne: høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

FAU ved Nordby skole viser til høring av utkast til sykkel- og gåstrategi for Ås kommune.

Utkastet er omfattende og virker godt gjennomarbeidet. FAU ved Nordby skole støtter kommunens arbeid med en slik strategi. Vi har ikke hatt anledning til å gå inn i detaljene i utkastet, og begrenser oss derfor til å vise til visse konkrete utfordringer med skoleveien for barna ved Nordby skole.

- I arbeidet med sykkel- og gåstrategi hvor delmålene er bedret miljø og klima, folkehelse, økt trafikksikkerhet, bedret samfunnsøkonomi og en positiv effektiv på arealbruk mener vi at det bør legges et særskilt fokus på styrking av sikkerhet for myke trafikanter med prioritet på skolebarn.
- Vi merker oss at noen tiltak er usikre og ligger langt fram i tid på grunn av manglende budsjettdekning. Vi oppfordrer kommunen til å prioritere fartsreducerende tiltak i slike tilfeller, spesielt redusert hastighet, da dette i en kost / nytte betraktning bør ha høyere prioritet. Det har en lav kostnad og er enkelt å gjennomføre raskt.
- FAU ved Nordby skole er spesielt opptatt av at farlig skolevei i området Melby/Egget/Sunbyveien blir prioritert.
- Busslommen/gangvei utenfor Nordby skole hvor det ankommer flere hundre skolebarn hver dag under tidvis kaotiske forhold bør inkluderes i planen.
- En uheldig løsning med fortau som avsluttes på en side av veien og fortsetter på den andre siden av veien uten fotgjengerfelt rett utenfor Togrenda barnehage i Toveien etterlyses på tiltakslisten.
- Etablering av gangvei / snarvei langs eksisterende sti fra Togrenda til Nordby skole (Nr 13 i kart) er et kjærkomment ønske fra skoleelevene og foreldrene i boligfeltet.

Vennlig hilsen
FAU ved Nordby skole
v/Ellen Smogeli (leder)

Fra: Ellen Margrete Rovde [REDACTED]
Sendt: 14. februar 2018 14:26
Til: Ås kommune
Emne: høringsinnspill sykkel- og gåstrategi
Vedlegg: fålesloråsen innspill.pdf; sjøskogen vel innspill.docx; Sjøskogen FAU innspill.docx

Hei,

Vedlagt følger innspill til sykkel- og gåstrategien til Ås kommune fra FAU på Sjøskogen Skole.

Jeg vedlegger også innspillene fra Sjøskogen- og Fålesloråsen Vel som vi slutter oss til.

Med vennlig hilsen

Ellen Margrete Rovde
FAU Sjøskogen Skole

Ang. høring: Sykkel-og gåstrategi for Ås kommune.

Både Elevrådet og FAU på Sjøskogen skole har drøftet den overnevnte planen, og har gjort seg oss noen betraktninger.

Nedenfor følger våre innspill til Ås kommune høring om sykkel og gåstrategi:

1. Sjøskogen-området er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter. Veiene er trange, det er krappe svinger og tildels mye vegetasjon.
2. Området mellom Fålesloråsen og Sjøskogen skole er svært dårlig tilrettelagt. På deler av området mellom skole og hjem mangler gang og sykkelsti.
3. Den planlagte, opplyste gang- og sykkelstien fra området ved Tusenfryd/Høyungsletta, opp Grimsrudveien og frem til Sjøskogen skole er det etter vår mening nødvendig å få igangsatt umiddelbart. Denne vil gi barn som går fra Fålesloråsen til Sjøskogen skole en trygg skolevei. Mange barn på Fålesloråsen blir i dag kjørt til skolen på grunn av utrygg skolevei. Disse barna vil da kunne gå og sykle til skolen.
4. Det er også nødvendig å få etablert et trygt sted hvor barn som kjøres til skolen kan slippes av på oversiden av skolen.
5. Det må sikres at søppelhenting ikke skjer i tiden skolebarn går til og fra skolen. Dette utgjør stor fare i de trange veiene på Sjøskogen – spesielt i Rørmyrveien og Grimsrudveien.

Om planen forøvrig:

Planen virker å være solid og gjennomarbeidet, den inneholder mye god tenking rund de helse- og miljøgevinster en aktiv gående og syklende befolkning vil få.

Det skisseres mange gode tiltak, men tiltakene er, som vanlig, i hovedsak konsentrert rundt Ås sentrum-NMB. Det er viktig og nødvendig at også områdene nord i kommunen (Solberg, Sjøskogen og Nordby) får en høyere prioritering enn tidligere i en slik plan.

FAU ved Sjøskogen skole slutter seg ellers til høringssvaret fra Fålesloråsen Vel og Sjøskogen vel(vedlagt).

Med vennlig hilsen

FAU ved Sjøskogen skole

HØRINGSINNSPILL SYKKEL- OG GÅSTRATEGI 2018-2030 - ÅS KOMMUNE

Vi viser til Ås kommune sin oppfordring om å gi innspill til «sykkel- og gåstrategi 2018-2030 Ås kommune».

Sjøskogen Vel er positive til Ås kommune sitt mål om økt sykkel- og gangandel, og reduksjon i biltrafikken. Dette innspillet fremmes på vegne av Sjøskogen Vel, og omhandler tiltakene:

5. Grimsrudveien (belysning og ny G/S-vei Høyungsletta-Vinterbro barnehage)
17. Sjøskogen (G/S-forbindelse mellom Sjøskogen og Fålesloråsen)

Innspill til tiltak nr. 5 – Grimsrudveien

Punkt 5 er gitt prioritet 7 i listen over ønskede tiltak på gang- og sykkelnettet som Ås kommune har ansvaret for. Grimsrudveien er omregulert slik at dette kan gjennomføres, jf. Sak 32/15 R-290 og kommunestyrets enstemmige godkjenning av detaljreguleringsplan for g/s-vei/fortau for del av Grimsrudveien 10.06.15.

Sjøskogen Vel mener dette tiltaket bør prioriteres i handlingsprogram med økonomiplan 2019-2023, med gjennomføring i 2019:

Barna som bor i den øvre delen av Sjøskogen, benytter Grimsrudveien som skolevei. Grimsrudveien er i dag ikke tilrettelagt for fotgjengere. Foreldre som kjører barna til skolen, fra f.eks. Fålesloråsen, kjører inn Grimsrudveien og setter av barna nærmest mulig skolen. Det er naturlig at de gjør dette fordi mange av dem også leverer barn i Vinterbro barnehage på samme kjøreturen. Dette medfører mye biltrafikk i Grimsrudveien i de samme tidsperiodene som det er mange barn som er fotgjengere og syklist. Sånn som trafikken er i Grimsrudveien i dag, vil mange foreldre som har barn som kunne gått eller syklet til skolen, i stedet kjøre dem med bil fordi det er for farlig å la barna gå eller sykle.

Innspill til tiltak nr. 17 – Sjøskogen

Punkt 17 er gitt prioritet 19 i listen over ønskede tiltak på gang- og sykkelnettet som Ås kommune har ansvaret for.

Sjøskogen Vel viser til telling av syklist og fotgjengere i Ås april 2017 for Vinterbro. Tellingen viser et stort potensiale for sterk økning i antall syklende og gående på Vinterbro, men det fordrer at det legges til rette for effektive og trivelige gang- og sykkelmuligheter i området.

I dag velger mange som bor på Sjøskogen å bruke bilen og kjøre til et egnet tursted. Til tross for at vi er omringet av skog, finnes det ikke tilrettelagte områder/stier hvor man kan gå tur med barnevogn, eller hvor eldre lett kan ta seg fram. Barna på Sjøskogen går på samme skole som barna på Fålesloråsen og for å komme seg til hverandre må de ned til Nettetveien og ta G/S-veien langs en sterkt trafikkert vei, samt at de må krysse en rekke bilveier for å komme fram. Dette er en utfordring for både barn og foreldre og fører til at foreldre kjører barna sine med bil når de skal på besøk til

venner, i stedet for at barna går eller sykler. Det samme gjelder når barna på Sjøskogen skal til Tusenfryd.

Jf. Ås kommune sin høringsrapport, så er potensialet for økt sykling størst på de korte reisene som i dag foretas med bil. Et godt gå- og sykkelalternativ mellom Sjøskogen og Fålesloråsen vil bli tatt meget godt i mot av beboerne på store deler av Vinterbro.

Sjøskogen Vel ser med dette fram mot Ås kommune sin lovede satsing på gående og syklende, og håper at dette innspillet er med på å gi mer informasjon om behovet i vår del av kommunen når det gjelder prioriteringen av Ås kommunes planlagte arbeid.

Sjøskogen Vel slutter seg også til høringsinnspillene fra FAU Sjøskogen skole og Fålesloråsen Vel.

Med vennlig hilsen

Sjøskogen Vel
Karina Finnstø

Fra: Kristin Slaaen Rørvik [REDACTED]
Sendt: 12. februar 2018 18:55
Til: Ås kommune
Kopi: styret@faleslorasenvel.no
Emne: HØRINGSINNSPILL SYKKEL- OG GÅSTRATEGI
Vedlegg: HØRINGSINNSPILL G&S STRATEGI ÅS KOMMUNE.pdf

Hei,

Viser til Ås kommune sin oppfordring om å gi innspill til "sykkel- og gåstrategi for 2018-2030 i Ås kommune".

Dette spesifikke innspillet fremmes på vegne av Fålesloråsen Vel, og omhandler hovedsakelig tiltakene 5) Grimsrudveien og 17) Sjøskogen.

Fålesloråsen Vel er generelt svært positive til Ås kommune sin satsning på økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikk, og håper at dette innspillet er med på å gi mer informasjon om behovet for bedre tilrettelegging for gående og syklende i vår del av kommunen.

Vi ser frem til å høre i fra dere.

Med vennlig hilsen,
Fålesloråsen Vel

HØRINGSINNSPILL SYKKEL- OG GÅSTRATEGI 2018 – 2030 ÅS KOMMUNE



Vi viser til Ås kommune sin oppfordring om å gi innspill til «sykkel- og gåstrategi 2018 – 2030 Ås kommune».

Fålesloråsen Vel er generelt svært positive til Ås kommune sitt mål om økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikk. Dette spesifikke innspillet fremmes på vegne av Fålesloråsen Vel, og omhandler hovedsakelig tiltakene:

5) Grimsrudveien (Belysning og ny G/S-vei: Høyungsletta – Vinterbro Barnehage), og
17) Sjøskogen (G/S- forbindelse mellom Sjøskogen og Fålesloråsen).

Innspill til tiltak nr. 5) Grimsrudveien (Belysning og ny g/s-vei: Høyungsletta – Vinterbro Barnehage)

Som det fremkommer av «Høringsutkast, sykkel- og gåstrategi» tabell 6.1 er tiltak nr. 5) Grimsrudveien gitt prioritet 7 i listen over ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnettet der Ås kommune har ansvar. Grimsrudveien er også omregulert slik at dette kan gjennomføres, jmf sak 32/15 R-290 og kommunestyrets enstemmige godkjenning av detaljreguleringsplan for g/s- vei/fortau for del av Grimsrudveien 10.06.2015.

Under redegjør vi for hvorfor dette tiltaket bør prioriteres i handlingsprogram med økonomiplan 2019 – 2023, med gjennomføring i 2019:

- Tryggere barnehage- og skolevei

Barn som skal gå fra Fålesloråsen til Sjøskogen skole har forholdsvis lang skolevei. De har i dag mulighet til å følge et gangfelt frem til Sjøskogen skole. Erfaringsmessig velger barna imidlertid korteste vei til målet, hvilket er opp Grimsrudveien.

Grimsrudveien er per i dag ikke tilrettelagt for fotgjengere. I tillegg er Grimsrudveien trafikkert, da den går forbi Vinterbro barnehage med plass til over 100 barn. Småbarnsforeldre som skal avlevere i barnehagen har det ofte travelt, trafikkavviklingen er noe uoversiktlig, og avlevering og henting skjer (til dels) i barnehagen i det samme tidsrommet som barna går til/fra skolen.

Tidlig etablering av gode transportvaner for våre unge i Fålesloråsen er et annet viktig element. Dette forutsetter bla at barna har en trygg skolevei som de kan bruke fra tidlig alder.

Vi kan ikke tallfeste hvor mange barn som anslagsvis blir kjørt til skolen per i dag, men vil anta at fordelingen er at ca. 80% blir kjørt og max 20% går eller sykler med dagens løsning. Å nå det nasjonale målet om at 80% av barn og unge skal sykle og gå til skolen anses som høyt urealistisk inntil barn og unge kan ferdes tryggere blant annet frem til Vinterbro barnehage og Sjøskogen skole.

- Trygg ferdsel til / fra Fålesloråsen

Et gangfelt opp Grimsrudveien vil også bli benyttet av barn og voksne som skal på trening, besøke venner, til gang/sykkel turer, samt andre fritidsaktiviteter.

Når man starter utbyggingen av ny trase for E18 vil det i tillegg over en lengre periode være stor anleggstrafikk i området. Grimsrudveien vil da være det eneste alternativet for barna fra Fålesloråsen når de skal til/fra skolen.

Innspill til tiltak 17) Sjøskogen (G/S- forbindelse mellom Sjøskogen og Fålesloråsen).

Som det fremkommer av «Høringsutkast, sykkel- og gåstrategi» tabell 6.1 er tiltak nr. 17 Sjøskogen gitt prioritet 19 i listen over ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnettene der Ås kommune har ansvar.

Fålesloråsen Vel ønsker her å vise til telling av syklister og fotgjengere i Ås april 2017 for Vinterbro. Det foreligger her et stort potensial for sterk økning i antall syklende og gående på Vinterbro. Dette fordrer imidlertid at det legges til rette for effektive og trivelige gang og sykkelmuligheter i området.

Tabell 5.2. Snitt-tall tellinger av syklister og fotgjengere i Ås, april 2017.

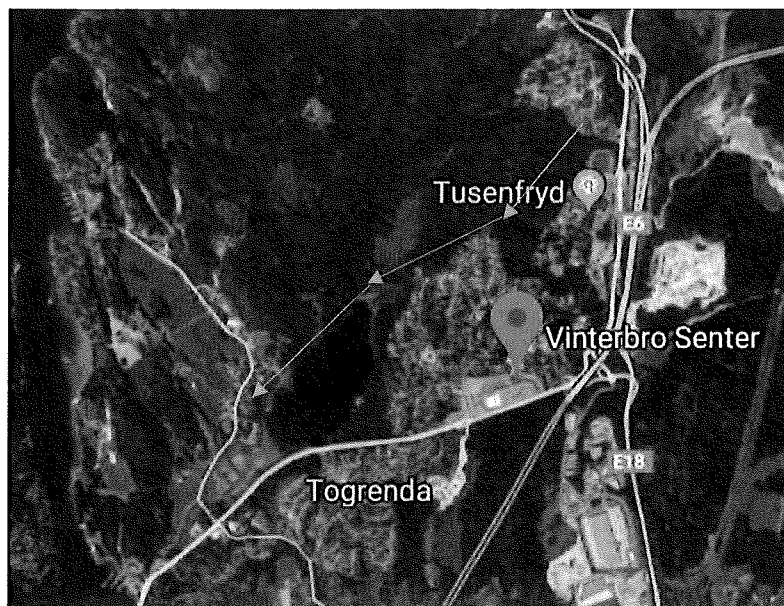
Sted	Vinterbro		Ås sentrum vest		Ås sentrum øst	
	Syklister	Fotgjengere	Syklister	Fotgjengere	Syklister	Fotgjengere
Tidsrom						
07.30-08.30	10	40	150	150	175	250
15.30-16.30	30	70	200	250	145	230

Per i dag velger mange som bor i Fålesloråsen å benytte bilen for å kjøre til et egnet tursted. Selv om Fålesloråsen vel ligger «vegg i vegg» med store fine turområder, finnes det per i dag ingen tilrettelagte områder / stier hvor alt fra foreldre som ønsker å gå tur med barnevogn til eldre som ønsker å komme seg ut for å se større deler av kommunen kan ferdes.

Forbedret miljø og folkehelse i form av mer fysisk aktivitet fordrer tilrettelegging for gående og syklende. Avstanden mellom Fålesloråsen og Sjøskogen er rundt 3 km. Jamfør Ås kommune sin egen høringsrapport, så er potensialet for økt sykling størst på de korte reisene som i dag foretas med bil. Et godt gå og sykkel alternativ fra Fålesloråsen til Sjøskogen, og aller helst videre ned i tilknytning til Pollevann og Breivollområdet vil derfor være av stor interesse for store deler av Vinterbro.

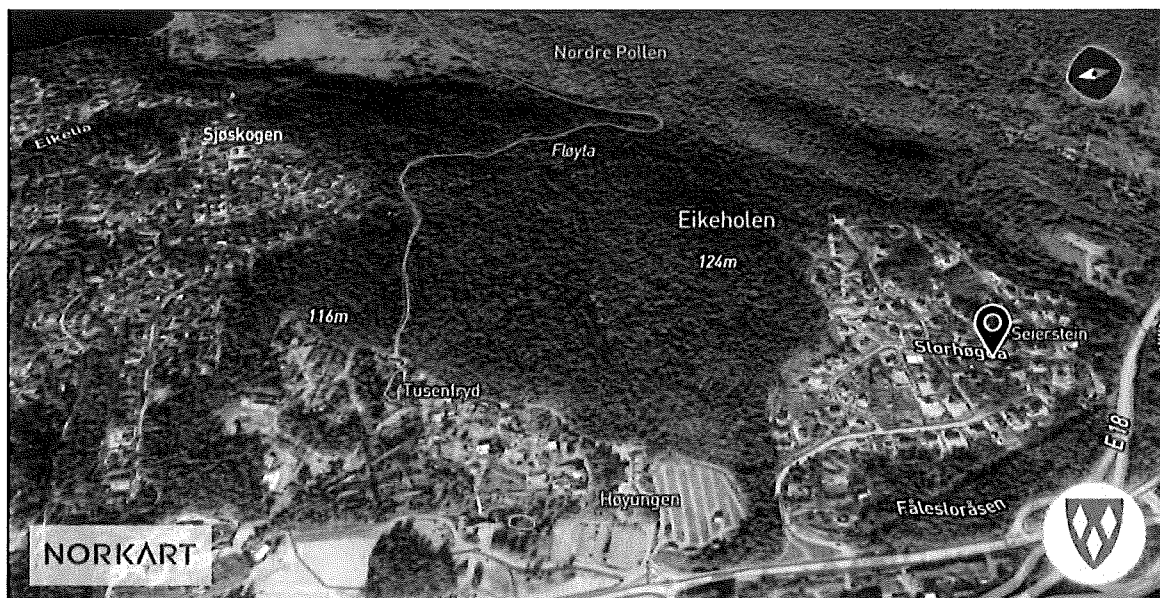
Dagens gå-/sykkelrute fra Fålesloråsen til Breivoll går langs Høyungsletta, forbi Vinterbro senter, og videre ned til kiosken på Nesset. Dette er en grå, trist og sterkt trafikkert strekning.

For å få flere til å gå og sykle er det viktig at ruten er trygg og attraktiv for alle. En alternativ rute mer tilbaketrukket fra hovedveien (indikert med blå piler på kart) tilrettelagt med lys og gode trille og syklemuligheter vil være langt mer innbydende med hensyn til både mosjon og rekreasjon, og vil definitivt være et tiltak som vil være med på å tilrettelegge for Ås kommune sitt mål om økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikk.



Mange som bor på Fålesloråsen er tilflyttere fra Oslo, og har ikke tilknytning til Vinterbro som nærområde. Vi mener en satsing på å knytte Fålesloråsen bedre til den øvrige delen av Vinterbro vil være positiv for nærmiljøet, og for både barn og voksne. Å kunne sykle eller gå til skolen, Vinterbro senter, treningssenter, etc, vil bli mye mer attraktiv for de som bor på Fålesloråsen, dersom det legges bedre til rette for dette.

Likeledes vil en slik gå-/sykkelforbindelse åpne opp for at områdene rundt Fålesloråsen, slik som Gjersjøen, Tusenfryd og andre friområder, vil bli lettere tilgjengelig for gående og syklende fra andre deler av Vinterbro (som Sjøskogen og Togrenda).



Fålesloråsen Vel ser med dette frem mot Ås kommune sin lovet satsning på gående og syklende, og håper at dette innspillet er med på å gi mer informasjon om behovet i vår del av kommunen, og i prioriteringen av Ås kommune sine pågående arbeider.

Med vennlig hilsen,

Fålesloråsen Vel

Til:

Ås kommune, post@as.kommune.no

Ås, 13.02.2018

Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Dysterlia vel er meget positive til at kommunen har ambisiøse mål for økt gange og sykkel som transport. Vi innser at dette kan medføre tiltak som ikke alle vil være positive til. Vi i vel't har ikke mandat til å synes for mye om konkrete tiltak som berører beboerne i stor grad i vårt nedslagsfelt. Når vi har informert beboerne i området hva som er vårt fokus har vi fortalt at vi mest jobber med friområder. På denne bakgrunn mener vi

- Fartsreducerende tiltak (som gatetun, innsnevring, humper) er vi positive til, og dette foreslår vi at gjennomføres. Vi tror gatetun er et godt tiltak da det i tillegg innehar en estetisk kvalitet sammenlignet med fartshumper. Gatetun der det er innsnevring bidrar også i større grad til veldig redusert hastighet.
 - P.t. er det tidvis biler med høy hastighet i
 - Solfallsveien. Her er det behov flere steder. Dette da biler i høy fart reduserer faktisk og opplevd sikkerhet for gående og syklende, og da spesielt barn.
 - Parkveien, etter kryss
 - Før/etter steder der gangvei munner ut i småveiene på feltet
 - Ellers der det er behov
 - Ta gjerne en dialog med vel't om flere konkrete innspill.
- Dersom store endringer skal gjøres er det derfor viktig at kommunen, helst sammen med vel'ene generelt og om det er i vårt nedslagsfelt, sammen med Dysterlia vel spesielt, arrangerer lokale åpne møter der forslag og argumenter legges frem og beboernes synspunkt kan blir hørt.
- Dersom kommunen ønsker å prioritere en av gatene i vårt område til en ren gang/sykkelvei kan det være positivt for å nå strategiens mål. Vi mener at en eventuell slik omdisponering ikke kan gjøres før god dialog med beboerne i området.
- Evt. enveiskjøringer og gjennomkjøringsstopp bør også først innføres etter åpne lokale møter. Unntak her er tiltak som gjøres primært av hensyn til trafiksikkerhet.

I tillegg foreslår vi at kommunen samarbeider med «destinasjoner» dit barn og unge ferdes ofte om å oppfordre til å bruke gang og sykling som transportmiddel. Dette er typisk skole (Rustad skole) og idrettsanlegg (f.eks. banene og hallene til Ås il).

Dette høringssvar er også publisert på våre nettsider; <http://dysterlia.blogspot.no/>

Med vennlig hilsen,

Dysterlia Vel

Berry van Waes [redacted] leder
Ingeborg Austreng [redacted] økonomi
Morten Helland Stensrud [redacted]
Olav Fjeld Kraugerud [redacted] - skøytebanekomiteé
Elisabeth Molland [redacted]

Postadresse: [redacted]
(Kommunikasjon foretrekkes per epost)

Til Ås kommune

høringsinnspill sykkel- og gåstrategi.

13.02.2018

Innspill fra Ås Bygdekvinne lag

Vi ønsker at Ås kommune prioriterer gang- og sykkelvei fra Melby til Ås kirke fordi:

1. Dette vil gjøre det lettere for lærere på Nordby tun ungdomsskole å benytte seg av tilbudet på Vitensenteret - Universitetet.
2. Viktig at skoleungdom i Ås kommune blir likestilt med hensyn til bruken av Vitensentret.
3. Det er en del lærere som bor i Ås sentrum og jobber på skolene i Nordby. Ved å fullføre strekningen Melby – Ås kirke, vil gjøre det både tryggere og lettere for lærere å kunne bruke sykkel til jobb.
4. Elever som bor ved Egget vil da kunne gå og sykle til skolene i Nordby, og Ås kommune kan kanskje spare penger på skoleskyss av en del elever.
5. Det er mange som sykler på denne veien både sommer og vinter, og det oppstår ofte trafikkfarlige situasjoner når biler og lastebiler skal kjøre forbi syklistene. Dette fordi veien er smal, svingete og mangler en skikkelig veiskulder.

Vennlig hilsen Ås Bygdekvinne lag

v/ Tove Astrid Kvarme

Uttalelse om sykkel- og gangveistrategi for Ås

Et meget godt høringsutkast til strategi for sykkel- og gå strategi for Ås. Det er gunstig at den er utarbeidet av personer i kommunen med lokalkjennskap og kunnskap om annen strategi, planlegging og muligheter for gjennomføring. Da slipper kommunen å lære opp eksterne konsulenter, og den kompetanse som opparbeides beholdes i kommunen.

Et viktig moment er at det skal være trivelig å gå og sykle, det tilsier at strategi og planlegging i Ås og spesielt i Ås sentralområde baseres på «Kulturhistorisk stedsanalyse inkludert grønnstruktur for Ås sentralområde». Dersom grønnsstrukturer og sikt blir ødelagt av blokkbebyggelse blir det uttrivelig å gå og sykle.

Det er viktig med sikre og effektive sammenknytninger mellom gang/sykkelnettene og holdeplasser for buss og tog. Sykkelstativ bør finnes på de viktigste knutepunktene. Det bør være god sykkeltilgjengelighet til fremtidig bussterminal på Vinterbro både på lokalveier, E6 og E18. I den forbindelse bør sykkelveien nordover langs jernbanelinjen fra Ås sentrum knyttes sammen med sykkelveinettet i forbindelse med E18 og sykkelveibru over Vinterbrokrysset. Hvor sykkelveier krysser veier heves overgangen opp til nivå med fortau. Da blir overgangene de myke trafikantenes areal og bilene viker.

Fokus på de eldres behov i gang/sykelstrategien. I befolkningsgruppen eldre (75 + år) foregår 28 % av turene til fots (Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14). Det faktum at de eldre vil utgjøre en økende andel av befolkningen i Ås, og at de har større krav og behov for sikker ferdsel i trafikken enn de fleste andre, tilsier at det blir fokus på denne gruppens behov både ved planlegging og drift og ved kampanjer og informasjonsarbeid.

For snever avgrensning av strategien. Selv om «sykkel- og gå-strategien for Ås» ikke omfatter turveier, er det viktig at de knyttes sammen med resten av gang- og sykkelveinettet. Det bør ikke være nødvendig å bruke bil for å komme til fritidsaktiviteter. Fritidsreisene forgår på offentlige sykkelveier, så i analysene må fritidsreiser behandles fullt på linje med andre reisemål, som arbeid, skole, innkjøp osv.

Høringsutkastet peker selv på den store samfunnsøkonomiske helsegevinst som ligger i turgåing og tursykling. Ved bruk av bl.a. nytte/kostnadsanalyser for vei- og sykkelnettet vil politikere og administrasjon i Ås få et bedre beslutningsgrunnlag når disse reisehensikter inngår i strategien.

Tilrettelegging for bruk av gang/sykel ved innkjøpsreiser. Ingen befolkningsgruppe har så stor andel av sine daglige reiser knyttet til handel og service (46 %) som de eldre. Men dette reisemål er også viktig for hele befolkningen, hvor 27 % av alle daglige reiser skjer i forbindelse med handel og service. Etablering av sykkelparkering ved handels og service steder bør derfor være et mål.

Prioritering av prosjektene. Et langt bedre grunnlag for prioriteringen ville bli oppnådd hvis normale prosedyrer for planleggingen hadde vært fulgt, som:

- Tellinger av trafikken i strategiske punkter, med døgntrafikk og maksimal timetrafikk.
- Prognoser for økning av gang- og sykkeltrafikken frem til 2030 og kanskje til 2040.
- Beregning av kapasiteten til eksisterende gang- og sykkelveier.
- Kostnadsoverslag for prosjektene, med hvilke som må bekostes av kommunen og hvilke som kan regne med hel eller delvis finansiering fra stat og fylke.

Vi har følgende kommentarer til de foreslåtte prosjektene:

Lysregulering eller over/undergang i Meierikrysset på fv 152 er det klart viktigste av kryssene og bør prioriteres høyest.

Gang/sykkelvei langs jernbanen til Vestby kan erstattes av Hogstvetveiens forlengelse til Tvetter, som er et langt rimeligere alternativ. I tillegg har vi en utmerket sykkelvei til Vestby langs Gamle Mossevei.

G/S-vei langs Kongeveien til Nordby er viktig for forbindelsen til Nordby og bør prioriteres høyere.

Ny sykkelvei langs fv 152 under jernbanen bør gå ut og ikke komme i tillegg til utbedring av eksisterende sykkelvei under jernbanen.

G/S-vei langs jernbanen til Holstad bør gruses, men endelig utforming bør utsettes fordi bilvei langs jernbanen fremdeles er en del av kommuneplanen, dette må avklares.

Ås 7. februar 2018

for Samtalegruppen i Ås Seniorsenter

Fredrik Ystehede

Siri Gilbert

Fra: Grethe og Trygve Skjevdal [REDACTED]
Sendt: onsdag 7. februar 2018 10.22
Til: Siri Gilbert
Kopi: [REDACTED]
Emne: Gang og sykkelstrategi HØRING
Vedlegg: Sykkel og gåstrategi Ås kommune.docx

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Hei
Oversender med dette Høringsuttalelse fra Vi over 60 Holstad.

Vi vil be om at vårt notat også blir videresendt til den / de som har med oppfølging av dette i Teknisk etat. Det er ikke nødvendig å vente med oppfølging av eksemplene, som er nevnt i notatet, til hele strategien er "fullført". Undertegnede kan med glede bistå ved å orientere om hvilke tiltak vedrørende "sikkerhet" vi i Lions var bedt om å følge opp fra Veivesenets side de 10 årene vi hadde ansvaret for "Veivesenets" område fra Studentsamfunnet til Skoleveien.

Mvh
Trygve Skjevdal

Sykkel og gåstrategi Ås kommune, Høring

Foreningen *VI over 60 Holstad* vil takke for at vi har fått mulighet til å delta i denne prosessen. Vi har ikke de store merknader til høringsuttalelsen. De fleste tiltak vil kreve prioritering og til dels eksterne midler for å kunne gjennomføres. Vår forening som representerer mer enn 200 aktive pensjonister i kommunen er imidlertid opptatt av punkt:

6.4. Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere, side 26 i høringsuttalelsen.

På dette punkt er det mye som kan gjøres med relativt små midler fra kommunens side. Det står at det bør vurderes å forby gateparkering.

EKSEMPEL: I Dysterlia er det blitt en utstrakt gateparkering i Parallellen og Grusveien. Opp til 12-14 biler kan til enkelte tider stå parkert i Parallellen. I Grusveien har det stått biltilhenger parkert i månedsvis, og så seint som siste uke endte renovasjonsbilen i grøfta og ble stående i 5 timer på grunn av biler som stod parkert og snøbrytingen måtte litt ut over veien for å komme fram. Hva om dette hadde være en brannbil eller sykebil i utrykning? Nedsnødd bil som har stått i ro i Parallellen de siste månedene hindrer også

brøytemulighetene og sikkerheten for gående og syklende. Alle i dette området har tomteplass som kan gjøres om til parkering.

Konklusjon: *Gateparkering må forbys og følges opp fra kommunens side i gater hvor det er stor ferdsel av gående og syklende. Huseiere som leier ut deler av huset må forpliktes til å opparbeide oppstillingsplass på egen grunn for leietageren(e)s bil(er).*

Konklusjon: Det står også i høringsuttalelsen at kommunen skal: *informerer innbyggere om kantklipping og gjennomfører dette ved behov.* Dette er ikke fulgt opp fra kommunens side og *bør følges opp med pålegg i langt større grad enn det er gjort. Arbeidene må utføres for grunneierens kostnad dersom pålegg ikke følges opp.*

EKSEMPEL: Der Parallellen svinger mot sør ved nr 27 har granhekkene i en årrekke fått "vokse i fred" og det er bare et under at det foreløpig er unngått personskader. I krysset Fagerliveien og Kroerveien mangler det sikt på vestsiden i krysset på sommerstid. Her må det sørges for å få fjernet vegetasjonen både på kommunens grunn og inne på tomte. (Vegetasjonen i kryss mot fylkesvei skal ikke være over 40 cm).

Flere av foreningens medlemmer er medlemmer av Lions og har i en 10-årsperiode hatt ansvar for gjennomføring av "grøntarbeid" fra Studentsamfunnet til Skoleveien ved Coop Extra. Det gjaldt både FV 152 og gangvei/fotau som Veivesenet har ansvar for gjennom sentrum og undergangen. Vi hadde klare beskjeder om hva som skulle følges opp. Først fra Statens Vegvesen og seinere fra underentreprenør(er). Vi la hvert år ned 100 timer betal dugnad i dette arbeidet. Etter at vi ikke maktet å følge opp dette arbeidet, er det så godt som ikke gjennomført oppfølgende arbeid som går på trafiksikkerhet i dette området. Beplantningen i kryss og langs fortau vokser bare til. A/S Veidrift som nå har ansvaret bør **få beskjed fra kommunen** om også å følge opp dette arbeidet i sentrum, - ikke bare langs FV 152 fra Sentralkrysset og opp mot Rustadfeltet.

Ås den 07.02.2018

For Vi over 60 Holstad

Tor Kvarme (sign)

Oddvar Sandås (sign)

Trygve Skjevvald (sign)

Leder

Fra: Arve Skutlaberg <[REDACTED]>
Sendt: 14. februar 2018 22:47
Til: Ås kommune
Emne: Ås KrF - høringsinnspill Sykkel- og gåstrategi 2018-2030 for Ås kommune

Sykkel- og gåstrategi – Høringsinnspill

Ås KrF synes «Sykkel- og gåstrategien» er god. Den prioriterer viktige tiltak og prosjekter. KrF har følgende merknader:

- Tiltak 53 (s. 22) «Meierikrysset: Lysregulering eller under/overgang eller "trafikkvakter"» bør prioriteres høyere opp.
- Flere av strategiens tiltak for fortau, gang- og sykkelveier i område 1 «Sentrumskjernen» av «Områdereguleringsplanen for Ås sentrum», må med i «Vei- og gateplanen». Dette gjelder f.eks. tiltak 36, 12 og 7.
- I boligområder som skal fortettes, må det komme fortau på veier med mye biltrafikk.
- Årets vinter viser at vintervedlikehold er viktig. Det er ikke for tidlig å strø. Nettet av gangveier må være framkommelig og sikkert, hele veien, også morgen og kveld.

Ås KrF
Arve Skutlaberg,
sekretær

Fra Ås Venstre

Hørings svar – sykkel- og gåstrategi 2018-2030

Generelt

Vi synes høringsutkastet er et godt og gjennomarbeidet arbeidsdokument, med en god plan for at Ås kommune skal nå målene. Målene er ambisiøse, men de er viktige for at kommunen skal lykkes både når det gjelder bedre folkehelse, mindre forurensning og mer attraktive boområder og tettsteder. Høringsutkastet nevner de store trekkene, men er likevel konkret og tiltaksfokusert.

Aftenposten har en interessant reportasje den 6. jan. 2018 om aktiv transport, kollektivt og bil i norske byer. Der står det at "Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, fylker, kommuner og fylkesmenn har sammen studert de ferskeste planene som norske større byer har laget for å få folk til å reise mer miljøvennlig. Det har resultert i totalt syv rapporter med titler som «Byutredning Bergen», «Byutredning Trondheim» og «Byutredning Kristiansandsregionen». Rapportenes dom: Byenes planer er helt utilstrekkelige." Det kan være mye å lære av erfaringene som er gjort andre steder, når det gjelder hva som virker og ikke virker.

Prioriteringer

De viktigste faktorene for å få flere til å gå og sykle er at dette oppleves som:

1. *Enkelt og effektivt*, sammenlignet med å ta privatbilen. Dette gjelder særlig til daglige gjøremål som jobb, barnehage, skole, fritidsaktiviteter og mindre innkjøp. Det betyr at gående og syklende prioriteres langs de korteste traseene (raskeste vei), med god fremkommelighet (til alle årstider) og god tilgang på sykkelparkering nærmest mulig sluttdestinasjonen. Brøyting og grusing av hovedveiene for gående og syklende må prioriteres på linje med hovedveiene for bil.
2. *Trygt*, både at gang- og sykkelveien er trafikksikker med færrest mulig krysningspunkter med biltrafikk, og at det er låsbare sykkelstativ og andre sikre parkeringsmuligheter for å hindre sykkeltyverier. Det første er særlig viktig for at flere barn og unge kan gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter, og det siste er særlig viktig der sykkelen skal stå parkert uten tilsyn over lengre tid (ved busstopp og togstasjonen).
3. *Trivelig*, slik at gå- og sykkelturen blir en positiv og hyggelig opplevelse, ut over å være en transportetappe. Det omfatter selve traseenes utforming, at de legges inne i eller inntil boligområder eller annen grøntstruktur, og at det plasseres ut flere benker for de som trenger å hvile underveis. Benker og sittegrupper kan også utformes slik at de blir sosiale møtesteder. Det er viktig å tilpasse gangveiene også til de eldre innbyggerne. Jevnt underlag og god belysning er også avgjørende.

I tillegg vil det være behov for ulike kampanjer eller konkurranser som oppfordrer og motiverer flere til å gå eller sykle i perioder. Kommunen kan f.eks. arrangere en «KØFRI»-uke en gang i året med ulike aktiviteter og arrangementer. Enkle gimmicker som «vi måler om køen blir mindre den uka».

For mange kan det være nødvendig med slike små «dytt» for å endre innarbeidede vaner. Det foreslåtte tiltaket med «leie til eie-ordning» kan også bidra til at flere kommer over terskelen og får smaken på daglig sykling, særlig når det også omfatter el-sykler.

Det vil også være behov for tiltak som reduserer personbilbruken, særlig etter hvert som gang- og sykkelveiene blir bedre og sikrere. Hovedprinsippet må likevel være flere gulrøtter først, og så noe pisk hvis dette ikke er nok for å nå målene.

Sammenheng med andre planer og overordnede føringer

Det er viktig at gå- og sykkelstrategien samordnes med endelig «vei- og gateplan», at den baseres på «kulturhistorisk stedsanalyse inkludert grøntstruktur for Ås sentralområde» og den øvrige områdereguleringen av sentralområdet. Det må også legges stor vekt på undersøkelser som f.eks. «barnetråkk» for å finne de beste og mest innarbeidede traseene for daglige bevegelser. Vi støtter at det utarbeides en vei- og gateplan med prioriterte hovedveier for gående og syklende også for Vinterbroområdet.

Når det utarbeides reguleringsplaner for nye boligområder må det tilstrebes å lage gjennomgående grøntstrukturer med sammenhengende G/S-veier, gjerne i kombinasjon med friarealer og lekelasser. Rustadfeltet har en slik struktur, der barn fra et stort område kan gå til Rustad skole uten å måtte følge eller krysse flere bilveier. I eksisterende boligområder kan det testes ut tiltak som f.eks. gatetun, miljøgater, innsnevring som fartsreducerende tiltak, enveiskjøring og/eller gjennomkjøringsstopp.

Kommunen må gå foran med å etablere nok gode (gjerne overbygde) sykkelparkeringer ved alle kommunale bygg, både i sentrum og ved alle skoler og barnehager. Tilsvarende må det etableres flere sykkelstativer ved alle haller og idrettsanlegg. Det må også vurderes å innføre betaling for bilparkering for ansatte i kommunen.

Kommunen må også stille forventninger til fylkeskommunen og staten om at de opparbeider nok sykkelparkeringsplasser ved Ås videregående skole, på Campus og ved andre offentlige arbeidsplasser. Kommunen må også oppfordre butikkeiere/gårdeiere og andre private virksomheter og arbeidsplasser til å anlegge flere sykkelparkeringsplasser for både egne ansatte og besøkende. I sentrum og ved Vinterbrosenteret bør slike plasser legges nærmest mulig inngangene til butikkene og virksomhetene, om nødvendig på bekostning av noen biloppstillingsplasser. Dette i tillegg til krav som settes i nye reguleringsplaner og ved rehabiliteringer av bygg.

Mål

Når man skal endre vaner og holdninger er det viktig å vite og formidle hva målet er, og hvorfor det er viktig å endre vaner. Rent konkret er det viktig å finne, og deretter å skape, en forståelse om hvilke avstander kommunen forventer at man går eller sykler, om/evt. hvor mye det skal koste å ferdes på veier og om/hvor mye parkering skal koste. Sentrale myndigheter legger til grunn at de som bor under 2 km fra kollektivknutepunkt skal gå eller sykle, jf. «Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus, 2015, Akershus fylkeskommune».

Venstre mener vi kan forvente at de fleste som bor inntil 2 km fra destinasjonen, må kunne basere seg på å gå eller sykle i det daglige. For å underbygge strategien om også å utvikle boligområder langs kollektivaksene, må vi legge til rette for gode og trygge G/S-veier frem til busstoppene og etablere sikre sykkelparkeringsplasser der. På sikt må det være en ambisjon å etablere flere ruter for matebuss gjennom boligområdene. Ås Venstre mener innbyggerne ikke bør ha mer enn ca. 300 m til en slik matebuss. Dette vil være nødvendig for at også eldre og innbyggere med redusert bevegelighet skal ha mulighet til å utføre daglige gjøremål uten egen bil. Når det kommer selvgående, elektriske busser om noen år, vil dette være mer økonomisk gjennomførbart.

Økonomi

Ås Venstre mener at det er viktigst å prioritere de G/S-veiene som kan brukes av mange til daglige gjøremål. Derfor er det disse traseene vi må prioritere over egne budsjetter, samt i de planene vi melder inn til fylkeskommunen årlig. Vi ønsker også flere sammenhengende tursykelveier, både innad i kommunen og ut av kommunen, men disse bør vi i større grad søke tilskuddsmidler til, etter en prioritert plan. Det må settes av en pott i budsjettet til nødvendige egnandeler, i tråd med planlagte eller innsendte søknader. Ved å bruke bl.a. kost/nytteanalyser i arbeidet kan politikere og administrasjon få et bedre beslutningsgrunnlag.

Det må også vurderes hvordan parkeringsavgifter og ev. veiprisning kan bidra til å finansiere tiltak for gående og syklende. Handelsstanden i Ås sentrum bør skjermes for parkeringsrestriksjoner og -betaling ved korte opphold, da de konkurrer mot kjøpesentre uten slike parkeringsrestriksjoner (jmf. diskusjonen i HTM høsten 2017).

Hovedinnsatsområder, kommentarer til tiltak og prioriteringer

- Kapittel 6.1
 - Side 16, 6. avsnitt; Det står at kommunen har fastsatt et hovedveinett
 - Blir de fastsatt gjennom denne strategien, eller er det fastsatt i annet dokument? Det går ikke klart frem.
 - Det bør tas sikte på å utvide en del fylkesveier/lokalveier med bredere veiskulder for tryggere sykling. Ofte er skulderen på ca. 10 cm, og det er altfor lite både for syklister og gående, særlig når veien også er ganske svingete. Gjennomgående G/S-veier på flere av disse veiene vil være svært kostbart og gi store arealinngrep.

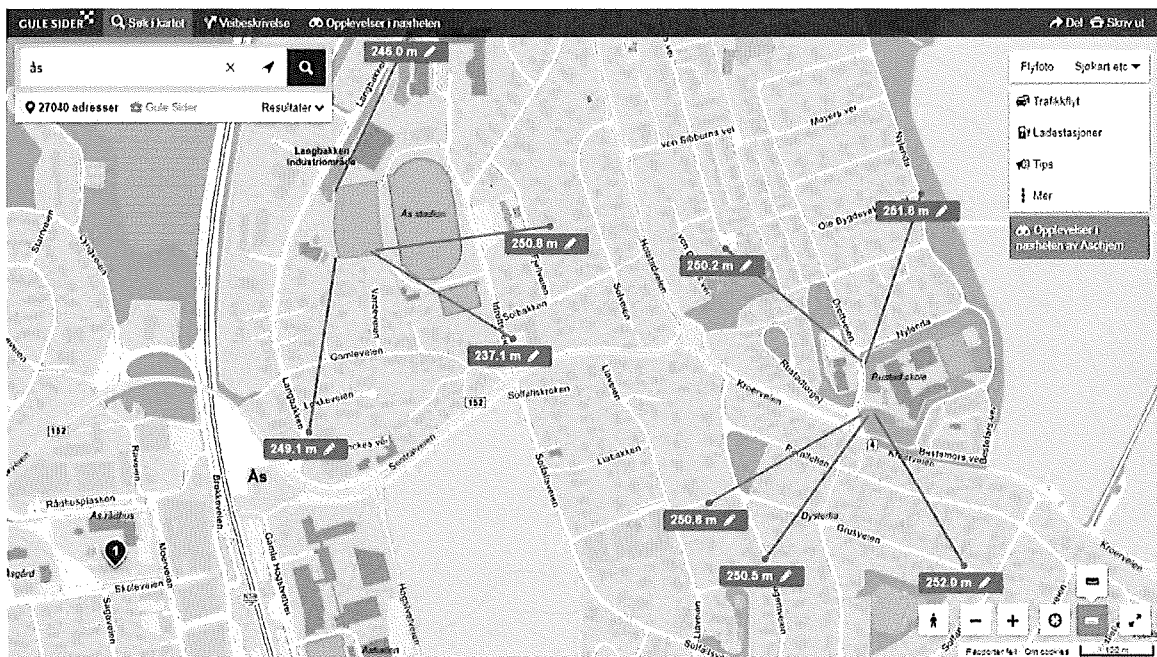
Tabell 6.1

- Generelt bør vi prioritere opp de traseene som er rettet inn mot daglig transport til jobb, skole, barnehager og fritidsaktiviteter samt rundt Vinterbroenteret og Ås sentrum, mens turveiene prioriteres lavere (ev. prioritere med ekstern finansiering). Dette fordi her er befolkningstettheten størst og man får mest igjen for innsatsen.
- Punkt 1 Fartshumper i Solfallsveien: Hvor skal de plasseres? Solfallsveien er også foreslått som prioritert for gående og syklende. Mange høye fartshumper er dårlig kombinasjon med sykkelvei med høy hastighet.
- Punkt 4 Langbakken: Langbakken kan også vurderes stengt for gjennomkjøring mandag-fredag (med skilting), unntatt for næringsdrivende.

- Punkt 8 Årungenveien: Kan kuttes, men det bør hugges trær for å gi mer naturlig lys (og utsikt), samt å redusere hastigheten på veien.
- Punkt 9 Ascjemskogen: Det har en egenverdi at sykkelveier i et skogområde har grusdekke. Det bør derfor ikke prioriteres å asfaltere denne.
- Punkt 14 og 15 Ås-Vestby: Prioritéer punkt 15 (over Tveter), da det holder.

Tabel 6.2

- Punkt 41 Ås-Vestby: Prioriteres ikke, jf. pkt 14 over.
 - Punkt 44: Prioritere separering bare i svinger og på uoversiktleige strekninger, bl.a. på strekningen Meierikrysset – Nofima/Korsegården. I praksis sykler mange av de som sykler fort i veibanen.
 - Punkt 45 Kongeveien: Dette høres ut som et veldig kostbart prosjekt med store inngrep, se også kommentar over om bredere veiskulder. Bør heller lage gang/sykkelvei via jernbanen, som uansett er prioritert, og deretter krysse over ved Sneissletta.
- Kapittel 6.6
 - På samme måte som man samarbeider med skoler/barnehager, kan kommunen samarbeide med lag og foreninger om redusert «tilbringervirksomhet» til/fra trening. F.eks. kan man redusere antall p-plasser, eller at laget/foreningen sammen med kommunen setter seg et mål for hvor mange færre som skal bli kjørt til trening/laget/foreningen. Det er også mulig å arbeide for at organisasjonen/foreningen blir miljøsertifisert som «Miljøfyrtårn».
 - Kapittel 6.7
 - Tiltroen til private bedrifter er høy. Det er bra. Men det er ikke sikkert de ser noen incentiv for dette (ta selv ansvar for å redusere bilparkeringsplasser). Det kan med fordel lages en incentivordning for dette. Private bedrifter kan inviteres til å delta i konkurranser og kampanjer som kommunen arrangerer.
 - Kapittel 6.8
 - Kommunen må etablere god sykkeltilrettelegging ved de kommunale barnehagene, og stille forventninger til de private barnehager om det samme. Ved barnehagene bør det bygges enkle skur med låsbare plasser for sykkelvogner, for de som leverer barn og skal videre på jobb.
 - Tilrettelegging for barn og unge svært viktig, da det kan skape gode vaner i tidlig alder, samtidig som det påvirker foreldrene positivt. Sykkeldager og arrangementer med trafikkopplæring kan fortsatt være aktuelle tiltak.
 - For skoler støtter vi forslaget om «hjertesoner», og mener de bør ha en distanse/radius på 250 m fra skolens grense. I praksis vil dette bety at for Rustad modulskole vil parkeringsplassen til CoopExtra ligge akkurat utenfor en slik 250m-grense. Se illustrasjon 1. En slik radius vil også gjøre det mindre attraktivt å kjøre barn fra nærområdet til skolen.
 - Skoleeier bør ideelt sette krav til skolene, både mht ansatte og elever, om å øke andelen aktiv transport.



Illustrasjon 1: Hjertesoner. Distanser fra skolens grenser, for Rustad skole og Rustad modulskole.

○

Fra: Håvard Tveite [REDACTED]
Sendt: 4. januar 2018 11:20
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Gratulerer med en fin sykkel- og gåstrategi!

Tre innspill:

1) Rustadporten

Det hadde vært fint å få en enkel og grei måte å komme seg over til Stenerudveien fra sykkeltraseen langs Parallellen ved Rustadporten.

Stien gjennom eiendom 73/271 har vært fin å benytte (selv om kryssinga av Kroerveien er litt uoversiktlig). Denne stien har dessverre i lengre tid vært blokkert av anleggsvirksomhet. Stenerudveien inngår forøvrig i en hyggelig sykkeltrase til Gaupesteinmarka via Glennegårdene og Kråkstad kirke.

2) Ås - Nordby

Forbindelsen mellom Ås og Nordby er viktig. Tiltak 45 foreslår gang- og sykkelvei mellom Meierikrysset og Melby.

På østsida av Kongeveien er det mange gamle (og delvis ødelagte) "milepeler". Det ville ha vært fint om disse kunne bevares / restaureres.

Gamle Kongevei bør i størst mulig grad bevares slik den er.

I forhold til etablering av gang / sykkelvei er vel partiet forbi Askehagan spesielt vanskelig. Men ellers virker det ikke så problematisk å legge en gang- og sykkelvei på vestsida av Kongeveien (og gjerne benytte den nye brua over Bølstadbekken).

Redusert av fartsgrense er ikke dumt, men det bør antakelig kombineres med fartshumper for å få noen særlig effekt.

3) Ås - Ski

Tiltak 34 (bedre forbindelse mot Ski, langs jernbanen) er et godt og viktig tiltak. Traseen langs jernbanen og Bølstadbekken ser fin ut.

Dette bør kombineres med en forbindelse til Holstadmarka gjennom den eksisterende tunnelen under E18 på vestsida av jernbanen, og en forbindelse til gang- og sykkelveien langs E18 mot Nygårdskrysset.

Ellers er det en fin gå- og sykkeltrase langs Kvestadveien fra Korsegården via Kvestad og Smedbøl mot Frogmarka og videre mot Nesodden.

Vennlig hilsen

Håvard Tveite

Fra: Jan Reiling <jan.reiling@nmbu.no>
Sendt: 4. januar 2018 09:47
Til: Siri Gilbert
Emne: SV: Høring: Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Høringsfrist 14. feb. 2018

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Takk for oversendt høring ang. sykkel og gåstrategi.

- 1) Skummet raskt gjennom og det står det mye bra der. Det jeg imidlertid savner er arbeid mot endring av trafikkregler og skilting.

Trafikkregler og skilting må harmoniseres med resten av Europa. Der blir sykkelveier skiltet som «Veier», med egne skilt, slik at både bilister og syklister vet hvordan de skal forholde seg. Eksempelvis blir en sykkelvei som ligger parallelt med en forkjøringsvei skiltet som en forkjørings sykkelvei. Biler fra sideveier møter da først et vikeskilt foran sykkelveien og deretter (etter 5 meter) et vikepliktskilt for bilveien. Med tilsvarende merking med «haietenner» på asfalten.

Jeg skjønner at det kan være vanskelig å endre trafikkregler, men skiltingen kan men vel gjøre iht europeisk standard. Her kan Ås-kommune bli en foregangskommune.

- 2) Kan du ordne med at brøyting av sykkelveien fra Nofima nordover langs Årungen blir prioritert høyere. Dette er en viktig pendler-sykkelvei for folk fra Vinterbro til Ås. Den bli sjelden og altfor sent brøytet og er ikke farbar lenger for syklister. Å sykle i 5 cm slurry er ikke lett.
Tusen takk!

Med vennlig hilsen

Jan Reiling
Seksjonssjef

IT - Fellestjenester
NMBU

T. +47 67 23 06 53
M. +47 416 29 199

Fra: Siri Gilbert [mailto:Siri.Gilbert@as.kommune.no]
Sendt: onsdag 3. januar 2018 14.42
Til: Siri Gilbert <Siri.Gilbert@as.kommune.no>
Emne: Høring: Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Høringsfrist 14. feb. 2018

Til lag og foreninger i Ås kommune og deltakere på medvirkningsmøter:

Vedlagt finner dere høringsutkast til Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune samt høringsbrev og oversikt over høringsinstanser.

Fra: Janice Medlien [REDACTED]
Sendt: 5. januar 2018 08:07
Til: Ås kommune
Emne: Sykkel og gå-strategi: Innspill:

Hei. Hva med bysykkel slik som Oslo har og hva med å følge nordre Follo eksempel på el-sykkel prosjektet. Mindre tiltak for å skulle sykle og tyveri av egen sykkel forsvinner. Mange har dyre sykler de knapt tør å parkere ved stasjonen. Gang og sykkelvei hele Brekkeveien og mellom Herumveien og Søråsveien. Flere steder også. Binde hele ås mer sammen med gang og sykkelvei. Mvh Janice Medlien som allerede sykler, går mye og lærer dette videre til våre barna.

Få [Outlook for iOS](#)

Fra: Anders GLENDE [REDACTED]
Sendt: 9. januar 2018 16:47
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Etter å ha lest 'Høringsutkast sykkel- og gåstrategi Ås kommune 03.01.2018' har jeg følgende kommentar til tiltak nummer 10 (Pri 12) i tabell 6.1 Liste over ønskede infrastrukturtiltak på gang- og sykkelnettet.

Det foreslås å lage en separering for gående/syklende i Herumveien fra Kilehagen til Meierikrysset. Enkelte steder, som for eksempel ved utkjørslene fra Herumveien 15 og Herumveien 17, er det redusert sikt på grunn av bakketoppen nord for eiendommene. Men siden det ikke er en separasjon mellom gående og syklende er ikke hastigheten til syklistene spesielt høy. Syklistene må ta hensyn til de gående. En separasjon vil tydelig gi et signal om at syklistene kan sykle raskere. Jeg mener at dagens situasjon er tilfredsstillende både for syklistene, gående og for oss som krysser gangfeltet i forbindelse med utkjøring i fra eiendommene. Jeg er imot en separasjon da jeg tror at dette vil gi syklistene en mulighet til å sykle raskere, noe som igjen vil øke risikoen for farlige situasjoner i forbindelse med utkjøring i fra eiendommene.

Undertegnede håper innspillet tas til etterretning. Bare ta kontakt ved evt spørsmål.

Mvh
Anders Glende

[REDACTED]

Fra: Mariann Stordahl [REDACTED]
Sendt: 14. januar 2018 14:09
Til: Ås kommune
Emne: Innspill sykkel og gang vei

Hei.

På Vinterbro ved Boplassveien, Steinalderveien, eikelia og frem til Sjøskogen skole, er det hverken gang eller sykkelsti. Bilene kjører allerede fort der og i og med at dette er skolevei og barnehagevei for veldig mange burde dette absolutt være på prioriteringsliste.

Med vennlig hilsen

Mariann Stordahl

Fra: Ingvild Nystuen [REDACTED]
Sendt: 15. januar 2018 13:23
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Innspill til Ås kommunes sykkel- og gåstrategi

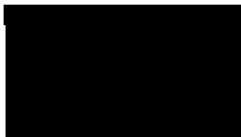
Jeg bor i Ås kommune (Holstadkulen) og jobber i Ås sentrum. Jeg sykler til jobben når vær og føre tillater det.

I vinter, med mye snø og is, har jeg ikke syklet ofte, til tross for piggdekk. Dårlig fremkommelige gang- og sykkelveier, småveier og veier i boligfelt er hovedårsaken. Med bedre brøyting og strøing av gang- og sykkelvei, småveier og veier i boligfelt hadde det vært enklere å sette seg på sykkelen. Flere ganger har gang- og sykkelveien vært svært glatt, hatt et bra tykt snødekke og/eller vært sporete. Både jeg og kolleger har hatt velt og fallulykker på vei til jobb på sykkel i løpet av de siste månedene. En god sykkellykt gir godt nok lys, også i vinterhalvåret. For meg er derfor bedre vintervedlikehold av gang- og sykkelveier, men også av småveier og veier i boligfelt viktigere enn gatebelysning. Jeg synes ikke strategien legger nok vekt på det. Vintervedlikehold er kun nevnt et sted, og uten at det er sagt noe om *hva* et bedre vintervedlikehold vil bety eller hvor høyt det vil bli prioritert.

Jeg ser også med glede at dere ønsker å prioritere sykkelveien langs jernbanen mellom Ås og Holstad. Den har tidvis vært nesten ufremkommelig på grunn av vann, store steiner og humper og dumper. Det hadde vært fint med en gangvei videre mot Ski fra Holstad som sparte turen oppom Holstad skole. Samtidig mener jeg det er viktigere å prioritere både jordvern og vedlikehold av den allerede eksisterende veien langs jernbanen mellom Ås og Holstad.

Vennlig hilsen

Ingvild Nystuen



Høringsinnspill sykkel og gåstrategi i Ås kommune. Ås 15/1-2018

Sykelstrategi

Regner med at hensikten er følgende:

- 1 Få flere til å sykle.
- 2 At det er trygt å sykle i Ås kommune.
- 3 At sykling er et effektivt transportmiddel.

Man MÅ planlegge med en snitthastighet på 25-30 km/time. El-sykel og andre fartssykler, er det som kommer til å dominere som effektive transportsykler.

For å få til dette er følgende helt avgjørende:

1 En del av veibanen må legges til rette for sykling med veimerking eller fysisk skille. Sykkelveier og fortau i Ås, er ikke et sted man kan bruke sykkel som et effektivt transportmiddel. For stor trafikk av ulike trafikkanter. For mye kryssinger av veier etc. Farten blir her veldig lav. For lav. For høy risiko ved transportsykling.

2 Omkringliggende veier, som til nå har vært greie å sykle på sammen med biltrafikken, må reguleres. **Enten med fartsdumper (Lave fartsgrenser) eller gjennomkjøring forbudt ell.** Dette ble spesielt merkbart når Nordbyunellen var stengt. Veiene Kroer, Vestby, Ås, Nordby var direkte farlig å sykle på, pga meget høy trafikk tetthet. Med den økende trafikken vi har hatt i Ås sentrum, medfører dette at bilister velger de omkringliggende veiene i langt større grad. Og dette problemet kommer ikke til å bli mindre.

3 Asfaltering mellom Ås og Holstad. Underganger ved Holstadkrysset og Korsegården er ikke egnet for effektiv transportsykling. Her må syklistene få eget felt i gjennom rundkjøringene. I likheten med Ås sentrum. Som et eksempel på tiltak i retning av mer effektiv sykling. Tursykling og barnesykling kan stort sett foregå sammen med gående. Dette bør ikke være hovedsatsingsområde. Husk at Sykkel skal erstatte bilen. Ikke søndagsturen ute med barna.

4 Tre ting som øker sykkelbruken:

- Mer lettvent med sykkel enn med bil.
- Trygghet ved syklingen. Ikke bekymret for bilistenes neg. holdninger.
- Mulighet for effektiv transportsykling. Gode forhold hele året. Prioritert vedlikehold.

(Behovsprøvd pendlerparkering, Det viser seg at de fleste bor innenfor gang/ sykkelavstand)
(Øke kostnadene for parkering og generelt bil, medfører bare til at de med høy inntekt, får bedre plass)

(To sykkelveier er bra. Den til Drøbak. (Korsegården – Trollåsen, med unntak av en farlig undergang) og Holstad-ski. (Frem til veien ski))

Mvh

Håkon Dahl
Ås vgs.

Fra: Ingunn Ramsfjell Taksdal [REDACTED]
Sendt: 25. januar 2018 08:14
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi
Vedlegg: høringsuttalelse sykkel og gå strategi.docx

Høringsuttalelse til Ås kommunes sykkel- og gåstrategi

Om potensiale for flere gående og syklende og trygghet og trivsel

I Pkt. 1.3 fra s. 6 er det vist til flere ulike kilder som drøfter potensialet for å få flere til å gå og sykle. På den bakgrunnen tar jeg utgangspunkt i at det er størst potensiale for overgang fra bil til gang/sykel på daglige transportetapper på under 2 km.

Det er også lagt stor vekt på trygghet og trivsel for gående og syklende som en viktig faktor. Som gående og syklende i flere år nå, vil jeg ut fra egen erfaring understreke vintervedlikehold som den enkeltfaktoren som i størst grad kan påvirke/endre min beslutning om å ikke ha bil. Dette blir derfor en høringsuttalelse om vintervedlikehold på utvalgte strekninger.

Det er videre understreket at «Gode transportvaner legges tidlig.» Det må derfor være et mål at vintervedlikeholdet er godt nok for gående med barnevogn. Vintervedlikehold er helt grunnleggende for å kunne bevege seg utendørs med barnevogn vinterstid, og at traseene som vektlegges ryddes godt nok til å handle, komme seg til barnehage, rekke toget osv. med barnevogn.

Om prioritering og ressurser

I Pkt. 3.1 fra s. 10 drøfter høringsdokumentet prioriteringer og ressursbruk, og peker spesielt på at «Gjennomføring av en økt satsing på sykling og gange vil kreve ressurser, spesielt til infrastruktur og drift.»

Mye kan faktisk gjøres uten å bruke mer ressurser – men ved å omprioritere eksisterende ressurser. I utvalgte områder kan man velge å prioritere vintervedlikehold for gående/syklende foran kjørende.

Med et utgangspunkt i at strekninger på under 2 km. har størst potensiale for å endre transportvaner kan man f.eks. bruke prioritering av vintervedlikehold for å påvirke folks valg:

Ås sentralområde. Her har en fokus på skoleveier i tillegg til tilførsel til Korsegården, NMBU, Ås stasjon, Sentralholtet og Holstad skole (da dekkes hovedbussruta gjennom Ås sentrum + jernbanestasjonen). I ei sone på 2 km. rundt disse (eller noen av disse) punktene prioriteres naturlige tilførselsveier for gående og syklende foran kjørende.

Nordby. Her har en fokus på skoleveier i tillegg til tilførsel til Vinterbrosenteret, Nordby skole, Solberg skole og Grenseveien (da dekkes bussrutene Vinterbro – Ski, Oslo – Drøbak og Nygårdkrysset – Oslo.) I ei sone på 2 km. rundt disse (eller noen av disse) punktene prioriteres naturlige tilførselsveier for gående og syklende foran kjørende.

På disse utvalgte strekningene skal gang/sykelstier, fortau og småveier (som brukes av syklende/gående der det ikke er fortau/gang-sykelsti) prioriteres foran kjørende. Gjerne med klokkeslett tilpassa ønsket om hyppigere bruk av offentlig kommunikasjon: tilførselsveier til Ås stasjon skal være rydda i god tid før 0650-toget fra Ås til Oslo, skoleveier skal være rydda før 0715 osv.

Kravene/standarden på vintervedlikehold på disse strekningene må være vesentlig høyere enn på bilvei. Det skal mye mindre snø/is til før det er vanskelig å gå med barnevogn eller sykle enn for en bil.

Det er også viktig at strekninger der en ønsker å prioritere gående/syklende blir skrappa godt ned når det er vær/føre til å gjøre det, slik at det ikke bygger seg opp mye is.

Før en velger ut hvilke soner/strekninger som evt. kan prioriteres bør en sjølsagt legge trafikktegninger/beregninger til grunn for beslutning. Jeg har kun pekt på noen utvalgte som eksempel på hvordan man kan foreta prioriteringer.

Om standard og kvalitet

I Tabell 6.8: Tiltak for å oppnå bedre vedlikehold og drift av gang- og sykkelveier, pkt. 5.4 står det: «Følge SVVs standard for drift og vedlikehold på kommunens gang- og sykkelanlegg, med prioritering av hovednettet.» Av det jeg skriver over her går det fram at jeg er uenig i denne ensidige prioriteringen av hovednettet. Hovednettet bør ikke prioriteres alltid, spesielt ikke ved vintervedlikehold – skoleveier og tilførsel til offentlig kommunikasjon bør prioriteres først. Det er ikke gitt at dette i alle tilfeller er gang- og sykkelanlegg en gang. Noen steder er det småveier som brukes som tilførsel til offentlig kommunikasjon da det ikke finnes alternativer. Målet her er å få daglig transport over på gang/sykel. Hovednettet er i stor grad et godt tilbud til de som allerede er ihuga syklister og som vil sykle lange strekk uansett vær og vind.

Det er heller ikke gitt at SVVs standard er god nok for dette formålet – uten at jeg har sett den. Hvis målet er å få bilister til å sette igjen bilen og gå eller sykle i stedet må vedlikeholdsstandarden være så god at det føles greit for gående med barnevogn. Det er viktig at det er gående/syklende som definerer hva som er god nok standard på vintervedlikehold, ikke en sentral standard gitt av veimyndighet.

I Pkt. 6.5 fra s. 27 står det bl.a. om forholdet mellom ulike grunneiere, og at gående/syklende ikke bør merke forskjell på standarden.

Det er i dag et stort problem for gående/syklende at standarden varierer voldsomt. Et stykke vei kan være prikkfritt måka, så plutselig kommer du til en strekning der du vasser i snø eller sklir rundt uten styring på is. Fersk erfaring fra i vinter (januar 2018) er at privat parkeringsplass er måka slik at snøhaugen sperrer fortauet forbi (parkeringsplassen mellom Moerveien 10 og Brekkeveien). Her var det kanskje 40 cm. passasje mellom Brekkeveien og snøhaug. Brekkeveien er sentral strekning inn mot sentrum og Ås stasjon.

For å sikre jevn, god standard bør det settes spesifikke krav til framkommelighet for gående/syklende hva gjelder både kvalitet og tidspunkt – og høye dagbøter for de som ikke følger opp kravene.

Jeg vil for å foreslå en slags felles «abonnementsordning» som baseres på sjølkost for vintervedlikehold på de tidligere nevnte prioriterte strekningene. Hvis kommune og andre aktører slår seg sammen for å få tatt lange strekninger felles vil meterprisen for dette kunne holdes lav.

Dagbøter for de som ikke deltar i ordningen og ikke overholder spesifiserte krav, bør tilsvare minst det det hadde kosta Ås kommune å rykke ut ens ærend for å måke/skrape/strø gjeldende strekning.

Oppsummering

Det er mulig å gjøre mye for å øke andelen gående/syklende uten å tilføre flere ressurser.

- 1) Streknings på under 2 km. med mye daglig transport prioriteres for å få flere til å gå og sykle
- 2) Det velges ut noen innsatspunkter/soner der vintervedlikehold for gående/syklende prioriteres foran kjørende. Det stilles spesifikke krav til både standard og tidspunkt for vintervedlikehold på disse strekningene. Standarden må være god nok for gående med barnevogn.
- 3) Det vurderes vintervedlikehold i et samarbeidsprosjekt mellom kommune og andre aktører. Det gis høye dagbøter for grunneiere som ikke fyller krav til vintervedlikehold.

Siri Gilbert

Fra: Karsten Dax [REDACTED]
Sendt: tirsdag 30. januar 2018 16.04
Til: Siri Gilbert
Emne: SV: Høring: Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Høringsfrist 14. feb. 2018
Signert av: [REDACTED]

Hei Siri,

heatmappen er fritt tilgjengelig (prøv <https://labs.strava.com/heatmap/#13.94/10.77160/59.66685/hot/all>). Ja, jo lysere streken, jo meir ferdsel, veldig godt synleg ved idrettsplassen til ungdomsskolen. Kartet ser ut å vere godt filtrert for motorferdsel. I so fall er det f. eks. uventa mange som tar Kongeveiutstikker'n frå Rustadfeltet til universitetet, sykler(?) frå Vestby langs Gamle Mosseveien, eller frå Nygårdsfeltet langs E18 til Holstad (og krysser E18 ved fotgjengerfeltet på Bjerkeskau). Artig kart.

Med venleg helsing,
Karsten Dax

Fra: Siri Gilbert [mailto:Siri.Gilbert@as.kommune.no]
Sendt: 30. januar 2018 15:39
Til: Karsten Dax
Emne: SV: Høring: Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Høringsfrist 14. feb. 2018

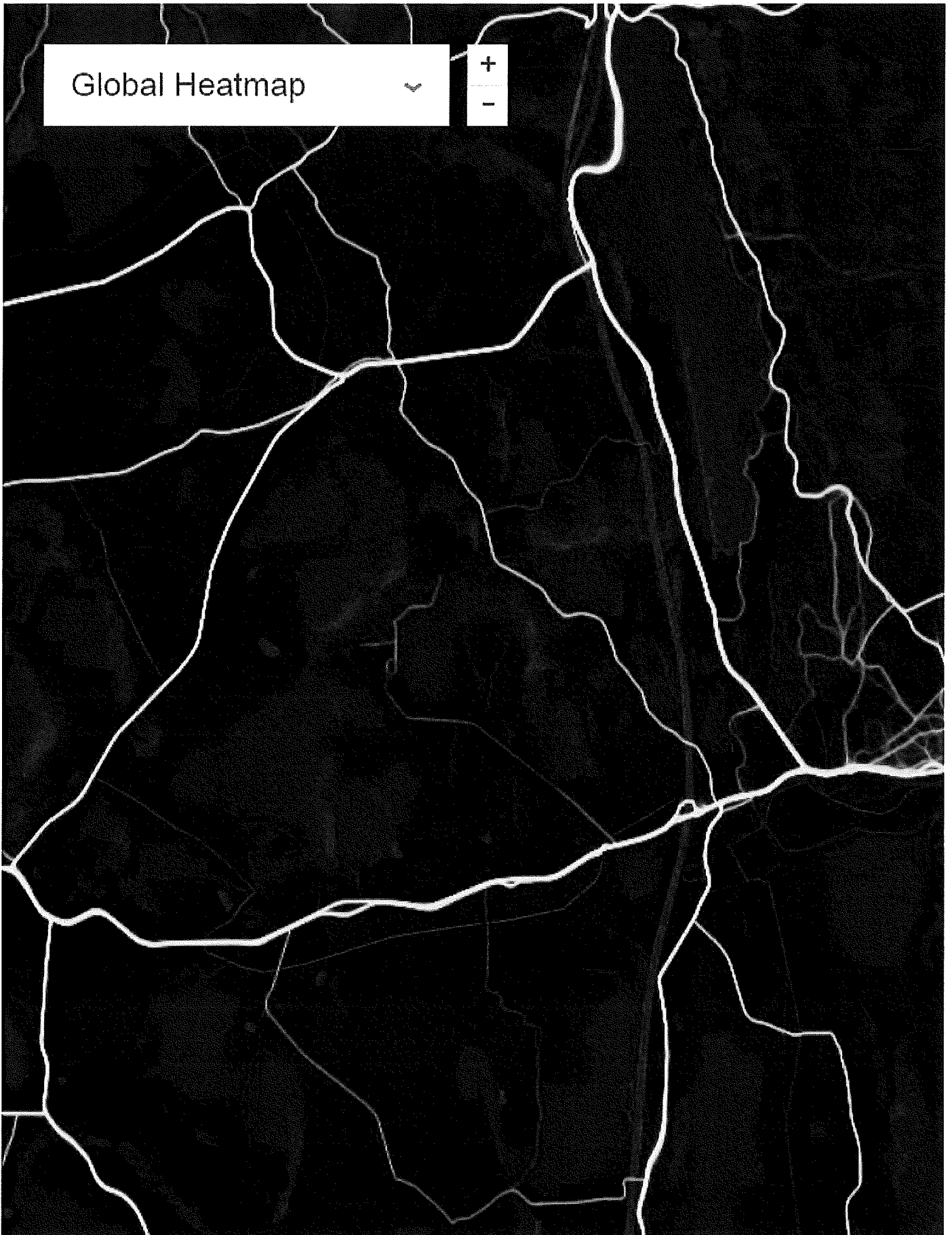
Hei,
Takk for info. Jeg registrerer dette som et høringsinnspill.
Må man være registrert med Strava for å få tilgang?
Og jeg regner med at jo lysere strek, jo mer ferdsel?

Med hilsen
Siri Gilbert

Fra: Karsten Dax [REDACTED]
Sendt: mandag 29. januar 2018 14.29
Til: Siri Gilbert
Emne: SV: Høring: Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Høringsfrist 14. feb. 2018

Hei Siri,

takk for invitasjonen.
Eg har lagd ved ein skjermdump frå eit interessant prosjekt: Strava sin Heatmap – som også viser hvor på Ås folk ferdast mest:



Fra: Erik Syversen [REDACTED]
Sendt: 5. februar 2018 13:43
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Jeg mener at det ikke under noen omstendighet bør asfalteres i Aschjemskogen (ref. tiltak nr 9 i kart).

Området er et svært populært friluft/rekreasjonsområde for turgåere, orienteringsløpere, joggere, og syklister. Flere rundløyper/merkede sti-nett krysser dagens opparbeidede sykkelsti. Dette er et populært friluftsområde som inneholder kulturminner (med blant annet hulveier som munner ut i dagens sykkelsti og historiske plasser fra krigen). Det finnes rasteplasser, leirplasser, og minnesmerker langs og i umiddelbar nærhet av sykkelstien. En tur i dette området gir en følelse av å være på tur i friluft og på tur i skogen. I tillegg med lokalhistorisk preg.

Asfaltering her blir et irreversibelt og ødeleggende inngrep i dette området. Det vil stå i for sterk kontrast til områdets særpreg og bruk, og vil i for stor grad ødelegge opplevelsen av stedet som friluftsområde og atmosfære.

Det planlegges en ny vei mot Ski på sikt, som også kan inkludere sykkelvei. Kommunen er i gang med planarbeidet for utbedring av sykkelvei langs jernbanen mellom Esso og Holstad (saksnr 15/203918). Det vil da finnes tilstrekkelig med asfalterte alternativer for sykkel mellom Ås sentrum og Holstad i fremtiden.

Eksisterende sykkelsti har i tillegg god nok fremkommelighet for de aller fleste sykkeltyper slik den er i dag. Innbyggerne bør tåle å sykle på litt variert underlag for å ivareta mangfold og turområdene våre. De som likevel måtte stille krav til asfaltert sykkelvei kan henvises til ny sykkelvei langs jernbanen Esso/Holstad. Det bør veie tungt at det er svært mange som bruker dette som rekreasjonsområde i skogen opp mot den marginale forskjellen asfaltering vil gjøre for transport på sykkel.

Erik Syversen
[REDACTED]

Fra: Wenche Haug [REDACTED]
Sendt: 5. februar 2018 16:25
Til: Ås kommune
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi.

Gang- og sykkelsti - Høringsuttalelse.

Mine interesser for gang- og sykkelstier er at en gang- og sykkelsti allerede fra planleggingsfasen har en fullstendig oversikt med tanke på følgende punkter:

- At den ikke ender opp i en steinrøys, kratt, eller annet intet
- At den ikke butter i en fortauskant
- At den ikke ender opp i kryssende trafikk som en trafikkfelle for både syklist og bilfører
- At den ikke går i sikksakk fra den ene siden til den andre over bil-trafikkert vei
- At den ikke blir en del av venteplassen for reisende på en busslomme
- At den ikke ender opp som parkeringsplass for biler.
- At det er plass til både gående og syklende uten å måtte ty til bilens veibane.

Vennlig hilsen

Wenche Haug

Sendt fra min iPad

Siri Gilbert

Fra: Morten Lysø
Sendt: onsdag 14. februar 2018 10.27
Til: Ås kommune; Siri Gilbert
Kopi: Lars Martin Julseth; Stein Sæter; Roy Sypriansen
Emne: Sykkelparkering ved Skoleveien 3 / Innspill til "Sykkel- og gåstrategi 2018-2030 for Ås kommune"

Som ansatt i Ås kommune, landbrukskontoret ønsker jeg bedre forhold for sykkelparkering ved arbeidsstedet i Skoleveien 3. Jeg har nevnt dette for landbrukssjefen og lokal tillitsvalgt i min arbeidstakerorganisasjon Naturviterne og blitt rådet til å fremme mine ønsker og forslag til arbeidsgiver via deg. Det er nevnt at Ås kommune har en kampanje for at ansatte skal sykle mer til jobben, og at du har med den å gjøre.

Borettslaget jeg eier andel i bygget sykkelskur for 1-2 år siden. Det er veldig bra for oss som gjerne bruker sykkel, særlig fordi taket tar av for regn og snø. Det er ofte mindre heft, mye enklere og mer fristende å bruke sykkel enn da den sto under åpen himmel.

Jeg håper arbeidsgiver Ås kommune vil legge bedre til rette for bruk av sykkel til og fra arbeidet. For oss som arbeider i Skoleveien kan det gjøres blant annet ved å sørge for bedre plass til sykkelparkering, helst under tak og med mulighet for å låse sykkelrammen til noe bastant.

Nå er det ved Skoleveien 3 et gammelt stativ for 4-5 sykler til å sette forhjulet inn i på vestsiden av inngangspartiet. Dette kan skimtes på foto 1 bak snøhaugen der syklene kunne stått.



Foto 1: Sykkelstativ ved Skoleveien 3 i dag (14.02.2018).

Et enkelt og godt alternativ for bedre sykkelparkering ved Skoleveien 3 er et skur/tak bygget til nordveggen øst for vinduene (foto 2).



Foto 2. Aktuell plassering for sykkelkur ved Skoleveien 3.

Det kan også bygges frittstående skur nær Skoleveien 3 mange steder der det i dag parkeres biler. Det vil sannsynligvis legge beslag på flere bilparkeringsplasser og koste mer enn nevnte alternativ inntil Skoleveien 3s nordvegg.

Hilsen
Morten Lysø
Skogbrukssjef
Follo landbrukskontor

Marit Hauken

Til Ås kommune
post@as.kommune.no

Ås, 13/2 2017

HØRINGSUTTALELSE SYKKEL- OG GÅSTRATEGI ÅS KOMMUNE

Takk for mulighet til å delta i medvirkningsmøte i arbeidet med sykkel- og gåstrategi for Ås kommune, og for tilsendt høringsutkast. Nedenfor følger noen innspill.

Bakgrunn for og prosess med sykkel- og gåstrategien

Å ha "God sykkel- og gåkultur" som overordnet mål for strategien virker fornuftig. Forklaringen (se side 4 og side 7) på hva som menes med god sykkel- og gåkultur virker snever. Sykkel- og gåkultur handler ikke bare om å sykle eller gå, og om at sykling og gåing er akseptert. Det handler også om adferd - måten syklistene og gående opptrer på overfor hverandre og i møte med andre trafikanter. Jeg foreslår at det legges til grunn en forståelse av god sykkel- og gåkultur som også omfatter adferd. Det kan være behov for tiltak som gjelder adferd i det videre arbeidet.

Avgrensningen av strategien på side 4 mot turgåing, tursykling etc. er nødvendig. Det kan oppstå konflikt mellom tiltak i strategien og f. eks. turgåing. Turgåing er også et viktig helsefremmende tiltak, og bør om mulig prioriteres hvis det oppstår slik konflikt.

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

Kapittel 1.3 redegjør for mange forutsetninger som er viktig for å få flere til å sykle og gå mer, blant annet attraktive omgivelser (se side 7). Attraktive omgivelser kan være mye mer enn konsentrert tettstedsstruktur og gangavstand. Det kan være for eksempel natur og estetikk eller annet som gir gode opplevelser mens man er underveis. Det kan fremme lyst til å gå eller sykle mer hvis reisen i seg selv gir en god erfaring. Derfor bør strategien ta mål av seg til å etablere sykkel- og gangtraseer som er gode å være menneske i.

Ved avstengning av gater for biltrafikk for å begrense bilkjøring må det tas hensyn til eldres og personer med begrenset bevegelse sine behov, slik at de ikke hindres adgang til egen bolig.

Mest mulig sammenhengende gang- og sykkelveinett

Kan det tenkes av vi trenger noen rene *sykkelveier* (med eller uten fortau) i 2030? Det ser ikke ut til at dette er vurdert. G/S-veier betyr antakelig kombinert gang- og sykkelvei. Se også tabell 7.1 *Løsninger og standard på hovednett for sykkel og gange* i vedlegg 1. Sykkelvei uten fortau mangler i i tabellen, men inngår i beskrivelsen av Gang- og sykkeløstninger i Veinormal N100.

Hovednettet for sykkel og gange og prioritering av tiltak

Er det vurdert å legge inn forbindelsen fra Holstad/Aschjemskogen til NMBU via Åsmåsan nord (Østby) og Ås kirke i hovednettet for sykkel? Her er det allerede en turvei/gårdsvei som kan benyttes, men det er behov for oppgradering. Strekningen er egnet for syklende til/fra Campus og kan avlaste trafikken gjennom sentrum.

Som et av kommunens infrastrukturtiltak (tabell 6.1) er det foreslått at turveien i Aschjemskogen på sikt blir asfaltert. Asfaltering av denne veien blir et stort tap for alle som bruker veien til turgåing og trening. Her bør friluftslivet gis prioritet og asfaltering unngås.

Generelt må det tas hensyn til friluftslivet slik at ikke sykkel- og gangstrategien medfører asfaltering i turområder hvis dette kan unngås.

God sykkelparkering

I tillegg til å etablere sykkelparkering er det nødvendig med tilsyn og fjerning av hensatte sykler.

Kampanjer og informasjonsarbeid for å øke andel gående og syklende

Kampanjer og motivasjonstiltak er sikkert bra, men det som teller i lengden er at man trives med å sykle eller gå. Derfor er alle de andre tiltakene i strategien uendelig mye viktigere enn kortvarige motivasjonskampanjer. Ikke legg for stor innsats i dette!

Vennlig hilsen

Marit Hauken

Høringsinnspill på sykkel- og gåstrategi i Ås. (frist 14.02.2018)

Gunnar Bengtsson [REDACTED]

Utkastet til strategi er stort sett meget bra, gratulerer! Å få til et sammenhengende nett av separate, effektive og sikre gang- og sykkelveier er svært ønskelig og må gjennomføres i en forsert takt for å ha noen betydning. Det er derfor rart at målet er så beskjedent som en sykkelandel i år 2030 på 17 % (fra 9 % i 2016) og en gangandel på 25% (fra 20 %). Det virker som forfatterne av utkastet ikke våger å tro på at tiltakene og en rask gjennomføring av dem er realistisk. Skal resten av trafikken fortsatt være i bil eller har man uten å si det forutsatt at kollektivtrafikken skal bygges ut massivt til alle kriker og kroker? Særlig mangler det i utkastet gode forslag på å fremme vintersykling og bruk av elsykkel.

Vintersykling. Det er i årtier oppfordret og til å brøyte og strø sykkel- og gangveier, men driften har aldri blitt effektiv nok for at folk flest skal kunne sykle eller gå sikkert og raskt om vinteren (se eksempel i vedlegg 1 under). I høringsutkastet står det at driften er dyr og det foreslås å øke driften betydelig, hvilket er enda dyrere. Det nevnes at penger til infrastruktur og drift må bevilges fortløpende av ulike aktører uten at noen beløp er sikret. «Prioritert drift» er derfor ikke til å stole på. Men ved å erstatte brøyting og strøing med tak og/eller (smart) oppvarmet overflate på gang- og sykkelveier, kan man sannsynligvis få til en akseptabel løsning både økonomisk og trafikkmessig og derved øke bruken av sykkel og gange dramatisk gjennom hele året. Siden det er viktig at tak er både funksjonelle og estetisk akseptable bør det utlyses en arkitektkonkurranse om dette. Solceller på taket kan generere energi til strømmettet åtte måneder per år og vil dekke forbruket for smelting av snø og is om vinteren. Et tak vil om sommeren fremme myk trafikk også ved regn. Begynn med å sette gjennomsluttig tak over ned- og oppgangen ved jernbaneundergangene. Fortsett med tak over sykkel- og gangveiene langs FV152 mellom Sentralkrysset og Vollebekk. Bygg videre til skoler og boligfelt. Økonomisk burde det være gunstig. Reduksjon i fallulykker og tidstap burde også tas med i regnskapet. Dette er ikke spøk bare fordi det er nytt og ikke finnes, men betydelig lettere å gjennomføre enn å frakte mennesker til mars. Vi må nå venne oss ved tanken på omveltende endringer for å få til et tidseffektivt og fossilfritt samfunn med riktig plassutnyttelse.

Elsykler. Bilbruken må reduseres betraktelig av både plass- og klimahensyn. Elsykkel er lokalt et utmerket alternativ til bil. Elsykkel er dessverre ikke nevnt med et ord i høringsutkastet. Det er ønskelig at bruk av elsykkel øker for persontransport og frakt av barn og varer i stedet for bil, der vanlig tråsykkel ikke går å bruke. Køen på Fv152 gjennom Ås sentrum i rushtid kan ikke bygges bort med mer plass for bilen. Der det ønskes en sterk økning av sykkeltrafikken, må langsom og rask trafikk av sykler separeres. Elsykler bør kjøres sammen med hurtig tråsykkeltrafikk.

Vedlegg 1

Mye snø med vann (snøslaps) ligger nå på gang- og sykkelveier i Ås sentrum og mange andre steder. Særlig er det vanskelig å sykle eller gå på begge sider om jernbaneundergangen. Snøslapset er lett å fjerne, men nesten umulig etter frysing da det blir til en ujevn og hard is, som er farlig å gå og sykle på. Det ser ikke ut som de som skal rydde snø har kapasitet eller en smart plan når de ikke fjerner snøen som slaps. Selv med stor kapasitet er det umulig å fjerne all snø når det snør kontinuerlig i mange timer. Strøing på is er fånyttet, siden sand og grus ikke blir liggende på alle deler av isen.

Fra: Kjetil Barfelt [REDACTED]
Sendt: 14. februar 2018 09:59
Til: Ås kommune
Emne: Høringssvar gå/sykkel

Hei

Høringssvar til gå/sykkelstrategi.

Mye godt arbeid, men som tidligere påpekt mangler gang og sykkelvei på strekningen Egget-Meierikrysset (gjernede delt i delstrekningene Egget-Bølstad og Bølstad-Meierikrysset).

Mvh, Kjetil

Kjetil Barfelt
Ås FrP
[REDACTED]

Gatetun, miljøgate, snarveier og stier bør inn i sykkel- og gangveistrategi.

Sykel- og gangstrategi bør sees i sammenheng med annet arealbehov, trivsel og grønt. Det bør derfor inngå både gatetun og miljøgate med fart så lav at en kan ha ulik ferdsel på samme areal uten fare. Det gjøres ved innsnevring av og svinger i ferdselsareal, ved å bruke areal til grønt og sosiale møtesteder for bl.a. eldre og barn.

Gatetun er arealer uten motoridet gjennomgangstrafikk, men med mulighet både til nødvendig parkering, uteliv, lek, sitte steder og trær som gir bedre mikroklima både sommer og vinter.

Miljøgater bør ha ekstra smale kjørefelt ved fotgjengeroverganger som heves opp til fortaus nivå. Da blir det kjøring på fotgjengernes premisser. Smalere kjørefelt gjør det sikrere og enklere å krysse vei og gate, spesielt for de lite mobile. Der busser stopper bør det være så smalt at annen trafikk ikke kan kjøre forbi bussen, da elimineres trafikkulykker og bilkøen foran bussen reduseres.

Snarveier og stier bør åpnes alle steder, slik at gående og syklende får kortere, sikrere og enklere ferdsel i forhold til de motoriserte. Snarveier og stier slik at en kan gå og sykle hele turen, uten fare for å bli kjørt ned av bil og motorsykel. Det gir mindre behov for motorisert ferdsel, bedre helse og mer likhet mellom fattig og rik.

Trygve Roll-Hansen



Ås 14.02.2018

Erik Plahte

Innspill til kommunal sykkelstrategi

Dette er ikke en fullstendig vurdering av planen, bare noen spredte kommentarer til punkter jeg har merka meg. Mitt grunnlag er mange års erfaring fra daglige sykkelturet hjemmefra og til jobb på Universitetet og hyppig sykkelbruk ellers, hele året.

Planen er ambisiøs, og det er veldig bra at noen har satt seg ned og prøvd å gjøre en fullstendig og helhetlig vurdering av mål og midler. Men dette kommer til å koste, og når det ikke er avsatt midler i kommunebudsjettene, og heller ingen vurdering av hvor realistisk det vil være å gjennomføre alle de gode tiltakene, kan man lure på hvor realistisk det hele er.

Elektriske sykler

En annen svakhet ved planen er at elektriske sykler overhodet ikke er nevnt. Det er all grunn til å regne med at det kan bli mange elektriske sykler, og at en økende andel av sykkelparken blir elektrisk. Det kan også føre til at antall sykler totalt vil øke raskere. Dette får en del konsekvenser. Flere vil kjøre med stor fart, og det blir enda viktigere å skille syklistene fra fotgjengere. Fotgjengere er notorisk uforutsigbare på gang- og sykkelveier (gsv), går midt i veien eller på begge sider, gjerne flere i bredden, og skjener fra side til side. Dersom syklistene og fotgjengere bare skal skilles av en hvit malingstripe, må gsv-ene være mye breiere enn de er i dag, og det må merkes opp tydelig med merking og skilting som er synlig også om vinteren.

Vedlikehold av sykler

Moderne sykler krever vedlikehold, særlig dersom de blir brukt om vinteren. En rask kikk på syklene som står f.eks. ved Ås stasjon, viser at mange ikke klarer dette på egen hånd. Det finnes ikke noe sykkelverksted i Ås sentrumsområde. Dette er ingen kommunal oppgave, men kommunen kunne bidra til å legge forholdene til rette for å få noen til å etablere seg.

Sykkelfelt

I høringsutkastet står det (s 15-16): «Det er etablert sykkelfelt istedenfor eller i tillegg til G/S-veier for å gi bedre framkommelighet for syklistene og mindre konflikter mellom fotgjengere og syklistene på de mest brukte strekningene.» Dette synes jeg er problematisk.

Sykkelfelt er ingen trygg løsning unntatt for erfarne syklistene som holder høy fart. Eksisterende sykkelfelt f.eks. i Oslo er notorisk altfor smale. Selv om fartsgrensa er 50 km/t eller lavere, kan en ikke sende skolebarn ut et sykkelfelt der store lastebiler og busser suser forbi bare meteren unna.

Et annet problem med sykkelfelt som går parallelt med gsv, er at trafikkreglene er helt forskjellige for syklistene avhengig av om han er i sykkelfeltet eller på gsv-en. Dette skaper uklarhet og kan føre til farlige situasjoner.

Sykkelparkering

På arbeidsplasser og ved Ås stasjon der syklistene vil ha sykkel stående hele dagen, er det viktig med overdekt sykkelparkering for å beskytte mot regn og snø. Ved Ås stasjon ville det også være en fordel med en form for sikker parkering for å unngå at en dyr sykkel er stjålet når en kommer tilbake. Uten slik sikring er det risikabelt å etterlate en dyr sykkel. Proffe folk åpner de fleste sykkellåser i løpet av få sekunder.

Vintersykling

Det vil være krevende å få mange til å sykle om vinteren. Det må ligge i brøyteplanen at de viktigste sykkelveiene skal være brøytet før f.eks. kl 07.30 om morgenen. Et vanlig værmønster i Ås er snøvær og kuldegrader, så mildvær og sørpe, så frost og ingen nedbør på lang tid. Resultatet er at gsv-er og fortau er

dekt av holke med fotspor og hjulspor, ikke egna til å sykle på! Det er nødvendig å skrape bort sørpa mens det er mildvær. Det skjer ikke i dag. Dersom gsv-ene blir salta (antakelig ikke ønskelig), er det nødvendig å feie bort snø og slaps så det blir bart, for blandinga av salt og snø bærer ikke og er ikke egna til å sykle på (dvs i).

Infrastrukturtiltak

I tabell 6.2 ser det ut til at nummer 32, 38 og 44 er mer eller mindre identiske. Jeg savner et tiltak for å oppgradere sykkelruta mellom Skoleveien og Hokstvedtveien. Kryssene mellom disse to veiene og Rv152 er dårlig utforma for syklister og fotgjengere. Fotgjengerfeltet ligger for nær riksveien, slik at biler som kommer fra sideveiene, stopper midt i fotgjengerfeltet når de venter på at det blir klart til å kjøre ut. Gjennom sentrum er det en rekke systemskifter, og det mangler fullstendig skilting. Sykler man f.eks. fra Skoleveien på gsv-en retning Østover, havner man på fortauet langs Rådhuset, kastes så inn i et uoversiktlig og uregulert kryss utafor gullsmeden, over en parkeringsplass (?), så på en separert gsv under jernbanen, så på en useparert gsv på østsida. Dette er en rute med mye sykkeltrafikk.

Dette kunne enkelt bedres ved å fjerne rekka med parkeringsplasser langs Rådhuset og anlegge en sykkelbane i stedet. Denne burde vært markert med farga asfalt som kunne fortsette videre østover forbi Ås videregående og sjølsagt også vestover mot Studentsamfunnet.

Fra: Wejden Bente [REDACTED]
Sendt: 14. februar 2018 20:08
Til: Ås kommune
Kopi: Even Bergseng
Emne: Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi

Hei,

Nedenfor følger noen kommentarer vedrørende sykkel- og gåstrategi i Ås kommune.

- Veldig glad for at lysanlegg er nytt og på plass i turveien gjennom Aschjemskogen, det har vært helt supert nå gjennom vinteren.
- Mener det hadde vært bedre med en omprioritering av midlene fra utbedring av anleggsvei langs jernbanen (Ås – Holstad) til turveien gjennom Aschjemskogen slik at denne som et minimum settes tilbake i samme stand som før arbeidet med lysanlegg (og i tillegg gjerne også at det sørges for tilstrekkelig drenering i utsatte områder). Det foreslås at dette prioriteres foran opprusting av anleggsveien langs jernbanen da det ville medføre at kommunen har en fungerende gå- og sykkeltrase på veien mot Ski som både har tilfredsstillende dekke (for både syklende og gående), samt et godt lysanlegg. Slik planene foreligger i dag synes det som om brukerne i kommunen i en god stund fremover ellers vil måtte velge mellom vei med belysning eller vei med tilfredsstillende dekke. Vi mener derfor at det er hensiktsmessig at turveien gjennom Aschjemskogen prioriteres da denne nå har ny og fungerende belysning.
- Dersom det ikke foreligger finansiering til tilbakeføring av turveien gjennom Aschjemskogen vil tilbudet (veidekke) til de som benytter denne være langt dårligere enn før arbeidet med lysanlegget langs denne ble igangsatt. Det skyldes i stor grad at de har kjørt med store maskiner på en turvei som ikke er etablert og egnet for dette, og at det for hver lysstolpe ble gravd på tvers av eksisterende sti/vei. Arbeidet har også ført til at områder som allerede har utfordringer knyttet til dårlig drenering og/eller grunnvannssig har blitt verre.
- Foreslår at tiltak prioriteres på allerede eksisterende anlegg slik at det som faktisk allerede finnes av infrastruktur er mulig/lettvint å bruke, og at dette prioriteres foran eller i det minste likt som utbygging av nye traseer.
- Driftsmessige tiltak: i en kommune som ønsker å prioritere syklende kan det forventes at sykkelveier er like godt brøytet, og har like høy prioritet på tidlig brøyting som bilveiene har. Det er også viktig at det legges føringer for/gis opplæring til de som brøyter slik at snø som brøytes vekk fra bilveier ikke blir til hinder for syklende/gående.
- For syklende er det viktig at det finnes infrastruktur i form av sykkelstativ el.l for å parkere sykler uten at disse står i veien for andre. I strategien bør for eksempel ytterligere sykkelstativ i Ås sentrum raskt finansieres, og et fåtall parkeringsplasser burde kunne avses til dette formål.

Vennlig hilsen
Even Bergseng og Bente Wejden

Fra: [REDACTED]
Sendt: 15. februar 2018 08:48
Til: Ås kommune
Kopi: Hanne Liv
Emne: høringsinnspill til sykkel- og gåstrategi
Vedlegg: FullSizeRender.jpg; ATT00001.txt

Hei!

Jeg har høringsinnspill til sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Langs hogstveien er det behov for en fotgjengerovergang for å bevisstgjøre bilister. Det ser ut til at dette er foreslått med tiltak 62 i kart. Jeg støtter dette og mener dere bør burde å prioritere tiltaket høyere, da det er mange krysninger der hver dag.

Hogstveien krysses hyppig av meg og andre som går til Ås sentrum og Ås stasjon hver dag. Der hvor gangveien ned fra Blåfjellet og Hogstveien møtes ligger også et busstopp som flere barn og unge bruker til skolen. Hvis det lages en fotgjengerovergang blir det litt tryggere å krysse veien.

Jeg har merket av området nedenfor, i tilfelle det er misforståelser om hvilket området det er snakk om.

Vennlig hilsen Martin Østtveit-Moe



Søk her



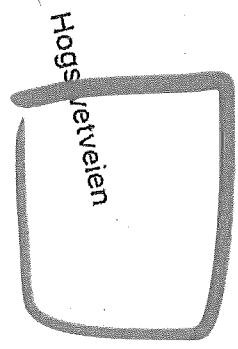
Dysterveien

Dysterveien

Dysterveien

Hogstveien

veien



Hogstveien

veien

Almveien

Blåfjellet

Fellspatveien

Glimmerveien

Hogstveien

Sollinagen

Grønnfjellsveien

Kvartveien

Grønnfjellsveien

G

Furuveien

Askeveien

Solliveien

Solliveien



Fra: Hanne Liv Østtveit-Moe [REDACTED]
Sendt: 15. februar 2018 13:26 [REDACTED]
Til: Ås kommune; martinmoester@gmail.com
Emne: Re: høringsinnspill til sykkel- og gåstrategi

Jeg støtter dette innspillet.

Mvh
Hanne Liv Østtveit-Moe

From: [REDACTED]
Sent: Thursday, February 15, 2018 8:48:16 AM
To: post@as.kommune.no
Cc: Hanne Liv
Subject: høringsinnspill til sykkel- og gåstrategi
Hei!

Jeg har høringsinnspill til sykkel- og gåstrategi for Ås kommune. Langs hogstveien er det behov for en fotgjengerovergang for å bevisstgjøre bilister. Det ser ut til at dette er foreslått med tiltak 62 i kart. Jeg støtter dette og mener dere bør burde å prioritere tiltaket høyere, da det er mange kryssinger der hver dag.

Hogstveien krysses hyppig av meg og andre som går til Ås sentrum og Ås stasjon hver dag. Der hvor gangveien ned fra Blåfjellet og Hogstveien møtes ligger også et busstopp som flere barn og unge bruker til skolen. Hvis det lages en fotgjengerovergang blir det litt tryggere å krysse veien.

Jeg har merket av området nedenfor, i tilfelle det er misforståelser om hvilket området det er snakk om.

Vennlig hilsen Martin Østtveit-Moe

Kjære ondfører Ola

Jeg heter Mathilde og er 9 år.

Jeg begynner snart i 5 klasse og da
må jeg begynne og gå hjem fra skolen.

Men det er litt skummelt og gå ved bil veien.
For det er så mange biler der.

Og jeg tenkte at siden vi har en skog her oppe
som fører rett til skolen så kan man lage en
sti med lys og sahn.

Og da blir det lettere og gå hjem og så tar
det ikke så lang tid og gå hjem.

Jeg har en tegning også så du kan se på
hvordan jeg tenker at det kan bli.

Jeg bor forresten på Fålesjøasen
Storhøgda 54 Vinterbro

Jeg og vennene mine håper at det
er mulig og får gjort noe med
dette tilsen Mathilde !

Fra: A&T Alfnes [REDACTED]
Sendt: 16. februar 2018 16:07
Til: Ås kommune
Emne: Farligste punktet på g/s-veiene i Ås sentrumsområde -
høringsuttalelse i "13. time"

"Høringsinnspill sykkel- og gåstrategi"

Jeg viser til kommunens brev av 3.1.18 med invitasjon til å kommentere den foreslåtte sykkel- og gåstrategi seinest 14.2.2018. Jeg bor i Dysterlia og bruker sykkel i stedet for bil i nærområdet så ofte som mulig sommer og vinter så sant været ikke er helt håløst, og så lenge mitt transportbehov ikke er større enn hva jeg får med i ei sykkelveske og 2-3 handlenett som jeg kan henge på styret. Viktigste årsaken til at jeg sykler, er bonusen i form av mosjon jeg på den måten får uten å bruke lenger tid.

Selv om mine tidligere utspill til daværende saksbehandlere ikke resulterte i synlige resultater, har jeg nå en **helt fersk erfaring som viser hvor vanskelig det er som privatperson å nå fram med innspill om trafikksikkerhetstiltak i Ås kommune**. Gjennom en omtale i siste utgaven av Ås Avis, ble jeg oppmerksom på at fristen for innspill var i ferd med å løpe ut. Jeg henvendte meg derfor til kommunens sentralbord som gjorde en helhjertet innsats for å fortelle meg hvor jeg kunne finne nødvendig omtale på hjemmesiden til kommunen. Jeg mislyktes med å finne en omtale av det mest trafikkfarlige punktet på g/s-veiene i Ås sentralområde som jeg har registrert. Men i den stressete jeg kom i, må jeg ta forbehold for å kunne ha oversett en slik omtale.

Gang/sykkelveien forbi det kvite huset på nordsiden av Fv 152 midt i Sverigebakken

På heimveien etter et legebesøk på morgenen 13.2.18, bestemte jeg meg for å varsle om dette meget trafikkfarlige punktet straks jeg kom heim. Men den gang ei. Jeg har bevisst utelatt navna på personene jeg da snakket med, for øvrig viser "loggboka":

1. Etter mange dager med kraftig snøfall og vekslende temperatur rundt 0 grader, var sykkelforholda fra Grusveien til legesenteret i Moerveien stort sett gode denne morgenen. Gang-sykkelveiene og fortauene var nyskrapet for den ruglete isoverflaten som hadde bygd seg opp etter mange dager med kraftig snøfall og temperaturer rundt null, og delvis var det også nettopp strødd.
2. Straks jeg kom heim ringte jeg derfor sentralbordet i kommunen som satte meg over til rette personen i kommunen. Men intet svar. Ny telefon til sentralbordet hvor jeg fikk oppgitt telefonnummeret til vedkommende. Og etter et par forsøk, fikk jeg den oppgitte personen i tale. Men han visste ikke hvor Sverigebakken var. Etter at jeg hadde beskrevet stedet og det kvite huset nærmere, fortalte han g/s-veien på dette stedet ikke var kommunens ansvar og ba meg ringe Statens vegvesen (SVV) i stedet. Men noe nummer til ansvarlig etat i SVV kunne han ikke gi meg.
3. Jeg måtte derfor selv finne fram til hovedsentralen i SVV. Etter lang venting pga. stor pågang fikk jeg omsider svar og fikk oppgitt navn og telefonnummer til den i SVV som hadde ansvaret for denne strekningen. I ventetiden manglet det ikke på informasjon om mine mange muligheter til selvbetjening avhengig av hva mitt ærend var. Gjentatte forsøk både ved å la det ringe ekstra lenge og ved ny oppringing og innlesing på vedkommende sin mobilsvaer om å ringe meg snarest mulig, ga ingen resultater. Etter flere nye oppringinger fikk jeg omsider svar. Først flere ganger at vedkommende var opptatt i annen telefon, så at personen ikke var tilgjengelig på arbeidsplassen.

4. For meg var det viktig å få noen til å besiktige stedet mens forholda var slik det alltid er like etter snøfall og påfølgende brøyting og strøing. Jeg ga meg derfor ikke. Og etter flere nye oppringinger, fikk jeg ut på ettermiddagen snakke med den oppgitte personen. Han var da lite velvillig til å hjelpe meg, og etter hvert kom det fram at han var heime fordi han ikke følte seg vel. Derfor spurte jeg om alternativt telefonnummer i SVV for mitt ærend. Først gav han meg det samme nummeret til hovedsentralen som jeg hadde startet med, noe jeg anså ikke ville føre meg til målet. Da gav han meg SVVs akuttnummer 175 som jeg kunne bruke hvis jeg ikke fant en annen løsning på egen hånd.

5. Resultatet av å ringe nr. 175: Bare meldinger om stor pågang, herunder noen trafikkmeldinger om f.eks. stengt Oslofjordtunnel. Intet menneske som kunne love at en ansvarlig person ville se på situasjonen på dette meget farlige punktet slik det ofte er etter snøfall og etterfølgende brøyting. Den raske varslingen som jeg **planla på veien heim til Dysterlia 13. februar d.å., er pr. dags dato like langt unna en realisering** som da jeg påbegynte mitt forsøk.

Farligste punktet på g/s-vei i Ås sentralområde og forslag til akuttløsning

Like utenfor det kvite huset på nordsiden av Fv 152 midt i Sverigebakken er den normale bredden på g/s-veien sterkt innsnevret mellom huset og autovernet mot Fv 152, samtidig som g/s-veien gjør en knekk utenfor det øverste hushjørnet slik at sikten i g/s-veiens fulle bredde innskrenkes til bare 2-3 m.

Dette har gitt mange farlige situasjoner også på sommerføre fordi hellingen gir stor fart på de som kommer nedover bakken på alt fra sykkel til rullebrett med bare 2-3 meters sikt til de som kommer gående oppover veien. Og vinters tid blir det "livsfarlig". Da kommer de som brøyter og strør ikke fram med sitt maskinelle utstyr. Ofte blir det liggende igjen en opphopning av snø på oversiden av huset som blir svært så ruglete når det fryses til. Så rygges det maskinelle utstyret tilbake og kjøres ut på bilveien og inn igjen på g/s-veien nedenfor der autovernet opphører. Da blir det også der noen meter med opphoping av snø hvor gående og "rullende" personer lett kolliderer.

Som omgående straksløsning mener jeg at de som kommer ovenfra må varsles med et tydelig skilt/varselplakat om å redusere farten til maksimum ganghastighet. Kanskje kan en også prøve å henge opp et buet speil på en av bjørkene slik at de som kommer ovenfra kan se hva som er i vente nedenfor knekkpunktet på g/s-veien.

Og selv SSV har ansvaret for dette meget trafikkfarlige punktet, mener jeg kommunen må føle så stort ansvar for sine innbyggere at det trykker på SVV for en mer permanent utbedring. Vil det f.eks. totalt sett bli sikrere for oss mjuke trafikanter om autovernet fjernes på denne korte strekningen. Og på litt lengre sikt, vil det være aktuelt å bedre situasjonen ved å flytte bilbanen en meter eller to mot syd på det aktuelle stedet?

Og løfter en blikket ytterligere litt framover, bør en se dette i sammenheng med den for mange av oss uforståelige situasjonen at gående og syklende fra Ås sentrum skal behøve å krysse Fv 152 to ganger fram til halveis opp til toppen i retning Holstad. Da kunne en samtidig få bygd det manglende busskuret på en av de mest brukte stoppestedene mellom Sentralholtet og Ski, det som dekker all trafikken fra Dysterlia og fra store deler av Dyster-Eldor, Kroer og Rustadfeltet.

Nå håper jeg at dette forsøk kan bli en del av kommunens Sykkel- og gangstrategi, både for å bedre varslingsmulighetene for kommunens innbyggere og for å redusere ulykkesrisikoen i Sverigebakken. Dette til tross for at denne varslingen kommer ikke bare 13. time, men i "14. time" ut fra den satte høringsfristen.

Fra: For Bengt Sviu [REDACTED]
Sendt: 22. februar 2018 15:21
Til: Ås kommune
Emne: Høringssvar - sykkelstrategi mm.

Vedr. Sykkelstrategi Ås kommune

Jeg mener helse må ha høyere prioritet enn klimahensyn.

Klima: Fossile biler har forfalskede utslippstall, noe som er rettslig påvist. Elbilandelen vil nok øke svært hurtig, særlig på strekninger der sykkel kunne dominert, dersom elbilen brukes lite gir den relativt høyt utslipp av klimagasser fra produksjon, men dersom bruken endrer seg slik at elbil brukes svært langt vil den bli mer effektiv. Sykling, men spesielt gange gir større kaloriinntak og matsammensetningen vil normalt gi svært store klimagassutslipp, det hevdes at man må sykle på vegetarkost for å ha klimautslipp lavere enn en Mercedes (med falske eksosmålinger?). Alle disse hensyn samlet gjør at en klimagevinst er umulig å fastslå, uten å samle svært mye aktuelle data.

Helseeffekten av sykling og gange er beskjedent anslått i strategien, og gir feil inntrykk. Effekten på arbeidsevne og konsentrasjonsevne er betydelig, og helseeffektene av alle fordeler fra daglig sykling/gange er målt i mange undersøkelser. Det vises bla at det billigste tiltaket for å øke barns karakterer i matte er to timer daglig gym, dersom man måler karakterendring/pris. Svært mange sykdommer som har en kraftig vekst idag kan best bekjempes ved fysisk aktivitet, men fordi helsevesenets innsats typisk kommer for sent til å kunne bidra vesentlig til akseptabel helse fremstår slik egeninnsats som det eneste effektive tiltaket idag. Dette medfører også at helsegevinsten er større jo lenger i fremtiden man vil beregne denne, pga økende stillesitting. Jeg konstaterer at en artikkel i Aftenposten idag klager over dårlig kvalitet på dokumentasjonen av helseeffekter av fysisk aktivitet, men dette er delvis typisk ved slike kritiske analyser av helsedata, og dessuten belastes tema av at det ikke er patenterbart, slik at private investorer ikke vil betale for forskningen. Staten avsetter nesten ingen penger til slikt og aktiverer kommunen uten faktagrunnlag. Selv om det

Luftkvalitet: Når snart elbiler dominerer lokalt vil helsegevinstene ved gange/sykling øke bratt. Dieseleksos er en viktig gift som reduserer positive helseeffekter av sykling, og dersom gjennomgangstrafikk med vogntog begrenses vil denne eksponeringen synke, man bør også huske at det sjelden er en god ide å fremme fysisk aktivitet i korridorer der kommunens verst forurensede luft skapes; sykkelsti langsmed gjennomfartsvei er og blir ren idioti; selv med bare elbiler er det fortsatt ikke en

optimal løsning. Man må også ha tiltak for å redusere dieselbruk til annen transport, som buss. Det er nylig vist i en metaundersøkelse at betydelige helseskader, som bla død, øker ved langt lavere konsentrasjoner enn de grenseverdiene for helse som brukes i USA for dieseleksospartikler. Det kan ikke understrekes nok hvilken risiko som skapes ved dårlig finansiering av forskning på skader og bevisst forfalskede utslippsverdier for dieselmotorer. Den er enorm, og heldigvis synkende når elbiler tar over, jeg skulle ønske jeg kunne beregne dette, men manglende data og forfalskningene gjør det vanskelig og derfor er det naturlig å se på populasjonsstudier som metaundersøkelsen jeg alt nevnte. Dårlig lovgivning og dårlig politisk arbeid vil heldigvis snart bli overskygget av godt ingeniørarbeid, som vanlig, og det er denne fremtiden vi må forberede idag. Gode sykkelvaner idag kan gi betydelig bedre helse om ti år, når dieselmotortøy har for høye avgifter til daglig bruk. Samtidig vil ærverdige land ha fremskaffet mer informasjon om skadevirkningene av dieseleksos slik at Norge som vanlig kan vente, og for sent implementere strenge regler basert på forskning prioritert i andre land, som USA. Plis: ikke godkjenn flere sykkelveier som meanderer over hovedveien, som er på feil side av støyskjermen, som lukter giftig dieseleksos, som gjør at jeg aldri hører hva min sønn sier siden han bare vil snakke når vi sykler sammen, som forandrer sykling fra den eneste ekte lykke til selvplaging og tap av pensjon. Kommunen bør gå i bresjen for å få stortinget til å reevaluere sine idiotiske føringer om at sykkelveier skal gå langs statlige og fylkesveier, når det finnes så mange fine steder vi kan ha dem og der det er nok plass. Bruk katastrofen FV152 som skrekkeeksempel, ikke er den flat heller, slik baneveien er, og meierikrysset – hvem kom på at alle syklistene må dit køen er.

Å øke sykling

1. Rette innsatsen mest mot skolene + foreldre der man har infrastruktur for hjernevask og følsomme barn.
2. Ha reklamen om sommeren; måkingen blir ikke bedre bare fordi fler sykler. Habilitering er stikkordet. Propaganda når terskelen er lav, trening, sol, sommer, så kommer resten krypende.
3. Bruke Syklistenes landsforening som konsulent mht motivasjon og tiltak i skole mm. Evt. Cykelfrämjandet.
4. Rette tiltak mot sykler folk eier allerede, altså punkterte sykler. Folk vet ikke hvordan de unngår hærverk selv og kan ikke reparere sykkelen.
5. Anstendig infrastruktur er et gode for syklistene, men ikke nødvendig for at fler skal sykle. Flest problemer oppstår før man triller avgårde.
6. Når det meste er herk må man ha desto mer reklame for det lille som er digg, spesielt sykkelveien til Ski storsenter, og reservedeler på XXL, terrengsykling, reparatør? Ha et betydelig info og reklamebudsjett.
7. Må jeg gjenta det igjen? Tilgjengelig sykkelreparatør og gode reservedeler, ikke vanlig dritt. Heldigvis har XXL masse bra dekk og slanger, men oftest utsolgt på den

jeg trenger. Og hvem orker konkurrere mot volumet og prisene på XXL? Utenom bikeshop.no?

8. Ingen har respekt for kommunens tiltak når alt tilsier at ingen har styring, ansvar eller tanke. Eks.: Tre ulike hastighetssoner innen 500 m og den høyeste av dem er der syklistene krysser til Kroer skole er så provoserende at selv elbilister må bli røde i toppen. Forskriftene sier at SVV bare skal betale for sykkelveier der det er jævlige luft og man ikke kan snakke fordi lastebilene er en meter bort. Skap troverdighet, og helst et helt nytt lovverk der en aktør har fullt ansvar og SKAL bruke skjønn.

9. Hvor på nettet er de beste sykkelkartene og muligheten til å planlegge turen uten å lide for meget? Finnes de fineste stiene innlagt?

10. Barn er idioter i trafikken. Er det bare jeg som har spesielle behov, eller er folk helt uinformerte om hvordan tandemsykkel ruler? Det finnes mange ulike sykkeltyper og butikken har mest terrengsykler. Hvorfor er folk så uvitende om dette? Det blir ikke bedre av seg selv. Jeg vil altså fremheve tandem, slepesykkel og tilhengere, som er veldig praktiske i ulike kombinasjoner. En tandem er litt som en liten elbil, du har plass til en passasjer av ukjent kondisjon, og litt til. Vi har ti og leier ut. Elsykkel er genialt for den som er både rik og lat, pga mye vedlikehold og rep av saltskader. Tilgang til leie, eller god informasjon, kreves for å få folk til å innse de enorme valgmulighetene som omfatter mye skrot og ubruklige design. Hjelpemiddelsentralen er hjelpeløse, de har svært dyre eller dårlige sykler og lite erfaring.

Barnas perspektiv:

Min datter sykler til skolen og snakket med en venninne:

- Hvorfor sykler du? Selv nå som det er sne?
- Det er helt greit. Jeg blir sterk. Foreldrene mine gidder ikke kjøre meg heller.
- Å stakkars deg.

Hun sykler fordi hun må til skolen og har en sykkel som er istand med piggdekk, istand kontinuerlig, fordi vi har mange, og de fine syklene får hun ikke ødelegge med veisalt. To låser. Hun er ingen helt, men har muligheten til å organisere alt selv uten sertifikat og penger. Hun kan enkle reparasjoner, men motsetter seg febrilt å lære fler.

Hennes venninne forsto ikke fordelene med å sykle. Kanskje hennes sykkel er for liten, eller punkterte for fem år siden, og hun gjør et klokt valg for dagen. Hun forstår ikke min datters situasjon, for det er ikke synd på henne, tvert imot. Den som får

tilbud om skyss har ikke fritt valg, fordi det er for lett å sitte på slik at hjernen går i lås.

Det å lære min datter å velge sykkel har tatt mange dager, men for hennes brødre tar det flere år med fokus på fint vær undertiden. Jeg tror ikke min datter ville syklet hver dag om hun fikk en sykkel man ikke kunne bli glad i. En sykkel som andre kommenterer. Om sommeren. Hun får kanskje nedsettende kommentarer om vinteren, men slike sykler er bruk og kast.

Det er viktig å hjelpe barna til å slippe å ha alternativet om morgenen at foreldrene kjører dem, siden det er så forvirrende for umodne elever. Bomavgifter, enveisskilt og sperrer kan hjelpe.

Av egen erfaring kan jeg anføre de falske unnskyldninger som forsøkes brukt for å ikke sykle: sykkel virker ikke, liten tid fordi sykkel virker ikke og barn kan ikke planlegge. Mange tror disse er reelle, og det fører til økt bilbruk. (Vær har ikke blitt brukt av barn)

En sykkel som virker:

Sykelholdet er billig, men jeg bruker mer enn da jeg var fattig. Sykler fra finn.no.

Sommersykel: (ny 8000) brukt 3000, 2 dekk 500, slanger 100, olje.

Vintersykel: gammel DBS 500kr piggdekk 1000kr brukt (1500 ny), slanger 100, olje 50, to bagasjebrett 1200. Et par brukte sykler for hele året kommer da på rundt 6000kr plus pimping. Vintersykel må enten være bygget i fremtiden, eller bli vasket og oljet daglig, tørket varm regelmessig for å nesten bli driftsikker. Verkstedplassen min koster for tiden 10 000kr/mnd. Men det er gratis å ha en ødelagt sykkel som tar opp plass ute.

Det er ikke trivielt å holde sykkel hele året. Om vinteren er det en plage at stadig vann osv trenger inn i normale frikranser, boss og wirestrømper. Når det skjer og det fryser er det ofte umulig å sykle nesten trygt. Sykkelen skal stå åtte timer på skolen der det mangler tak over parkeringen, og om vinteren er det et hån mot den som tar sykkelstrategien på alvor. Siden de færreste avsetter store beløp på varm oppbevaring hjemme ville varme og vann på skolen kunne kompensert for fattige familier og alle som ikke får byggetillatelse for garasje, som jeg.

Skolesykkel: Jeg tror det er rimelig å anta at de fleste trenger hjelp med sykkelhold. Automater for å kjøpe slanger på skoler og togstasjon ville være bra selv om vi skulle få sykkelreparatør i sentrum. Alle elever burde få hjelp med enkelt vedlikehold som punktering, olje, justering og sikkerhet ved skolestart og før kuldegradene tar over. Da politi og Lions? kom på skolen for å kontrollere syklene ble mange trafikkfarlige og ulovlige sykler godkjent med klistremerke, fordi det var ingen som hadde tid og kompetanse til å gjøre små justeringer og reparasjoner tilstede. (De fleste små sykler er trafikkfarlige og ulovlige å bruke i trafikken selv om de er nye, kun en svak bremse, ingen refleks osv).

Slutt å drømme om at barna vil sykle på trygge sykler fordi alle foreldre er eksperter på sykkelvedlikehold, eller setter sykkelen i kø på verksted til stadighet, siden nye kinasykler trenger mye vedlikehold. Billig sykkel er en enorm jobb, for stor om vinteren. Om jeg lar en sykkel stå stille en uke etter bruk i saltsesongen så kan den ikke lenger sykles på, fordi kjedet er stivt av rust. Dette gjelder ikke bare billige sykler. Dere vet dette? Selv fatbiken som jeg bare triller ut i skogen ser for jævlig ut når jeg glemmer å vaske den hver dag fordi den krysser FV en gang.

Foreta en analyse av syklene som brukes av barn på skolen, gjør et estimat hva det ville koste å ta alle små reparasjoner, og/eller i samarbeide med reparatør sende tilbud om reparasjon til foreldrene, med innsamling av sykler på skolen. En slik sykkeluke bør gjøres første måned av skolen, men oppfølging rundt 1. november for å vinterforberede syklene.

Gjennomføring av sykkel dager på skolen: Alle elever kan fordeles på 10 dager og inviteres å komme med sykkel den dagen. Fremmøtte kan få en timeavtale under skoletid for sin sykkel og bli oppringt med påminnelse om denne avtalen. Kyndig frivillig/sykkelkjøkkenet/verksted foretar en tipunktstest på hver eneste sykkel isammen med eleven, som får nevne hva som er plagsomt med sykkelen og samtidig opplæring i å olje og lappe selv, og å sjekke at sykkelen er lovlig og kjørbar. Eleven får en testrapport og helst noe vedlikehold gratis innenfor tiden til rådighet før neste sykkel. Lag et program som gjør at barn vet hvordan de kan lappe, olje og levere sykkel til reparasjon. Programmet kan starte med en kort forelesning som gir alle en oversikt over å teste en sykkel og enkelt vedlikehold. Bagasjebrett og sykkelveske øker nytten av sykkel ca. 100%. Svært mange forstår ikke dette og klager på at de skader seg når gymposen stopper forhjulet.

Sykkelreparatøren vil få sin lønn i himmelen: Jeg har hatt planer om å bli reparatør, leie ut sykler, bytte dekk osv. Men det faller på lønnsomhet og slitsomt å fakturere småbeløp, og bruke hundre timer på å regne ut at jeg gikk underskudd, men likevel skal betale moms. Dårlige sykler vil gi enormt mye reklamasjoner selv om jeg gjør godt arbeide mmm. Jeg tror ikke markedet kan løse problemet med at en bilmekaniker tar 1000 kr for en jobb som tar 10 min, mens en sykkelreparatør neppe

tar over 200 kr for en halv time, utenom i elitemarkedet for dyre sykler. Sykkelreparatøren fra Chile i Ski måtte stenge, tipper han ikke kunne betale høy husleie fordi inntektene var små. Sykkelbutikken i Ås stengte. Og Johannesen som solgte sykler hadde vel ikke verksted, og selger ikke sykler? I Sverige er sykkelreparasjon momsfritt og om man ikke heller har plikt til å føre regnskap er vi på riktig vei – jeg blir ikke sykkelreparatør for å bli fattig og føre regnskap halve dagen. Jeg er åpen for å diskutere og bidra til at det etableres reparasjonsmuligheter og leie, og slangeautomater i Ås hvis dere har forslag. Jeg leste akkurat på facebook at elsykkel er momsfritt, bare gamalsykkel og reparasjon som er ekstra dyrt, og importøren må fortsatt betale moms og fylle ut masse papirer. Helhetlig? Det er Sverige det.

Er det ikke opplagt hvor flaskehalsen er?

Hvilken effekt vil det ha på sykling om alle har en sykkel som er i stand, og alle vet at de kan bruke den uten at den blir stjålet? Dette er den eneste endringen som vi må ha straks.

Nye sykkelveier: Barna og jeg har tidligere sendt inn masse traseeforslag. Det er sjelden en god ide å legge sykkel- og bilveier der det er mest kupert, utenom for konkurransesyklere. Det er tydeligvis planen forbi McDonalds, og vi får se hvor lenge den kupert stien er hovedvei gjennom Askjemskogen. Begge disse har paddeflate alternativ. Jeg mener det er for sent å begynne med belyningsprosjekter når vi endelig har billige og bra lykter. Lykt bør snarere være tema på skolen når det er sykkel dager på høsten, inkludert salg/gave til alle (29kr Jula trenger bare endel tape for å kunne brukes). Satsning langs RV152 er bare trist og fantasiløst, men jeg håper dette signaliserer at veien skal bli avlastet og endres til lokalvei snart. Jeg noterer at de mest kreative nye veiene er uten plassering og bare løse ideer. Håper det ikke det er fordi de er umulige å gjennomføre juridisk. Ellers savner jeg enda mer fri plassering og kobling av områder, selv når omveien er liten. Personlig mener jeg rød sykkelmeter er best fordi bilistene får alltid best vei og service og da kan vi dele samme kvalitet. Jeg forstår at barn og gamle ikke deler dette synet og kommunen må ta vanskelige avveininger. (Sykkelmeter er bare dumt der trafikksanering er underprioritert som RV 152 og E18, men i Kroerveien osv)

Som det fremgår tror jeg ikke det har noen nytte å skille ulike typer sykling, for selv om man kanskje har ulike sykler til ulike formål er en type sykling habiliterende i forhold til andre typer sykling og syklene utgjør også en reserve ved reparasjoner osv. Det er byråkratisk og lite praktisk å isolere en type sykling dersom man skal finne tiltak som skal øke bruken av sykkel som transportmiddel. En Tesla brukes til mere unyttig tull enn en dieselbil, viser bruksstatistikken, vanskelig å skille trafikken basert på nytte. Man vil også redusere rekreativ bruk av bilen til fordel for sykkel, og da bør det legges til rette. Det er også tøys å tro at skogsstien fra Bjørneby til Bjørnebekk

ikke brukes til pendling. Støy, risiko og eksosforhold gjorde at vi alltid tok barna denne veien til barnehage. Barna går på ski i lysløypa fra Bjørnebekk til Krosser nær Kroer skole osv. Med spredt bosetning vil alltid skogsveier fylle en transportfunksjon. Denne pendlingen da vi kunne høre hva barna sa var svært verdifull, med matpakke. Ulik bruk kan ikke skilles.

Gåstrategi

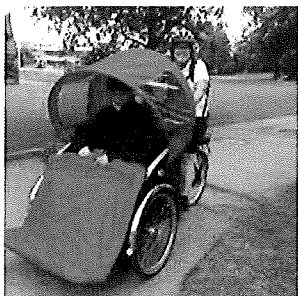
Å gå er en fin nødløsning når noen har knust sykkelen min på stasjonen og det er sol. Ellers er det for dem som er spesielt tålmodige eller har en punktert sykkel, så her har jeg intet bidrag. Vi har lite biler og pen omvei rundt jordene fra stasjonen, så vi har ingenting å klage over, men det gjør ikke sykkel mindre attraktivt.... medmindre syklene blir skadet. Men da parkerer vi bare en Km unna.

Med vennlig hilsen

Bengt Sviu



Ås kommune, 21.mars 2018



«SAMMEN PÅ SYKKEL»

Ås frivilligsentral fikk denne sykkelen i gave samtidig med ni andre frivilligsentraler i Akershus. Denne kostbare gaven er gitt av Gjensidigestiftelsen.

«Ved hjelp av elektriske rickshaws (el-sykler), kan frivillige, familie, venner og ansatte bidra som syklister, og gi mennesker med nedsatt funksjonsevne og mobilitet mulighet til å komme ut på sykkeltur. Passasjerene får økt livskvalitet gjennom felles opplevelse av å suse avgårde og være tett på livet.

Delt glede gjør dobbelt glad; å gi av seg selv til noen som trenger et løft i hverdagen, gjør en selv også godt. Sykkel-aktiviteten skaper nye rom for hjertelige møter mennesker imellom, og gir økt livskvalitet for både passasjer og syklister.

Dette er erfaringer Gjensidige gjorde året igjennom, og oppfordrer nå sine avdelinger og ansatte til å gi av sin tid og pedalkraft, også i 2018.»

https://www.youtube.com/watch?v=ZwYq_HgSY8

<https://www.youtube.com/watch?v=xIBhRWNY5dg> (helt maken vår).

Sykkelen har vært i vårt eie i tre år. Til nå har den stått innerst på lageret hos Hjelpemiddellageret, og der er åpningstiden (til 12) minimal og det er stengt helger når pårørende har mulighet til å benytte den. Så ble den flyttet til det nye demensenteret, der ble den satt innerst etter noen lange korridorer, og ikke mange ansatte visste hvor den var parkert. Den var ikke mulig å få tak i for pårørende. Den er kanskje brukt en fire fem ganger, (også av ansatte) og man må kunne vise til bruk for å få ha den. Sykkelen er nå utlånt til *Vestby frivilligsentral*. I Ås etterlyses det mulighet til å oppbevare denne og vurdere svært lett tilgjengelighet for pårørende og ansatte.

Dette må inn i planleggingen for nybygg/institusjoner og ses i sammenheng med strategi for bruk av sykkel i Ås.

Sykkelen må være enkelt tilgjengelig for pårørende og ansatte.

Flere kommuner har etter at de fikk en slik sykkel faktisk anskaffet mange fler – så nå sykler de i flokk og koser seg på turer sammen. Ville vært flott i Ås også!

*Tone Merete Eng
Ås frivilligsentral*

Ås frivilligsentral
Rådhusplassen 29
1430 Ås

959 39 674
tlf 64962236

Tone Merete Eng, daglig leder
frivillig@as.kommune.no