

ULLENSAKER KOMMUNE /
STATENS VEGVESEN REGION ØST

SYKKELBYEN JESSHEIM

HOVEDPLAN
desember 2004



INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD

1	INNLEDNING	7
1.1	BAKGRUNN.....	7
1.2	HENSIKT MED PLANEN.....	7
2	POTENSIAL FOR SYKKELBRUK I JESSHEIM	9
2.1	SYKKELBRUK I JESSHEIM OG AKERSHUS	9
2.2	VEKST I BOSATTE OG ARBEIDSPLASSE I JESSHEIM-OMRÅDET	12
3	GRUNNLAG FOR UTFORMING OG STANDARD	15
3.1	GENERELT OM SYKKLISTGRUPPER OG ULYKKESTYPER	15
3.2	PRINSIPPER FOR LØSNINGER/UTFORMING AV SYKKELVEGNETT	16
3.3	PRINSIPPER FOR UTFORMING AV HOVEDSYKKELVEINETTET I JESSHEIM	17
4	HOVEDSYKKELVEINETTET	21
4.1	INNLEDNING	21
4.2	JESSHEIM NORD_A	22
4.3	JESSHEIM NORD_B	26
4.4	JESSHEIM ØST.....	30
4.5	JESSHEIM SØR.....	34
4.6	JESSHEIM VEST.....	38
4.7	JESSHEIM SENTRUM.....	42
4.8	SAMMENSTILLING – BEHOV FOR TILTAK PÅ HOVEDSYKKELNETTET ...	46
5	LOKALE RUTER	49
5.1	INNLEDNING	49
5.2	OMRÅDE JESSHEIM NORD	49
5.3	OMRÅDE JESSHEIM ØST	51
5.4	OMRÅDE: JESSHEIM SØR	53
5.5	OMRÅDE JESSHEIM VEST	54

5.6	OMRÅDE JESSHEIM SENTRUM.....	55
5.7	LOKALE TVERRFORBINDELSER	56
6	SYKKELPARKERING	57
6.1	UTFORMING AV SYKKELPARKERING	57
6.2	PLASSERING AV SYKKELPARKERING	59
6.3	KOSTNADER VED SYKKELPARKERING	61
7	SYKKELVEGVISNING.....	65
7.1	GENERELLE PRINSIPPER FOR SYKKELVEIVISNING I JESSHEIM	65
7.2	VISNINGSMÅL I JESSHEIM.....	65
7.3	KOSTNADSANSLAG.....	66
8	INFORMASJONS OG KAMPANJETILTAK	67
8.1	KAMPANJER OG INFORMASJONSTILTAK I JESSHEIM	67
9	HOVEDPLAN FOR SYKKELBYEN JESSHEIM.....	69
VEDLEGG 1: KAMPANJER OG INFORMASJONSTILTAK –		
EKSEMPLER OG IDEER.....		73
VEDLEGG 2: INNSPILL TIL EVALUERINGSOPPLEGG.....		75

FORORD

Vegdirektoratet har bedt regionvegkontorene, i samarbeid med kommunene og fylkeskommunene å velge ut noen byer eller større tettsteder der det er mulig å heve kvaliteten på sykkeltilbudet betydelig innen rimelig tid. Ullensaker kommune og Statens vegvesen mener at Jessheimområdet har et stort potensial for å øke bruken av sykkel som transportmiddel, og vil arbeide for at Jessheim skal bli valgt som sykkelby.

Topografien og arealbruken i Jessheim-området, taler for mer bruk av sykkel. Nesten alle viktige målpunkt i området ligger innenfor en radius på 5 km, dermed har sykkel et stort potensiale i Jessheim.

Hovedplan for Sykkelbyen Jessheim er et samarbeidsprosjekt mellom Ullensaker kommune og Statens vegvesen Region Øst, Øvre Romerike distrikt. Oppdragsgivers kontaktpersoner har vært Terje Brodshaug og Kristin Sørlien.

Hos Asplan Viak har Kristin Strand Amundsen vært prosjektleder med Aase Skaug, Rannveig Holm, Rolf Rømsvik som medarbeidere. Bjørn Haakenaasen har vært kvalitetssikrer.

Sandvika / Jessheim /Lillestrøm

22. desember 2004

1 INNLEDNING

Om å sykle:

"Sykling tilhører de små ting. De nære ting. Sykling tilhører den kategorien av livets små, gode og nære ting som er aller lettest tilgjengelig, aller nærest så og si. Med mindre man er fysisk forhindret fra å bevege seg, trenger man ikke å lengte etter eller å drømme om å sykle, slik man ofte må i forhold til livets gode ting, man kan bar gå ut å gjøre det. Ingen lengsel, ingen fåfengt og ullen drømming, bare handling, konkret, handling, til å ta og føle på. Det er fascinerende enkelt og det virker hver gang. Man blir svett, man blir glad, man blir sterk, pen etc. Alt man trenger er en kropp som har fått mat, og en sykkel som fungerer sånn passe godt"

Av Erlend Loe, hentet fra forordet i "Mekkeboka", utgitt av Syklistenes landsforening 2002.

1.1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ønsker å bruke 2,6 milliarder kroner i løpet av 10 år på å bygge sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder i Norge. Statens vegvesen har fått et særlig ansvar for å fremme og samordne arbeidet for økt sykkelbruk. Ansvaret gjelder ikke bare bygging av sykkelveier, men også tiltak som eksempel skilting og sykkelparkeringsplasser. Det er imidlertid påpekt at byene selv må bidra i arbeidet blant annet gjennom å sørge for rask framdrift i planarbeidet.

Vegdirektoratet har derfor bedt regionkontorene, i samarbeid med kommunene og fylkeskommunene å vurdere å velge ut noen byer eller tettsteder der det er mulig å heve kvaliteten på sykkeltilbudet innen rimelig tid.

Statens vegvesen v/ Romerike distrikstvegkontor har overfor Ullensaker kommune tatt initiativ til at Jessheim skal bli sykkelby.

Grunnlaget for arbeidet er en hovedplan for sykkelbyen Jessheim. Hovedplanen viser sykkelruter (hovedruter og lokale ruter), løsningsprinsipper og konkretiserer nødvendige tiltak for å forbedre forholdene for syklistene i Jessheim.

1.2 Hensikt med planen

Hensikt med planen er å definere et hovedsykkelveinett for Jessheim sentrum, samt å identifisere hvilke tiltak som bør gjennomføres for å forbedre forholdene slik at sykkelbruken kan øke. Det er allerede bygget endel strekninger med gang- og sykkelveg sentralt i Jessheim og langs de største innfartsveiene mot Jessheim.

Planen tar sikte på å vise hvordan sykkelvegutbyggingen kan innpasses i dagens og framtidig bystruktur. Planen er viktig for å se utbygging av sykkelveinettet i sammenheng og gjennom det sikre høy framkommelighet og trafiksikkerhet for syklistene. Forståelse for helheten er viktig for videre planlegging av den enkelte delstrekning.

Planen omfatter en radius på 3 -5 km rundt Jessheim sentrum. Mot sør er sykkelrute mot Kløfta tatt inn i planen. Kløfta er kommunens nest største tettsted.

Planen viser også den øvrige delen av sykkelveinettet, nemlig de lokale sykkelrutene. Dette er gang- og sykkelveier langs kommunale atkomstveier, og sykkelruter langs boligveier med lav fartsgrense og liten trafikk.

2 POTENSIAL FOR SYKKELBRUK I JESSHEIM

2.1 Sykkelbruk i Jessheim og Akershus

Kapittelets materiale fra Ullensaker, Skedsmo og Akershus er basert på TØI-arbeidsdokument PT1753/2004 av Nils Vibe, men også noen andre kildehenvisninger er vist i kapittelet.

Analysene i dette arbeidsdokumentet er basert på to reisevaneundersøkelser i 2001/02, en nasjonal RVU og en for Oslo/Akershus (PROSAM). Til sammenlikning er det også vist til data fra nasjonal RVU fra 1990/91. Intervjupersonene utgjør et representativt utvalg av befolkningen; 13 år og eldre. Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsens Akershus-utvalg er behandlet sammen med data fra PROSAM-undersøkelsen som ett materiale. Tabellen viser antall intervjuer og reiser vi baserer oss på i analysene. For sammenlikningens skyld er tall for Ullensaker vist sammen med tall for Skedsmo og gjennomsnittet for fylket.

Tabell 2-1. Antall personer som er intervjuet og reiser som er registrert.

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Personer 1990-1991	62	116	1 439
Personer 2001-2002	312	486	6 322
Reiser 1990-1991	207	382	4 787
Reiser 2001-2002	949	1 641	20 814

Mens materialet på fylkesnivå tillater detaljerte analyser og sammenlikninger over tid, er data på kommunenivå mindre. For 1990-91 er det så lite at vi bare kan tillate noen enkle analyser. Fordeling på alder og kjønn synes å være tilfredsstillende, i forhold til fordelingen i befolkningen (representativitet).

Reisevaneundersøkelsene inneholder en reisedagbok der alle reiser og turer utenfor boligen foretatt dagen før intervjudagen er registrert. Undersøkelsen er gjennomført over

hele året, slik at alle årstider og ukedager er representert. I det eldste materialet foregikk intervjuene i tidsrommet 18.4.1990 til 13.4.1991, i det nyeste fra 1.1.2001 til 22.4.2002.

Andel av befolkningen som syklet i går

På basis av reisedagbøkene viser tabell 2 andelen av befolkningen som syklet på registreringsdagen. Siden reisedagboka gjelder bare en enkelt dag, må vi regne med at andelen som sykler f.eks ukentlig eller månedlig vil være langt høyere.

Tabell 2-2. Andel av befolkningen som syklet på registreringsdagen (intervju utført gjennom hele året)

	1990-1991	2001-2002
Ullensaker	8,1 %	6,1 %
Skedsmo	12,9 %	8,4 %
Akershus fylke	6,8 %	5,3 %

Det har vært en signifikant nedgang i andelen som sykler i Akershus sett under ett, mens utvalget i kommunene er for små til å kunne fastslå om nedgangen vi her observerer er signifikant.

Vi ser at andelen som sykler er noe høyere i Ullensaker enn i Akershus sett under ett på begge tidspunkt. Selv om tallene er usikre, kan vi trekke følgende konklusjoner:

- Det har vært en nedgang i andelen av befolkningen i Akershus som sykler, en tilsvarende nedgang synes også å gjelde Ullensaker
- Materialet kan tyde på at befolkningen i Ullensaker sykler noe mer enn gjennomsnittet i fylket, men mindre enn befolkningen i Skedsmo.

Sommersesongen 1992 svarte 12 prosent av folk i Oslo- og Akershusregionen at de hadde "syklet i går". Tallet trekkes opp av en forholdsvis høy sykkelandel i Oslo. En tilsvarende undersøkelse i sykkelbyene Tønsberg og Sandnes samme år viste følgende enda høyere sykkelbruk (*Utvikling av sykkelbyer, MD, SD, VD, 1996*):

- Tønsberg, 20-25 prosent syklet i går
- Sandnes, 14-15 prosent syklet i går

Årstidsvariasjon

Årstiden spiller som kjent en vesentlig rolle for sykkelbruken. Tabellen nedenfor viser andelen av befolkningen som syklet på registreringsdagen, fordelt på vinteren, mellomsesongene og sommeren. Det kan konkluderes med:

- Sykling om vinteren er et helt marginalt fenomen i de to kommunene og i fylket sett under ett.
- Det sykles mer om sommeren enn i mellomsesongene, en tendens som er større i Ullensaker enn i fylket og Skedsmo

Tabell 2-3. Andel av befolkningen som syklet på registreringsdagen - sesongvariasjoner (2001-2002)

	Vinter (16.11-15.3)	Vår og høst	Sommer (16.5 – 15.9)
Ullensaker	1 %	4 %	12 %
Skedsmo	1 %	9 %	14 %
Akershus fylke	1 %	6 %	9 %

Sykling i ulike aldersgrupper

Det er blant de yngste det sykles mest. Det gjelder i kommunene så vel som gjennomsnittet for Akershus fylke. Andelen som syklet på registreringsdagen er omtrent tre ganger så høy blant de som er under 25 år sammenliknet med resten av befolkningen.

Tabell 2- 4. Andel av befolkningen som syklet på registreringsdagen - etter alder (2001-2002)

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Under 25 år	15 %	19 %	12 %
25 - 54 år	4 %	7 %	4 %
55 år og eldre	5 %	7 %	4 %
Alle	6 %	8 %	5 %

Reiser pr person pr dag

Tabell 2-5. Antall registrerte reiser pr person pr dag - etter reisemiddel (2001-2002)

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Reiser pr dag til fots	0,39	0,50	0,48
Reiser pr dag med sykkel	0,14	0,23	0,13
Reiser pr dag som bilfører	1,94	1,86	1,91
Reiser pr dag som bilpassasjer	0,39	0,45	0,39
Reiser pr dag med kollektivtransport	0,15	0,31	0,36
Reiser pr dag med MC/annet transportmiddel	0,03	0,01	0,03
Antall reiser pr dag	3,04	3,38	3,29

Tabellen kan tyde på at befolkningen i Ullensaker foretar færre reiser enn det som ellers gjelder i fylket, men forskjellen i forhold til Skedsmo og Akershus er ikke signifikante. Det foretas spesielt få kollektivreiser i Ullensaker i forhold til Skedsmo og Akershus. Antallet sykkelreiser er betydelig høyere i Skedsmo enn i Ullensaker og Akershus.

Reisemiddelfordeling

Tabellen nedenfor viser prosentfordeling av de transportmidlene som ble benyttet på de registrerte reisene i 2001-2002. Her tas det ikke hensyn til antall reiser pr person.

Når vi regner sykkelandel ut fra antall registrerte reiser, bekreftes tendensen til at det sykles noe mer i Ullensaker og Skedsmo enn i Akershus fylke sett under ett. Når det gjelder sykkelandelen, er bare forskjellen i sykkelandel mellom Skedsmo og Akershus statistisk signifikant. Befolkningen i Ullensaker har signifikant flere reiser som bilfører og færre kollektivreiser enn Akershus-befolkningen og befolkningen i Skedsmo. Befolkningen i Skedsmo har signifikant færre reiser bilfører- og kollektivreiser enn Akershus-befolkningen.

Tabell 2-6. Reisemiddelfordeling (2001-2002)

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Til fots	13,0 %	14,9 %	14,7 %
Sykkkel	4,7 %	6,9 %	3,6 %
Bil som fører	63,6 %	55,1 %	57,9 %
Bil som passasjer	12,9 %	13,5 %	11,7 %
Kollektivt	5,0 %	9,2 %	11,3 %
MC /annet	0,8 %	0,3 %	0,9 %
Sum	100,0 %	100,0 %	100,0 %
N (Antall reiser)	(n=949)	(n=1 641)	(n=20 814)

Gjennom den nasjonale RVU for 2001 er sykkelandelen i de ti største byene målt til 4,5 prosent, mot 6,4 prosent i 1992 (gjennomsnitt over året). Mens sykkelbruken gikk noe ned, økte bruk av bil og kollektivmidler. På arbeidsreiser er sykkelandelen typisk 5 prosent, mens den på reiser til skole/studieplass kan være langt større.

Kilde for sykkelandeler mv: Nils Vibe TØI – foredrag på sykkelkonferansen 2004I.

Reiselengde

Reisevaneundersøkelsene fra 2001- 2002 har opplysninger om grunnkrets for hver enkelt reises start- og endepunkt. I etterkant er det påført reiselengder ut fra denne grunnkretsinformasjonen. Det må tas forbehold for estimerte reiselengder, spesielt for lokale og grunnkretsinterne reiser, ettersom avvik mellom faktisk og beregnet start- og endepunkt vil få størst betydning her. Tabellen viser gjennomsnittlig reiselengde etter bosted og transportmiddel.

Gjennomsnittlig reiselengde uansett transportmiddel, er høyere i Ullensaker enn i Skedsmo og fylket. Forskjellene er signifikante. Forklaringen ligger i de motoriserte reisene, og det må trolig kunne relateres til arbeidsreiser til Oslo og Nedre Romerike. Selv om flertallet jobber i egen kommune, vil den tredjedelen som jobber i Oslo trekke gjennomsnittet veldig mye opp.

Tabell 2-7. Gjennomsnittlig reiselengde i km - etter reisemiddel (2001-2002)

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Til fots	2,1	1,5	2,0
Sykkkel	3,3	1,9	3,4
Bilfører	11,8	9,4	10,1
Bilpassasjer	15,0	8,2	10,8
Kollektivt	27,2	15,1	19,6
Annet	14,9	4,9	7,5
Alle	11.1	7,9	9,6

En annen måte å analysere reiselengder på er å se hvor stor andel av reisene som er under 5 km. Mens 43 prosent av reisene i Ullensaker er under 5 km, , gjelder dette 52 prosent av reisene i Skedsmo og 46 prosent i hele Akershus. Ullensaker skiller seg ut med spesielt få korte kollektivreiser og reiser som bilpassasjer, mens de øvrige forskjellene ikke er signifikante.

78 prosent av sykkelreisene i Ullensaker er kortere enn 5 km, noe som understreker at sykkelreiser her, som de fleste andre steder, først og fremst er lokale reiser. 38 prosent av bilreisene er kortere enn fem km. Det er disse turene som i hovedsak er aktuelle for overføring til sykkel.

Tabell 2-8. Prosentandel av reisene som er kortere enn 5 km etter reisemiddel (2001-2002)

	Ullensaker	Skedsmo	Akershus
Til fots	84 %	95 %	87 %
Sykkkel	78 %	88 %	74 %
Bilfører	38 %	41 %	41 %
Bilpassasjer	32 %	51 %	36 %
Kollektivt	6 %	21 %	14 %
MC / annet	0 %	20 %	38 %
Alle	43 %	52 %	46 %

Potensiale for økning av sykkelbruken

Jessheim har en konsentrert bebyggelse i hovedsak innefor sykkelavstand fra sentrum. Topografien er sykkelvennlig uten store høydeforskjeller. Så framt de fysiske tiltakene legges til rette for trygg sykling, bør det derfor ligge til rette for langt høyere sykkelbruk enn i dag. Det at mange arbeidstakere pendler mot Oslo, gir også et potensial for at en betydelig andel som sykler til stasjonen (bike & ride). Å utvikle en sykkelby innebærer en betydelig innsats både i fysiske tiltak og annen tilrettelegging, som informasjon og holdningsskapende tiltak.

TØI har påpekt at det bør være et potensial for overføring av 10-15 prosent av alle bilreiser, i hovedsak ut fra bilreiser under 5 km. Som vist utgjør disse i Ullensaker 43 prosent av bilreisene (Nils Vibe, sykkelkonferansen i Kristiansand 2004). Tar en her utgangspunkt i at samlet sett 10 prosent av bilreisene kan overføres, tilsvarer dette hver fjerde av de korte bilturene under 5 km i Ullensaker.

Denne overføringen vil igjen kunne bety nesten en tredobling av sykkelbruken fra dagens 4,9 prosent til 12,3 prosent. Vi foreslår dette som et konkret mål for sykkelby-prosjektet. Ut fra et forholdsvis lavt utgangspunkt kan dette målet synes ambisiøst. En bør i denne sammenhengen også drøfte nødvendigheten av å inkludere andre tiltak som kan påvirke den høye bilbruken, som restriksjoner eller prisøkninger på parkering i sentrum.

De undersøkelser det vises til er dokumentert i følgende:

- Nasjonal reisevaneundersøkelse 2001 (Denstadli og Hjorthol 2002)
- Reisevaneundersøkelse i Oslo og Akershus 2001/2002 (PROSAM 2003)
- Reisevaneundersøkelse i Oslo og Akershus 1990/1991 (Vibe 1991).

2.2 Vekst i bosatte og arbeidsplasser i Jessheim-området

Dagens sykkelbruk i Jessheim er ikke kjent, men ut fra det forholdsvis tette bebyggelsesmønsteret og sykkelvennlige topografi må en kunne anta at sykkelbruken ligger på nivå med gjennomsnittet for regionen. Lokale forhold kan imidlertid bety avvik i begge retninger, jf tallene for Tønsberg og Sandnes.

Potensialet for å øke sykkelbruken er størst på steder hvor sykkel kan erstatte bilen som transportmiddel på korte strekninger – 3 – 5 km. Tettstedet Jessheim kan karakteriseres som et kompakt område med korte avstander og forholdsvis tett bebyggelse. De største boligområdene som ikke ligger i selve Jessheim (Sand, Gystad og Algarheim) ligger bare 3-4 km fra sentrumsområdet. Gardermoen Næringspark ligger også innen sykkelrekkevidde (4 – 5 km fra sentrum). Topografisk er kommunen flat, og det er ellers ingen terrengmessige eller naturgitte barrierer som er til hinder for å kunne sykle.

De siste årene har det vært en stor vekst i boligbygging i områder som ligger nært Jessheim sentrum, og det ser ut til at veksten vil fortsette i årene framover. Dette gjelder områder som:

Tabell 2-9: Dagens og forventet antall bosatte rundt Jessheim. Kilde: Soner EMMA/Fredrik-modellen – Trafikkanalyse Jessheim –Gardermoen (Hjellnes Cowi, 2002).

Område	Avstand fra Jessheim	Antall bosatte i 2001	Forventet antall bosatte i 2015
Jessheim Nord	1-2,5 km	2800	4200
Jessheim Vest	0,3 - 3km	3015	5350
Jessheim Sør	0,5 - 2 km	1440	1750
Jessheim Vest	0,5 - 4 km	1870	4080
Jessheim Sentrum	0 km	250	650
SUM Jessheim		9375	16030

Veksten i antall bosatte kommer i all hovedsak nært Jessheim. Tabellen viser at det er forventet en vekst i antall bosatte på rundt 6 – 7000 mennesker, tilsvarende en økning på i overkant av 40% i forhold til 2001.

I tillegg planlegges også en rekke nye arbeidsplasser rundt Jessheim. Tabell 1-2 gir en oppsummering av dette.

Tabell 2-10: Oversikt over dagens og forventet framtidig antall arbeidsplasser i Jessheim-området.
Samme kilde som tabell 2.9.

Område	Avstand fra Jessheim	Antall arbeidsplasser i 2001	Forventet antall arbeidsplasser i 2015
Jessheim Nord	1-1,5 km	108	150
Jessheim Øst	0,5 - 3 km	840	1800
Jessheim vest	1 - 8 km	10280	15000
Jessheim Sentrum	0	1500	2050
Gardermoen Næringspark	4- 6 km	490	5700
SUM Arbeidsplasser		26328	49250

Veksten i arbeidsplasser kommer i all hovedsak i området ved hovedflyplassen, ved Gardermoen Næringspark og i Jessheim. Tabellen viser at det er forventet en vekst i antall arbeidsplasser på 23.000, tilsvarende en økning på ca. 45% i forhold til dagens situasjon.

Potensial for Park & ride

Det at mange arbeidstakere pendler mot Oslo, vil også bety at potensialet for bike & ride (sykle til stasjonen) bør være høyt. Kollektivtilbudet på Jessheim består av buss og tog. Det er avgang 1. gang per time fra Jessheim stasjon med lokaltoget mot Eidsvoll og Oslo. Videre er det en rekke bussavganger mot ulike reisemål retninger. Hyppigste avganger er det mot Sand/Gardermoen (vest) og "Algarheim/Fonbekk (øst) er det med halvtimes avganger på hverdager. Videre er det timesavganger mot flere andre reisemål som f.eks (Hvam, Neskollen, Gardermoen Næringspark osv). I tillegg er det flere bussavganger mot Oslo i morgen- og ettermiddagsrushet.

3 GRUNNLAG FOR UTFORMING OG STANDARD

Kilde for tekst i dette kapitlet er i hovedsak Statens vegvesens håndbok 233, Sykkelhåndboka.

3.1 Generelt om syklistgrupper og ulykkestyper

Ulike typer syklist

Syklist er ikke en ensartet gruppe. De finnes blant alle aldersgrupper og har svært ulike reisevaner og behov. Syklist kan inndeles i fire grupper:

- Transportsyklistene
- Skolebarn
- Handlesyklistene
- Fritidssyklistene

Transportsyklistene består av voksne og ungdom på vei til arbeid, videregående skole og utdanning. Særpreg for denne gruppen er faste reisetider og reisemål. Sentrum og andre arbeidsplasskonsentrasjoner målpunkter for transportsyklistenes reiser. Transportsyklistene velger kjøremåte ut fra krav til framkommelighet mer enn komfort og opplevelse. Kravet til sykkelnettet er kortest mulige ruter og høy hastighet. Aktuelle sykkelruter for transportsyklisten er ofte sammenfallende med hovedveinettet inn mot bysentrum.

Skolebarns reiser er også tids- og stedbundet (skolereiser), men reisetidspunkt er noe forskjøvet i forhold til transportsyklistene. Skolebarnas reiser skjer mest lokalt, nær boligen og skolen. Deres behov er trafikk sikre sykkelveger med minst mulig kontakt med biltrafikk.

Handle- og fritidssyklende sykler mest utenom rushtid og har både lokale, sentrale og mer fjerne reisemål. De ønsker opplevelse, komfort og trygghet. I denne gruppen finner vi blant annet de eldre syklistene og familier på søndagstur.

Sykkelulykker

Generelt er det betydelig underreportering av syklistulykker. Av sykehusregistrerte sykkelulykker er under 10% registrert av politiet. Ulykkesstatistikken viser at 80 % av sykkelulykker skjer i tettbygd strøk, og 75% skjer i kryss og avkjørsler eller ved kryssing av vegen.

Eneulykker er ulykker der syklende har blitt skadet ved velt eller utforkjøring uten at andre trafikanter er involvert, utgjør 70% av sykehusregistrerte sykkelulykker

Sykkelulykker i kryss utgjør i overkant av 10% av sykehusregistrerte sykkelulykker. Disse ulykkene involverer sykkel og bil, og er de alvorligste sykkelulykkene. Både norske og utenlandske undersøkelser viser at det er høy ulykkesrisiko forbundet med å sykle på "feil side" på fortau.

I Ullensaker kommune er det registrert 9 sykkelulykker i perioden 2001– 2003. 70 % av disse ulykker skjedde på vegnettet i nærheten av Jessheim sentrum. Algarheimsveien og Trondheimsveien peker seg ut som spesielt ulykkesbelastet for syklist.

Hovedsykkelnett for transportsyklist på Jessheim

En viktig målsetting med å etablere "Sykkelbyen Jessheim" er å dempe veksten i biltrafikken, og billister på veg til og fra jobb er en helt sentral målgruppe for sykkelvegutbyggingen på Jessheim. De kjører i rushtrafikken, til de tider da vegnettet er mest belastet. Blant denne gruppen finner en også det viktigste potensialet for økt sykling. Disse bilistene er potensielle transportsyklist. For å kunne nå dem, må en kunne gi et tilbud som kan konkurrere tidsmessig med bilreise.

Transportsyklisten blir dermed den viktigste målgruppen for etablering av et hovedsykkelnett på Jessheim. God framkommelighet er et sentralt kriterium for utforming av hovedsykkelnettet.

3.2 Prinsipper for løsninger/utforming av sykkelvegnett

Hovedprinsipper for type sykkelanlegg

Generelt bør følgende tre hovedprinsipper bør legges til grunn ved valg av løsning:

1. Syklister er kjørende

Forskjellig regelverk gjelder avhengig av om syklisten ferdes på fortau, i kjørebane eller på sykkelvei. I henhold til trafikkreglene er syklister kjørende. Det er derfor viktig å utforme sykkelanlegg som bygger opp om det gjeldende regelverket.

2. Kontinuitet i tilbudet

Ved valg av løsning er det ikke nok å se på en gate eller en kort del av en sykkelrute. Overgangen mellom forskjellige typer sykkelanlegg må vurderes nøye. Kryssområder er ofte kritiske punkter langs en sykkelrute.

3. Syklende og gående bør skilles.

Gående er den svakeste gruppen i trafikkbildet. Sykling på fortau er tillatt på visse vilkår, men kan skape problemer for gående. For å unngå konflikter mellom gående og syklende, bør det i størst mulig grad være separate tilbud til gående og syklister.

Aktuelle prinsipp-løsninger for utforming av sykkelanlegg

Det finnes grovt sett fem hovedløsninger når det gjelder utforming av sykkelanlegg:

1. Blandet med biltrafikk

Syklende kjører i kjørebane sammen med andre kjørende (biler, busser osv). Anbefalt fartsgrense 30 km/t (byer og tettsteder). Viktige ruter bør skilles.

2. Sykkelfelt

Eget sykkelfelt for sykkeltrafikk (sykkelfelt) på begge sider av veien. Løsningen brukes ved fartsgrenser opp mot 60 km/t, og ned til 30 km/t. Det er viktig å synliggjøre hovednettet for sykkeltrafikk både overfor syklende og ikke minst som signal til bilkjørende om at det eksisterer et godt tilbud til syklister. Sykkelfelt i kjørebane skal være skiltet

(skilt nr. 520, blått) og merket som eget felt i kjørebane, for å kunne holdes fritt for parkerte biler.

3. Sykkelveger, gang- og sykkelveger:

Separat veg for syklende (gang- og sykkelveg for gående og syklende). Der fartsgrensen er over 60 km/t, eller hvis forholdene ellers ligger godt til rette (gjennom parker, langs elvebredder ol), bygges separate sykkelveger (evt. kombinerte gang- og sykkelveger). Sykkelvei med fortau, adskilt med skrå kantstein, er en variant av denne løsningen.

4. Sykling på vegskulder

I landlige omgivelser med liten trafikk og få syklister kan sykling på en utvidet vegskulder være et alternativ.

5. Sykling i kollektivfelt

I utlandet har man gode erfaringer med å bruke kollektivfelt som en del av sykkelvegnettet. Løsningen anbefales ikke der skiltet hastighet er over 50 km/t. Løsningen er neppe aktuell i Ullensaker.

Hastighet / trafikkvolum for biltrafikken:

Antall biler og bilenes hastighet er viktig for å bestemme hva slags løsning som skal velges. Sykkelhåndboken har en rettleiende figur med anbefalte løsninger gitt ulike trafikkmengder og kjørehastighet.

Når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere, anbefales gang/sykkelvei som løsning.

For ÅDT opp mot 15.000 og fartsgrense 50 km/t eller lavere anbefales sykkelfelt som løsning (når trafikken er mellom 15.- og 20.000 kan både gang/sykkelvei og sykkelfelt vurderes).

Når fartsgrensen er 30 km/t anses løsninger med blandet trafikk løsning for trafikkmengder opp mot 8000 ÅDT som akseptabelt.

Der det er relativt store trafikkmengder og plassproblemer, er redusert fartsgrense (40 km/t) kombinert med fartsdempende tiltak en aktuell løsning.

Ved små trafikkmengder (under 2000 ÅDT) kan sykling på vegskulder aksepteres.

3.3 Prinsipper for utforming av hovedsykkelveinettet i Jessheim

Prinsipper som er lagt til grunn ved valg av løsning:

Det er allerede bygget gang- / sykkelveier med 2 -3 meters bredde langs store deler av hovedveinettet rundt Jessheim. Et poeng med hovedplanen er å kunne gjennomføre tiltak som på kort sikt vil forbedre forholdene for sykklistene i Jessheim. Det er derfor lagt vekt å kunne bruke mest mulig av eksisterende anlegg. I tillegg er følgende tillagt vekt ved valg av prinsippløsninger for sykkelbyen Jessheim:

- Framkommelighet for transportsyklister
- Synliggjøring av sykkelruter
- Skille gående og syklende
- Sikkerhet for alle trafikanter

Inndeling i hovedruter og lokale ruter

Sykkelvegnettet er inndelt i hovedruter og lokale ruter. Det legges opp til mest mulig direkte sykkelruter fra de større boligområdene mot sentrum og andre viktige målpunkter.

Hovedrutene går i hovedsak langs riks- og fylkesveger, fordi disse er de korteste rutene mellom viktige målpunkter.

Rutebeskrivelse, dagens standard og forslag til forbedringstiltak på hovedrutene er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 4.

I tillegg til de fem hovedrutene består sykkelveinettet i Jessheim av en del lokale ruter. Disse rutene er enten parallelle, alternative ruter til hovedrutene eller tilførselsruter til hovedrutene. De lokale rutene er nærmere beskrevet i kapittel 5. De lokale rutene går for en stor del på eksisterende boligveger med fartsgrense 30 km/t eller langs kommunale samleveier med separat gang- og sykkelvei. Det er i liten grad behov for tiltak på det lokale sykkelveinettet.

Valgte løsninger på hovedsykkelveinettet

Basert på gjennomgangen i kapittel 3.1 og 3.2 er følgende tre prinsippløsninger valgt for sykkelbyen Jessheim.

- Separate gang- og sykkelveger
- Sykkelfelt supplert med fortau for fotgjengere i sentrum
- Syklister i blandet trafikk med biler (lokale ruter og i sentrumskjernen)

Sykkelfelt anbefales som løsning på strekninger langs hovedveger i de områder som i dag eller i framtiden, vil bli den tettest bebygde og mest bymessige delen av Jessheim. Langs hovedvegnettet for øvrig anbefales gang- / sykkelvei som løsning.

I lavest trafikkerte strekningene i sentrum er blandet trafikk foreslått som løsning.



Figur 3-1: Eksempel på tosidig sykkelfelt med tosidig fortau (foto fra Sykkelhåndboken, Thv Meyers gate i Oslo)



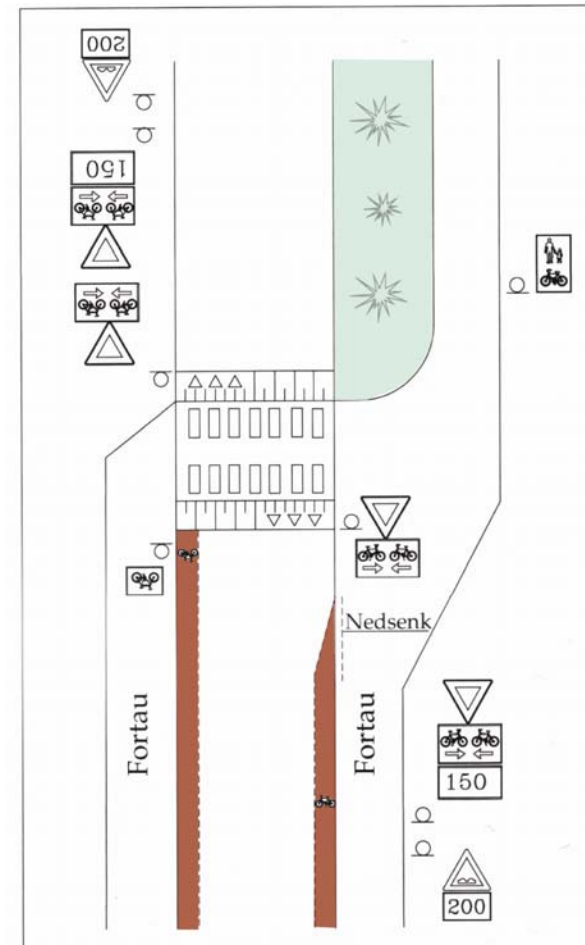
Figur 3-2: Eksempel på separat gang- og sykkelvei

Overgang mellom ulike typer sykkelanlegg:

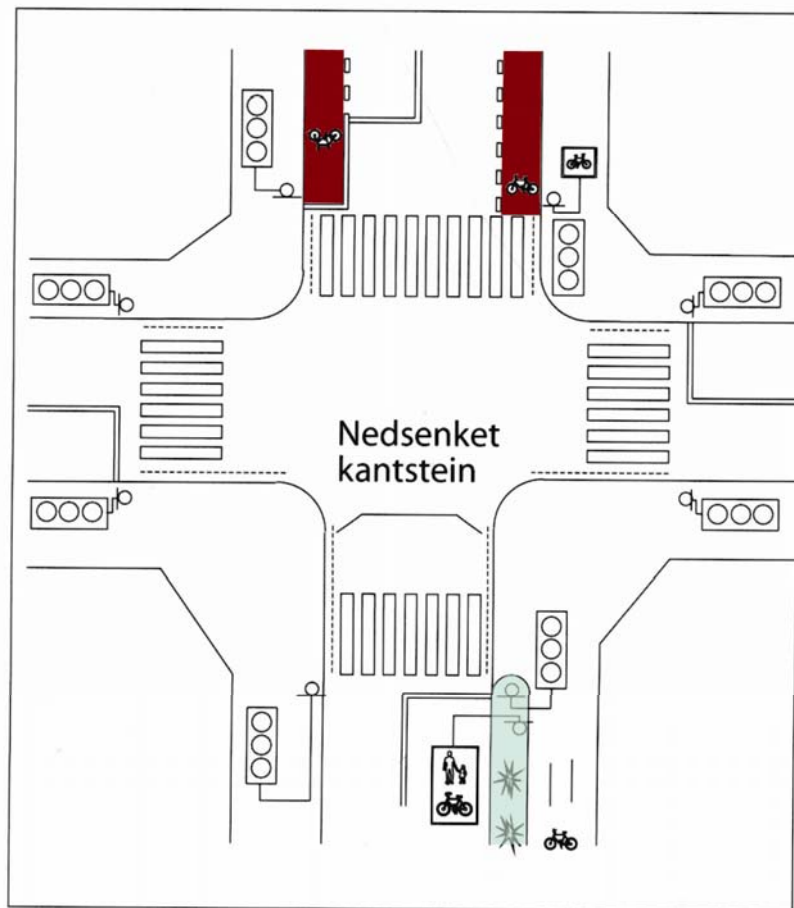
Systemskifter betyr at en type sykkelanlegg slutter og en annen starter. Vanligvis er den overgangen fra gang- / sykkelveger til blandet trafikk mest aktuell, I Jessheim vil overgang mellom gang- og sykkelveg og sykkelfelt også være en aktuell problemstilling. Det er viktig å markere overgangen mellom systemskifter slik at både syklende og andre trafikanter oppfatter systemskiftet. Generelt anbefales at overganger mellom ulike typer anlegg skjer i forbindelse med kryss. Alternativ kan overgangen skje ved krysningspunkter for fotgjengere (fotgjengerfelt) og da anbefales at krysningsstedet gjøres opphøyet.

Planen for hovedsykkelvegnettet i Jessheim innebærer at det skjer systemskifte i forbindelse med lysskryss, rundkjøring og ved opphøyd gangfelt over fv 454 Trondheimsveien sør for Jessheim.

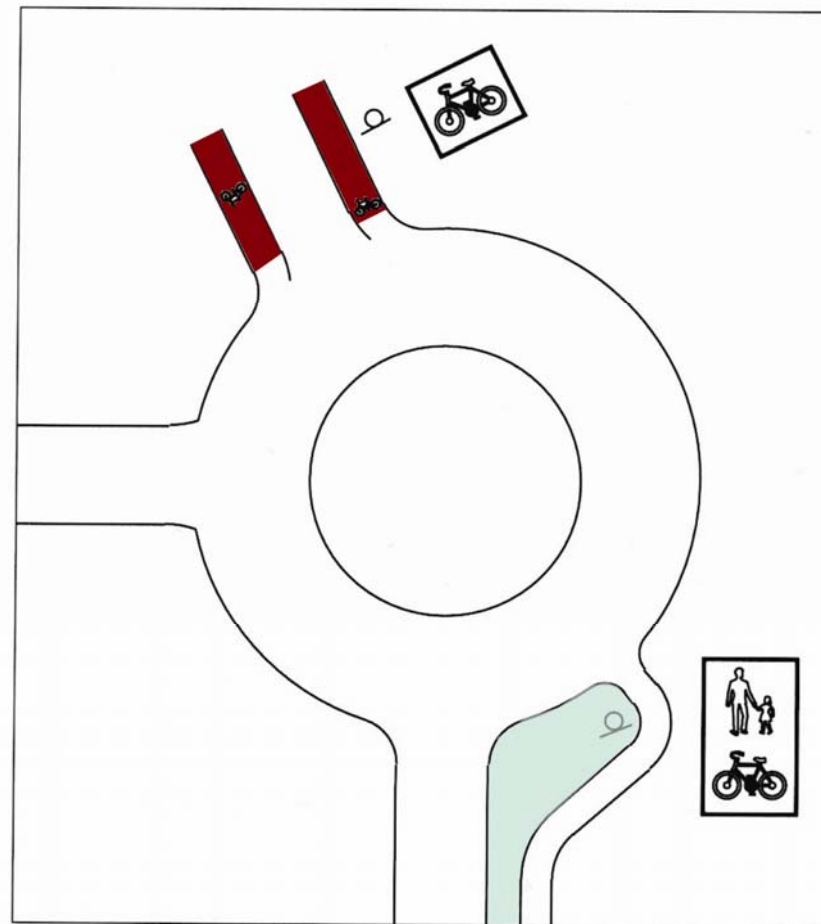
Illustrasjonene nedenfor er hentet fra Sykkelhåndboken, og viser prinsipiell utforming av de systemskiftene som er aktuelle i Jessheim:



Figur 3-3: Overgang sykkelveg / sykkelfelt på strekning i opphøyet kryssing



Figur 3-4: Overgang sykkelveg / sykkelfelt i signalregulert kryss



Figur 3-5: Overgang sykkelveg / sykkelfelt i rundkjøring

4 HOVEDSYKKELVEINETTET

4.1 Innledning

Sykkelnettet på Jessheim er inndelt i hovedruter og lokalruter. Målpunktet for hovedrutene er Jessheim stasjon. Prinsippet for inndelingen er at hovedrutene går langs de viktigste innfartsveiene mot Jessheim fra nord, sør, vest og øst. Lokalrutene er enten parallelle, alternative ruter til innfartsveiene, eller tilførselsruter til hovedrutene.

Prinsippet for inndeling i hovedruter er at de starter utenfor sentrum i hhv nord, sør, øst og vest. De fire hovedrutene ender i rundkjøring ved Ringveien x Rv 178 x Gotaasalleen. I tillegg er det definert en sentrumsrute med tre delstrekninger som supplerer de andre hovedrutene, samt en rute Nord_B som ender i rute Øst, utenfor sentrum.

Følgende ruter er definert som hovedsykkelnettet i Jessheim:

- Rute Nord_A
- Rute Nord_B
- Rute Øst
- Rute Sør
- Rute Vest
- Rute Sentrum

Sykkelnettet er vist på vedlagte kart, datert 21. desember 2004.

På kartet er det i tillegg vise en mulig trase for en ny tverrforbindelsen fra øst som utredes / vurderes i forbindelse med arbeidet med Byplanen for Jessheim. Denne nye tverrforbindelsen kan bli en svært viktig sykkelforbindelse fra Jessheim Øst mot sentrum som et supplement til dagens hovedrute fra øst mot Algarheimsveien. På tverrforbindelsen fra Jessheim Øst anbefales en løsning med sykkelfelt og fortau.

De etterfølgende kapitler 4.2 til 4.7 inneholder en nærmere beskrivelse av de 6 hovedrutene. Beskrivelsen av de 6 rutene kan betraktes som et grovt forprosjekt og skal danne utgangspunkt for den videre detalj- og reguleringsplanlegging.

Beskrivelsen består av følgende deler:

- Ortofoto som angir strekningen
- Beskrivelse av dagens situasjon og forslag til tiltak.
- Typiske snitt for dagens situasjon og foreslåtte tiltak.

De typiske snittene er prinsippsnitt. Videre planlegging vil løsningene tilpasses etter de ulike lokale forhold. Bredder og snitt vil derfor kunne variere i forhold til prinsippsnittene.

Beskrivelse av dagens situasjon inneholder en tilstandsvurdering bestående av områdekarakter, transportfunksjon, trafikkdata og situasjonsanalyse. Alle trafikkdata er 2004 tall.

Punktet *planstatus* omfatter en vurdering av behov for videre planarbeid (reguleringsplan) før foreslåtte tiltak kan gjennomføres

Forslag til tiltak skisserer løsning, type standard og utforming. Konsekvenser av tiltaket er arealmessige forhold og kostnader (grovt anslått med en usikkerhet på + 25%). Det er benyttet priser fra nylige Anslag-prosesser med Statens vegvesen. Det er operert med gjennomsnittspriser, og det er lagt inn en usikkerhetsmargin på 10%. Kostnadsanslaget skal ha en nøyaktighet på +/- 25%. De angitte kostnader i kapitell 4.2 til 4.7 er samlede kostnader for anbefalte tiltak for hver hovedrute. Det henvises til tabell 4-1 for kostnader for delstrekninger som er en del av de 6 hovedrutene.

4.2 Rute Jessheim Nord - A

Strekning

Langs FV 454 Trondheimsveien fra Grønnavoll i nord til "lyskrysset" med Ringveien. Deretter østover langs Ringveien til rundkjøring med rv 178 / Storgata.

Lengde

5 kilometer

Dagens forhold

Områdekarakter

Området er i utkanten av Jessheim sentrum med middels tett bebyggelse. På vestsiden av vegen finnes folkehøyskole, Nordbytnet utfartsområde, gårdsbruk omgitt av dyrka mark og ungdomsskole. På østsiden er områdekarakteren mer homogen med et stort sammenhengende felt med villabebyggelse. Landskapet er relativt flatt.

Det er anlagt gang- og sykkelveg på hele strekningen. I den nordligste delen ligger denne på østsiden av vegen. Ved avkjøring til Nordbytnet skifter gang- og sykkelvegen side til vestsiden fortsetter langs vestsiden, av vegen fram til krysset med Ringveien ("lyskrysset"). Langs Ringvegen er det gang- /sykkelveg på nord / østsiden av veien.

Transportfunksjon

Trondheimsveien er gamle E6 og hovedinnfarten til Jessheim fra nord.

Trafikkdata

ÅDT er 6-7000 kjt/døgn langs Trondheimsveien og ÅDT 3000 kjt/døgn langs Ringveien.

Sykkelulykker: Det er ikke registrert politirapporterte sykkelulykker i perioden 1994 -2004.

Hastighet: Nord for innkjøring til Nordbytnet er fartsgrensen 60 km / t. For øvrig 50 km/t

Situasjonsanalyse

Strekningen har en viktig transport funksjon for sykkeltrafikk til/fra store boligområder nord for Jessheim til sentrum. Romerike folkehøyskole, Nordby ungdomsskole og Jessheim barneskole ligger langs ruta. Foreslått løsning må sees i sammenheng med eksisterende løsning som er gang/sykkelveg på store deler av strekningen. Langs Trondheimsveien ligger eksisterende gang- og sykkelveg på "feil" side av veien i forhold til boligområdene, men på riktig side i forhold til folkehøyskolen og ungdomsskolen. For boligområdene finnes alternative lokalruter inn mot sentrum (se egen beskrivelse). Dagens tilbud langs Trondheimsveien anses som tilfredsstillende. Langs Ringveien kan tosidig sykkelveg og fortau være et alternativ til dagens gang- og

sykkelveg. Dagens løsning langs Ringveien fungerer tilfredsstillende og er mye brukt av syklist.

Planstatus

Det er avsatt 16 meters bredde til veiformål langs Ringveien på deler av strekningen.

Forslag til tiltak

Ringveien er innenfor sentrumsringen hvor tosidig sykkelveg og fortau er den anbefalte prinsipp-løsningen. Det foreslås derfor sykkelveg, gang- og sykkelveg og fortau langs Ringveien.

Konsekvenser

Generelt

Lokaliseringen av Jessheim barneskole og trafiksikkerhet for skolebarna som går til skolen langs Ringveien har vært diskutert / vurdert. Den anbefalte løsningen vil forbedre trafiksikkerheten for barna. De minste barna som sykler til skolen (10 – 11 åringer) kan sykle på gang- og sykkelvegen. De små barna som går til skolen vil få bedret trafiksikkerheten ved at voksne og større barn som sykler til skolen flyttes ut på sykkelveg i kjørebane. Det vil fortsatt være avstand til biltrafikken i form av grøft mellom gang- og sykkelvegen og kjørebane/sykkelveg. Kryssing over Ringveien fra sykkelveg på motsatt side, skjer via eksisterende opphøyde gangveg.

Erverv og arealinngrep

Tiltak langs Ringveien vil kreve grunnerverv langs deler av Ringveien.

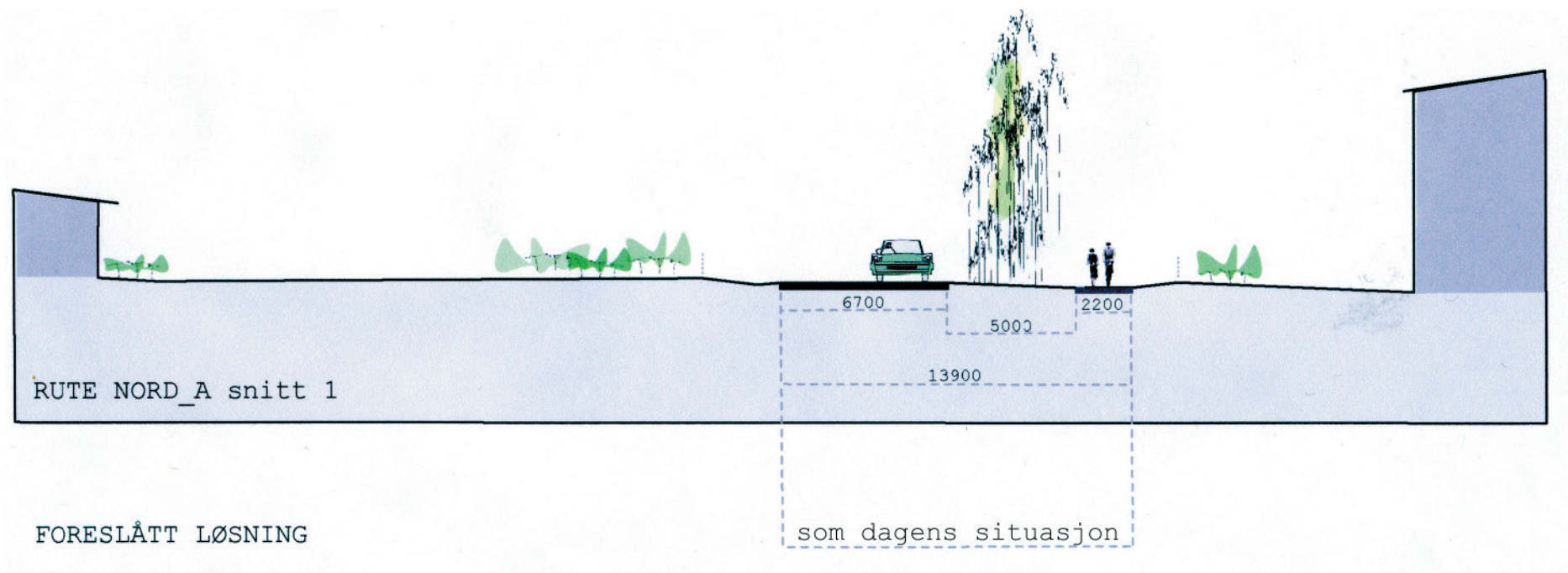
Kostnader

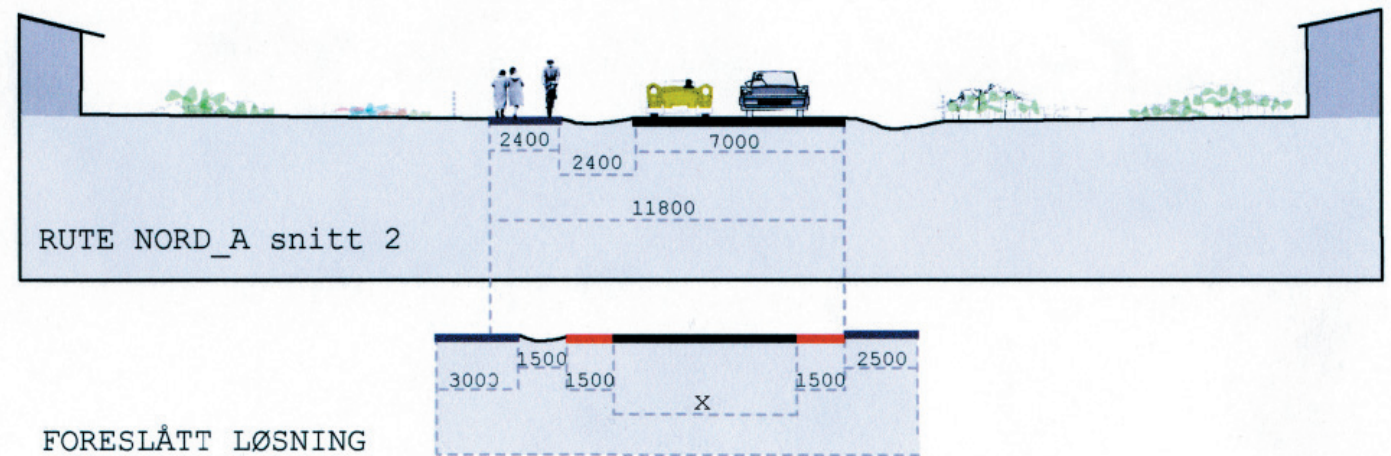
Grunnerverv: kr. 44.000,-

Plan- og anleggskostnader: kr. 9,4 mill

Sykkelveisvisning: kr. 25.000,-







4.3 Rute Jessheim Nord - B

Strekning

Langs RV 174 fra Grønnvold i nord til rundkjøring ved rv 178 (Skogmorundkjøringen)

Lengde

3,5 kilometer

Dagens forhold

Områdekarakter

Det er opparbeidet gang- og sykkelveg langs vestsiden av Rv.174 i dag. Den nordligste strekningen passerer et boligområde. Der er det voll mellom gang- og sykkelvegen og Rv.174. Lenger sør er det næringsbebyggelse. Der er det kun grøft som skille mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen. På østsiden av Rv.174 er det skogområder.

Transportfunksjon

Rv 178 er omkjøringsveg rundt Jessheim sentrum mellom Oslo lufthavn Gardermoen og områder øst for Jessheim / Ullensaker kommune.

Trafikkdata

ÅDT er 5000 kjt/døgn lengst nord, økende til 7000 ÅDT ved Skogmo.

Sykkelulykker: Det er registrert 1 politirapportert sykkelulykke ved Skogmorundkjøringen i perioden 1994 -2004. Uhellstypen var påkjørsel av syklist i fotgjengerfelt.

Hastighet: Fartsgrensen er 60 km/t på strekningen fra Skogmorundkjøringen til Volvo, og 80 km/t på resten.

Situasjonsanalyse

Strekningen er en del brukt til rekreasjonssykling, men har også en viss transport funksjon for sykkeltrafikk til Nordbymoen til sentrum via Skogmo. På sikt planlegges større utbygging på Gystadmyra (boliger og næring), som vil forsterke rutas funksjon som transportåre. Rv 174 ble bygget i forbindelse med etablering av hovedflyplass på Gardermoen. Det er allerede etablert gang- og sykkelveg på hele strekningen. Strekningen går delvis forbi boligområder hvor der er bygget en støyvoll mellom gang- og sykkelvegen og riksvegen, og med vanlig 3 m grøft på strekningen forbi næringsområdet Jessheim Øst.

For boligområdene finnes alternative lokalruter inn mot sentrum (se egen beskrivelse).

Det synes ikke å være behov på strekningsvise tiltak langs denne ruta, bortsett fra sykkelvegvisningsskilt.

Planstatus

Det er avsatt 20 meters bredde til vegformål langs Rv 174.

Forslag til tiltak

Det er ikke behov for fysiske tiltak.

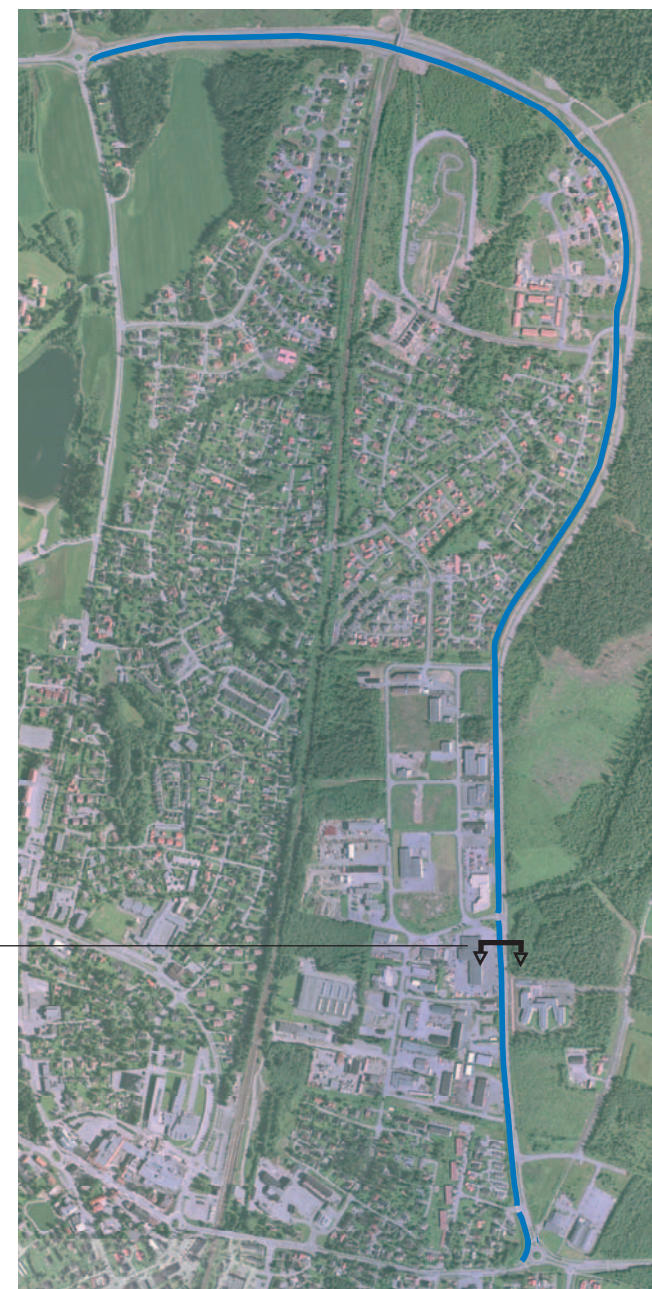
Forslag til vegvisningsskilt for sykkelruta.

Konsekvenser

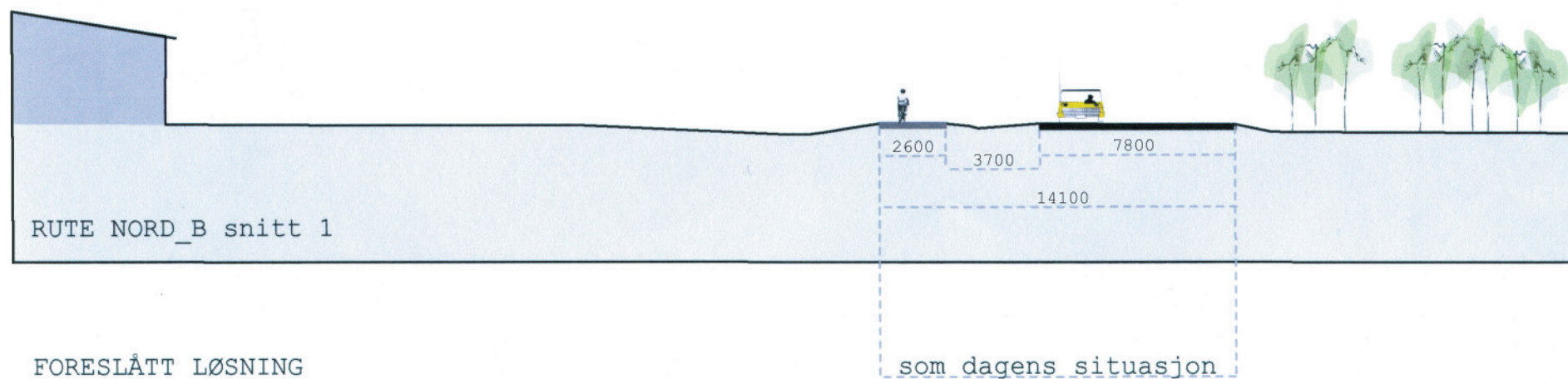
Kostnader: Sykkelvegvisning: kr. 25.000,-

Anbefalt kortsiktig løsning

Ikke behov for tiltak langs denne ruta.



rute nord_B snitt 1



4.4 Rute Jessheim Øst

Strekning

Ruta starter ved Fonbekkkrysset og går langs rv 174 Algarheimsveien og deretter rv 178 Algarheimsveien til krysset med Gotaasalleén.

Lengde

4,5 km

Dagens forhold

Områdekarakter

Området er i utkanten av Jessheim sentrum, og lengst øst kan området karakteriseres ved spredt bebyggelse. Nærmere Jessheim fra Ekorud og vestover er det er det middels tett bebyggelse. Ingen planer om fortetting helt inntil vegen.

Mellom Fonbekkkrysset og kryss med Gamle Algarheimsvei er det ikke eget tilbud til syklist. Videre vestover er det gang- og sykkelveg på nordsiden av vegen, på strekningen fra Gamle Algarheimsvei fram til Skogmorundkjøringen. På deler av strekningen (Skogmo skole – Billys matbutikk) er det tosidig gang- og sykkelveg. Ved Gystadmyra er det planer om ny næringsbebyggelse og boliger. På strekningen mellom Bergstubben og Ringveien er det kun fortau. Videre vestover mot Jessheim fortsetter gang- og sykkelvegen på nordsiden av Algarheimsveien.

Transportfunksjon

Rv 174 Algarheimsveien er hovedinnfarten til Jessheim fra øst

Trafikkdata

Trafikkmengden er 12000 ÅDT nærmest sentrum, og 5000 ÅDT ved Algarheim.

Sykkellulykker: Det er registrert 1 sykkellulykke like øst for jernbanebrua (kryssulykke).

Hastighet: 60 km/t langs Algarheimsveien til Skogmorundkjøringen. 50 km/t videre inn mot sentrum.

Situasjonsanalyse

Strekningen har en viktig transport funksjon for sykkeltrafikk mellom store boligområder øst for Jessheim og sentrum, samt til Allergot ungdomsskole. Skogmo barneskole ligger på strekningen. Det er mye boligbygging langs traseen. Store utbyggingsområder som Ekorud, Fladbyseter og Skogmo har blitt bygget ut de siste årene. I tillegg er det videre utbyggingsplaner for disse områdene, samt Dampsaga og på nordsiden av rv 174 (Industriveien øst). Snittet ved jernbanebrua er trolig det stedet i Ullensaker kommune med størst tetthet av gående og syklende.

Aktuelle løsninger må vurderes i lys av at det allerede er etablert gang- og sykkelveg på deler av strekningen. På strekningen nærmest Jessheim sentrum langs rv 178 Algarheimsveien (mellom Bergstubben og rundkjøring med Ringveien), bør sykkelfelt og fortau vurderes framfor gang- og sykkelveg. Dette fordi man er nært Jessheim sentrum, det er stor tetthet av fotgjengere og syklist her, og det er svært sannsynlig at denne trafikken vil øke i årene framover.

Planstatus

Det foreligger reguleringsplan for gang- og sykkelveg på strekningen mellom Fonbekkkrysset og Gamle Algarheimsvei. Det skal utarbeides reguleringsplan for rv 178 Algarheimsveien mellom Røde Kors garasjen og jernbanebrua fordi det skal bygges fortau på sørsiden av vegen. (Trafikksikringstiltak i fbm. trafikantbetaling ved bygging av ny Rv 2). En kort strekningen mellom Bergstubben (innkjøring Dampsagaområdet og brua er en del av reg. plan for Dampsagaområdet). Problemområde: Bru over jernbanen. Sykkelfelt krever mer bredde. Det finnes ikke reguleringsplan for strekningen over brua og fram til rundkjøring ved Ringveien.

Forslag til tiltak

Gang- og sykkelveg langs rv 174 Algarheimsveien mellom Fonbekkkrysset og Gamle Algarheimsvei (skal finansieres med ordinære riksvegmidler til gang- og sykkelveger). Sykkelfelt og fortau til erstatning for gang- og sykkelveg og fortau langs rv 178 Algarheimsveien mellom rundkjøring ved Bergstubben, over jernbanen til rundkjøring ved Ringveien.

Konsekvenser

Erverv og arealinngrep

Det kan bli behov for mindre grunnerverv på strekningen hvor det skal lages sykkelfelt.

Kostnader

Grunnerverv: kr. 160.000,-

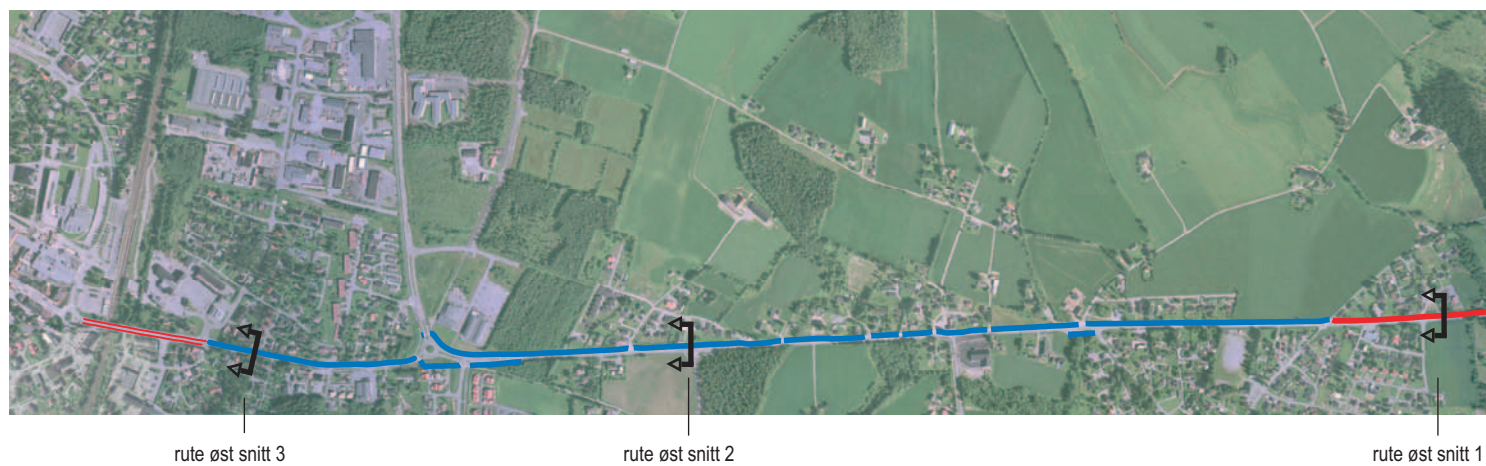
Plan- og anleggskostnader: kr. 3,2 mill

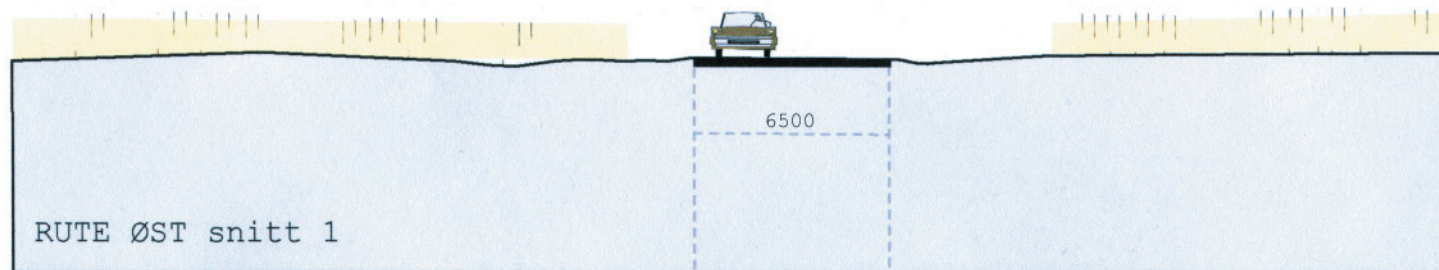
Sykkelveivisning: kr. 35.000,-

(Kostnader ved evt. utvidelse av bru over jernbanen inngår ikke).

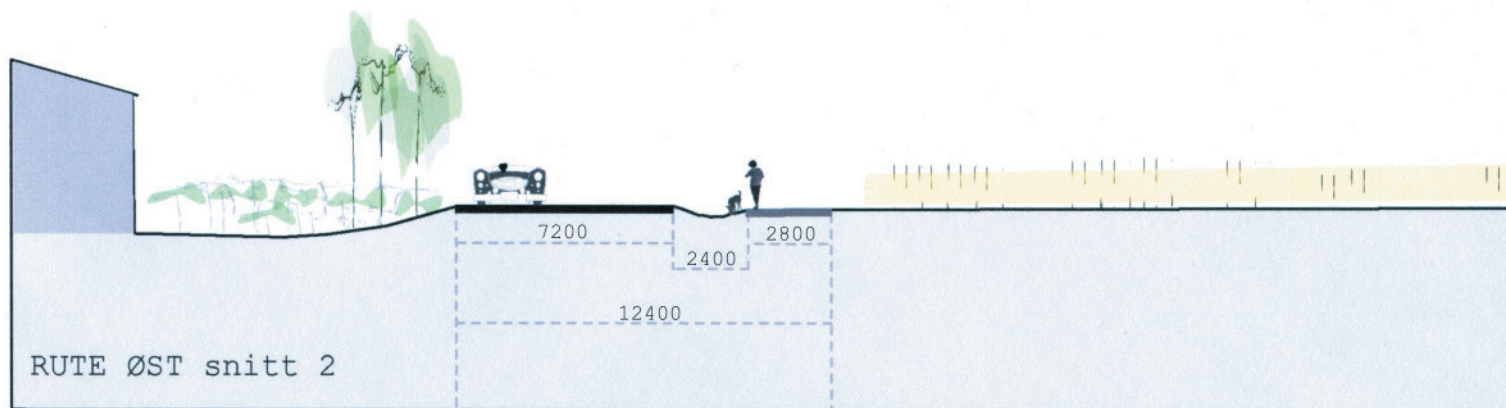
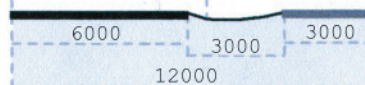
Anbefalt løsning

Sykkelfelt og fortau nærmest Jessheim sentrum. Gang- og sykkelveg østover mot Fonbekk.



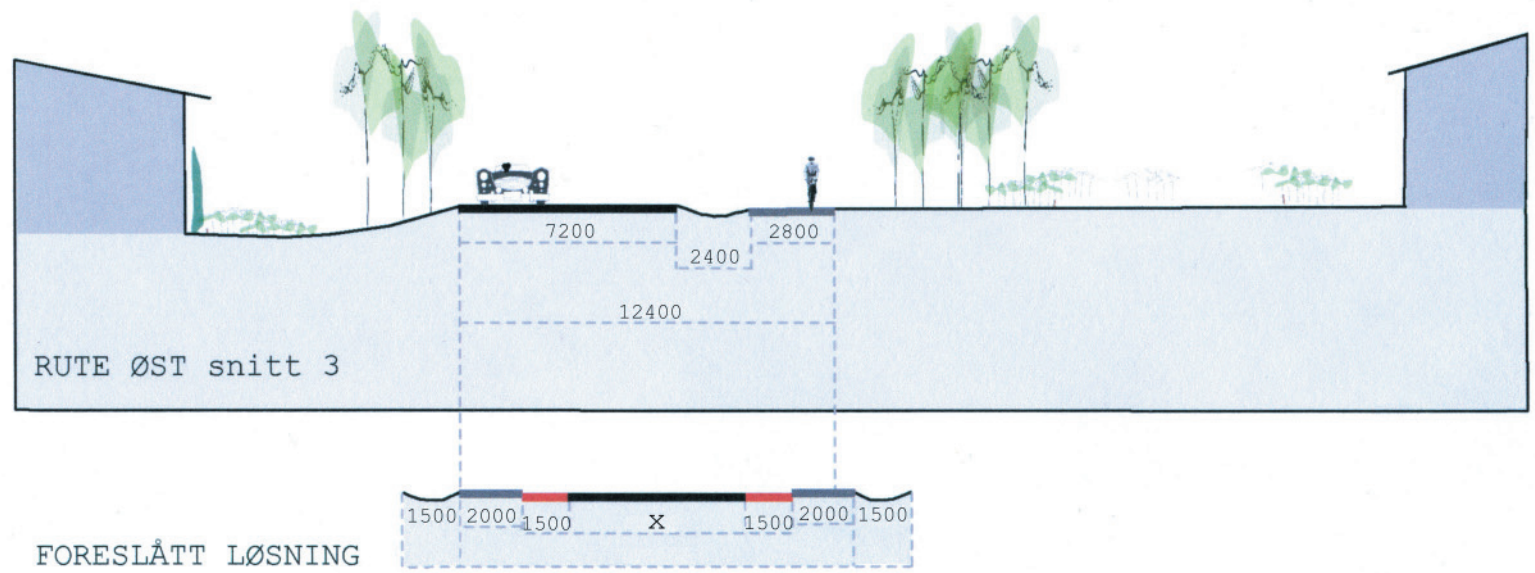


FORESLÅTT LØSNING



FORESLÅTT LØSNING

som dagens situasjon



4.5 Rute: Jessheim Sør

Strekning

Langs rv 454 fra Kløfta til krysset med Gotaasalleen deretter langs Gotaasalleen til rundkjøring med rv 178/Ringveien.

Lengde

7,5 kilometer

Dagens forhold

Områdekarakter

Strekningen mellom Kløfta Nord og E6 er svært åpent og med lite bebyggelse. Mellom E6 og Cathinka Gulbergs vei er det middels tett bebyggelse. Fra Cathinka Gulbergs vei og nordover er det en utvikling mot mer bymessig/ tett bebyggelse. Mellom Kløfta Nord og Cathinka Gulbergsvei (sør for Jessheim) er det ikke eget tilbud for syk-lister. Nordover fra C. Gulbergsvei er det 2 - 3 m brede fortau på begge sider av FV 454 Trondheimsveien. Langs Gotaasalleen er det delvis gang- og sykkelveg og delvis brede fortau, bymessig opparbeidet.

Transportfunksjon

Hele strekningen er viktig transportfunksjon for mellom to største tettstedene i kommunen. Strekningen fra avkjøring fra E6 til Jessheim er viktigste innfart til Jessheim fra sør.

Trafikkdata

Trafikkmengden er 3000 ÅDT ved Kløfta og 10 - 12.000 ÅDT på strekningen mellom E6 og Jessheim sentrum.

Sykkelulykker: Det har skjedd 1 politirapportert sykkelulykke i perioden 1994 – 2003. Ulykken skjedde ved C. Gulbergs vei, og uhellstypen var påkjøring bakfra.

Hastighet: Mellom Kløfta og E6 er fartsgrensen delvis 70 km/t og 80 km/t. Mellom E6 og Cathinka Gulbergs vei er fartsgrense 60 km/t. Videre inn mot sentrum er fartsgrense 50 km/t.

Situasjonsanalyse

Det er lite sykkeltrafikk mellom Kløfta og Jessheim i dag, noe som kan skyldes manglende sykkelanlegg. Det er ikke eget tilbud til syklistene på langs noen del av Trondheimsveien i dag, dersom man ser bort fra de brede fortauene mellom C. Gulbergsvei og Gotaasalleen. Det er relativt flatt og rimelig sykkelavstand, så det er et potensial for å øke sykkelbruken mellom de to

største tettstedene i Ullensaker. FV 454 er den gamle E6 og har god bredde, og sideterrenget er flatt. Det er få hus på strekningen før man nærmer seg Jessheim sentrum. Foreslåtte løsningen bør vurderes ut fra kostnader (lang strekning helt ned til Kløfta N) og prinsipper for ulike løsninger for sykkelbyen Jessheim. Dette gjelder spesielt når man nærmer seg Jessheim hvor man må finne et riktig sted for systemskifte fra separat gang- og sykkelveg til tosidig sykkelfelt. Sykling på brede fortau sammen med fotgjengere anses ikke å være et tilfredsstillende tilbud for transportsyklister.

Planstatus

Et forenklet tilbud til syklistene på strekningen mellom Kløfta og Jessheim Sør bør kunne etableres uten reguleringsplan. Det er et problemområde ved kryssing over E6 og forbi ramper til /fra E6. På strekningen mellom Romsaasveien til Cathinka Gulbergsvei er det igangsatt reguleringsplanarbeid med hensikt å regulere en gang- og sykkelveg på nordvestsiden av vegen. Strekningen mellom Cathinka Gulbergs vei og Gotaasalleen inngår reguleringsplan for Jessheim Vest fra 1990. Regulert vegbredde i denne planen er 6,4 meter. Gotaasalleen ble etablert som miljøgate for noen år tilbake.

Forslag til tiltak

Ideelt sett burde det vært bygget separat gang- og sykkelveg fra Kløfta til Jessheim Sør (ved C. Gulbergsvei). Dette vil kreve svært store investeringskostnader. Sykkelhåndboken åpner for sykling på skulder som en løsning på strekninger med trafikkmengder under 3000 ÅDT, selv om hastigheten er over 60 km/t. Kryssingen av E6 er et problem punkt, men kan løses med utkraging av en fortausløsning eller lignende. Det må lages spesielle sikkerhetstiltak der hvor syklistene skal krysse ramper fra/til E6.

Videre foreslås gang- og sykkelveg mellom Jessheim Sør og Cathinka Gulbergs vei. 3 m bredde og 3 m dele mellom kjørevei og gang/sykkelveg (skal finansieres med midler fra bompengerekraving rv 2). Ved nytt krysningspunkt / Cathinka Gulbergs vei (opphøyd gangfelt til erstatning for dagens midlertidige bru), anbefales overgang til en løsning med tosidig sykkel felt og fortau. Denne løsningen anbefales som prinsipp også langs Gotaasalleen fram til rundkjøring med rv 178 / Ringveien.

Konsekvenser

Generelt

Foreslåtte tiltak vil gi sammenhengende tilbud for syklistene mellom de to største tettsteder i kommunen.

Erverv og arealinngrep Med gang- og sykkelveg ned til Kløfta vil det trolig vært behov for grunnerv på denne strekning. Løsning med sykling på skulder kan opparbeides innenfor eksisterende veggrunn. Langs Trondheimsveien inn mot Jessheim sentrum, samt Gotaasalleen, vil det trolig være behov for noe grunnerv.

Kostnader

Grunnerv: kr. 200.000,-

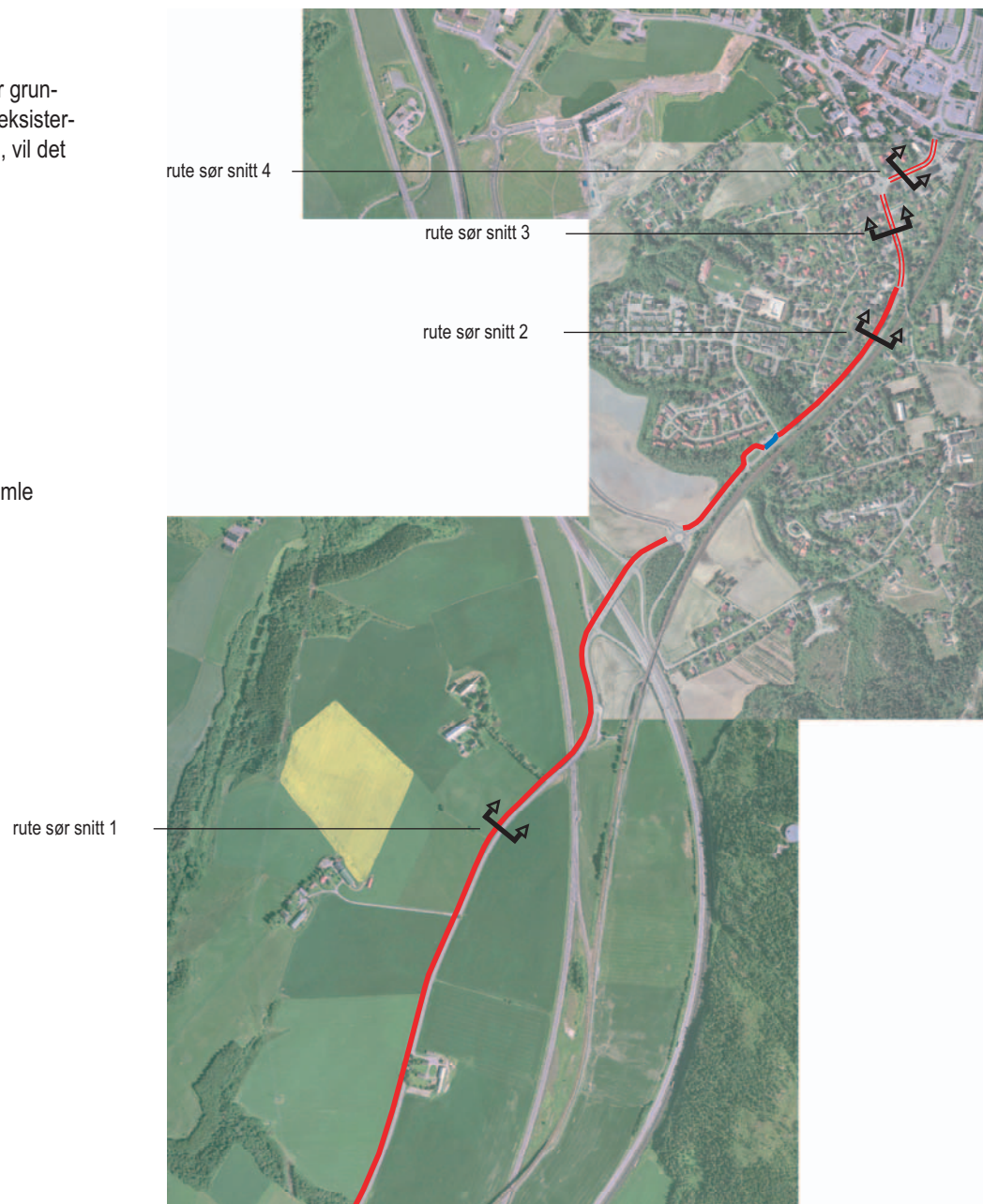
Plan- og anleggskostnader: kr.10,3 mill

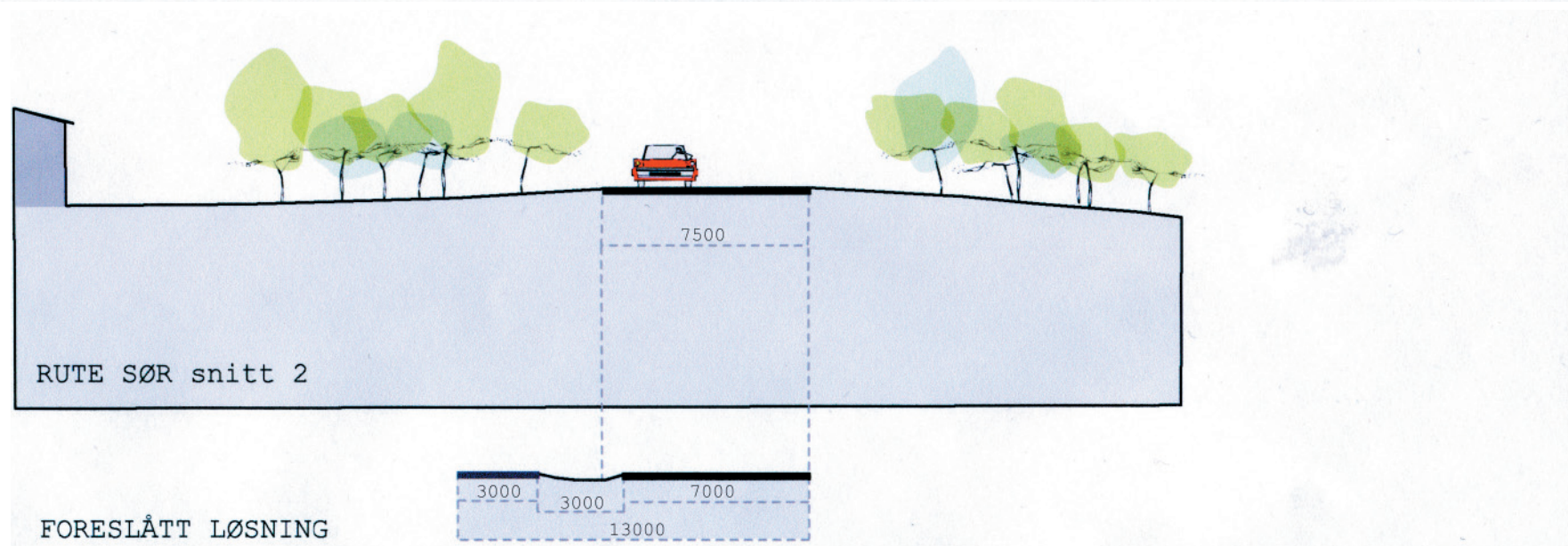
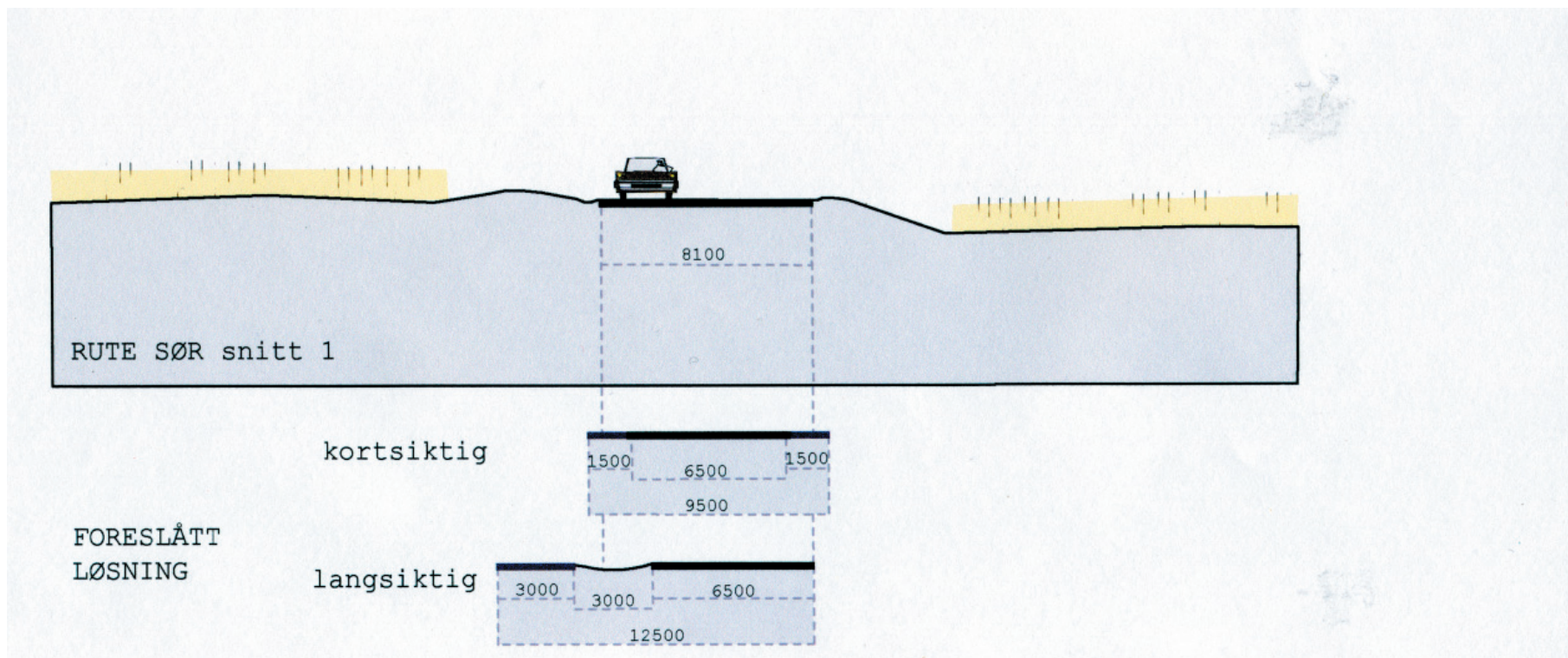
(Kostnader for løsning med sykling på skulder på strekningen mellom Kløfta og E6).

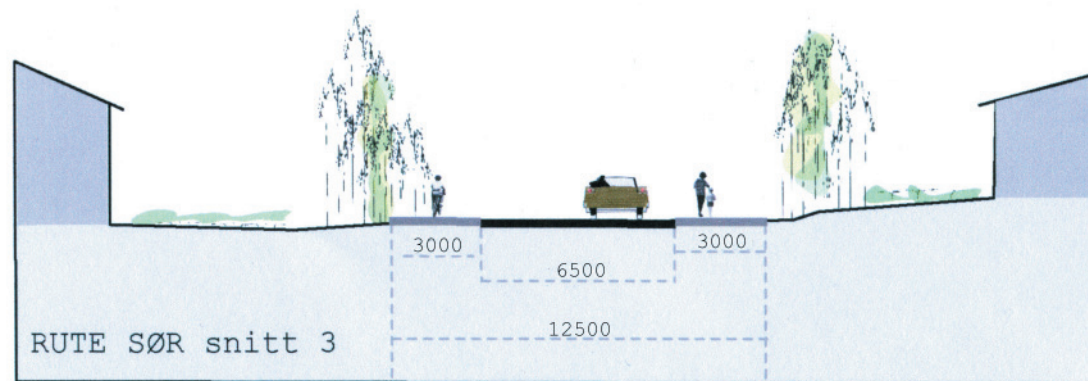
Sykkelveivisning: kr. 50.000,-

Anbefalt løsning

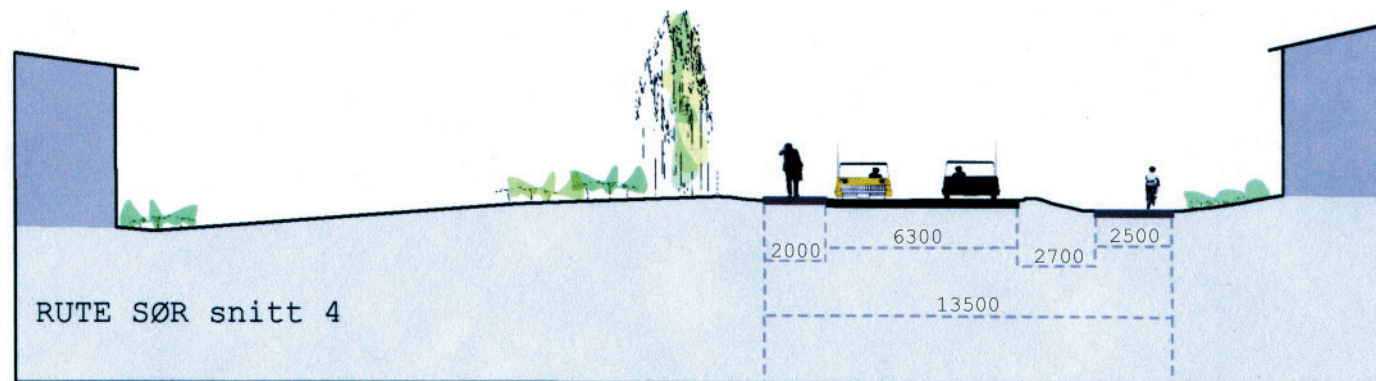
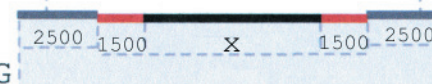
Sykling på skulder mellom Kløfta Nord og Jessheim sør. Gang-og sykkelvei mellom Gamle Trondheimsvei og Cathinka Gulbergsvei. Sykkelfelt på resten av ruta.



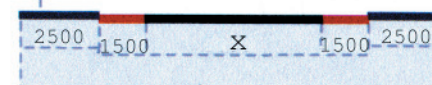




FORESLÅTT LØSNING



FORESLÅTT LØSNING



4.6 Rute: Jessheim Vest

Strekning

Fra Sand, langs fv 460 Gardermoveien til kryss med rv 178 Gardermoveien vide-re langs denne forbi kryss med fv 454 Trondheimsveien – rv 178 Storgata til kryss med rv 178 Algarheimsveien / Fv 459 Ringveien.

Lengde

3 km

Dagens forhold

Områdekarakter

Langs fv 460 gjennom Sand er det middels tett bebyggelse. Langs rv 178 vest for E6 er det åpent/ svært lite bebyggelse. På østsiden av E6 er det middels tett bebyggelse fram til kryss med Ringveien. Videre mot Jessheim sentrum har bebyggelsen mer bymessig karakter. Det er også utbyggingsplaner som vil forsterke det bymessige preget.

Det er etablert sammenhengende g/s-vei på nordsiden av vegen, på hele strekningen fra Gardermoen fram til rundkjøring ved Manesjen. De siste 200 m er det fortau.

Transportfunksjon

Strekningen har viktig transportfunksjon mellom Gardermoen / tettstedet Sand og Jessheim og er viktigste innfartsåre til Jessheim fra vest.

Trafikkdata

Trafikkmengden er 3000 ÅDT ved Sand, økende til 5 – 6000 ÅDT inn mot Jessheim sentrum.

Sykkelulykker: Ikke sykkelulykker i perioden 1994 – 2004.

Hastighet: Vest for Sand er fartsgrensen 60 km/t. Gjennom Sand tettsted er fartsgrense 50 km/t, mellom Sand og Jessheim 60 km/t (kryss med Ringveien) og 50 km/t gjennom Jessheim.

Situasjonsanalyse

Eksisterende tilbud med gang- og sykkelveg helt vest fra Gardermoen og fram til kryss med Manesjen er et bra tilbud til syklist på denne strekningen. På grunn av mange utbyggingsplaner videre vestover mot Jessheim vil det etter hvert bli behov for tosidig løsning for myke trafikanter for å unngå mye kryssing av riksvegen på strekningen. De store utbyggingene (Manesjen og Romsås) tilsier at trafikken av fotgjengere og syklist vil øke og trafikantgruppene burde separeres på denne strekningen.

Storgata er "ferdig" bygget som en miljøgate. Det er lite aktuelt å gjennomføre endringer langs denne gata. Tilbudet til syklist vil være kjørebanen sammen med biltrafikken.

Planstatus

Strekningen mellom Ringveien og Trondheimsveien må vurderes nærmere. Flere utbyggings-/reguleringsplaner berører vegen. Dette gjelder Manesjen, et stort blokkområde på nordsiden av vegen, med 3-500 boenheter, og Romsås-feltet på sørsiden av vegen, med 6-700 boenheter.

Forslag til tiltak

På strekningen mellom rundkjøring ved Manesjen bør det etableres sykkelfelt og fortau framfor å forlenge gang- og sykkelvegen.

Blandet trafikk i Storgata.

Konsekvenser

Generelt

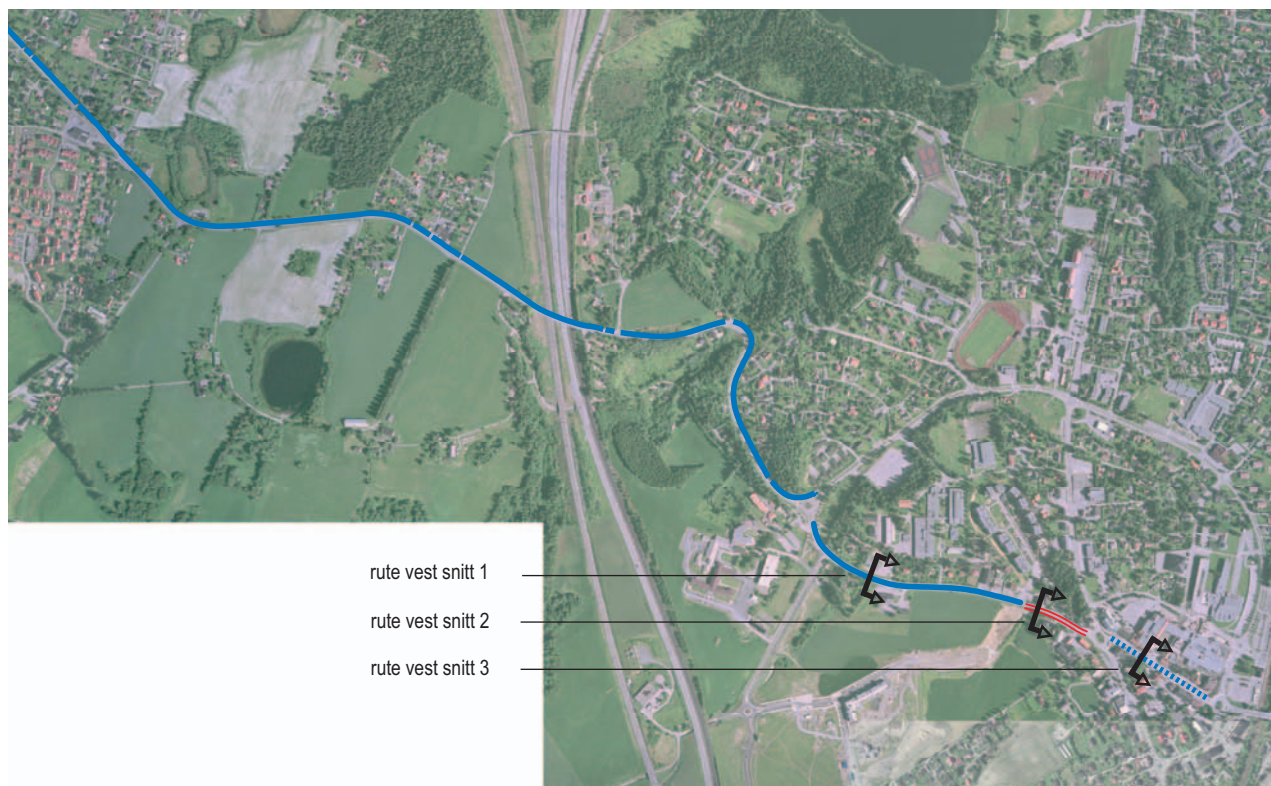
De foreslåtte tiltakene vil gi et sammenhengende tilbud til syklist på strekningen mellom Gardermoen og Jessheim kollektivterminal.

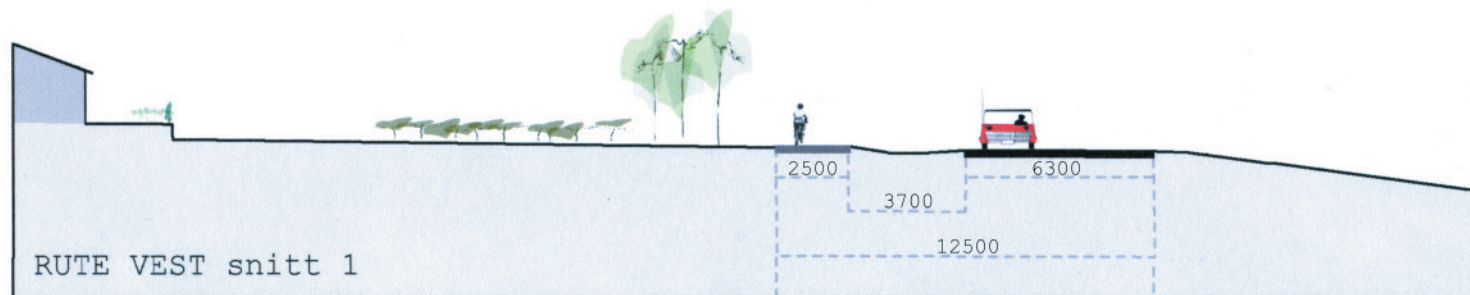
Erverv og arealinngrep

Kan bli behov for grunnerverv på strekningen mellom Ringveien og kryss med fv 454 Trondheimsveien.

Kostnader

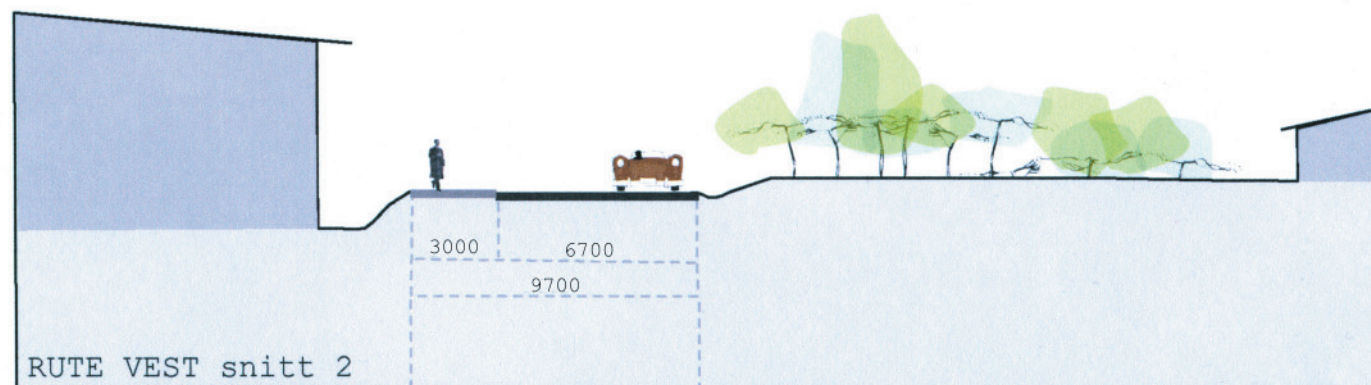
Grunnerverv:	kr. 20.000,-
Plan- og anleggskostnader:	kr. 1,5 mill
Sykkelveivisning:	kr. 50.000,-



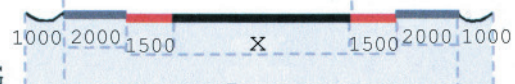


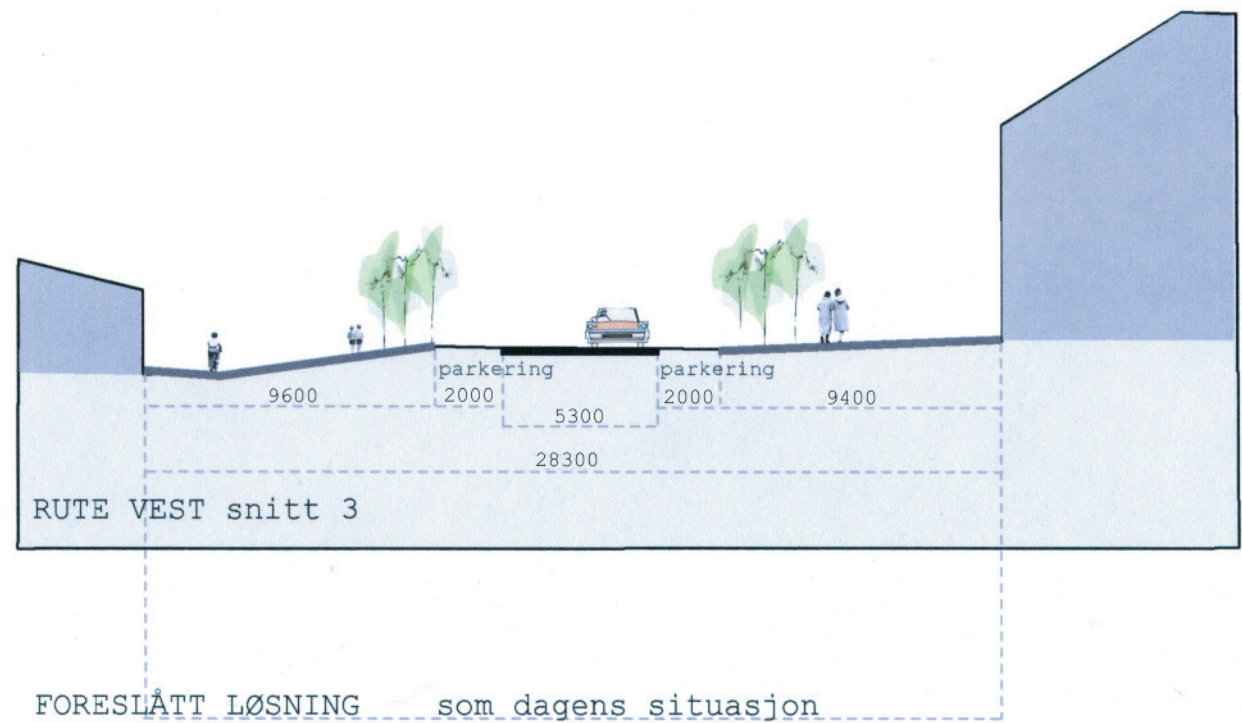
FORESLÅTT LØSNING

som dagens situasjon



FORESLÅTT LØSNING





4.7 Rute Sentrum

Denne ruta omfatter to "tverrforbindelser" i Jessheim sentrum

- Ringveien, mellom Rv 178 og Fv 454 Trondheimsveien, lengde: 700 m
- Trondheimsveien mellom Gotaasalleén og Ringveien, lengde: 900 m

Dagens forhold

Områdekarakter

Trondheimsveien: Fra Gotaasalleén til rundkjøring ved Storgata er det etablert en slags miljøgate med tosidig fortau. På østsiden er fortauet bredt og opparbeidet med kraftig kantstein, beleggbånd og belyningsstolper ytterst som en del av miljøgateprosjektet. På begge sider av veien er det 4-5 avkjørsler / atkomstveier hvor kryssende biltrafikk utgjør en fare for syklister på fortauet. På strekningen mellom rundkjøring ved Storgata og videre nordover er det nesten sammenhengende gang- og sykkelveg på østsiden av vegen, bortsett fra noen kortere fortausstrekkninger. Langs vestsiden av vegen er tilbudet delvis fortau og delvis ikke tilbud til myke trafikanter.

Ringveien: Langs Ringveien er det gang- og sykkelveg på nordsiden av vegen langs hele strekningen. Forbi innkjøring/parkeringsplassen til Jessheim videregående skole, er det tosidig gang- og sykkelveg på en kortere strekning.

Transportfunksjon

Begge strekningene er viktige strekninger internt i Jessheim sentrum.

Trafikkdata

Denne delen av Trondheimsveien har ÅDT på rundt 4000 kjt/døgn, mens Ring-veien har ÅDT på 2000 per døgn.

Sykkelulykke: 3 sykkelulykker langs Trondheimsveien i perioden 1994-2004. Påkjørsel av syklist ved kryss med sideveg.

Hastighet: Fartsgrense 50 km/t både langs Ringveien og langs Trondheimsveien.

Situasjonsanalyse

Begge traseer er viktige tverrforbindelser og supplement til de definerte hovedrutene inn mot Jessheim sentrum. Tiltak må vurderes ut fra de valgte prinsipløsninger for sykkelbyen Jessheim, og hvordan vegen er utformet i dag. Langs Trondheimsveien mellom Gotaasalleén og Storgata er det utfra samfunnsmessige hensyn vanskelig å foreslå endringer i dagens opparbeidede miljøgate, hvor det ble investert for mange millioner kroner i for kun få år siden. De andre delstrekningene er ikke like "ferdig" opparbeidet, og det er enklere å foreslå tiltak med tanke på å bedre forholdene for syklister.

Planstatus

Trondheimsveien nord for Storgata:

Dersom tiltak skal gjennomføres må det lages reguleringsplan. Foreligger reguleringsplan ved lyskrysset og i sør ved Furusethgata, men missing link på strekningen mellom.

Forslag til tiltak

Sykkelfelt og fortau langs Trondheimsveien. Ingen tiltak langs Ringveien.

Konsekvenser

Generelt

De foreslåtte løsningene gir et sammenhengende tilbud til syklister på de aktuelle strekningene.

Erverv og arealinngrep

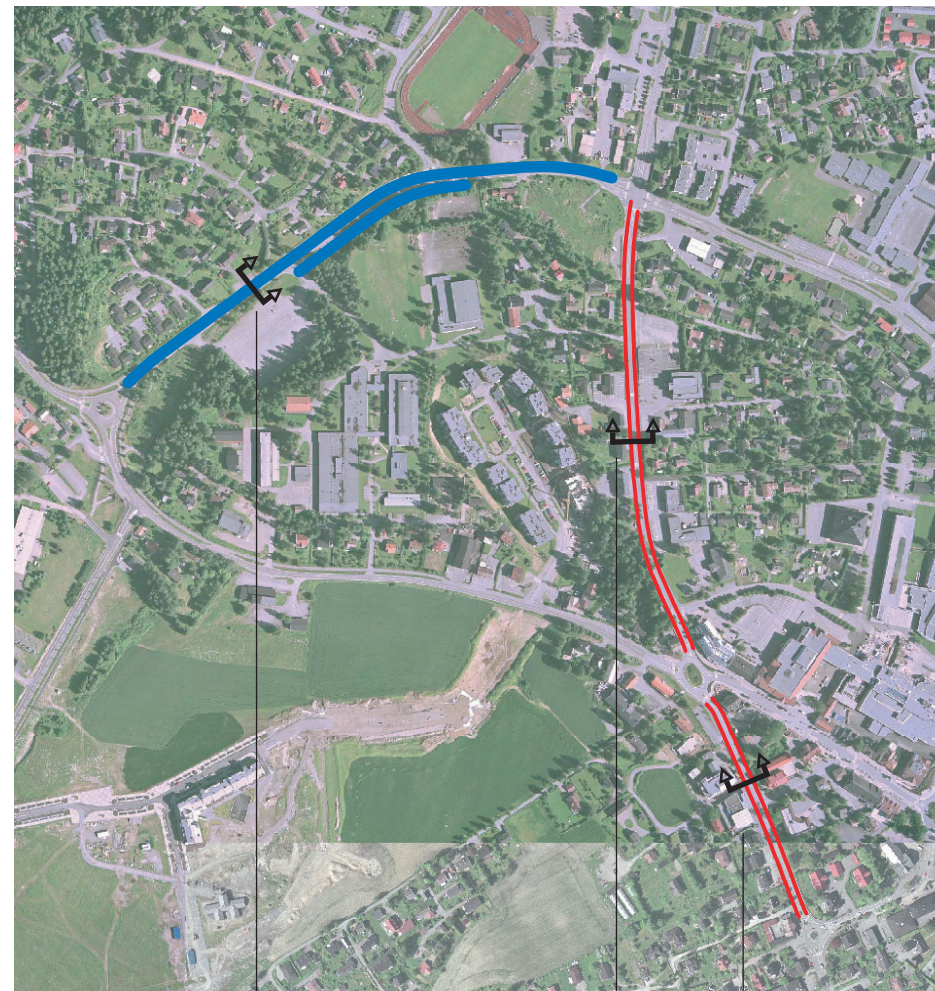
De anbefalte løsningene krever arealinngrep på hele strekningen.

Kostnader

Grunnerverv:	kr. 400.000,-
Plan- og anleggskostnader:	kr. 4,3 mill
Sykkelveivisning:	kr. 50.000,-

Anbefalt kortsiktig løsning

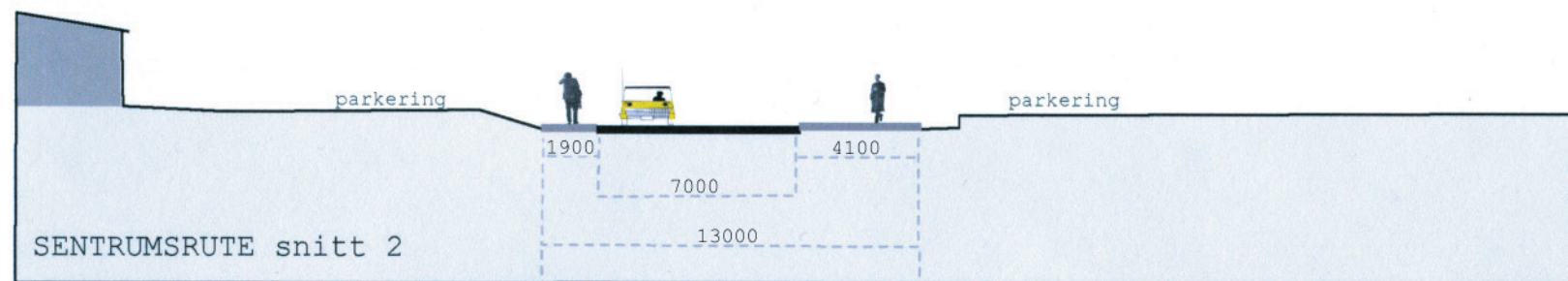
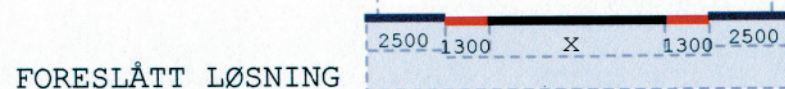
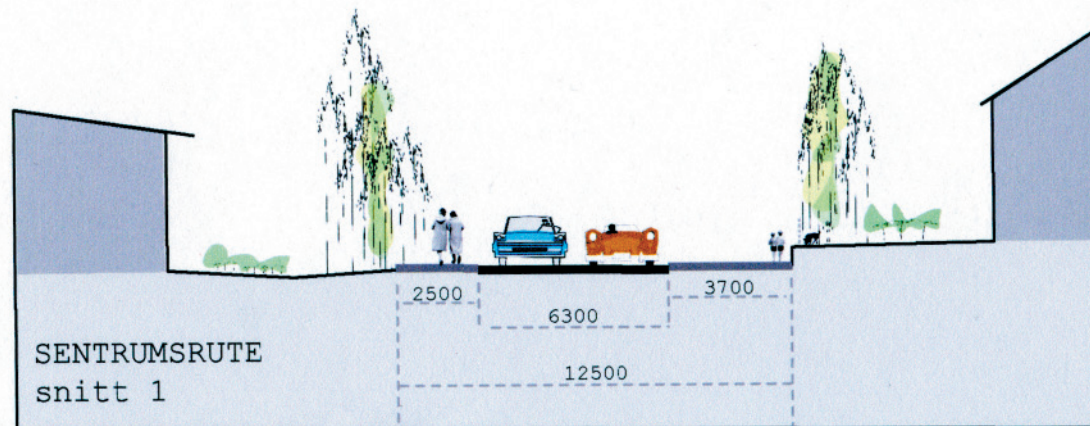
Langs Trondheimsveien mellom Gotaasalleén og Storgata foreslås det å sette ned fartsgrensen til 40 km/t. Det bør vurderes om det er behov for fotgjengerfelt på strekningen som kan gjøres opphøyet, for å dempe bilenes hastighet.

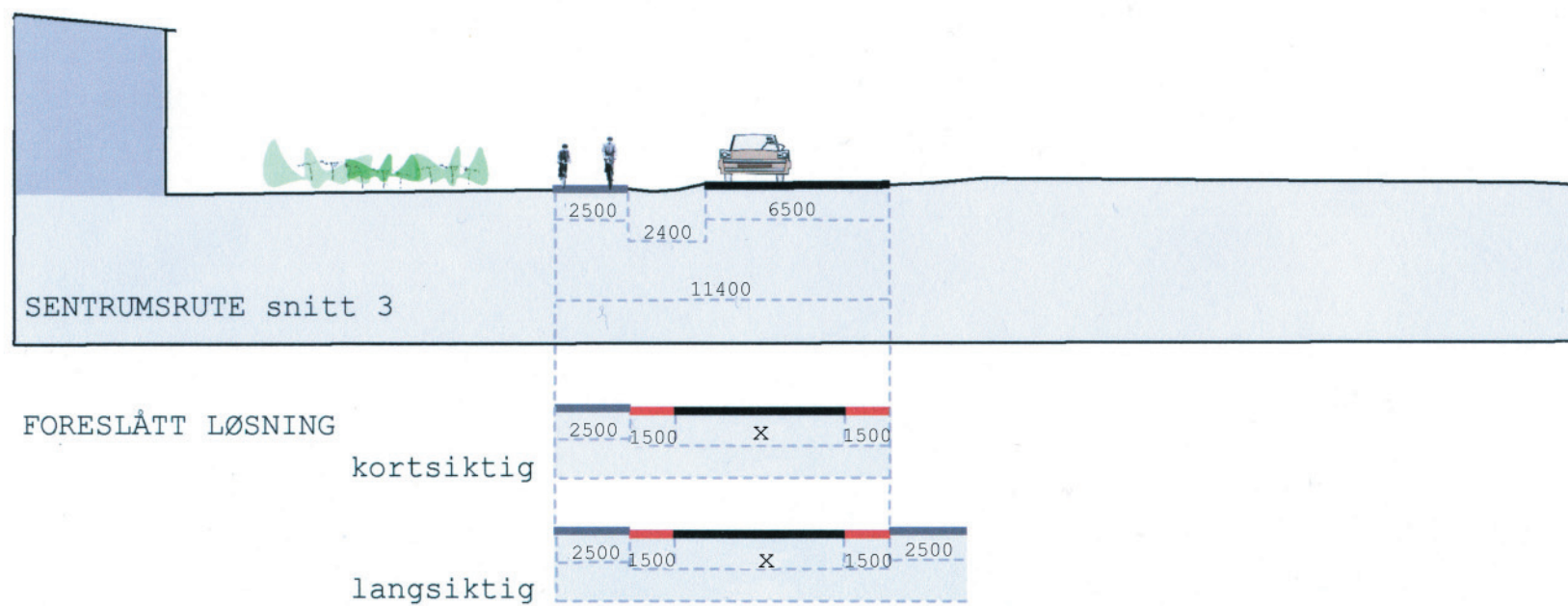


rute sentrum snitt 3

rute sentrum snitt 2

rute sentrum snitt 1





4.8 Sammenstilling – behov for tiltak på hovedsykkelnettet

Tabell 4-1 oppsummerer behov for tiltak og kostnader på hovedsykkelvegnettet i Jessheim. I kostnadsoverslagene er det benyttet priser fra nylige Anslag-prosesser med Statens vegvesen. Det er operert med gjennomsnittspriser, og det er lagt inn en usikkerhetsmargin på 10%. Kostnadsanslaget skal ha en nøyaktighet på +/- 25%.

RUTE / VEI	Snitt nr	Delstrekning	Tiltak	Ant. lm	TOTALE KOSTNADER	MERKNAD
RUTE NORD_A						
FV 460 Ringveien	2	Lyskrysset - Gotaasalleen	Sykkelfelt+g/s-vei+fortau	850	9 394 000	
RUTE ØST						
Rv 178 Algarheimsvn	1	Fonbekk-Gml. Algarheimsvai	Gang/sykkelvei	1 600		Skal gjennomføres med ordinære g/s-riksvegmidler
	3	Bergstubben - Ringveien	Sykkelfelt + Fortau	250	3 162 000	
RUTE SØR						
Fv 454 Trondheimsvn	1	Kløfta - Jessheim S	Sykkelskulder	5 200	6 240 000	
Fv 454 Trondheimsvn	2	Jessheim Sør - C. Gulbergsv	Gang/sykkelvei	750		Skal gjennomføres med midler fra bompenger RV 2
Fv 454 Trondheimsvn	3	C.Gulbergsv - Gotaasalleen	Sykkelfelt + Fortau	250	2 132 000	
KV	4	Gotaasalleen	Sykkelfelt + Fortau	200	1 968 000	
RUTE VEST						
Rv 178 Gardermoveien	2	Manesjen - Storgata	Sykkelfelt + Fortau	170	1 550 000	
SENTRUM						
Fv 454 Trondheimsvn	1	Gotaasalleen - Storgata	Sykkelfelt + Fortau	300	2 025 000	
Fv 454 Trondheimsvn	2	Storgata - Ringveien	Sykkelfelt + Fortau	500	2 683 000	
SUM BEHOV FOR TILTAK SYKKELBYEN JESSHEIM					29 154 000	

Tabell 4-1 Foreslåtte tiltak og kostnader delstrekninger på hovedsykkelvegnettet i Jessheim.

Prioriteringsliste for gjennomføringsrekkefølge

Som det framgår av tabell 4-1 skal to av de aktuelle tiltakene på hovedsykkelnettet gjennomføres de nærmeste årene, nemlig

- Rv 178 Algarheimsveien mellom Fonbekk og Gamle Algarheimsvei. 1,6 km gang og sykkelvei skal bygges med ordinære riksvegmidler.
- Fv 454 Trondheimsveien mellom Gamle Trondheimsvei og Cathinka Gulbergsvei, 750 m gang/sykkelvei skal bygges med midler fra bompengeneinnkrevingen på rv 2.

For de øvrige 8 strekningene, er det gjort en prioritering mellom de aktuelle, foreslåtte tiltakene. Følgende kriterier er lagt til grunn ved prioriteringen:

- Antall syklist som vil bruke sykkelruta / den aktuelle strekningen.
- Hvordan eksisterende tilbud til syklist på strekningen fungerer og om det er mye brukt av syklist.
- Om det nylig er gjennomført tiltak på strekningen (eks. opparbeidelse av miljøgate)

Ut fra disse kriteriene har man kommet fram til følgende prioriteringsliste for tiltak på hovedsykkelveinettet i Jessheim:

PRI	VEI	DELSTREKNING	BEGRUNNELSE
1	Rv 178 Algarheimsvn	Bergstubben - Ringveien	Mange syklist og fotgjengere. Kun fortausløsning i dag
2	Rv 178 Gardermoveien	Manesjen - Storgata	Store utbyggingsplaner - potensial for mye syklist. Fortau i dag.
3	Fv 454 Trondheimsvn	Storgata - Ringveien	Kun fortau i dag. Mange syklist i dag.
4	Fv 454 Trondheimsvn	C.Gulbergsv - Gotaasalleen	Stor biltrafikk. Kun fortau i dag. Færre syklist enn på de to andre rutene.
5	Fv 454 Trondheimsvn	Kløfta - Jessheim S	Ikke tilbud til syklist i dag.
6	FV 460 Ringveien	Lyskrysset - Gotaasalleen	Gang- / sykkelvei i dag. Mye brukt og velfungerende. Evt. tverrforbindelse fra Jessheim Øst kan framskynde behov for sykkel felt.
7	KV	Gotaasalleen	Nylig bygd miljøgate. Gang/sykkelvei på delstrekning.
8	Fv 454 Trondheimsvn	Gotaasalleen - Storgata	Nylig bygd miljøgate. Kun fortau og en del avkjørsler. Vesentlig mindre trafikk enn i Gotaasalleen.

Tabell 4-2: Prioriteringsliste for tiltak på hovedsykkelveinettet i Jessheim.

5 LOKALE RUTER

5.1 Innledning

Dette kapitlet inneholder en beskrivelse av lokale ruter i sykkelvegnettet på Jessheim. De lokale rutene supplerer hovedrutene ved enten å være alternative, parallelle ruter langs bolig- og samleveier eller ved at de har funksjon som atkomst til en av de 6 hovedrutene.

Rutene er beskrevet på en enklere måte enn hovedrutene. Hovedløsningene er at rutene går langs boligveier med lav trafikkmengde, fartsgrense 30 km/t og fartsdempende tiltak. Noen steder er det etablert gang- og sykkelveier langs samleveier i nyere boligområder.

De lokale rutene er sortert i forhold til de 5 hovedrutene og gitt følgende nummerering:

Tabell 5-1: Inndeling i lokale ruter

Område	Nummerering – lokale ruter
Nord	11, 12, 13 og 14
Øst	21, 22, 23
Sør	31, 32
Vest	41, 42, 43
Sentrum	51
Lokale tverrforbindelser	61, 62

Beskrivelsen av de lokale rutene omfatter følgende punkter:

Rutebeskrivelse:

angivelse av hvor ruten starter og slutter og hvilke vegstrekninger de går langs

Transportfunksjon:

R i forhold til aktuelle hovedruter

Dagens standard:

Kort beskrivelse av dagens tilbud til syklist

Behov for tiltak og skilting:

Vurdering av behov for mindre tiltak, samt sykkelveivisningsskilt (et anslag på antall skilt).

5.2 Område Jessheim Nord

Rute 11: Sørholtet – Jessheim barneskole

Rutebeskrivelse:

Rute 11 går sørover fra Sørholtvegen langs Bjørmofaret og senere Bjørmoen til Nordbyvegen. Lav trafikk og fart. Kryssingen av Nordbyvegen er noe uoversiktlig, men vegen har ÅDT på ca. 2200, fartsgrense 30 km/h og fartsdempere på begge sider av krysningspunktet. Ruten fortsetter på n g/s-veg gjennom et grøntdrag i Haugan-området. G/s-vegen følges til Sørenstuvegen (boligvei med 30 km/t og fartsdempende tiltak) og deretter langs denne ned til FV 459 Ringveien.

Transportfunksjon:

Alternativ/ parallell rute til Rute Nord_A.

Dagens standard:

Sykelrute 11 er lett å følge, den er trafiksikker og skjermet mot støy. Den er relativt rett og derfor et godt alternativ til å sykle langs Trondheimsvegen. Jevnt over har ruten god kvalitet og krever få forbedringer. En kort strekning (29 m), gjennom et grøntdrag er sperret for gjennomgangstrafikk og har grusdekke. Gjennom Hauganområdet er g/s-vegen smal og har tidvis dårlig dekkekvalitet med sprekker og gresstuser som kommer opp gjennom asfalten.

Behov for tiltak og skilting:

Asfalt forbi grøntdrag mellom Sørholtet og Nordbyveien, lengde 29 m. Ny asfalt på g/s-vegen gjennom Hauganområdet, lengde 430 m.

10 sykkelveivisningsskilt.



Figur 5-1: Gang- og sykkelvei sørover fra Sørholtet

Rute 12: Nordby stasjon – fv 454 Trondheimsveien:

Rutebeskrivelse:

Ruta følger fv 454 fra Nordby stasjon til Trondheimsveien. Kryssingen av jernbanen skjer i planovergang.

Transportfunksjon

Atkomst/materute fra Nordbymoen til hovedrute Nord_A.

Dagens standard:

Det er anlagt gang- og sykkelvei på deler av strekningen, og fortau på deler av strekningen. Fartsgrensen er 30 km/t supplert med noen fartshumper. På en strekning er det verken gang- / sykkelvei eller fortau. Kryssingen av jernbanen styres av automatisk lyssignal og bom.

Behov for tiltak og skilting:

Lave trafikkmengder og lave hastigheter tilsier at det ikke er behov for tiltak for transportsyklister på denne strekningen. Kommunen vil prioritere bygging av manglende gang- og sykkelvei i løpet av 2006.

5 sykkelveivisningsskilt.



Figur 5-2: Kryssing av Nordby stasjon i plan

Rute 13 Porten (Nordby stasjon) - Jessheim sentrum

Rutebeskrivelse:

Fra Nordbyvegen / Porten går ruten sørover langs Parkvegen og Nordbyringen. Deretter følges Rådhusvegen sørover til Furusetgata / Jessheim Storsenter.

Transportfunksjon:

Alternativ/ parallell rute til Rute Nord_A.

Dagens standard

Ruta følger delvis g/s-veger delvis lavt trafikkerte boligveger. Kryssingen av jernbanen styres av automatisk lyssignal og bom. Ringvegen krysses på opphøyd gangfelt. I Rådhusveien mellom Ringveien og Furusetgata er det tosidig gang- og sykkelvei.

Behov for tiltak og skilting:

Det er behov for belysning mellom Porten (Nordbyvegen) og sørover mot Parkvegen (ved barnehage), lengde 190 m.

Lave trafikkmengder og lave hastigheter tilsier at det ikke er behov for tiltak for transportsyklister rute 13.

11 sykkelveivisningsskilt.



Figur 5-3: Sykling i Rådhusveien

Rute 14 Nordbyveien – Rv 174

Rutebeskrivelse:

Ruta tar av sørover fra Nordbyvegen langs Travbaneveien og deretter østover langs Industriveien til rv 174.

Transportfunksjon

Atkomst/materute fra Nordbymoene til hovedrute Nord_B.

Dagens standard:

Det er separat gang- og sykkelveg langs hele strekningen. Lave trafikkmengder og hastighet 30 km/t.

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak.

5 sykkelveivisningsskilt.

5.3 Område Jessheim øst

Rute 21: Gamle Algarheimsvei

Rutebeskrivelse:

Gamle Algarheimsvei er gang- og sykkelvei med tillatt kjøring til eiendommene, fra Algarheim skole gjennom skogstereng og dyrket mark fram til Algarheimsvegen. Deretter på samme måte videre mot Jessheim på sørsiden av rv 174 Algarheimsveien forbi Ekorndrud, Fladbyseter og Skogmo skole. Ruta ender i gang- og sykkelvei langs Rv 174 øst for Skogmorundkjøringen.

Transportfunksjon:

Alternativ/parallel rute til Rute Øst langs Algarheimsveien.

Dagens standard:

Det er separat gang- og sykkelveg langs hele strekningen. Svært lave trafikkmengder (kun atkomst til eiendommer)

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak.

15 sykkelveivisningsskilt langs denne ruta.



Figur 5-4: Gamle Algarheimsvei ved Algarheim skole.

Rute 22: Tilførselsrute fra Fladbyseter

Rutebeskrivelse:

Ruta går langs Rambydalsveien og Karoline Gystads vei som er samleveier på Fladebyfeltet.

Transportfunksjon:

Ruta er tilførselsrute til hovedrute Øst langs rv 174 Algarheimsveien.

Dagens standard:

Det er separat gang- og sykkelvei langs hele ruta.

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt.



Figur 5-5: Karoline Gystadsvei

Rute 23: Tilførselsruter fra Skogmo.

Rutebeskrivelse:

Ruta går langs Julius Dahls vei og Skogmoveien som er samleveier på Skogmofeltet.

Transportfunksjon:

Ruta er tilførselsrute til hovedrute Øst langs rv 174 Algarheimsveien.

Dagens standard:

Det er separat gang- og sykkelvei langs hele ruta.

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt.

5.4 Område: Jessheim Sør

Rute 31 Langs Gamle Trondheimsvei

Rutebeskrivelse:

Ruta starter ved rundkjøring fv 454 Trondheimsveien x Romsaasveien og Gamle Trondheimsvei. Ruta følger Gamle Trondheimsvei gjennom området Langelandsfjellet og ender i FV 454 Trondheimsveien ved Cathinka Gulbergsvei.

Transportfunksjon:

Ruta er både alternativ/parallellrute rute Sør og atkomst/materute fra Langelandsfjellet.

Dagens standard:

Det er separat gang- og sykkelvei langs første del av ruta, men hovedsakelig er Gamle Trondheimsvei en boligvei med fartsgrense 40 km/t.



Figur 5-6: Gamle Trondheimsvei gjennom området Langelandsfjellet

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt.

Rute 32: Allergotveien

Rutebeskrivelse:

Ruta starter ved nordre del av Gamle Trondheimsvei hvor Allergotveien tar av mot øst. Ruta følger Allergotveien og deretter Skogveien forbi Allergot ungdomsskole og ender ved rv 178 Algarheimsveien.

Transportfunksjon:

Ruta er både alternativ/parallellrute rute Sør og tverrforbindelse/snarvei mellom hovedrute Sør og hovedrute Øst.

Dagens standard:

Ruta går på lavt trafikkerte veier med delvis grusdekke. Allergotveien er blindvei, men syklistene kan komme igjennom til Skogveien. Ikke eget tilbud til syklistene. Liten trafikk og lave hastigheter.



Figur 5-7: Allergotveien ved Gamle Trondheimsvei

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt.

5.5 Område Jessheim vest

Rute 41: Gamle Gardermovei

Rutebeskrivelse:

Ruta går langs Gamle Gardermovei fra Hannestad til fv 460 Gardermoveien i øst.

Transportfunksjon:

Ruta er alternativ/parallellrute rute Vest.

Dagens standard:

Ruta går på lavt trafikkerte veier boligveier med fartsgrense 30 km/t og punktvis fartshumper (ved kryss meg Gislevollveien) Ikke eget tilbud til syklist.



Figur 5-8: Gamle Gardermovei

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt.

Rute 42 Vilbergveien

Rutebeskrivelse:

Ruta går langs Vilbergveien fra fv 460 ved Olaløkka til Fv 460 Gardermoveien i Sand.

Transportfunksjon:

Ruta er atkomst / materrute til hovedrute Vest.

Dagens standard:

Vilbergveien er smal boligveg med fartsgrense 30 km/t, og skiltet med "Gjennomkjøring forbudt". Ikke eget tilbud til syklist.



Figur 5-9: Vilbergveien – smal boligvei

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt langs denne ruta.

Rute 43: Langs Kverndalen og Karl Nordbecks vei

Rutebeskrivelse:

Ruta starter der hvor Kverndalsveien tar av fra RV 174 vest for Jessheim sentrum og følger denne innover i området. Ved Ull/Kisa's idrettsplass skifter veien navn til Karl Nordbecksvei, og ruta følger denne veien fram til fv 459 Ringveien

Transportfunksjon:

Ruta er atkomst / materrute til hovedrute Sentrum langs Ringvegen.

Dagens standard:

Kverndalsveien er bolig/atkomstveg med fartsgrense 30 km/t, og fartsdempende titak.. Det er ikke Ikke eget tilbud til syklist lang Kvernbergveien. Langs Karl Nordbecks vei er det gang- sykkelvei på hele strekningen mellom Idrettsplassen og Ringveien.



Figur 5-10: Karl Norbecks vei

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

10 sykkelveivisningsskilt.

5.6 Område Jessheim sentrum

Rute 51 Furusethgata

Rutebeskrivelse:

Ruta går langs Furusethgata mellom fv 459 Ringveien og fv 454 Trondheimsveien

Transportfunksjon:

Ruta er alternativ/parallellrute til Trondheimsveien. Atkomst til viktige målpunkter som Ullensaker rådhus og Jessheim Storsenter.

Dagens standard:

Furusethgata har rundt 3000 ÅDT. Gata har ikke en bymessig utforming. Kjørebane er relativt bred med fortau på begge sider av veien. Det er ikke eget tilbud til syklist. Fartsgrense er 50 km/t. Flere avkjørsler til parkeringsplasser langs veien. Sannsynligvis en del kryssing av fotgjengere mellom rådhuset og storsenteret.

Behov for tiltak og skilting:

Det er planer om en mer bymessig opprusting av gata i forbindelse med utvidelse av Jessheim Storsenter. Tiltak for å forbedre forholdene for syklist bør samtidig vurderes. Sykkelfelt kan være en aktuell løsning eller alternativt en løsning med sykling i kjørebane, uten spesiell tilrettelegging, dersom Furusethgata får en utforming lignende Storgata slik at bilenes kjørehastigheter blir lavere.

5 sykkelveivisningsskilt.

5.7 Lokale tverrforbindelser

Rute 61 fra fv 454 Trondheimsveien gjennom bekkedal til rv 174 ved Gjestad

Rutebeskrivelse:

Ruta går på boligveier i området ved Døli skole, hvor det på enkelte strekninger er gang- og sykkelveger. Videre på etablerte stier i bekkedalen nord/vest for Døli skole. Deretter på Flatavegen (boligvei) til Romsaas.

Transportfunksjon:

Ruta er lokal tverrforbindelse mellom Jessheim sør og Jessheim vest, men også viktig sykkelrute til mellom utbyggingsområdet Romsaas og Døli skole.

Dagens standard:

Ruta går på boligveier med fartsgrense 30 km/t i timen, hvor i tillegg på enkelte strekninger er etablert gang- og sykkelvei.



Figur 5-11: Sti gjennom bekkedal

Behov for tiltak og skilting:

Det er behov for å bygge gang- og sykkelvei med belysning på strekningen gjennom bekkedalen. Lengde ca. 300 m. 5 sykkelveivisningsskilt..

Rute 62 fra fv 454 Trondheimsveien langs Romsaasveien til rv 174

Rutebeskrivelse:

Ruta starter ved rundkjøring i krysset Romsaasveien x Gamle Trondheimsvei x Trondheimsveien og går langs Romsaasveien fram til kryss med rv 174.

Transportfunksjon:

Ruta er lokal tverrforbindelse mellom Jessheim sør og Jessheim vest. Ruten er mye brukt til rekreasjonssykling. Ruta blir viktigere etter hvert som den planlagte utbyggingen på Romsaasfeltet (6-700 boliger) ferdigstilles.

Dagens standard:

Det er etablert gang- og sykkelvei langs Romsaasveien på hele strekningen.



Figur 5-12: Romsaasveien ved Jessheim sør.

Behov for tiltak og skilting:

Ikke behov for tiltak

5 sykkelveivisningsskilt langs denne ruta.

6 SYKKELPARKERING

6.1 Utforming av sykkelparkering

For å gjøre sykling attraktivt og lett, bør det etableres sykkelparkering ved viktige målpunkter.

Følgende krav bør stilles til sykkelparkering:

- Sykkelparkeringen bør være tilgjengelig og lett å betjene.
- Sykkelparkeringen bør ha stativer hvor det er mulig å låse både hjul og ramme slik at sykkelen står trygt
- Sykkelparkeringen bør gi mulighet for å parkere alle typer sykkel (for eksempel må det være plass for brede dekktyper).
- Sykkelparkeringen bør utformes slik at det ikke skader sykkelen (f.eks. med overfylte anlegg, skarpe kanter o.l.)
- Sykkelparkeringen bør være solid
- Sykkelparkeringen bør i enkelte tilfeller kunne beskytte mot vind og vær (f.eks. ved langtidsparkering av sykkelen).
- Sykkelparkeringen bør være nær aktuelt målpunkt

I forbindelse med etablering av miljøgate i Storgata, ble de definert et designprogram for utforming av bla. sykkelparkeringsplasser. Det bør tas utgangspunkt i designprogrammet ved valg av stativtyper i Jessheim, supplert med vurdering i forhold til punktene over.

Figur 6-1 viser eksempler på gode sykkelparkeringsparkeringsløsninger i Norge og utlandet.



SYKKELPARKERING UNDER TAK



I forbindelse med bygg



Grønt tak



Grønn omramming

SYKKELPARKERING MED FASTMONTERTE STATIVER



6.2 Plassering av sykkelparkering

I Jessheim er aktuelle målpunkter:

Boligområder

I Jessheim består boligbebyggelsen i stor grad av eneboliger/rekkehus hvor en parkerer sykkelen på egen grunn. I forbindelse med større boligkomplekser bør det planlegges spesielt for å sikre felles sykkelparkeringsplasser. Ullensaker kommune bør lage en egen norm for sykkelparkeringsplasser ved planlagte større boligkomplekser.

Arbeidsplasser

Sykkelparkering ved arbeidsplasser vil øke sykkelens attraktivitet som transportmiddel til og fra jobb. Parkeringen bør legges i umiddelbar nærhet til arbeidsplassens inngang eller gjerne innendørs eller under tak, slik at en kan sette seg på en tørr sykkel etter endt arbeidsdag.

Skoler

Allergot og Nordby ungdomsskoler.
Jessheim videregående skole.
Romerike folkehøgskole.

Serviceområder

I områder med butikker, kaféer, bibliotek, kino o.l. vil de syklende ha behov for å parkere sykkelen for en kortere periode. Parkering bør legges opp med mange og enkle anlegg framfor store sentrale anlegg som fører til lengre avstander til fots.



Figur 6-2: Sykkelstativ i Storgata.

Utfartsområder

Nordbyvannet.

Knutepunkter for kollektivtransport

For å kunne tilby et reelt alternativ til bilbruk, må sykkel og kollektivtransport knyttes sammen til et integrert transporttilbud. Sykkelparkering ved kollektive knutepunkter bør vies spesiell oppmerksomhet. Og gjerne utformes slik at de beskytter mot vind og vær ettersom langtidsparkering vil forekomme. Det er allerede bygd sykkelparkering ved Jernbanestasjonen/kollektivterminalen. Det bør etableres sykkelparkering også ved Nordby stasjon. Ullensaker kommune har planer om å gjennomføre dette i 2005.



Figur 6-3: Sykkelparkering under tak ved Jessheim stasjon



Figur 6-4: Nordby stasjon – sykkelparkeringsplasser skal etableres sommeren 2005.



Figur 6-5: Sykkelparkering ved bussholdeplass ved Trondheimsveien, Jessheim Sør.

6.3 Kostnader ved sykkelparkering

Prisene vil variere med størrelsen og standard på anlegget. Kostnadene som oppgis er basert på middels store anlegg med varige materialer og utstyr.

Belegg: 2 m² pr sykkelparkeringsplass

Asfalt med kant av storgatestein: kr 900 pr sykkel

Plasstøpt betong: kr 1500 pr sykkel

Sykelstativ: fastboltet stativ kr 900 pr sykkel

Tak: ekskl belegg og stativer kr 5500 pr sykkel

Sykkelparkeringsplass med stativ koster kr 2200 pr sykkel

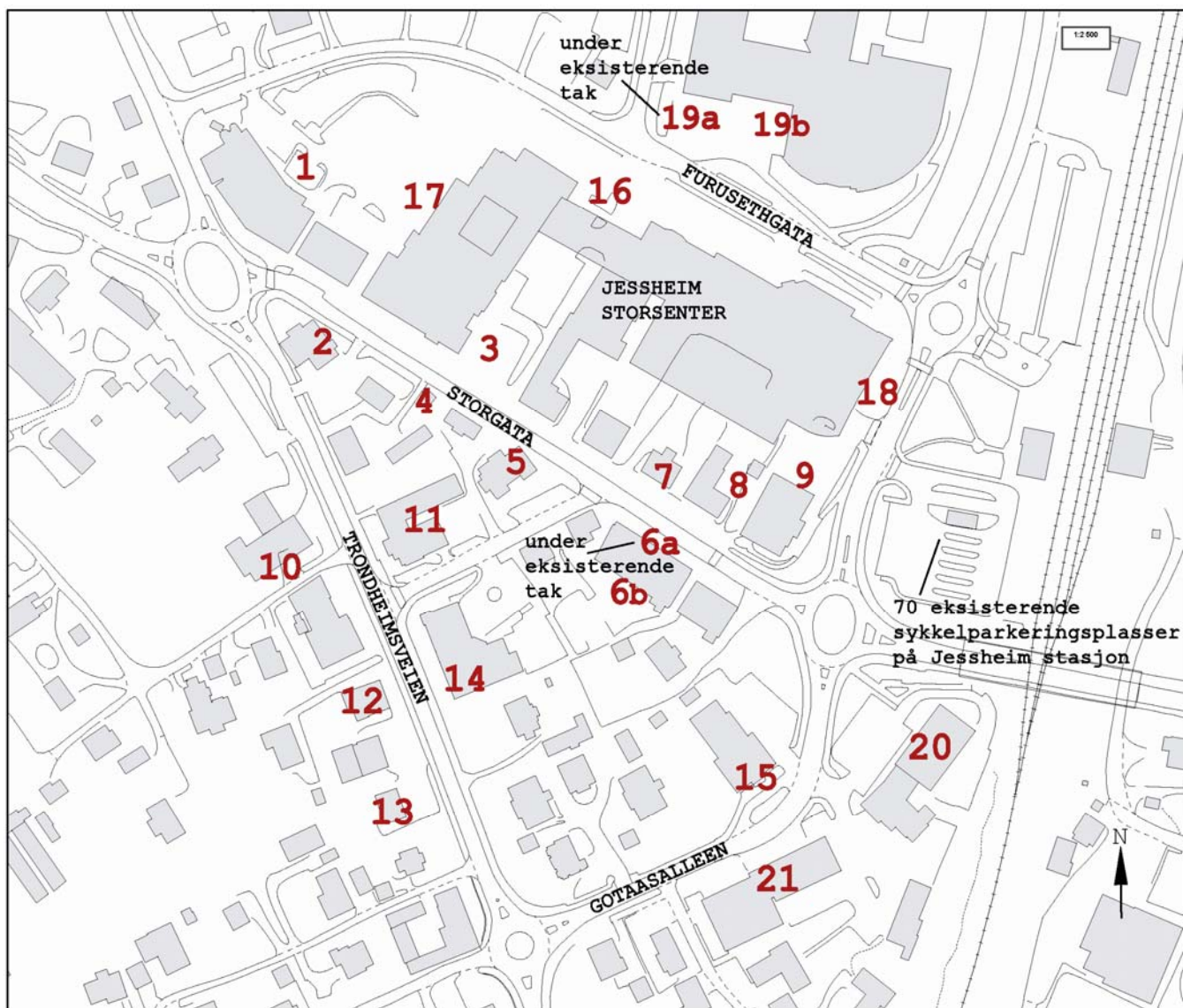
Sykkelparkeringsplass med stativ+tak koster kr 8000 pr sykkel

Alle kostnader er oppgitt ekskl mva. 10% uforutsette utgifter er inkludert.

Aktuelle steder med sykkelparkering i Jessheim med antall plasser og anslåtte kostnader er vist i tabell 6-1.

Tabell 6-1: Oversikt over steder i Jessheim sentrum hvor det er aktuelt med sykkelparkering.

NR	STED	AKTIVITETER	Antal plasser	Grovt anslått kostnad	Kommentar
1	Gartneriet/ Dolly Dimples	Pizzarestaurant	20	kr 44 000	To bilparkeringsplasser kan omdisponeres til sykkelparkering
2	Vertshuset	Bar / restaurant	10	kr 22 000	Langs veggen mot Storgata
3	Torget / Jessheim Storsenter (sør)		10	kr 22 000	Er satt opp 20 sykkelstativer (privat) . Kommunen skal sette opp ytterligere 10 for å hindre bilparkering på Torget.
4	Storgata X	Kaffebar	5	kr 11 000	For gjester og ansatte.
5	Skobutikk	Eurosko	10	kr 22 000	For kunder og ansatte.
6a	Gjensidigegården	Videobutikk	5	kr 11 000	Det er takoverbygg mot Storgata. Kundeparkering.
6b	Gjensidigegården	kontor i 2. og 3 etasje	5	kr 11 000	Sykkelparkering for ansatte.
7	Storgata X	Reisebyrå	10	kr 22 000	Verneverdig bygning. Sykkelparkering mellom bygninger.
8	Storgata Y	Peppes pizza	10	kr 80 000	Verneverdig bygning. Sykkelparkering mot Storgata.
9	Meierigården	detaljhandel	10	kr 22 000	Hovedinngang fra Ringveien. Sykkelparkering i bakgården
10	Ligningskontoret	Off. kontor	20	kr 44 000	Sykkelparkering for ansatte og besøkende. Plasseres nært inngangen.
11	Tærudgården	Div. detaljhandel og service. Lokalavis.	10	kr 22 000	Sykkelparkering i bakgården for ansatte.
12	Trondheimsvegen v/Hot Shot	Pizzarestaurant og uteservering	10	kr 22 000	Sykkelparkering for gjester
13	Solli klinikk	Legesenter	10	kr 22 000	Sykkelparkering for ansatte
14	Postkontoret	Service	20	kr 44 000	Sykkelparkering for kunder og ansatte
15	Herredshuset	Kafeteria og selskapslokale	10	kr 22 000	Sykkelparkering for besøkende og ansatte
16	Jessheim Storsenter (nord)	Kjøpesenter	10	kr 55 000	Det er 10 sykkelstativer i dag, men areal rundt må reserveres for biler.
17	Jessheim Storsenter (vest)	Kjøpesenter	10	kr 22 000	Kostnader omfatter tak over eks. plasser. Viktig inngang fra nord.
18	Jessheim Storsenter (øst)	Kjøpesenter	20	kr 44 000	4 plasser i dag. Suppleres med 10 plasser
19a	Rådhuset / Kulturhuset	Besøkende	30	kr 66 000	Er 10 plasser i dag, under tak. Tilbudet bør gjøres med brukervennlig. God plass til sykkelparkering her, ved viktig inngang fra øst.
19b	Rådhuset	Kommuneadm. Besøk	30	kr 66 000	Sykkelparkeringsplasser langs vegger - nært inngangsdøra - for besøkende
20	Gotaasgården	matvare, blomster, kontor			Sykkelparkering kan settes opp under eksisterende tak. For ansatte hvor sykkelstativene skal stå hele dagen.
21	DNB NOR	Bank	10	kr 22 000	Allerede plasser på fasade mot Gottaasalleen. Bygning er under ombygging. Skal bli 30 leiligheter. Sykkelparkering ivaretas i byggesaken.
	SUM AKTUELLE SYKKELSTATIVER I JESSHEIM SENTRU		285	kr 696 000	



7 SYKKELVEGVISNING

7.1 Generelle prinsipper for sykkelveivisning i Jessheim

I henhold til skiltnormalene (håndbok 050, Trafikkskilt) skal skilt nr. 751 – 757 anvendes ved vegvisning for sykkeltrafikk. Vegvisningen kan følge gate/veg, separat gang/sykkelvei eller sykkefelt. Følgende prinsipper gjelder for sykkelvegvisning

Det er krav om kontinuitet i vegvisning. Sykkelruter bør dermed ikke skiltes før det er laget en samlet plan for sykkelruten eller rutenettet.

- Visningsmål bør være knutepunkt eller kjente steder, og må fastsettes etter en samlet plan for vedkommende rute eller rutenett.
- Skiltene skal ikke plasseres sammen med andre vegvisningsskilt.
- Skiltene karakteriseres ved en egen bunnfarge og av et fast symbol for sykkel. Sykkelsymbolet er gitt en framtreddende plass i skiltet.
- Veivisningsskilene har ingen regulerende betydning og kan derfor ikke erstatte de bla "Sykkelvei (nr. 520) eller "Gang- og sykkelvei (nr. 522).

Det er spesielt viktig å skilte sykkelruter som ikke følger hovedvei for biltrafikk.

Anbefalte skilttyper for vegvisningsskilt i Jessheim:

Skilt nr.	Type rute	Plassering
753	Hovedruter	Plasseres i kryss og knutepunkt hvor flere sykkelruter møtes.
755	Hovedruter	Påminnelse om rute. Enkelte steder med angivelse av avstand til målpunkt.
751	Lokale ruter	Veivisningsskilt for lokale ruter.

Tabell 7-1: Skilttyper

Skiltenes utforming er vist i figur 7-1.

Det foreligger detaljerte skiltplaner for flere sykkelruter i Jessheim. Utarbeidet i forbindelse med "Overordnet plan for sykkelveinettet i Jessheim – Gardermoen, sommeren 2003.

Figur 7-1: Anbefalte sykkelveivisningsskilt i Jessheim.



Skilt nr. 751 Vegviser til lokale ruter



Skilt nr. 753 til Knutepunkter



Skilt nr. 755 Sykkelruteskilt

7.2 Visningsmål i Jessheim

Start og sluttmaal for hovedrutene:

- Jessheim
- Sand / Gardermoen
- Algarheim
- Kløfta
- Grønnvoll

Aktuelle skoler – andre viktige målpunkter:

- Jessheim skole- og ressurscenter
- Jessheim videregående skole
- Allergot ungdomsskole
- Skogmo skole
- Døli skole
- Nordbytjernet
- Nordby ungdomsskole
- Idrettsanlegget til Ullensaker / Kisa

Nasjonal rute 7 er allerede skiltet gjennom Ullensaker kommune.

7.3 Kostnadsanslag

Tabellen viser kostnadsanslag for skilting av hovedruter og lokale ruter. Grunnlag for kostnadsanslag er at pris per skilt er kr. 3.000 eksl. mva.

Rute	Rutenavn	Antall skilt	Kostnad
Jessheim Nord_A		5	15 000
11	Sørholtet - Jessheim barneskole	10	30 000
12	Nordby stasjon - 454 Trondheimsveien	5	15 000
13	Porten - Jessheim sentrum	11	33 000
14	Nordbyveien - rv 174	5	15 000
Jessheim Nord_B		5	15 000
Jessheim Øst		7	21 000
21	Algarheimsveien	15	45 000
22	Fladbyseter	5	15 000
23	Skogmo	5	15 000
Jessheim Sør		10	30 000
31	Langelandsfjellet	5	15 000
32	Allergotveien	5	15 000
Jessheim Vest		10	30 000
41	Gamle Gardermovei	5	15 000
42	Vilbergveien	5	15 000
43	Kverdalen	10	30 000
Jessheim sentrum		10	30 000
51	Furusethgata	5	15 000
61	Døli - Romsaas	5	15 000
62	Langs Romsaasveien	5	15 000
SUM KOSTNADER SYKKELVEIVISNINGSSKILTING			429 000

Tabell 7-2: Kostnadsanslag skilting.

8 INFORMASJONS OG KAMPANJETILTAK

8.1 Kampanjer og informasjonstiltak i Jessheim

Den viktigste målgruppen for Sykkelbyen Jessheim er transportsyklister. Man ønsker å få en overgang fra bilbruk til mer sykkelbruk i transportsammenheng.

Samtidig er det et faktum at miljøvennlig transportvaner og riktig sykkeladferd er viktig å innarbeide i unge år. Tiltak rettet mot skolebarn/ungdom vil også være viktig.

Man ser for seg at arbeidet med holdningsskapende arbeid i Sykkelbyen Jessheim skal gå langs følgende hovedlinjer – i prioritert rekkefølge.

Motiverende tiltak:

- Informasjon om sykkelens fortrinn som transportmiddel – spare tid.
- Informasjon om sykling og helse. De helsemessige fordelene ved å sykle.
- Informasjon om de miljømessige fordelene ved at flere sykler.
- Utarbeidelser av brosjyrer og informasjon gjennom kommunal avis og lokal avis.
- Sykle til jobben-kampanjen – er en eksisterende årlig kampanje i regi av Norges mosjons- og bedriftsidrettsforbund. Tønsberg har hatt denne kampanjen med en utvidet lokal vri som en viktig del av det holdningsskapende arbeidet. Syklistenes landsforening har tips om hvordan denne veletablerte aksjonen kan få et lokalt løft.
- Kr. 5 per kilometer for tjenestesykling for ansatte i Ullensaker kommune.

Synliggjøring av Sykkelbyen Jessheim:

- Utarbeidelse av en logo som brukes som gjenkjennelsestegn på alt materiell vedrørende sykkelbyen Jessheim.
- Lage T- skjorter, klistremerker, reflekser eller annet lignende materiale med logo og tekst – brukes som premier og i forbindelse med ulike kampanjer.
- Informasjon om sykkelruter som er ferdigstilt eller sykkelruter som er skiltet.
- Brosjyrer / kart med omtale av sykkelruter som er ferdig skiltet.

- Revidere sykkelkartet for hele kommunen.
- Nasjonal sykkelkonferanse ble avholdt i Kristiansand i 2004, og skal avholdes i Stavanger i 2006 – og på Jessheim i 2008?

Sykling og trafiksikkerhet

- Informasjon om hvordan man skal bruke nye typer anlegg når disse er ferdige. Gjelder spesielt bruk av sykkelfelt.
- Informere om spesielle faresituasjoner, eksempelvis kryssproblematikk på gang- og sykkelveger.
- Kampanjer for bruk av sykkelhjelmer.
- Undervisningsplegg i ungdomsskolene med sykling. Mekking og bruk av sykkelhjelmer.

Kostnader:

I sykkelbyen Tønsberg hadde man en økonomisk ramme på 650.000 kr/ år til informasjons og diverse holdningsskapende arbeid.

Sykkelbyen Jessheim ønsker å sette av en ramme til slike tiltak på rundt 100.000,- per år. Det er viktig med samarbeid med privat og frivillige aktører i dette arbeidet.

9 HOVEDPLAN FOR SYKKELBYEN JESSHEIM

Planens utgangspunkt er å erstatte korte bilreiser i Jessheim med sykkel. Målsettingen er å øke sykkelbruken i Jessheim i henhold til den nasjonale sykkelstrategien.

Planen er inndelt i 6 hovedruter og 15 lokale ruter.

Hovedrutene går i hovedsak langs riks- og fylkesveier fordi disse er korteste strekning mellom viktige målpunkter i Jessheim. Lokale ruter er alternative, parallelle ruter til hovedrutene eller tilførselsruter.

Ved valg av løsning på sykkelanleggene er det lagt vekt på framkommelighet for transportsyklister og å skille gående og syklende. Følgende løsninger anbefales i Jessheim

- Sykkelfelt kombinert med fortau (i den bymessige delen av Jessheim)
- Blandet trafikk – sykkel – bil. (i Storgata og boligveier med 30 km/t)
- Gang- / sykkelveger – langs innfartsveier inn mot sentrum

Hovedplanen viser at det er behov for tiltak langs 8 strekninger på hovedsykkelvegnettet i Jessheim. Tabell 9-1 viser de 5 høyest prioriterte tiltakene på hovedsykkelvegnettet. I tillegg til disse finnes 3 prosjekter som har lavere prioritet enn disse 5. For nærmere beskrivelse henvises til kapittel 4.

Tiltak på hovedsykkelvegnettet:

PRI	VEI	DELSTREKNING	KOSTNAD
1	Rv 178 Algarheimsvn	Bergstubben - Ringveien	3 162 000
2	Rv 178 Gardermoveien	Manesjen - Storgata	1 550 000
3	Fv 454 Trondheimsvn	Storgata - Ringveien	2 683 000
4	Fv 454 Trondheimsvn	C.Gulbergsv - Gotaasalleen	2 132 000
5	Fv 454 Trondheimsvn	Kløfta - Jessheim S	6 240 000
SUM PRIORITERTE			15 767 000

Tabell 9-1: De fem høyest prioriterte tiltakene på hovedsykkelvegnettet i Jessheim

Andre tiltak:

Sykkelparkeringsplasser er et viktig tiltak for å tilrettelegge for sykkelbruk i Jessheim.

Sykkelparkering er nærmere omtalt i kapittel 6. Her foreslås det å sette opp 300 sykkelstativer i Jessheim sentrum til en kostnad på rundt k. 600.000,-.

I tillegg planlegges å sette opp sykkelveivisningskilt både på hovedruter og lokale ruter. Sykkelveivisning er nærmere omtalt i kapittel 7. Sykkelveivisning kan allerede nå gjennomføres på de aller fleste rutene. Det er foreliggende allerede utkast til skiltplaner som må kvalitetssikres før de kan iverksettes. Sykkelveivisningsskilt på alle hoved – og lokalruter vil anslagsvis koste kr.450.000,-

Tabell 9-2 oppsummerer alle typer tiltak som inngår i hovedplan for sykkelbyen Jessheim.

TYPE TILTAK	KOSTNAD
Høyt prioriterte tiltak på hovedsykkelvegnettet	kr 16 000 000
Sykkelveivisningsskilting	kr 450 000
Sykkelparkering i Jessheim Sentrum	kr 600 000
Informasjons- og kampanjetiltak, per år	kr 100 000

Tabell 9-2: Oppsummering av alle typer tiltak i Sykkelbyen Jessheim

I vedlegget er det skissert et forslag til før- og etterundersøkelse i forbindelse med planen (evalueringsopplegg). Det skisserte opplegget koster anslagsvis kr. 2-300.000,-

Parkeringsrestriksjoner:

Erfaringsmessig er ikke tilrettelegging for alternativer til bilbruk tilstrekkelig uten at det samtidig gjøres restriksjoner på biltrafikken. Det er meget god tilgang på parkeringsplasser på Jessheim, en bevist parkeringspolitikk kan være et viktig virkemiddel for å øke sykkelbruken.

Målsettinger for framtidig sykkelbruk i Jessheim:

Jessheim har en konsentrert bebyggelse innenfor sykkellavstand fra sentrum. Topografien er sykkelvennlig uten store høydeforskjeller. TØI har påpekt at det generelt bør være potensial for overføring av 10-15 prosent av alle bilreiser (i hovedsak bilreiser under 5 km). Slike reiser utgjør 43 prosent av alle bilreisene i Ullensaker.

Sykkelandelen i Ullensaker er i dag på 4,9 prosent og en overføring av 10 prosent av de korte bilreisene til sykkel vil kunne bety en nesten tredobling av sykkelbruken til 12,3 prosent.

Ut fra dette foreslås at et konkret mål for sykkelbyen Jessheim er at sykkelbruken skal øke til 12 prosent. Dette er et ambisiøst mål i forhold til et lavt utgangspunkt. For å kunne oppnå denne målsettingen, er det viktig at man drøfter tiltak, utover å tilrettelegge for sykkeltrafikk, som kan påvirke den høye bilbruken i Jessheim.

VEDLEGG:

1: KAMPANJER OG INFORMASJONSTILTAK – EKSEMPLER OG IDEER

2: INNSPILL TIL EVALUERINGSOPPLEGG

VEDLEGG 1: KAMPANJER OG INFORMASJONSTILTAK – EKSEMPLER OG IDEER

Årsrapport fra sykkelbyen Sandnes i 1994 gir en del eksempler og ideer:

- Bli kjent i Sandnes på sykkel (mål: å utbre interesse for sykling i ferie og fritid). Organisasjoner og lag tilbys økonomisk tilskudd for å gjennomføre arrangementer. I tillegg T-skjorter til utlodding. Distribuerer forslag til sykkelturner inkl "kultur-løype" på sykkel. Tre arrangementer gjennomført.
- Heftet "Sykkelturer i Sandnes og Sola". Kart og beskrivelser av seks turer. Distribuert til alle husstander i de to kommunene, dessuten tilgj ved sykkelbutikker, hoteller, turistkontor mv.
- Sykling til kulturarrangement. Oppfordrer arrangører av åpne arrangementer, fotballkamper, idrettsstevner til å annonsere spesielt for syklistene. Tilskuddsordning for dette.
- Fellesturer på sykkel. Åtte turer arrangert av SLF i samarbeid med sekretariatet.
- Mekkebussen besøkte alle skoler i forbindelse med skolepakken. Samarbeid med politiet som på forhånd kontrollerte sykler og påpekte mangler. I tillegg besøkt i bydeler i Stavanger.
- Skolepakken. Samlet undervisningsopplegg om sykkel og sykling rettet mot grunnskolen. Inkluderer sykkelknappen, bruk av hjelm, lys mv. Samarbeid med SLF, TT og politiet.
- Atferd på sykkel. Brosjyre for barn og voksne: "Slik sykler du i Sandnes". Eksempler fra nye og utradisjonelle løsninger. Distribuert til skoler, helsestasjoner, politiet, biblioteket, kulturmølla og ulike arr.
- Sykle til jobben - våkaksjonen og en begrenset høstaksjon.
- Sunn bedrift – en aksjon for sykkelvennlig tiltak i utvalgte bedrifter
- Reisevaneundersøkelse blant ansatte i Sandnes kommune
- Helsemessige konsekvenser – skaffe oversikt over ulykkesutviklingen (sykehus-skader), om sammenheng mellom sykling, trivsel og helse mv. To bedrifter kartlagt mht helseeffekt.
- Bydelprosjekt. Stimulere til sykkelbruk i prøvebydel og dokumentere effekt av markedsføring. Egen før- og etterundersøkelse (ikke spesielt vellykket)

- Sykkelutleie - beholde og utvide eks ordning
- Tjenestesykler i kommunen
- Sykkelturisme - forprosjekt i regi av fylkeskommunen

Sekretariatet for sykkelbyen Sandnes disponerte ca 1 mill kroner til holdningsskapende arbeid og informasjon.

Utvikling av sykkelbyer – MD, SD, VD 1996

Organisatoriske tiltak

- Klargjøring av ansvar (stat, fk og komm)
- Samarbeidsavtale mellom Statens vegvesen og kommunen om utbygging (og drift?), dessuten fk, SLF og andre private
- Styrking av budsjetter
- Opplæring av planleggere og driftspersonell

Service og kampanjetiltak

- Sykkelverksted/service, gjør-det-selv-verksted, budtjeneste, tipstelefon
- Informasjon om sykler og sykkelutstyr
- Sykkelutleie
- Sykkelkart
- Aksjon/kampanje "Sykle til jobben"
- Kampanje for økt sykling ved skoler, i bydeler og til organiserte fritidsaktiviteter
- Kampanjer for sykling i fritid og ferie (turisme)
- Info-kampanje rettet mot bilførere – bl a sykkelstativ på bil
- Kampanje for bruk av sikringsutstyr og for riktig syklistatferd
- Arrangementer som sykkelritt, fellesturer og kulturarrangementer (der sykling inngår)
- Kampanjer om helsemessige virkninger og om sykkelulykker
- Bevisstgjøring om ideer bak sykkelbyprosjektet med tanke på individuell og polit oppslutning
- Dialog med brukerne

Dette sammen med fysiske tiltak og organisatorisk tilrettelegging skal bidra til nye holdninger til sykkelbruk og –planlegging.

VEDLEGG 2: INNSPILL TIL EVALUERINGSOPPLEGG

Generelt

Evalueringen bør fange opp endringer som skjer i forbindelse med og som en følge av sykkelbyprosjektet, med alt hva det innebærer av fysiske tiltak, kampanjer mv. Det foreslås at endringene knyttes både objektive og subjektive data:

- Objektive data: Dokumentasjon av tiltak, sykkelteillinger, biltellinger, reise-middelfordeling mv
- Subjektive data: Publikums holdninger, synspunkter, ønsker og tilfredshet med tilbudet mv

Ut fra dette bør det være mulig å trekke rimelig sikre konklusjoner om årsakssammenhenger.

Ideelt sett bør evalueringen knytte seg opp mot de mål som er satt for prosjektet. Evt bør hovedmål og delmål defineres. Jo klarere delmålene uttrykkes eller tallfestes, jo lettere blir det å etterprøve måloppnåelsen senere. En kan knytte mål til ulike forhold, f eks:

- Syklistene skal tilbys et sammenhengende sykkelveinett innen.....
- Syklistene skal tilbys sikre og attraktive oppstillingsplasser ved større målpunkt og spredt utover sentrumsområdet
- Sykkelbruken skal øke i Jessheim, andelen som sykler jevnlig skal øke til med xx prosent
- flere skal sykle til jobb, andelen som sykler jevnlig til utvalgte bedrifter skal øke med xx prosent
- økt sykling skal i hovedsak skje på bekostning av bilbruken, spesielt på reiser til sentrum
- det skal oppleves attraktivt og trygt å sykle i Jessheim (evt sette et mål for andel av befolkningen eller syklistene som uttrykker det)
- antallet sykkelulykker skal reduseres med xx prosent
- osv

Biltrafikk-, ulykkes og veibaserte miljødata for riks- og fylkesveinettet finnes i vegvesenets registre og vil kunne skaffes som "historiske data". Vidkom-registreringer (video) dokumenterer den fysiske situasjonen for disse veiene.

Data for kommunalveinettet er erfaringsmessig langt mer begrensede. Det samme gjelder data for sykkeltrafikken og holdningsdata. Denne typen data må derfor innhentes spesielt gjennom en egen førundersøkelse. Det kan det dreie seg om:

- Sykkeltellinger i utvalgte snitt
- Biltellinger i utvalgte snitt (evt)
- Reisevanedata – spesielt reise-middelfordeling, turlengde bil og sykkel, sykkel-turfrekvens, mv
- holdningsdata - grad av tilfredshet med ulike deler av tilbudet, ønske om tiltak, potensial for økt sykling mv

Førundersøkelsene gir malen for senere etterundersøkelser. Særlig viktig er valg av tid på året, telleperioder, utvalgsteknikk og spørsmålsformulering. For å kunne sammenlikne med andre sykkelbyer (som Tønsberg, Sandnes, Kristiansand), kan det være et poeng å ta inn elementer fra disse mht utvalg og spørsmålsformulering.

Tellinger

Syklist (og fotgjengere)

Trafikktellinger vil alltid være beheftet med usikkerhet, noe som bl a ligger i trafikken naturlige variasjoner. For sykkeltrafikken vil værforholdene kunne gi ytterligere store variasjoner. Usikkerhet kan forebygges ved valg av "gode" telledager og ved gjentakelse av tellingene over flere dager og på forskjellig tid på året.

Syklistenes telles oftest ved manuelle, retningsfordelte tellinger ved utvalgte tellesnitt. Det er nok med en teller (person) per snitt. Telleperioden bør strekke seg fra kl 07 til 17. Da skolereiser betyr relativt langt mer for sykkeltrafikken enn for biltrafikken, vil en kunne miste viktige deler av trafikken ved en avkortet telling (f eks skolebam og –ungdom som slutter forholdsvis tidlig om ettermiddagen). Ved gjentakende tellinger kan en likevel vurdere avkorting til en 6-timers-periode kl 07-09, 11-13 og 15-17, med "interpolering" for å finne dagtrafikken.

Ved bruk av et egnet telleskjema, kan syklistenes plassering i tverrprofilen registreres samtidig med at det telles. Ved snittellinger kan fotgjengerne telles som del av samme telleopplegget.

Tellinger i kryss kan erstatte snittellinger. En får da fanget opp 3-4 vegarmer samtidig. Slike tellinger kan imidlertid være kompliserte å gjennomføre, bl a fordi syklistene ikke er steds- og retningsbestemt på samme måte som biltrafikken. På sin vei inn og ut av krysset vil også syklistene bruke en viss tid. Enkelte kryss med stor belastning vil trolig kreve to tellere, i hvert fall i rush. Det kan på forhånd være vanskelig å si hvilke disse er.

Å telle fotgjengere samtidig med syklistene vil være verre ved krysstellinger.

Tid for telling (og intervju)

For tellinger og intervjuer velges fortrinnsvis normaluker som ikke deles opp av fri- og helligdager. Regnværsdager bør gi avlysning, og tellingene forskyves til dagen eller uka etter. Hvis mulig bør tellingene gjøres simultant ved alle snitt (og mest mulig simultant med intervju).

Biltrafikk

Biltrafikken telles maskinelt over noen virkedager ved utvalgte tellesnitt. Ved minst ett snitt telles minst en hel uke inkl helgen. Snittene fanger opp innfartene til sentrum og noen interne gatesnitt. Tidsperioden bør overlappe sykkelteillingene, men kan strekke seg over et par uker i tid.

Bruk av radar til tellingene vil være godt egnet, og det vil samtidig gi relevante fartsdata.

Kollektivtrafikk

Telles ikke.

Spørreundersøkelse

En spørreundersøkelse rettes per telefon mot et tilfeldig utvalg av befolkningen (15 år og over?). Spørsmålene bør dels gå på reisevaner og dels på holdninger. Tidspunkt kan være sent april/tidlig mai. Spørsmålene kan gå på følgende:

Reisevaner (alle)

- Beskriv de reiser som ble foretatt i går (reise 1, 2, 3....) mht reisemiddel, reisehensikt, reiselengde og tid - (får også fram kombinerte reiser)

- Hvor ofte sykler du vanligvis? Hver dag, 2-3 ganger i uka, minst en gang i uka, et par ganger i måneden osv.....

Til de som syklet i går (tur 1, tur 2 mv)

- Hvor lang var sykkelturen (km, minutter)
- Reisehensikt (arbeid, skole mv)

Til de som sykler sjeldnere enn 2 ganger i måneden eller sjeldnere

- Hvilke forhold hindrer det fra å sykle mer?(ulike forhold ramses opp....)
- ...

Tilfredshet/holdninger (alle)

- Hvor fornøyd er du på en skala fra 1 til 5 med
-
-
-

(ulike forhold som gjelder reisetilbudet generelt og tilrettelegging for sykling spesielt)

Persondata

- Alder og kjønn
- Har bil /førekort
- Bosted:? Arbeids-/skolested?

Spørsmålene bør tilpasses tidligere undersøkelser, slik at sammenlikninger blir relevant.

Utvalget bør være rimelig stort, slik at det blir meningsfylt å analysere undergrupper, f eks de som syklet i går, de som sykler jevnlig eller de som sjelden eller aldri sykler. Utvalgets størrelse vil også ha betydning når en skal trekke konklusjoner om endringer før-etter. Vi anbefaler ut fra dette et utvalg på minst 600.

