

Sykkelstrategi for Lillestrøm kommune



Innhold

Innledning 3		
1	Dagens sykkelbruk i Lillestrøm kommune	4
2	Sykkelinfrastruktur i Lillestrøm kommune	6
3	Visjon og Mål	8
4	Delmål for sykkel	10
5	Hvordan skal målen nåes?	11
6	Sykkelnettet	12
7	Lokale sykkelruter	14
8	Hovedprinsipper for ny infrastruktur	16
9	Nye mobilitetsformer	18
10	Informasjon og kampanjer	20

Innledning

I 2020 ble kommunene Sørum, Fet og Skedsmo slått sammen til Lillestrøm kommune. De tre tidligere kommunene har hatt ulike planer for samferdsel og sykkel og det er derfor behov for å lage en felles sykkelstrategi for den nye kommunen.

Lillestrøm har flere år blitt kåret til årets sykkelby av syklistenes landsforbund. I 2018 ble Lillestrøm nummer to på listen bak Kristiansand. I Norsk sammenheng er derfor Lillestrøm langt fremme på sykkel. Sammenligner man Lillestrøm med de beste sykkelbyene i Europa, ligger Lillestrøm et godt stykke bak både når det gjelder sykkelandeler og sykkeltilrettelegging. Byer i Nederland, Belgia og Danmark har svært høye sykkelandeler og er derfor et godt forbilde for hva som er mulig å få til. Dette viser at det fortsatt er et stort potensial til forbedring, og at det er mulig å oppnå langt flere syklende.

De øvrige byområdene og tettstedene i Lillestrøm kommune ligger noe bak Lillestrøm by i sykkelandeler, men ikke nødvendigvis på tilrettelegging. Et godt utbygd gang- og sykkelveinett samt rimelig kompakte tettsteder med sentralt plasserte jernbanestasjoner gir et veldig godt utgangspunkt for sykling i kommunen.

Sykelstrategien for Lillestrøm kommune vil beskrive dagens situasjon for sykkel, målsetninger for sykkel og gi hovedretning for sykkelsatsingen for kommunen. Den vil beskrive hvilke prinsipper som skal legges til grunn for ny infrastruktur, sykkelparkering og nye mobilitetsløsninger.

Denne rapporten er skrevet av Lillestrøm kommune med hjelp av Norconsult. Civitas har utformet det grafiske. Disse har jobbet med rapporten:

- Iver Wien, Lillestrøm kommune
- Fredrik Jensen, Norconsult
- Elise Rustad Fossnes , Norconsult
- Truls Lange, Civitas

Det har i prosessen vært avholdt arbeidsseminar med ulike medlemmer fra Viken fylkeskommune og Lillestrøm kommune.

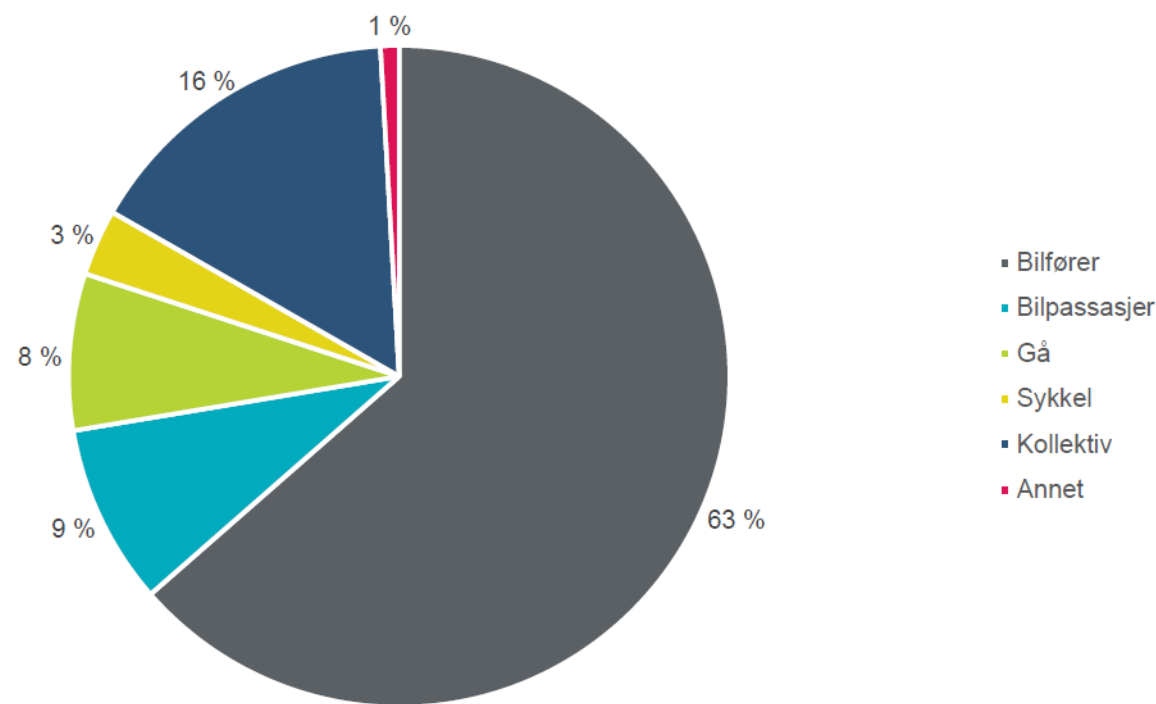
1 Dagens sykkelbruk i Lillestrøm kommune

Reisevaneundersøkelse

Det ble i oktober 2020 gjennomført en reisevaneundersøkelse for å kartlegge reisevanene til innbyggerne i Lillestrøm kommune med fokus på sykkelvaner. Mer enn seks av ti gjennomførte reiser ble gjort som bilfører. Mer enn syv av ti reiser ble gjort med bil, enten som passasjer eller fører. Videre var det en kollektivandel på 16 prosent av alle reiser. Om lag en av ti reiser ble gjennomført med aktive transportmidler, henholdsvis 8 prosent med gange og 3 prosent med sykkel

Lillestrøm by og Strømmen har lavest bilandel av de ulike områdene i Lillestrøm kommune, hvor under halvparten av turene er gjort med bil som fører. Her er også sykkelandelen høyest. Nesten 1 av 10 reiser er gjort med sykkel i Lillestrøm by, mens 1 av 20 er det i Strømmen. I Sørumsand er også 1 av 20 reiser gjort med sykkel. I hovedsak er resultatene som forventet, hvor de mest urbane områdene har lavere bilandel enn de mindre, perifere tettstedene. Høyest bilandel er det på Kjeller og Frogner. Få respondenter på de minste stedene gjør riktig nok datene usikre.

Reisemiddelfordeling i Lillestrøm kommune, oktober 2020



Respondentene fikk spørsmål om hvor ofte de benyttet seg av sykkel i løpet av en vanlig uke. Om lag en av 20 svarte at de benyttet sykkel daglig. Innbyggerne i Lillestrøm by sykler oftere enn i andre deler av kommunen. Fire av ti benytter sykkel to til tre dager i uken eller oftere. Minst sykkelbruk er det på Frogner, hvor 19 av 20 benytter sykkel en dag i uken eller sjeldnere. Det vil normalt være enklere å få de som allerede sykler til å sykle mer, enn å rekruttere nye syklist. Tallene viser høyt potensial for økt sykkelandel spesielt i Lillestrøm. Kjeller, Strømmen og Sørumsand viser også godt potensial, mens potensialet på Frogner er lavt. Korte avstander til lokale målpunkt, kombinert med lange avstander til andre målpunkt gjør at Frogner har lokale forhold der sykling blir mindre relevant. Det er da få reiser som kommer mellom 1 km (gåavstand) og 5 km, som er typisk sykkelavstand.

Den viktigste årsaken som oppgis til å ikke sykle er at det er for *langt og bratt*. *Bedre sykkelveier* er viktigste forslag for at man skal sykle mer. De fleste føler seg trygg på sykkel i kommunen. På spørsmål om trykghetsfølelse svarer 6 av 10 at det er *trygt* eller *svært trygt* å sykle. Sørumsand kommer dårligst ut på trykghetsfølelse. I Lillestrøm by synes 9 av 10 at det er *godt* eller *veldig godt* tilrettelagt for sykkel.

I kommunen går eller sykler nesten 7 av 10 barn til skolen. 35 prosent sykler til skolen. 15 prosent blir kjørt til skolen.

Data fra sykkelteille

Det finnes enkelte sykkelteille i kommunen som kontinuerlig teller syklist. Enkelte av disse står også sammen med tellere for biltrafikk. Disse tellerne gir kun trafikken i et punkt, men utfyller RVUen ved å vise fordeling av sykkeltrafikk over året. Sammen med teller for bil kan disse benyttes til å si noe om forholdet mellom bil og Sykkel.

Høsten 2020 var det få tellere med tilgjengelige data. Det var imidlertid mulig å hente ut data for telleren på Nitelva bru på grensen til Lillestrøm by. Denne telleren viser at biltrafikken er rimelig konstant fra måned til måned, kun med dropp i sommerferien (Juli). Det er ca. 10.000 bilpasseringer i døgnet. Sykkeltrafikken er derimot mer varierende. Størst er trafikken i mai og august og lavest i januar og februar. Tallene varierer fra ned på 40-tallet til opp mot 500 sykkelpasseringer i døgnet.

Siden reisevaneundersøkelsen kun har tall for oktober, vil det være interessant å estimere tall for hele året. Justert for sesongvariasjon basert på telleren i Nitelva vil Lillestrøm kommune ha en sykkelandel på 4 prosent over året og over 7 prosent i august måned. Disse tallene stemmer godt overens med tidligere RVU for sykkelandel på Romerike. Lillestrøm by vil ha en sykkelandel på 11 prosent over året og opp mot 20 prosent i august.

Om RVU for sykkel oktober 2020

I forbindelse med utarbeidelse av sykkelstrategi og hovedplan for sykkel for Lillestrøm kommune er det gjennomført en forenklet reisevaneundersøkelse (RVU) med særlig fokus på sykkel blant innbyggere i Lillestrøm kommune. Reisevaneundersøkelsen ble gjennomført med telefonintervjuer. IPSOS gjennomførte datainnsamlingen mens Norconsult har gjennomført analysen. Totalt ble 527 telefonintervjuer gjennomført i perioden 25.-28. oktober 2020.

Hovedpørsmålet i undersøkelsen var hvilke reiser respondenten gjennomførte dagen i forveien og med hvilket transportmiddel som da ble benyttet. Totalt ble det gjennomført 771 turer blant de 527 respondentene. 137 av personene hadde ikke gjennomført noen turer på reisedagen. Gjennomsnittlig reiste hver person 1,46 turer per dag. Dette er om lag halvparten av gjennomsnittet de siste årene fra nasjonal RVU. Flere faktorer kan være med på å forklare den noe lave turproduksjonen. Koronapandemien har generelt ført til et lavere aktivitetsnivå i samfunnet, og dette påvirker dermed reisevanene.

Respondentene fikk deretter ulike spørsmål om sykling.

2 Sykkelinfrastruktur i Lillestrøm kommune

Dagens sykkelinfrastruktur

Lillestrøm kommune er godt utbygd med sykkelinfrastruktur. Det er forbindelse med gang- og sykkelvei mellom de fleste tettstedene i kommunen og mellom boligfelt og skoler. I byområdene er det sykkelfelt i mange av hovedgatene. I Lillestrøm er det også en egen sykkelgate. Likevel opplever mange at sykkelinfrastrukturen ikke er bra nok. Det er mangler i sykkelinfrastrukturen både når det kommer til god sammenheng i sykkelnettet, trygghetsfølelse og fremkommelighet.

Sykkelinfrastruktur i byområdene

I Lillestrøm og på Strømmen er det anlagt sykkelfelt i mange av hovedgatene. Det er også sykkelfelt gjennom Skjetten og på Skedsmokorset. Sykkelfeltene er 1.generasjons sykkelfelt, som oftest rundt 1,75 cm brede. Noen kommunale gater har røde sykkelfelt, mens de stort sett er uten rødfarge på fylkesvei. I noen av lyskryssene er det etablert sykkelbokser, men kryss og rundkjøringer er generelt dårlig tilrettelagt for sykkel. Mange velger å sykle på fortau i sentrumsområdene, selv der det er sykkelfelt. Dette indikerer at sykkelinfrastrukturen ikke føles sikker nok. Mer erfarne syklistene sykler i sykkelfeltene, og kommer på den måten raskt frem. Det er generelt dårlig overganger i systemskiftene, der gang- og sykkelvei går over til sykkelfelt. Man ledes ikke naturlig inn i sykkelfeltene. Flere steder er gang- og sykkelvei koblet mot fortau, som gjør at videre sykling i byområdene ledes inn på fortauet.

Sykkelinfrastruktur i tettstedene

Tettstedene Sørumsand, Fetsund, Skedsmokorset, Kjeller, Skjetten og Frognar har godt utbygd gang og sykkelveinett. Flere av boligfeltene er også godt egnet for sykling, med lav trafikkbelastning. Den største utfordringen er sentrumsområdene, der sykkelinfrastrukturen blir mer rotete. Overgang mellom gang- og sykkelvei til fortau er ikke spesielt godt egnet for sykling. Fetsund og enkelte områder på Skedsmokorset har mye topografi som er et hinder for sykling.

Sykkelinfrastruktur mellom by og tettstedene

I Lillestrøm kommune er det godt utbygd med gang og sykkelvei som forbinder tettstedene sammen. Dette gjør at det er mulig å sykle mellom byområdene og tettstedene separert fra biltrafikken de fleste steder. Kvaliteten på gang og sykkelveiene er noe varierende men gjennomgående av bra kvalitet.

Den viktigste strekningen som i dag mangler separert gang og sykkelvei er strekningen mellom Sørumsand og Fetsund. Det er derimot mulig å sykle fra Sørumsand til Lillestrøm via Frognar, men denne ruten er noe lengre.

Sykkelparkering

Ved Jernbanestasjonene er det godt utbygd med sykkelparkering. På Lillestrøm stasjon finnes det både enklere sykkelanlegg, med og uten tak, og sykkelhotell. Sykkelhotellene tilbyr innelukket parkering, mot en liten månedlig avgift. Ved øvrige stasjoner i kommunen er det også godt med parkering, ofte med tak, men ikke sykkelhotell.

Det er godt utbygd med mange små sykkelparkeringsplasser i sentrum av Lillestrøm og Strømmen. Mange små anlegg gjør det lettere å parkere rett i nærheten av målpunktet. I de andre tettstedene er mindre av dette.

Det er generelt mye sykkelparkering ved skolene i kommunen, men det er stor variasjon i kvaliteten på denne parkeringen. Enkelte anlegg er gamle og av svært lav kvalitet. Det er i liten grad tak over sykkelparkeringsplassene på skolene.

På barnehager i kommunen er det ofte manglende eller mangelfull sykkelparkering. Særlig gjelder dette eldre barnehager. Nyere barnehager eller barnehager som er pusset opp har ofte noe sykkelparkering, men denne er av svært varierende kvalitet.

Sykkelfelt på strømmen. Gatestein inn mot fortauskant presser syklistene mot kjørefeltet og gjør dette i praksis smalere. Sykkelfeltet mangler rødfarge. Foto: Iver Wien



Gang og sykkelvei på Sørumsand Foto: Iver Wien



Ny gang- og sykkelvei på fylkesvei 169 mellom Fjellsrud og Stensrud gjør det mulig for flere elever å sykle til Dalen skole

Foto: Iver Wien

3 Visjon og Mål

Nasjonale sykkelmål

Nasjonal sykkelstrategi har utarbeidet nasjonale mål for sykling:

- Sykkeltrafikken skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023
- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet.
- Bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklist.
- 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen.

Lillestrøm kommune vil legge disse målsetningene til grunn for våre sykkelmål. Bymålet om 10-20 prosent sykkelandel er et høyt mål, selv for en sykkelby som Lillestrøm. Siden kommunen består både by og mer spredtbygde områder vil det være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger til målene.

Hvorfor skal vi jobbe for å få flere til å sykle?

- Det er bra for miljøet
- Sykkel gi null utslipp, krever lite areal og bidrar til levende og attraktive byer
- Det er bra for samfunnsøkonomien
- Det er bra for folkehelsen. For personer som er lite aktive vil selv en liten økning i aktivitetsnivået gi en helsegevinst i form av redusert sykdomsrisiko, bedre livskvalitet og økt funksjonsevne.
- Helse- og velferdsgevinsten av hver ny kilometer som blir syklet er på 26 kroner. Dette viser utregninger fra Helsedirektoratet og Vegdirektoratet.

Visjon

Lillestrøm by er allerede ledende innen sykling i norsk sammenheng. Sammenligner vi oss med de beste byene i Danmark, Belgia og Nederland er det likevel et godt stykke igjen både på infrastruktur og sykkelandeler. Lillestrøms sykkelvisjon bør derfor være todelt. Resten av kommunen bør løftes på sykkel, slik at vi blir Norges ledende sykkelkommune. I tillegg bør Lillestrøm løftes til å bli en sykkelby som kan sammenligne seg med de beste sykkelbyene i Europa.

Visjonen for sykling blir dermed:

Lillestrøm skal være Norges ledende sykkelkommune

og

Lillestrøm by skal bli blant de beste sykkelbyene i Europa

Hovedmål i strategiperioden

For å nå visjonen må flere ting forbedres samtidig. Det er viktig at sykling blir et reelt alternativ mot bilkjøring på distanser opp mot 20 km. For å rekruttere flere syklist vil trygghetsfølelse være svært viktig. I tillegg må en komme raskt frem. Infrastrukturløsninger som kombinerer både trygghetsfølelse og effektivitet vil være nøkkelen til å lykkes.

Sykling i Lillestrøm skal være trygt og effektivt, som gjør at flere sykler mer



Oslo kommune har de senere årene satset mye på ny og forbedret sykkelinfrastruktur. Bildet viser Dronning Eufemias gate, der den opprinnelige sykkelinfrastrukturen ble forbedret etter kort tid med bredere sykkelfelt og mer separasjon mellom sykkel og bil/buss.

Foto: Iver Wien

4 Delmål for sykkel

Andel reiser med sykkel skal økes

Det er mange faktorer som spiller inn på en by eller kommunes sykkelandel. Lillestrøm består etter kommunesammenslåingen av både urbane områder og mer rurale områder, med ulik infrastruktur, arealbruk og topografi. Det er ikke grunn til å tro at alle tettstedene i kommunen kan oppnå samme sykkelandel som Lillestrøm by. På bakgrunn av at kommunen består av områder som har forskjellig potensial for å øke andelen sykkelture er det en målsetning om at det skal være:

- 20 % sykkelandel i Lillestrøm by
- 15 % sykkelandel i Strømmen, Skjetten, Kjeller og Sørumsand
- 10 % sykkelandel på Skedsmokorset, Frogner og Fetsund
- 5 % sykkelandel i resten av kommunen

Økt trafiksikkerhet

Lillestrøm kommune legger nullvisjonen til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet. Det skal være null døde eller hardt skadde syklistere. Utforming av nye sykkelløsninger må ta utgangspunkt i nullvisjonen. Ny infrastruktur og oppgradering av eksisterende infrastruktur skal i større grad bidra til å separere gående og syklende, og syklende og biltrafikken.

Tryggere syklistere

Å oppleve at de trafikale forholdene er trygge er en suksessfaktor for å få flere til å starte og fortsette å sykle. Flere steder i Lillestrøm har trafikale forhold eller sykkeltilrettelegging der syklistere ikke føler seg trygge. Et mål for strategiperioden er at også de trygghetssøkende syklistene i Lillestrøm opplever at sykkelinfrastrukturen og de trafikale forholdene er trygge. Fortaussykling skal ikke måtte være det trygge alternativet i Lillestrøm.

En god sykkelkultur

Sykkeltulturen i Lillestrøm skal være et åpent fellesskap med trygg og god atferd. Innbyggerne i Lillestrøm skal ha god kjennskap til hvordan man sykler

i trafikken. Økt bevissthet rundt at man som syklist er en del av et større transportbilde, skal gi en bedre kultur og adferd blant syklende. Det skal settes et høyt fokus på sykkelopplæring i grunnskolen. Sykkelen skal være et naturlig valg som transportmiddel. Det skal derfor også settes et høyt fokus på kampanjer for å få flere til å bytte ut bilen med sykkel til hverdagslige gjøremål, arbeid, levering i barnehage og skole.

Bedret fremkommelighet for sykkel

Sykkelveinettet skal gi god fremkommelighet for sykkel og være raskt og effektivt. Sykkelveinettet skal være konkurransedyktig i forhold til kjørevei for bil. Det skal ikke være store omveier og brudd i sykkelnettet. Sykkelinfrastrukturen i hovedsykkelveinettet skal være av høy kvalitet, med høyt fokus på infrastruktur som skal gi god kapasitet også i fremtiden.

Økt tilgjengelighet til sykkelinfrastruktur

Sykkelveinettet skal gjøre at syklistene kommer dit de trenger. Sykkelveinettet må derfor være i nær avstand av boligområdene i Lillestrøm, og gi tilgjengelighet til arbeidsplassene, skolene, barnehagene, handel og næring, idrett- og rekreasjonsområder. For at syklistere skal komme dit de skal må sykkelveinettet være sammenhengende, med god tilgjengelighet langs med og på tvers av barrierer som trafikkerte veger, toglinjer, og elver. Det skal være enkelt å finne frem for alle, sykkelveinettet skal derfor være godt skiltet og infrastrukturen skal være tydelig og enkel å forstå. Det skal være sikker og attraktiv sykkelparkering i nær avstand til målpunkt.

Sykkeltilbudet skal være attraktivt

Med et trygt, sikkert, fremkommelig og tilgjengelig sykkeltilbud er en stor del av attraktiviteten til sykkeltilbudet dekket. Likevel vil det være flere faktorer som spiller inn på attraktiviteten og for å få flere til å starte å sykle, som reiseopplevelse og estetikk. Det vil derfor settes fokus på å gi god reiseopplevelse og høy estetikk i løsningene som velges. Hovedsykkelrutene vil også ofte være de viktigste samfunnsaksene i byene, som beskrevet i byutviklingsplanen for Lillestrøm.

5 Hvordan skal målen nåes?

Sykkel må få prioritet

Bedre sykkelinfrastruktur krever prioritet i gatenettet. Det vil ofte bli et prioriteringsspørsmål mellom ulike trafikantgrupper når plassen er begrenset. Mens det i spredtbygde strøk ofte er plass til god infrastruktur til alle, vil det i byene være nødvendig med en tøff prioritering. I byområdene må sykkel og gange ha høyere prioritet enn bil om målene skal nås. Dette betyr at trafikkvolumet for bil bør ned og at trafikkareal og parkeringsplasser for bil omdisponeres til sykkel og gange. Av og til vil det også være konflikt mellom sykkel og kollektivtrafikk. Her bør også sykkel i større grad prioriteres først.

Bedre infrastruktur på kommunal vei

Lillestrøm kommune må fortsette arbeidet med å bygge et godt sykkelnett på kommunale veier. Det er nødvendig med både mer sykkelinfrastruktur og en forbedring av sykkelinfrastrukturen der det allerede finnes.

Bedre infrastruktur på fylkesvei og riksvei

Mange av de viktigste sykkelrutene i Lillestrøm kommunen går langs veier og gater som forvaltes av

enten Viken fylkeskommune eller Statens Vegvesen. Skal målene nås må det skje tilsvarende standardheving langs disse rutene som på veier og gater kommunen har ansvar for. Vi er derfor avhengig av et godt samarbeid med både Viken og Statens vegvesen. Lillestrøm kommune skal være aktive i å foreslå infrastrukturforbedringer i sykkelnettet også på fylkesvei og riksvei, og bistå med ressurser inn i deres prosjekter.

Sikker og god sykkelparkering

Lillestrøm kommune skal sikre sikker og god sykkelparkering ved kommunens arbeidsplasser, skoler og barnehager. Sykkel skal kunne benyttet til alle daglige gjøremål.

Informasjon og kampanjer

Kampanjer bidrar til større bevissthet rundt å benytte sykkel i hverdagen. Lillestrøm kommune skal derfor ha hyppige kampanjer på ulike lokasjoner i kommunen. I skolen bør det være en årlig sykkeldag.



God sykkelkultur må læres så tidlig som mulig. Barn kan sykle allerede i barnehagen, sammen med foreldre, om forholdene legges til rette for det. Foto: Iver Wien

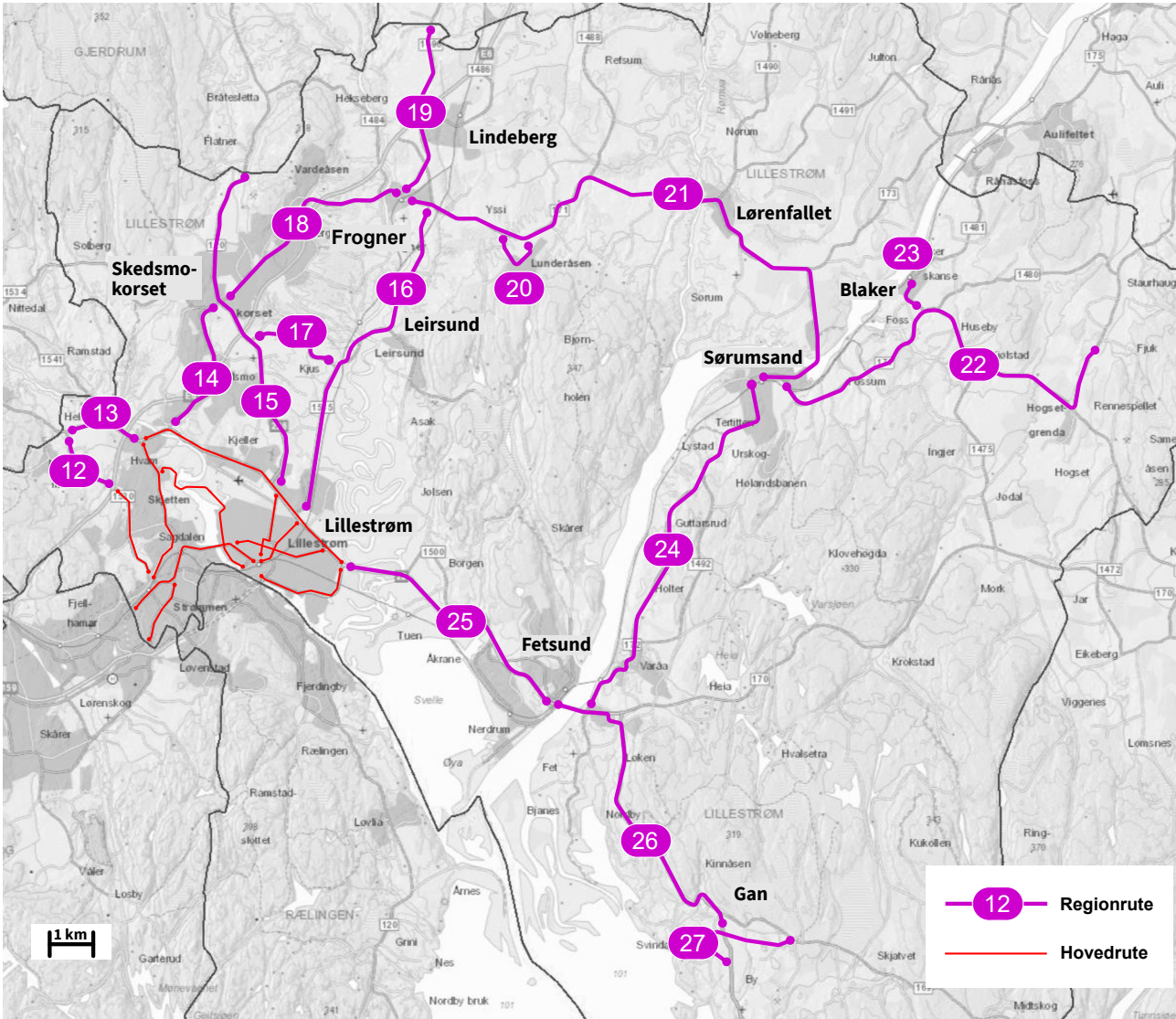
6 Sykkelnettet

Sykkelnettet i Lillestrøm er inndelt i 3 kategorier; Hovedruter, Regionruter, og Lokale ruter. Hovedhensikten med inndelingen er først og fremst en organisering av sykkelruter for planleggingsformål. Det er ikke tenkt at sykkelrutene skal kommuniseres til publikum.

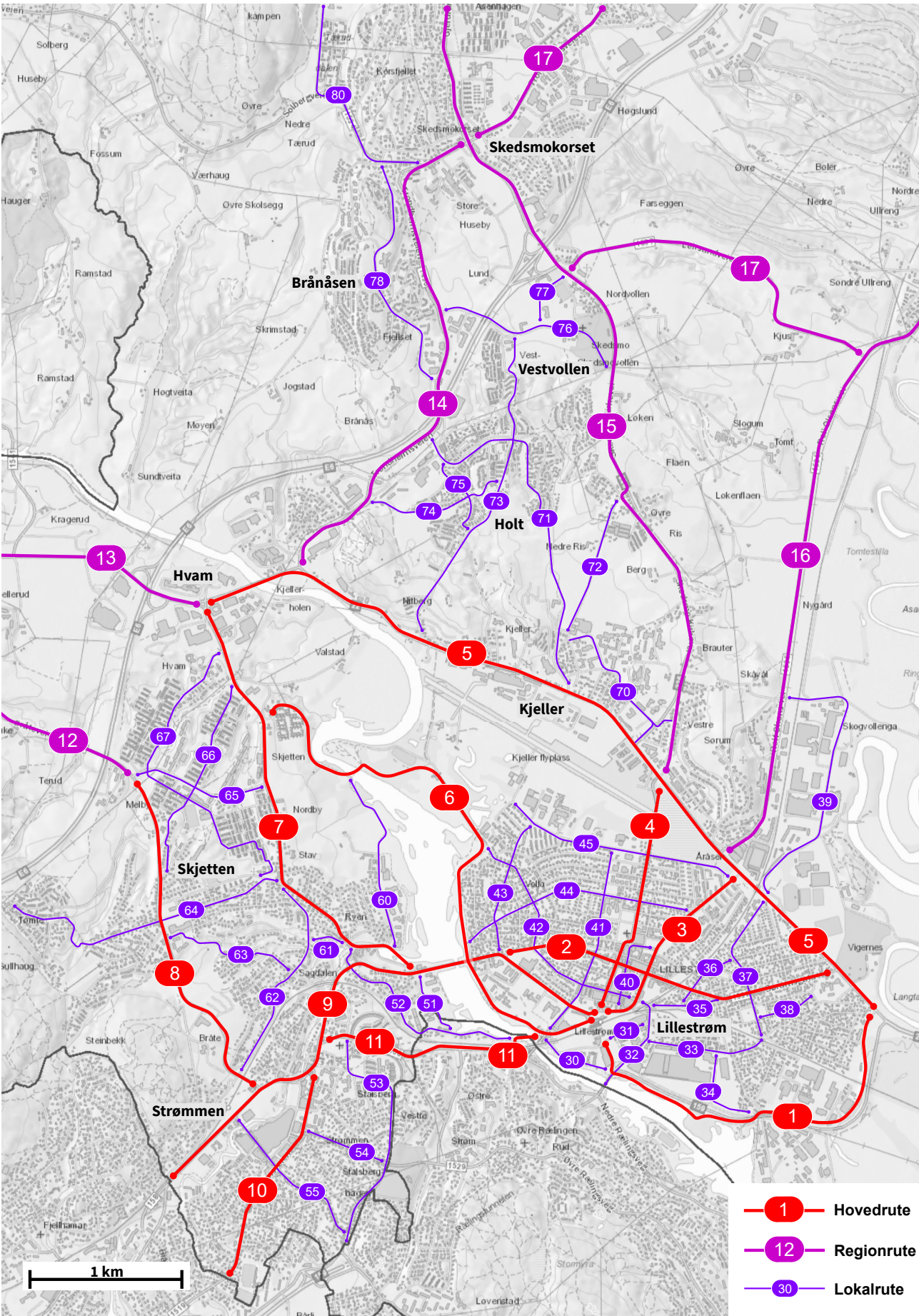
Hovedruter by
Hovedruter by er de rutene som binder sammen bybåndet mellom Lillestrøm, Strømmen, Skjetten og Kjeller. Disse linjene er som oftest langs fylkesvei eller riksvei. Rutene bør ha sammenhengende sykkelinfrastruktur.

Regionruter
Regionruter er ruter som binder sammen tettstedene i kommunen. Disse går som oftest langs fylkesvei eller riksvei i mer rurale og landlige områder. Ofte vil disse rutene ha gang- og sykkelvei parallelt med veibanen.

Lokale ruter
Lokale ruter er de viktigste sykkelrutene lokalt i et byområde eller tettsted. Disse kan både være i blandet trafikk eller ha egen sykkeltilrettelegging. Lokale ruter skal skiltes i henhold til skiltmanualen.



Regionruter i Lillestrøm kommune Kart: Iver Wien

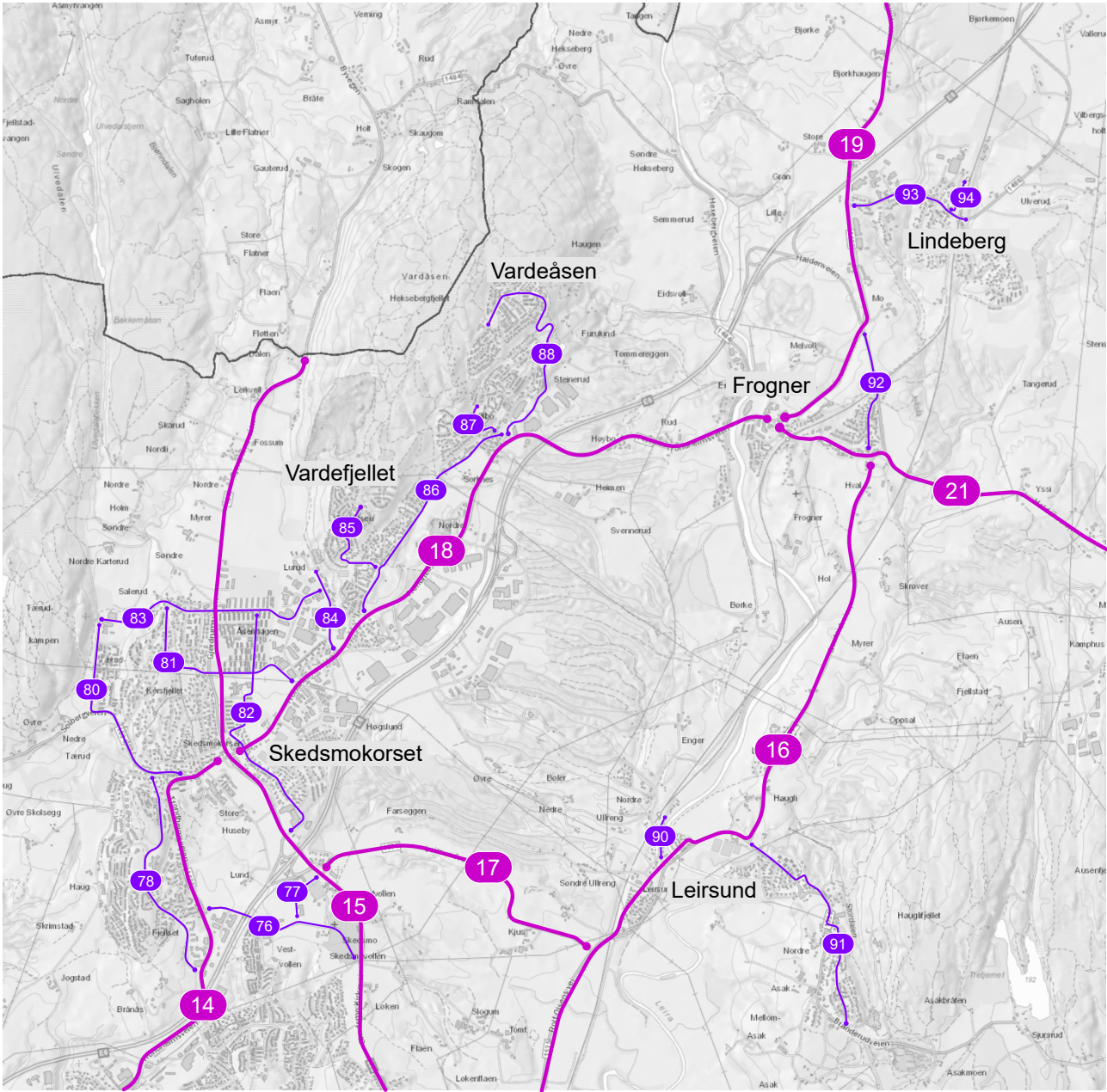


Sykkelruter i Lillestrøm, Strømmen, Skjetten, Kjeller og Holt/Vestvollen Kart: Iver Wien

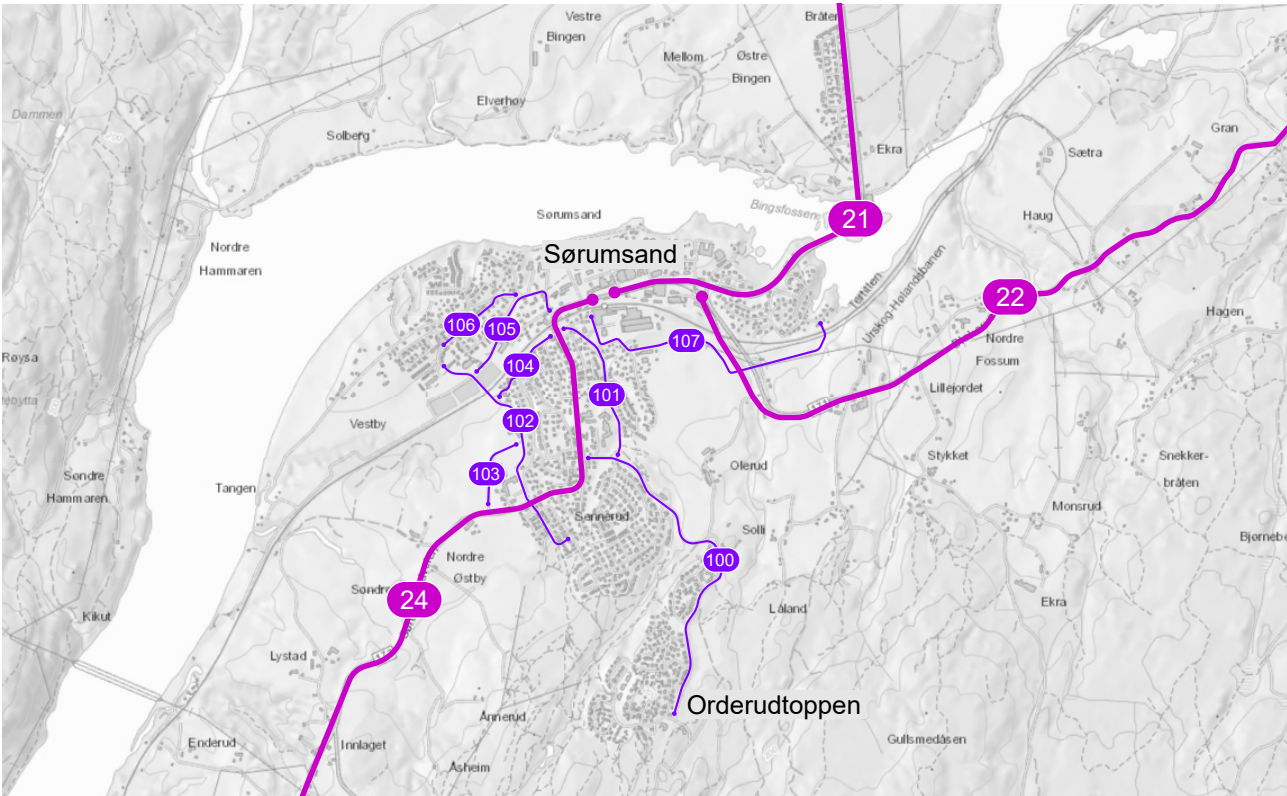
7 Lokale sykkelruter

Det er lokale sykkelnett i alle de større tettstedene i kommunen. Det vil være større tetthet av gang- og sykkelvei en det som er vist av ruter i kartet og i tillegg vil det være lokalveier som kan være viktige sykkelforbindelser som heller ikke er med.

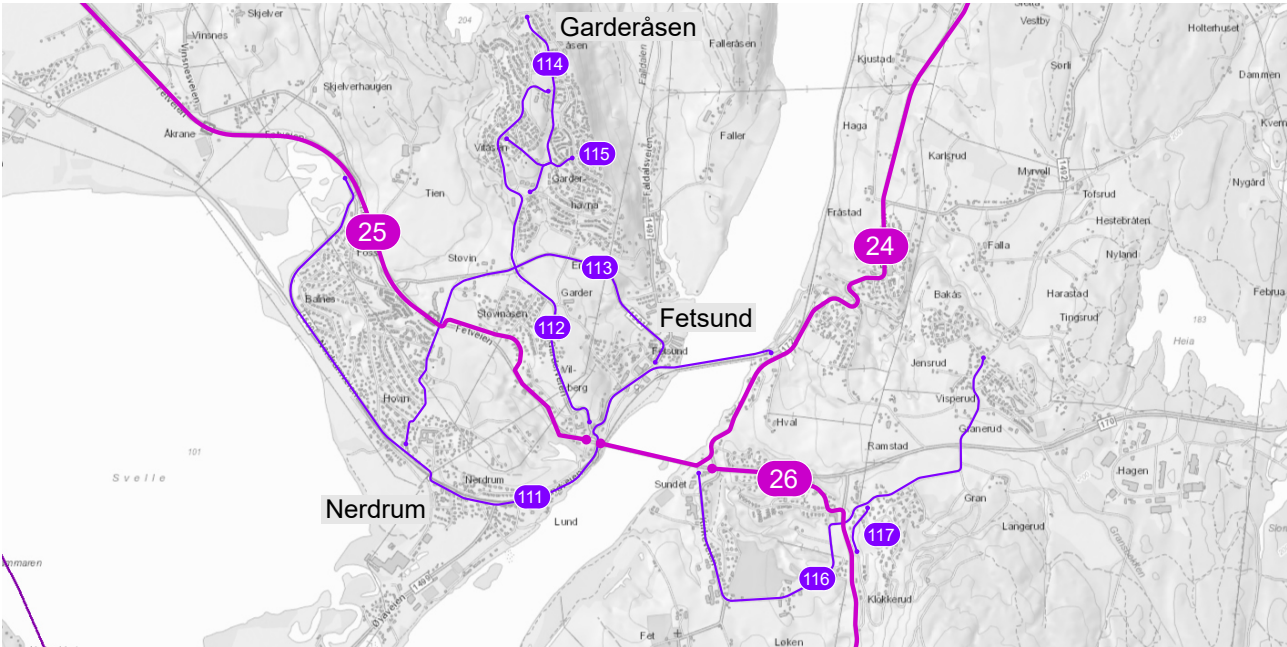
Sikre skoleveier
Det er spesielt viktig å tilrettelegge for sikre gang- og sykkelforbindelser på skolevei utenfor de tetteste byområder i kommunen. Dette vil bidra til å nå målet om gang- og sykkelandel i skolen.



Sykkelruter på Skedsmokorset, Vardefjellet, Vardeåsen, Leirdund, Frogner og Lindeberg Kart: Iver Wien



Sykkelruter for Sørumsand Kart :Iver Wien



Sykkelruter for Fetsund Kart :Iver Wien

8 Hovedprinsipper for ny infrastruktur

De fysiske omgivelsene vil påvirke valg av transportmiddel. Ulike aspekter ved byutforming vil være viktig for om det er lett å sykle. Byer med korte avstander og kvartalsstruktur vil være godt egnet for sykler og gåing. Motsatt vil store veianlegg og mye biltrafikk være hemmende for sykling.

Kontinuitet i tilbudet

Sykling velges dersom dette gir den mest effektive reisen. Sykkelnettet må utformes slik at sykling flyter godt. Ved valg av løsning er det ikke nok å se på én gate eller en kort del av en sykkelrute. Overgangen mellom forskjellige typer sykkelanlegg må vurderes nøye og det må finnes løsninger for systemskifter og kryss. Det er i forbindelse med høytrafikkerte veier og kryss at sykkelinfrastruktur trengs mest.

Unngå fortaussykling

Sykling på fortau er tillatt i Norge under forutsetning at det tas hensyn til gående. Ved høyt antall gående og syklende ser man imidlertid at det bli mye konflikter, med følelse av utrygghet for gående og lav fremkommelighet for syklisten. For å unngå konflikter mellom gående og syklende bør det i størst mulig grad være separate tilbud for gående og syklist. I henhold til trafikkreglene er syklist kjørende. Det er derfor viktig å utforme sykkelanlegg som bygger opp om det gjeldende regelverket. Det bør ikke planlegges for sykling på fortau. I hovednett for sykkel skal ikke løsninger via fortau benyttes. I lavtrafikkerte gater, der det ikke er sykkelinfrastruktur, bør det sykles i veibanen.

Syklende separeres i større grad fra bil i gater med stor trafikk og høy hastighet

Mange syklistene velger seg for å sykle tett på biler. Sykkeløsninger må derfor ikke bare være sikre, men også føles trygge å sykle på. Dette tilsier mest mulig separering av sykkel og bil i hovedgater. Dagens mye brukte løsning med sykkelfelt i høyt trafikkerte veier gir ikke tilstrekkelig trygghetsfølelse og bør i mindre grad benyttes som hovedløsning. I stedet benyttes separat toveis sykkelvei eller enveisregulert sykkelvei med fortau (opphøyd sykkelfelt) ved nye anlegg. Eksisterende

anlegg med sykkelfelt må forbedres. Der det ikke er aktuelt å bygge om til separat løsning søkes det å forbedre sykkelfeltene ved å utvide bredden og farge dem røde.

Syklende separeres fra bil i høytrafikkerte kryss og rundkjøringer

Høytrafikkerte kryss er ofte de punktene med lavest trygghetsfølelse for syklistene, og er således den største utfordringen for å få flere til å sykle. De større veikryssene med sykkelruter bør derfor bygges om med separate sykkeløsninger. Der det ikke er plass til separate sykkeløsninger bør kryssene bygges på en slik måte at det gir lav hastighet for motorierte kjøretøy. Dette kan gjøres ved å benytte opphøyde kryss eller innsnevring.

Rødfarge i dedikerte sykkelanlegg

I sykkelfelt, sykkelvei med fortau og sykkelgater benyttes rødfarget veibane. Rødfargede sykkeløsninger gir økt trygghetsfølelse for syklistene og vil tydeliggjøre for andre trafikkantgrupper om at dette er dedikert sykkelinfrastruktur. Rødfargede sykkelanlegg vil også gi en synlighet for Lillestrøm som sykkelkommune. Det blir da større oppmerksomhet rundt nye sykkelanlegg, som vil være en god reklame for å få flere til å sykle.

Lett tilgjengelig sykkelparkering

Det bør være tett mellom sykkelparkeringsplassene i sentrumsområdene og ved offentlige bygg. Det er bedre med mange små, enn noen store parkeringsplasser. På de mest sentrale stedene bør det også være parkeringstilbud under tak. På barnehager, skoler og offentlige arbeidsplasser dimensjoneres sykkelparkeringen slik at den overordnede målsetningen om sykkelandeler kan nås.

Kommunens sykkelruter skiltes og merkes godt

Kryss mellom to eller flere sykkelruter skiltes det til lokale og/eller regionale målpunkt. I tillegg kan det benyttes veimerking til å tydeliggjøre sykkelruter i blandet trafikk, der det ikke er egen sykkelinfrastruktur.

Aktuelle prinsipppløsninger for utforming av sykkelanlegg

Lillestrøm skal være offensive i valg av sykkeløsninger. Samtidig må vi sørge for standardisering og at sykkeløsningene er fortåelige og gjenkjennbare. Det bør ikke være for mange varianter av løsninger. Oslostandarden legges i stor grad til grunn for utforming av sykkelanlegg.

Disse løsningene skal benyttes i Lillestrøm kommune:

Blandet med biltrafikk. Syklende kjører i kjørebane sammen med andre kjørende. Anbefalt fartsgrense er maksimalt 30 km/t (byer og tettsteder). Løsningen benyttes utenfor hovedtraseer for sykkel og ÅDT bør være under 500.

Sykkelfelt. Eget sykkelfelt for sykkeltrafikk på begge sider av veien. Løsningen brukes ved moderat trafikk ved fartsgrenser opp mot 50 km/t, maksimalt 2000 ÅDT. Det er viktig å synliggjøre hovednett for sykkeltrafikk både overfor syklende og ikke minst som signal til bilkjørende om at det eksisterer et godt tilbud til syklist. Sykkelfelt i kjørebane skal være skiltet (skilt nr. 521, blått) og merket som eget felt i kjørebane, for å kunne holdes fritt for parkerte biler.

Gang- og sykkelveger. Separat veg som er felles for syklende og gående. Benyttes der det er høy fartsgrense og/eller mye motorisert trafikk, men lavt antall syklende og gående.

Sykkelvei med fortau. To- eller enveis sykkelvei med fortau, adskilt med skrå kantstein. Løsningen benyttes der det er høy fartsgrense og/eller mye motorisert trafikk og der det er høyt eller moderat antall syklende og gående. Sykkelvei bør erstatte sykkelfelt i noen av de mest trafikkerte gatene.

Sykelgate. Prioritert gate for sykkel, der biltrafikk er tillatt. Benyttes i stedet for sykling i blandet trafikk i hovedsykkeltraseer og viktige lokalruter. En forutsetning er at biltrafikken er lav, under 500 ÅDT. Det bør være separat fortau for gående.

Høystandard sykkelgate i Henrik Wergelands gate. Foto:



9 Nye mobilitetsformer

Elektrisk sykkel

Det har blitt langt vanligere med elektriske sykler de senere årene. Produsentene har kommet med et stort utvalg og disse er blitt populære. El-sykler gir økt rekkevidde og gjør sykkelturen mindre slitsomt, noe som gir et stort potensial for mer sykling over lengre distanser. Særlig interessant med el-sykkel er at mange av brukerne ikke syklet eller syklet lite tidligere. Dette gir en overgang fra andre transportmidler. Det er overføring fra både gange, kollektivtransport og bil, samt nye reiser som ikke tidligere ble utført. Mange benytter el-sykkel til tur eller langpendling.

El-sykkelenes største ulempe er kostnaden. De er dyre i innkjøp og de er derfor også utsatt for tyveri. Mange kvier seg for å sette igjen el-sykkelen på offentlige sykkelparkeringsplasser. Langpendling med el-sykkel har et stort potensial. Lillestrøm kommune bør jobbe med å tilby sikker parkering på kommunale arbeidsplasser for disse syklene.

Elektrisk sparkesykkel

Elektrisk sparkesykkel har blitt likestilt med sykkel i lovverket. Disse er tillatt i bruk med en hastighet opp til 25 km/t og har en fordel over el-sykkelen ved at de er lettere å ha med seg og er billigere i innkjøp. El-sparkesykler kan, i motsetning til vanlige sykler, tas med gratis på kollektivtransport. Bruk av el-sparkesykler har et stort potensial til å bli en viktig del av mobilitetstilbudet, og kan gi bedre mobilitet på enkelte relasjoner. Brukt i kombinasjon med kollektivtransport kan dette gi god mobilitet i områder som tidligere var dårlig dekket med kollektivtransport. El-sparkesykkel vil både eies privat og være en delingstjeneste.

Delingsmobilitet

Med ny teknologi med smarttelefoner og apper, har delingsmobilitet blitt stadig mer utbredt. Delingsmobilitet kan i utgangspunktet gjelde både for bil, sykkel og el-sparkesykkel. Særlig har el-sparkesykkel blitt populært. Lillestrøm kommune fikk denne tjenesten høsten 2020. Flere selskap har etablert seg på samme tid. Erfaringer fra denne driften viser både positive og negative effekter.

Utleietjenesten for el-sparkesykler har umiddelbart blitt populært, særlig hos de yngre. Den er med på å gi en forbedret mobilitet, kanskje særlig til dem som ikke disponerer egen bil. En positiv effekt med økt bruk av el-sparkesykler kan være mindre skyssing av foreldre, og dermed mindre bilbruk. Dersom el-sparkesykkel fortrenger gange eller vanlig sykkel kan dette ha en negativ effekt på folkehelsen. Lillestrøm bør derfor prioritere å fremme vanlig sykling og gåing, før bruk av el-sparkesykkel.

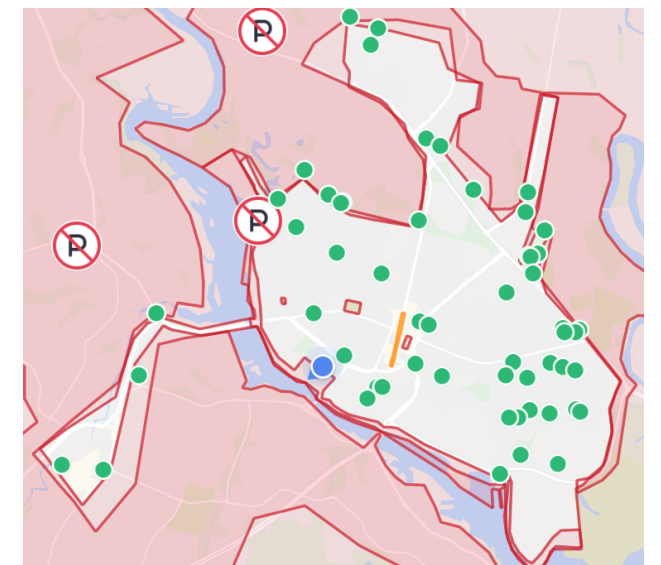
Parkering er en utfordring med delingstjenestene. Siden brukeren i utgangspunktet kan sette fra seg el-sparkesyklene hvor som helst innenfor et gitt område. Det er mulig å ha parkeringsbegrensninger i form av soner, der det ikke er mulig å avslutte en tur. Det er imidlertid ikke mulig å begrense på mikronivå, som å hindre parkering på tvers av fortau. Kommunen skal ta en aktiv rolle for å sikre egne parkeringsplasser for el-sparkesykler der det er nødvendig. I første omgang er dette ved jernbanestasjoner, videregående skoler og i sentrumsområdene.

Behov for regulering av utleie av el-sparkesykler

Lillestrøm kommune skal ha en åpen tilnærming til utleie av el-sparkesykler. Det er ønskelig å tilby denne tjenesten i kommunen. Kommunens rolle er som tilrettelegger og kravsetter. Kommunen skal ikke bidra til finansiering av drift. Dersom det er ønskelig med denne tjenesten i områder der markedet ikke finner lønnsomhet, bør dette ses på som en del av kollektivtransporten og finansieres av fylkeskommunen gjennom Ruter, slik at det offentlige mobilitetstilbudet kan vurderes samlet.

Lillestrøm kommune mener at kommunene, eventuelt fylkeskommunene, må gis adgang til å sette vilkår for utleiedriften på vegne av samfunnet. Krav som bør stilles til selskapet kan være åpningstid, miljøkrav, parkeringsbegrensninger og hastighetsbegrensninger. Det kan bli behov for å regulere det totale antallet el-sparkesykler. Dersom antallet sparkesykler blir for høyt, bør det vurderes begrensning i antall selskap som opererer og antall sparkesykler per selskap.

Parkering langs gater eller fortau kan skape problemer. Bildet viser el-sparkesykler parkert på en bra måte. Foto: Iver Wien



Oversikt over sykler og soneavgrensing for el-sparkesykler fra Bolt. App: Bolt

På sentrale steder, som ved jernbanestasjoner, kan opphopning av mange sparkesykler være et problem. Tilrettelagt parkering vil være nødvendig på slike steder. Foto: Iver Wien



10 Informasjon og kampanjer

Profilering

Lillestrøm by har i dag en godt kjent status som sykkelby. Siden det nye kommunenavnet for den sammenslåtte kommunen ble Lillestrøm, er det fare for en viss forveksling mellom Lillestrøm som by og Lillestrøm som kommune. Dette er ikke nødvendigvis bare negativt for sykkelkampanjer, da sykkelbyen Lillestrøm allerede er en kjent merkevare som kan bygges videre på.

Det ønskes å fortsette å profilere sykkelbyen Lillestrøm, samtidig som resten av kommunen bør inkluderes i kommunikasjonen. Derfor skal det i større grad også benyttes begrepet *sykkeltkommunen Lillestrøm*.

- For sykkelkampanjer rettet mot befolkningen i Lillestrøm benyttes kun *sykkelbyen Lillestrøm*.
- For sykkelkampanjer i øvrige byområder og steder benyttes stedsnavn i kombinasjon med sykkeltkommunen Lillestrøm. For eksempel: *Sykkeltkommunen Lillestrøm/ Sykling i Sørumsand*
- For ekstern kommunikasjon benyttes både *sykkelbyen Lillestrøm* og *sykkeltkommunen Lillestrøm*.

Kampanjer

Kampanjer benyttes for å få økt oppmerksomhet rundt bruk av sykkel. Dette er et ledd i å øke sykkelandelen, men også bidra til bedre sykkelkultur. Målgruppen kan både være eksisterende syklist og folk som ikke sykler avhengig av kampanjen. Det gjennomføres kampanjer i forbindelse med hver årstid:

- Vårsykelkampanje: Sykle til jobben/skole aksjon
- Sommersykelkampanje: Riktig sykkeladferd
- Høstsykelkampanje: Synlig syklist i høstmørke
- Vintersykelkampanje: Utstyr for vintersykling

Kampanjene gjennomføres i samarbeid med lokalavdelingen i syklistenes landsforbund i de prioriterte satsningsområdene.

Medier

Profilering av sykling i media er viktig for å øke befolkningens bevissthet rundt sykling. Vi ønsker hyppige oppslag i lokalmedier rundt sykling og bør få medieoppmerksomhet ved etablering av ny sykkelinfrastruktur og i forbindelse med sykkelkampanjer. Lillestrøm bør også få oppmerksomhet i nasjonale media og tidsskrift som Norges sykkelby nr. 1.

Sykkelopplæring

God sykkelkultur bør læres i tidlig alder. Det vil derfor legges ekstra vekt på sykkelopplæring i grunnskolen. Barneskoler gjennomfører en årlig sykkeldag. Det bør også legges til rette for sykling for de eldste barna i barnehage, som kan sykle sammen med foreldre.

Mange voksne er utrygge på sykling i blandet trafikk. I sentrumsområdene velger mange å sykle på fortau i stedet for i sykkelfelt eller blandet trafikk. Vi trenger en større andel syklist som benytter sykkelinfrastrukturen og sykler på en mer korrekt måte. Kommunen skal derfor gjennomføre sykkelkurs for voksne rettet mot sykling i urbane miljø.



Sykkeltbyen

Lillestrøm

