

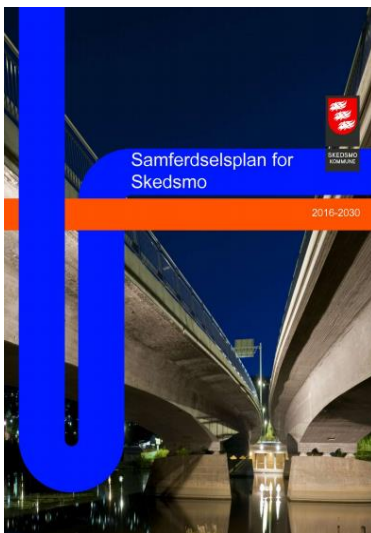


Til
Skedsmo kommune, v/ prosjektleder Astri Heill Braathu
postmottak@skedsmo.kommune.no

Lillestrøm, 26. juli 2016

SLF Lillestrøm og omegn med innspill til samferdselsplan 2016-2030

Vi viser til deres mail av 01.06.16 med invitasjonen av lag og foreninger til dialogmøte om samferdselsplanen 13.06.16 på Skedsmo rådhus (jf vedlegg 1) samt informasjon om høringsrunden på kommunens [nettside](#). Vi takker for muligheten til å komme med innspill. Syklistenes landsforening er organisasjonen for hverdagssykling som ønsker å fremme sykling som miljøvennlig og folkehelsefremmende transportform. Som lokallag ivaretar vi foreningens arbeid i vårt område, er høringsinstans i Skedsmo kommune og sender herved vår høringsuttalelse.



Innspill til Samferdselsplan for Skedsmo

Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030 er nå ute på allmenn høring.

Innspill til planen sendes til prosjektleder med e-post astbraa@skedsmo.kommune.no.

Frist for å komme med innspill er fredag 12. august 2016.

Plandokumentene er lagt ut på denne siden.

Sykkelen som del av løsning til alle samfunnsproblemer

I innledningen til kommunens samferdselsplan som nå er til høring skrives det at...

de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging (rev. 12.06.15) vektlegger samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som veldig viktig for å kunne tilrettelegge for attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder, der fokuset er på å utvikle kompakte byer og tettsteder, og bygge tett rundt knutepunktene. Dette for å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp. Samferdselsplanen for Skedsmo skal bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om at all vekst i transportbehov skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Som lokallag til Syklistenes landsforening skal vi i vår høringsuttalelse naturligvis ha fokus på sykling. Vi mener at sykling har en kjempestor betydning i kommunens arbeid med tilrettelegging for «attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder» - og ser et stort potensial for økt innsats på alle områder! Det sies at sykkelen er *del av løsningen til alle samfunnsproblemer* - og dette ønske vi å dokumentere med konkrete innspill til samferdselsplanen.

Vårt **utgangspunkt** er vedtatte mål fra Nasjonal transportplan og klimaforliket og samt tilsvarende retningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging at «**veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel**» og skal da konsentrere oss på det vi kan best: sykkel!

Samferdselsplanen i sin nåværende form inneholder en beskrivelse av planlagte sykkeltiltak (jf punkt 5.2, fra side 26-28) samt en handlingsplan for konkrete sykkeltiltak (jf pkt 6.2, side 37-38, jf vedlegg 2). Som et lite lokallag som baserer hele sin virksomhet på frivillig innsats må vi begrense oss til å **kommentere noen av sykkeltiltak som er beskrevet i planen**. Men vi tillater oss også til å løfte blikket og å komme med egne forslag - hvorav noen er mer generelle prinsipper som kan anvendes på mange områder (jf konsekvensvurderingene av flere «tema» i planens kapittel 4 der syklingen berøres flere ganger...).

Vi har valgt å illustrere vårt bidrag med mange bilder og kart¹ - i håp om at også innbyggere/syklister med mindre utpreget interesse for omfattende plandokumenter blir inspirert og inkludert i denne «planprosessen» som lett kan omfattes litt teknisk og langt fra virkeligheten (tidsperspektivet 2030-2050!). Allikevel bli det mange ord når man skal ta stilling til en så viktig og omfattende plan, og flere kunne det ha blitt (jf oversikten over våre tidligere høringsinnspill, brev, rapporter mm i vedlegg 3).

Vi starter med konkrete kommentarer av følgende punkter i samferdselsplanen

- punkt 5.2.1: **sykkelgate** i Lillestrøm (med konkrete forslag som kan omsettes raskt)
- punkt 5.2.2: **sykkelekspressveg** til Oslo (med kritiske tanker ang trasevalg)
- punkt 5.2.4: **turveger** som Skjærvaveien (som også kan ha stor betydning for *hverdagssyklister*)

Videre ønsker vi å belyse blant annet følgende aspekter

- trygge skole-/sykkelveger for barn
- trafiksikkerhet og fremkommelighet
- sammenhengende sykkelvegnett og diskusjonen om sykkelfelt vs sykkelveg med fortau
- sykkelparkering og tilrettelegging for elsykler
- sykling mot enveisgater og mer «mot til farge»
- behovet for holdningsskapende arbeid og ikke minst et eget sykkelregnskap

...og skal da også komme inn på planer om sykkelveg med fortau langs Rv 22, inkl sykkelforbindelsen fra Nebbursvollen over flystripa (punkt 5.2.3 og 5.2.5) og kommentere noe av det som nevnes under «andre sykkeltiltak» (punkt 5.2.6).

¹ Der ikke annet er oppgitt er bilder tatt av SLF LOO. Mange illustrasjonsbilder er fra foredrag på sykkelkonferansen, jf side 14. Kart er egne versjoner av sykkelkartet fra Skedsmo kommune.

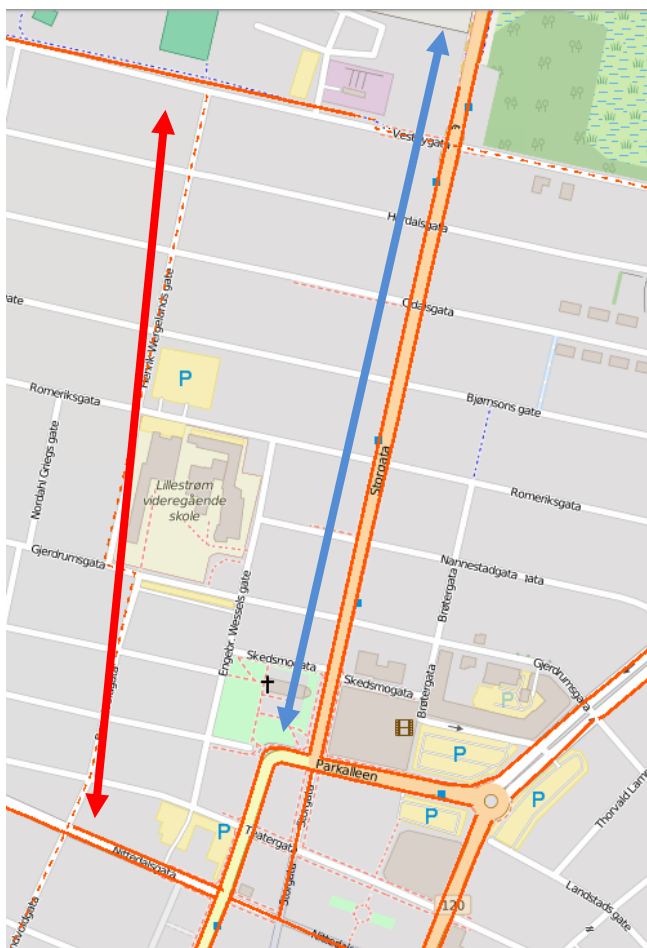
Ingen sykkelby uten sykkelgate!

5.2.1 Høykvalitets sykkelforbindelse, Lillestrøm – Kjeller

Sykkelfeltene på hovedgatene i Lillestrøm gir god tilgjengelighet for syklende til sentrum. Sammen med blandet trafikk i bolig gatene gir dette et tilbud som mange syklist er fornøyd med. Allikevel er andelen syklende lavere enn kommunens målsetting, og det er nødvendig å gjøre det attraktivt å sykle for en større del av befolkningen. Derfor etableres det sykkelforbindelser, der kvaliteten for syklende er spesielt høy. Dette gjøres blant annet ved gående og syklende separeres, og at annen vegtrafikk fjernes fra sykkelbanene. Målet er å gjøre det sikkert og trygt å sykle, og dessuten å lage raskere forbindelser gjennom tettsted.

Derfor skal det etableres en høykvalitets sykkelforbindelse fra Lillestrøm mot Kjeller. Den legges fra bussterminalen i Brogata, Brandvoldgata og Henrik Wergelands gate. I denne gata prioriteres syklende sterkt med egen gjennomgående sykkelbane. Gjennomkjøringstrafikk kan nedprioriteres for å sikre god plass og fremkommelighet for syklende. Det vurderes å gi syklende forkjørsrett der sykkelforbindelsen krysses av andre kjørende.

Ved en eventuell omdisponering av Kjeller flyplass videreføres forbindelsen nordover til den treffer Rv. 22 Fetveien ved krysset med Kirkeveien. Her er det regulert undergang i områdereguleringsplan for Kjeller Nord. Dette blir da korteste forbindelse mellom Lillestrøm sentrum og Kjeller (og også korteste veg mellom Lillestrøm og Skedsmokorset via Rv120).



Vi har i flere år foreslått å realisere «sykkelgate» på akkurat samme strekning (jf vedlegg 3 og vårt arkiv med brev av 20.10.13) der det nå planlegges en «høykvalitets sykkelforbindelse» (mellom Lillestrøm og Kjeller, jf pkt 5.2.1 og kart til venstre).

Ifølge sykkelhåndboka (pkt 3.5.3) fra Statens vegvesen² er en **sykkelgate**

«en gate med fortau for gående, og kjørebane er i utgangspunktet reservert for sykkeltrafikk. Begrepet sykkelgate finnes ikke i trafikkreglene, men er beskrevet i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Sykkelgate kan anlegges ved å bruke skilt 306.1 Forbudt for motorvogn. Det kan åpnes for blant annet varetransport... Dersom gaten er en del av en sykkelrute kan den dessuten skiltes med sykkelruteskilt. Løsningen er aktuell i bynære områder. Løsningen foretrekkes fremfor gågate der man ønsker å prioritere sykling. Løsningen er også relevant i gater der man ikke ønsker biler. Sykkelgater kan brukes som del av hovednett for syklende. Fordelen med sykkelgate er at syklende får sitt eget areal, fysisk atskilt fra gående.»

Sykkelgata vil ikke bare være en løsning for katastrofale sykkelforhold (på sykkelfeltet) i Storgata...

² http://www.vegvesen.no/attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf

Merkingen av sykkelfeltet i Storgata som vist til høyre er symptomatisk... - for veldig mange syklist i Lillestrøm er Storgata ikke noe reelt alternativ. Det føles ikke bare utrygt, det kan være direkte farlig å sykle der! Dette vet alle sykkelplanleggere i Skedsmo, og har også tidligere blitt tidligere dokumentert av oss (jf f eks vår rapport «Vintersyklist søkes» i vedlegg 4): om vinteren er sykkelfelt i Storgata er i beste fall «umulig» å bruke - ofte en fare for liv og helse!



Etter vår mening skulle hver sykkelby ha (minst én) sykkelgate - og kommunen med «landets beste sykkelby» kan gjerne gå foran med et godt eksempel! I land som Tyskland og Nederland finnes det hundrevis av sykkelgater...

I Lillestrøm som i de fleste norske og europeiske byer er «gågater» selvsagt del av gatebildet. Sykkelgata i Lillestrøm ville bedre situasjonen for alle myke trafikanter...



Dersom man virkelig å se mange flere syklist på strekningen Lillestrøm – Kjeller er «sykkelgata» som vist ovenfor og i vedlegg 4 den perfekte løsningen. Det må ikke koste all verden og kan realiseres forholdsvis raskt og med enkle grep. Vi mener at det ikke er nødvendig med store og dyre fysiske byggearbeider (som f eks Torggata i Oslo³). Det som mangler er en tilsvarende omregulering og tydelig skilting/ merking og gjerne «fargelegging» samt et godt informasjons- og holdningsskapende arbeid i startfasen. Det som kreves er beslutningsvilje og noe kreativitet (jf fargerike illustrasjonsbilder fra Østerrike og Nederland nedenfor)



³ www.sykkelstedet.no/tiltak/60-sykkelgate

Sykkelekspressveg i *sneglefart*?

5.2.2 Sykkelekspressvei Lillestrøm – Oslo

Svært mange av arbeidsreisene som genereres i Skedsmo skal til Oslo, Groruddalen eller Lørenskog. Det er derfor svært viktig å etablere effektive forbindelser som er egnet til å attrahere lengre sykkelreiser. Ved å gjøre det raskere og enklere å sykle kan det store antallet arbeidsreiser i denne korridoren i langt større grad skje med sykkel. Staten, fylkeskommunen, vegvesenet og kommunen er enige om at det skal satses på sykkelekspressveg mellom Bryn og Lillestrøm (jf. høringsutkast til NTP 2018-2029).

Det er foreslått to traséer for sykkelekspressveg fra Lillestrøm, gjennom Strømmen og Lørenskog til Groruddalen og Oslo. En forbindelse er går langs Rælingsveien og Strømsveien mot Ahus og E6. Den andre går via Sagdalen til Strømmen stasjon og videre mot Fjellhamar og Grorud. Det skal, i samarbeid med Statens vegvesen, Lørenskog og Oslo kommune, gjøres utredninger av hvordan ekspressvegen bør etableres. I den sammenheng velges et alternativ, eller det kan være grunnlag for å etablere begge kan på sikt.

Vi har etterlyst sykkelekspressveg fra Lillestrøm og omeng til/ fra hovedstaden i flere år. I mellomtiden er det stor politisk enighet om behovet for sykkelekspressveger i Stor-Oslo, og vi konstateter med stor glede at det også nevnes to strekninger i vår region (jf høringsutkast til NTP 2018-2029,). Men dessverre virker det slik at man ikke har kommet like langt på planleggingssiden... Her er det kjempeviktig "å kalle en spade for en spade": Vi er usikre om politikerne i Skedsmo kommune er kjent med definisjonen av sykkelekspressveger (høystandard sykkelveg) i sykkelhåndboka fra Statens vegvesen⁴

Høystandard sykkelveger (sykkelekspressveger) er tilrettelagt for rask (opp til 40 km/t) og direkte sykling over lengre avstander (5-20 km) mellom relevante mål (boligområder, konsentrasjoner av arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og kollektivknutepunkter). Det kan være aktuelt med slike sykkelveger rundt storbyene og langs hovedårene inn mot sentrum. Sykkelvegen bør være sammenhengende uten hindringer som reduserer fremkommeligheten, og bør planlegges slik at antall skarpe svinger, samt lange og bratte bakker reduseres. Sykkelvegen vil vanligvis ligge i egen trasé. Sykkelvegen bør ha et godt, fast og jevnt belegg. Antall kryss med motorisert trafikk bør reduseres til et absolutt minimum, og eventuelle kryss bør være planskilte, eller utformes slik at trafikk får vikeplikt for syklistene på høystandard sykkelveg. Høystandard sykkelveg bør ha oppmerket midtlinje og ha minst ett felt i hver retning. Det anbefales at slike anlegg holder en høy drifts- og vedlikeholdsstandard både sommer og vinter.

Slike sykkelekspressveger krever både politisk mot og vilje - og et tilsvarende budsjett. Vi har stor tro på slike «sykkelveger med høy standard», men er bekymret at (den administrative) virkeligheten er langt unna det som skrives ovenfor... Helt konkret: Hvordan skal det være mulig å bygge slik sykkelekspressveg «langs Rælingsveien og Strømsveien» i området rundt Strømmen kirke...? Hvis vi får endelig bygd sykkelveg med fortau mellom rundkjøringen og Gamle Strømsveg så må vil være fornøyd her (jf kart nedenfor)? Vi skal heller ikke kommentere hvorvidt «miljøgata» på Strømmen i sin nåværende form egner seg for sykling... Problematikken reduseres kanskje noe ved å stenge Strømsveien for gjennomkjøringen. Men vi kan allikevel ikke se hvordan Strømsveien «plutselig» skal bli til en sykkelekspressveg – bare fordi man bruker ordet ofte nok?!

Vi er også usikre om det finnes realistiske gjennomføringsmuligheter på sykkelekspressvegen i tett tilknytning til *eksisterende* toglinjer. I så fall tror vi at kommunen må alliere seg med sterke (politiske) krefter, bl a for å påvirke Jernbaneverket i «rett retning». Vi har et visst håp at det kan bygges høystandard sykkelveg som da fortjener navnet «sykkelekspressveg» i tilknytning til Ahusbanen (men når kommer den – og kommer den i det hele tatt?). Kost sagt: Hvis man virkelig vil se sykkelekspressveger så krever dette til

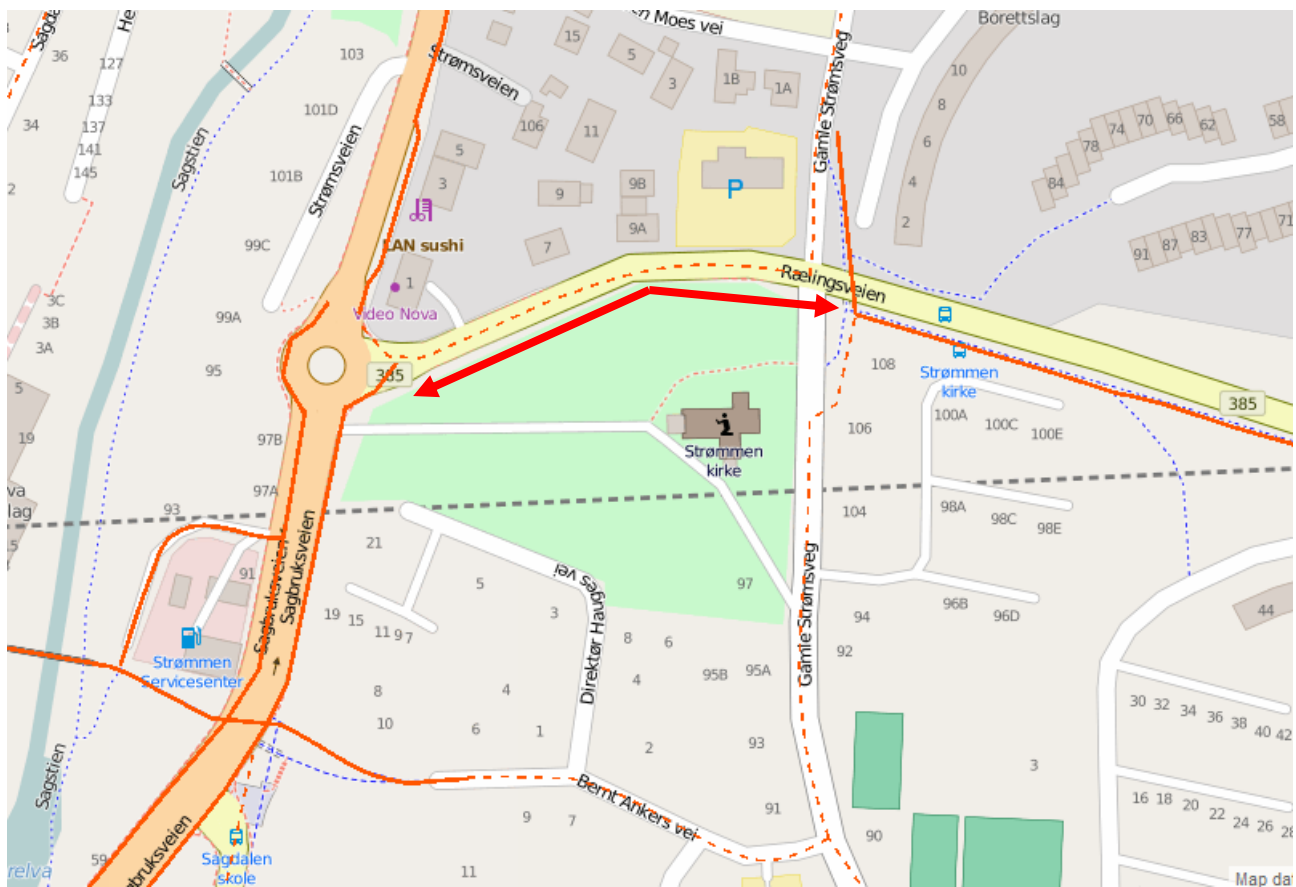
⁴ http://www.vegvesen.no/_attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf

dels radikale avgjørelser og (politiske) valg. Ordene som «kostbart» og «teknisk krevende» er klare indikasjoner. Alle (sykkel)planleggere vet at den enkleste måten å hindre at noe blir realisert er å planlegge stort (=dyrt) nok...

Vi håper altså at noe av alt det som blir sagt nå for tiden om sykkelekspressveger også vil bli realitet. Vi frykter at det - i beste fall - vil ta mye tid. Men vi mener at det ikke er tid til å vente med å sette i gang drastiske forbedring av lokale sykkelforhold. Vi synes at veldig mye kan forholdsvis raskt oppnås ved hjelp av *mange flere kilometer med sykkelveg med fortau*. Sykkelveg med fortau er mange steder mye mer realistisk og vil også gi klar separering av syklist og gående med økt trygghetsfølelse for de fleste myke trafikanter og god fremkommelighet (jfr bildet fra Vestbygata til venstre og avsnitt om sykkelveg med fortau nedenfor).



Med utgangspunktet i dagens trafikkbilde der det tross alt bare er noen få prosent av innbyggere som velger sykkel som fremkomstmiddel og store «hull» i et usammenhengende sykkelvegnett er det også et «demokratisk spørsmål» hva man skal bruke offentlige midler til. Hvor mange millioner kroner skal brukes for hvor mange kilometer sykkelekspressveg som da brukes av hvor mange innbyggere...? Ikke misforstå! Vi er svært positive og ønsker oss heller tre enn to sykkelekspressveger inn til hovedstaden, til Åhus osv. Men dette må ikke bli noe sovepute for politikerne som snakker varmt om framtidige planer for en sykkelekspressveg som ligger langt unna (og kanskje aldri blir realisert)... Det er veldig mye som kan og skulle gjøres nå, og diskusjon om sykkelekspressveger må ikke stoppe oss her!



Hva tror du vi vil få her? Sykkelekspressveg eller sykkelveg med fortau – eller ingenting?

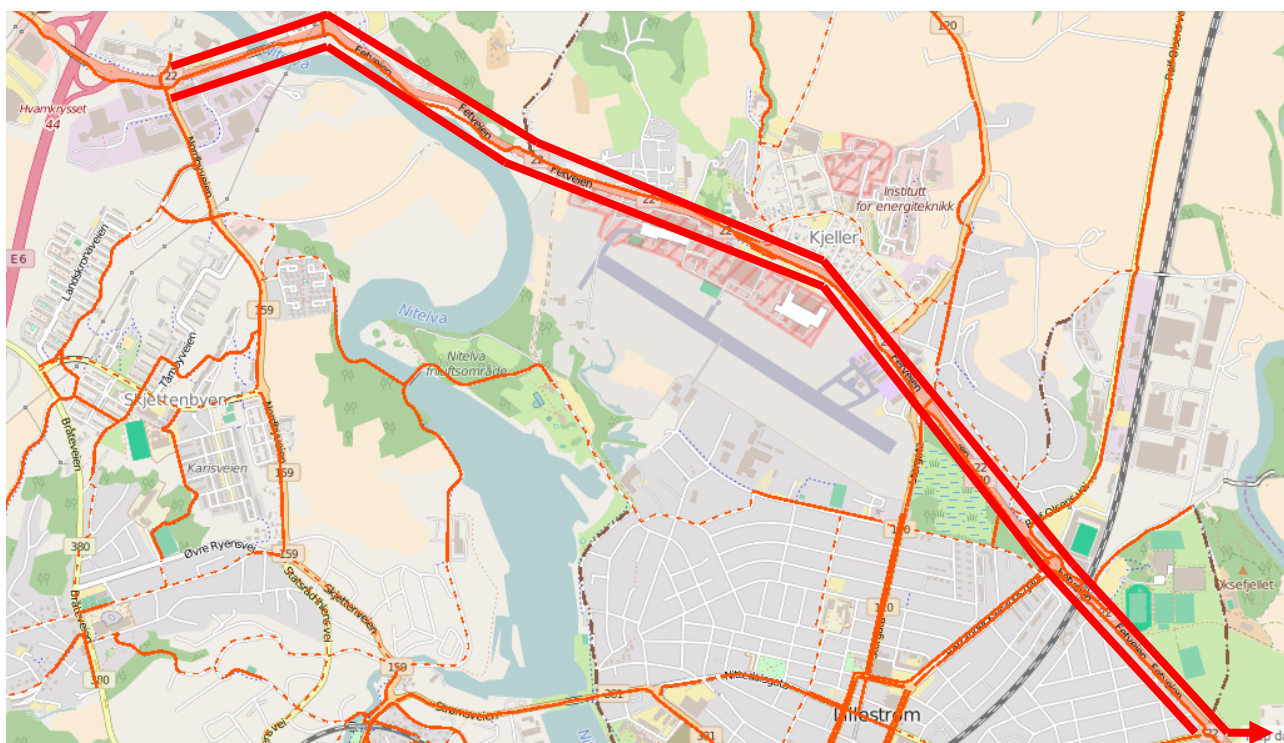
Flere sykkelveger med fortau

5.2.3 Sykkelveg med fortau på Rv. 22, Hvam – A. Kiellands gate – (Sørumsgata)

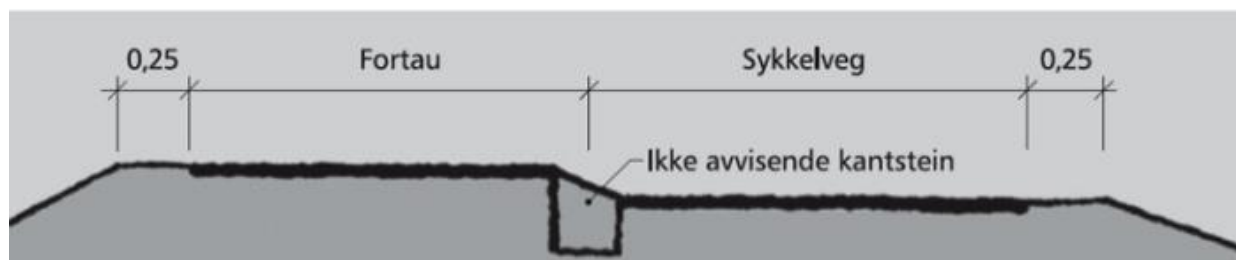
Det er ventet sterk trafikkvekst på Rv. 22 fra E6 mot øst, og i den forbindelse er det viktig å prioritere fremkommelighet for syklende. Dagens gang- og sykkelveg har svært varierende kvalitet. Den skifter side flere ganger, går i blandet trafikk og har redusert bredde. Med tilliggende sykkelvegnett gir utbedring på denne strekningen effektive sykkelforbindelser mellom Hvam og Lillestrøm, og mellom Skedsmokorset, Hvam, Kjeller og Lillestrøm.

Det etableres tosidig gang- og sykkelveg langs Rv. 22 fra Hvam til Alexander Kiellands gate (evt. Sørumsgata). Disse anleggene etableres som separate anlegg med fortau for gående og sykkelbaner.

Vi liker planer av sammenhengende sykkelveg med fortau på begge sider langs hele veien fra Hvam til Sørumsgata, ja gjerne utover Sørumsgata og helt ned til rundkjøring/ avkjørsel til Fet kommune. Gode sykkelveger langs Fetveien er særlig viktig i forbindelse med Lillestrøm idrettspark slik at flere (både barn, ungdom og voksne) bruker sykkelen som «oppvarming» på vei til sin idrettsaktivitet... ☺



I det hele tatt vil vi gjerne se mange flere slike sykkelveger med fortau⁵ i Skedsmo:



⁵ figur E.28 er fra Håndboka N100 fra Statens vegvesen, jf

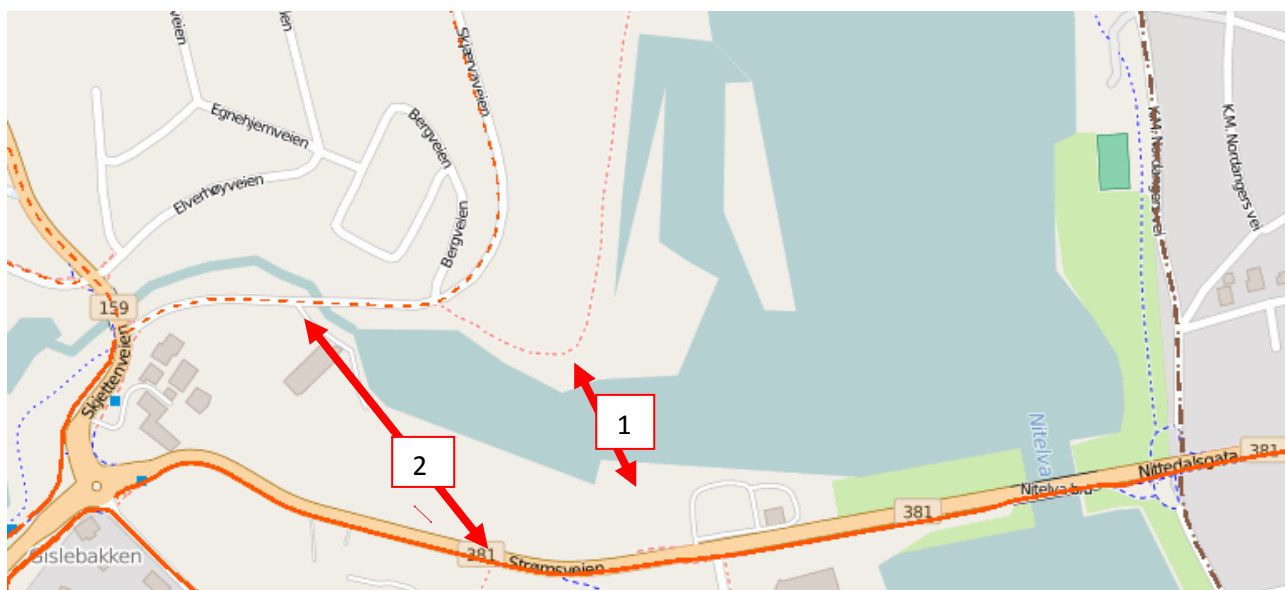
http://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/964095?fast_title=H%C3%A5ndbok+N100+Veg+og+gateutforming+%28+MB%29.pdf

Turveger – også for hverdagssyklister

Syklistenes Landsforening er organisasjonen for hverdagssykling og arbeider for at folk (og vegmyndighetene) skal se på sykkelen som løsningen i hverdagen. Som framkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. Også «turveger» kan i denne sammenheng få en viktig betydning... Dette ønsker vi å belyse med noen få eksempler, bl a sykkelveg ved Skjærvagapet og ny sykkelforbindelse ved flystripa som begge nevnes i samferdselsplanen, se punkt 5.2.4 og 5.2.5 nedenfor.

5.2.4 Sykkelveg fra Skjærvakryssing til Lillestrømbua

Gang- og sykkelvegen på sørsiden av Nitelva er utydelig og har blandet standard. Det er nødvendig å utbedre tilgjengeligheten for syklende i retning øst/vest mellom Skjetten og Fjerdingby/ Nesa. Det etableres derfor en utbedret gang- sykkelveg fra ny bru over Skjærvagapet, langs Strandveien og Rælingsveien til Rv. 159 (Lillestrømbua). Anlegget etableres med separering, det vil si fortau for gående og sykkelbane for syklende.



Vi er selvfølgelig positiv når det gjelder egen sykkelbro over Skjærvagapet og alle strekninger der det planlegges og bygges egne sykkelveger med fortau. Men etter det vi vet vil en slik bro koste mer enn 20 millioner kroner... Dersom kommunen virkelig har midler til dette prosjektet (som uten tvil vil øke kvaliteten på turområdet langs Nebben), så må det gjerne bygges bro der. Vi er de siste som skal prøve å stoppe slik prosjekt. Men dette må etter vår mening ikke stoppe kommunen i en relatert sak som vi har hatt fokus på siden begynnelsen av 2014.

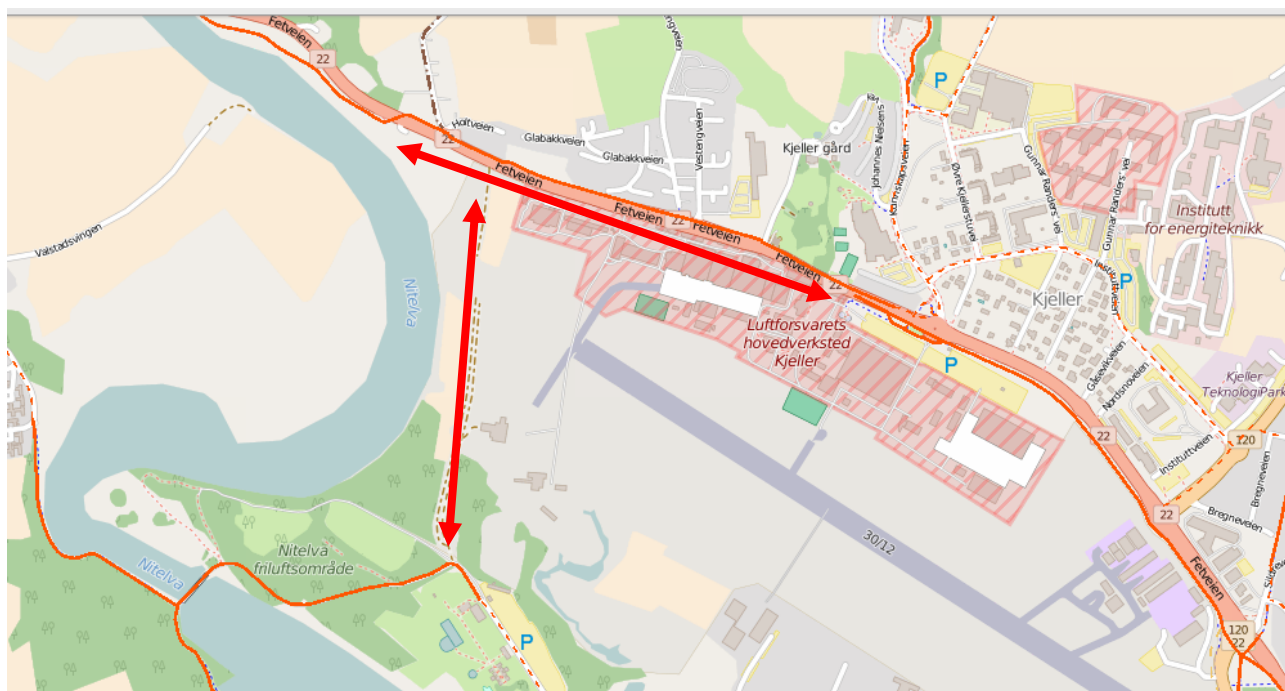
Kommunen kan nok så raskt og uten store kostnader umiddelbart skaffe en attraktiv forbindelse for syklister og gående/ turgåere mellom Skjærvaveien og Strømsveien via området til båtforeningen (jf strekingen «nr 2» i kart ovenfor). Her viser vi til vår høringsuttalelse av 23.02.14 (ang gang- og sykkelvei langs Strømsveien mellom Nitelva og Sagdalen), vårt brev av 18.04.14 (ang planer om ny Nordbyvei) og særlig til vår «invitasjon til sykkelstur langs Nebbenrunden» i vårt brev av 09.07.14 (alle sammen tilgjengelig i vårt arkiv, jf vedlegg 2).

Når det gjelder eksempel nr 2 så er vi selvfølgelig svært positive når det gjelder planer om en sykkelforbindelse vest for flystripa ved Nitelva. Men som det skrives i samferdselsplanen så har kommunen «jobbet» med saken i mange år og det spørs hvor realistisk det er å se en slik forbindelse i nærmeste framtid... Når/ hvis denne sykkelvegen en gang blir realisert så er det svært ønskelig at det også bygges sykkelveg med fortau på sørsiden av Fetveien som beskrevet ang planens punkt 5.2.3 og nedenfor

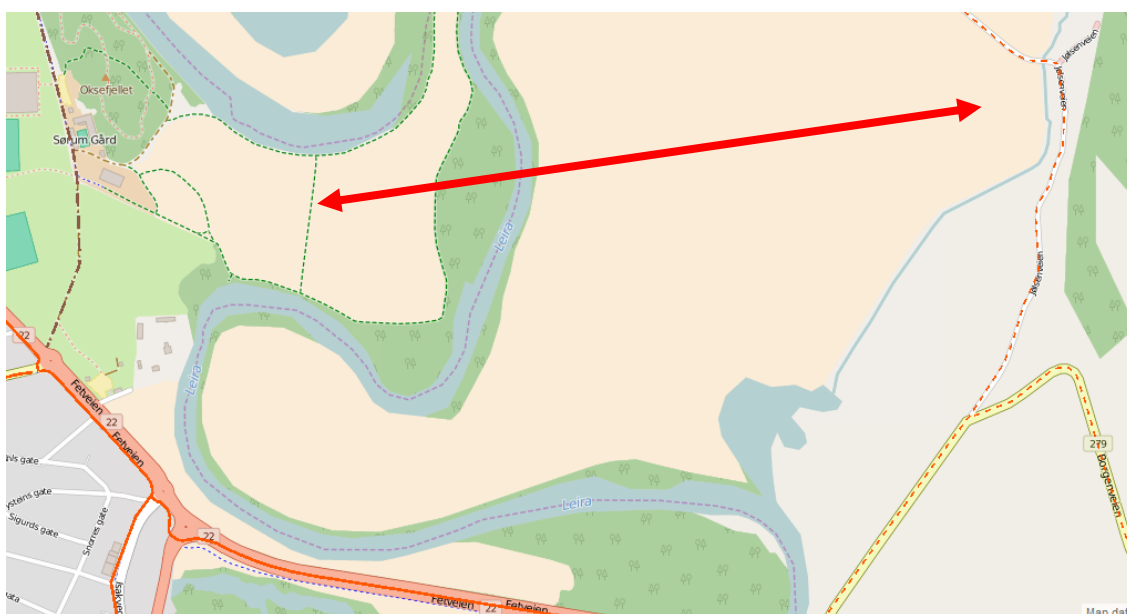
5.2.5 Gang- og sykkelforbindelse mellom Nebbursvollen og Rv. 22 Fetveien

Kjeller flyplass er en barriere mellom Lillestrøm og Kjeller. For å gjøre det raskere å sykle fra nordvest (Kjellerholen) og Lillestrøm sentrum etableres det en sykkelforbindelse vest for flystripa mot Nitelva.

Kommunen har jobbet med denne forbindelsen i mange år, men har foreløpig ikke lyktes med å finne en løsning som gir god sykkeltilgjengelighet og sikker avvikling for flyplassen. Det må jobbes videre for å finne løsningen som gjør at denne viktige forbindelsen kan etableres. Kommunen samarbeider med forsvaret om dette.



Et siste, litt mer «utopisk» eksempel vises nedenfor. Arealet rundt Sørums gård har uten tvil stor betydning som rekreasjonsområdet for mange turgåere og syklister. Ved hjelp av en bro over Leira mot Fet kommune kunne turområdet få enda større betydning...



Andre sykkeltiltak

5.2.6 Andre sykkeltiltak

I tillegg til de prioriterte tiltakene skal følgende tiltak gjennomføres:

- Sykkeltilrettelegging i Sørumsgata (sykkelfelt eller bane)
- Separert gang-/sykkelveg i Vestbygata (Alex. Kiellands gate – Badeveien, via Kjellergata)
- Gang- og sykkelforbindelse Hvam – Skjetten – Lillestrøm (over Nordbyjordet)
- Sykkelforbindelse Skjetten – Strømmen – Løvenstad (separert anlegg i Bråteveien – Stasjonsveien)
- Sykkelekspressveg langs hovedbanen gjennom Skedsmo (fra Sørum til Lørenskog)
- Gang-/sykkelforbindelse over Nordbyjordet (til eksisterende bru ved Nebbursvollen)
- Gang-/sykkelbru over Nitelva (Skjetten - Volla)
- Gang-/sykkelveg på Nordbyveien (separert anlegg Nordens vei – Hvam)

For følgende sykkeltiltak må planlegges/ utredes før evt. prioritering:

- Standardheving av sykkelparkering på kommunale plasser
- Vinterdrift og vedlikehold av sykkelanlegg
- Kryssing av barrierer (evt. kryssing av jernbane eller Nitelva, vurderes i byutviklingsplanen for Lillestrøm)

Vi er enige at sykkeltilrettelegging i Sørumsgata kan bli bedre... Vi mener at sykkelveg med fortau i Vestbygata (fra Storgata til Skedsmo videregående skole) er et godt eksempel på en vellykket løsning (se bildet på side 6)! Gjerne mer av dette! Derimot skjønner vi ikke helt hva som skal «utredes» når det gjelder vinterdriften av sykkelanlegg. I vår rapport «Vintersyklist søkes» (se vedlegg 3) har vi dokumentert at det f.eks. er meningsløst å planlegge og bygge flotte sykkelfelt, når disse da brukes som lagringsplass for snø - eller som gratis parkeringsplasser for biler eller bedre sagt: bilister («Jeg skal bare...»)



Finn fem feil!⁶

Det viktigste er vel at dette ikke bare er en liste med stikkord, men at det faktisk vil gjøres noe med alle disse mulighetene/ utfordringene nevnt ovenfor. Vi skal ikke kommentere alle stikkord i listen ovenfor, men ønsker heller å rette fokus på noen utvalgte temaer som har stor betydning for syklistene i Skedsmo kommune og som vil kunne bidra til en rask og tydelig økning av sykkelandelen i kommunen med «landets beste sykkelby» (jf resultater fra våre sykkeltegninger i siste avsnitt).

⁶ Tre bilister har parkert på sykkelfelt, to av dem «kjører på sykkelfelt» i feil retning... ☺ (at bilens kjennetegn er usynlige er derimot ikke noe feil – i motsetning til syklistene i andre europeiske land melder vi slike bilister heller ikke til politiet, selv om slik «parkeringspraksis» utsetter syklistene for farlige situasjoner...)

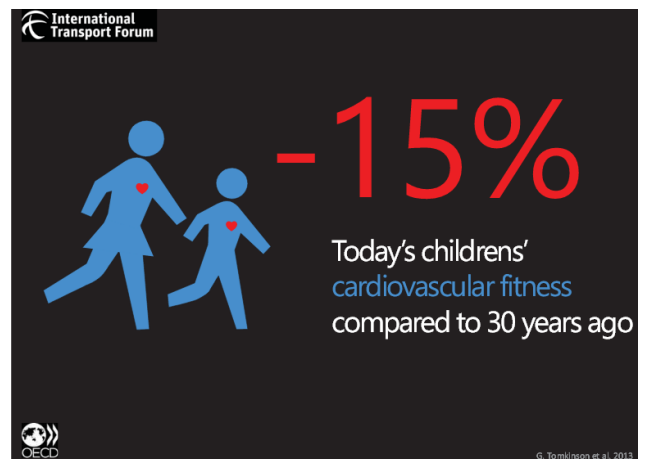
Fokus på framtidens syklist!



Barn og sykling er ett av våre satsningsområder der vi har hovedfokus på trygge skoleveger. Det er vanskelig å akseptere at vi i vår region som i resten av landet har så dårlige skoleveger at mange av de yngste innbyggerne ikke kan sykle til og fra *jobben sin* - rett og slett fordi det er for farlig!

Samferdselsplanen har et til dels ekstremt langt tidsperspektiv (fram til år 2050), men alt for lite fokus på dem det gjelder! Det er dagens barn og ungdom som skal arve og leve med mye av det som vedtas i disse dager... Så langt vi kan se brukes ordet «barn» hele to ganger i denne planen! Første gangs der det omtales «trafikksikkerhetstiltak» som fortausetablering, fartshumper og andre fartsreducerende tiltak ved siden av andre aktuelle tiltak som «trafikksanering, for eksempel stenging og envegsregulering, særlig i tilknytning til skoler og barnehager», også skal det arbeides med «kartlegginger som barnetråkk» ved utredninger for gange. Vi mener at dette ikke er nok!

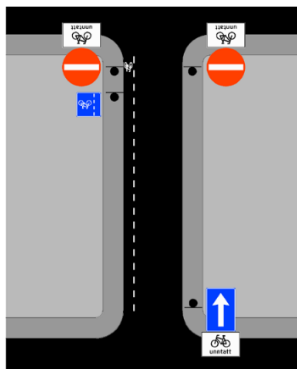
Etter vår mening skulle samferdselsplanen speile en helhetlig lokal sykkelpolitikk – på tvers av sektorgrenser i kommunal administrasjon. Når kommunestyret beslutter nytt ordensreglement for kommunal grunnskole, fordi foreldrene ifølge endringer i [forskriften til opplæringslova](#) nå kan avgjøre om barna får sykle til skolen, så må dette også legges merke til i planavdelingen som skal ha fokus på trygge skoleveger til og fra de samme skolene... (se vår høringsuttalelse av 31.10.15, jf vedlegg 3). Men dette er bare ett eksempel. Argumenter for økt fokus på barn og ungdom i samferdselsplanleggingen finnes mange flere⁷...



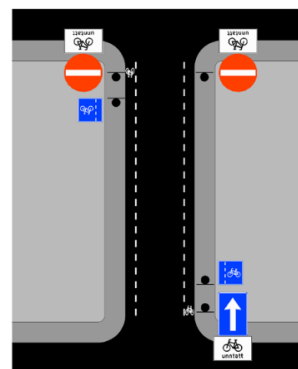
⁷ Dessverre fikk vi ikke tid til å skrive mer om folkehelseaspektet... Kilden til illustrasjonsbildet nederst på denne siden finnes på side 14

Økt framkommelighet – på sykkel mot enveiskjøring

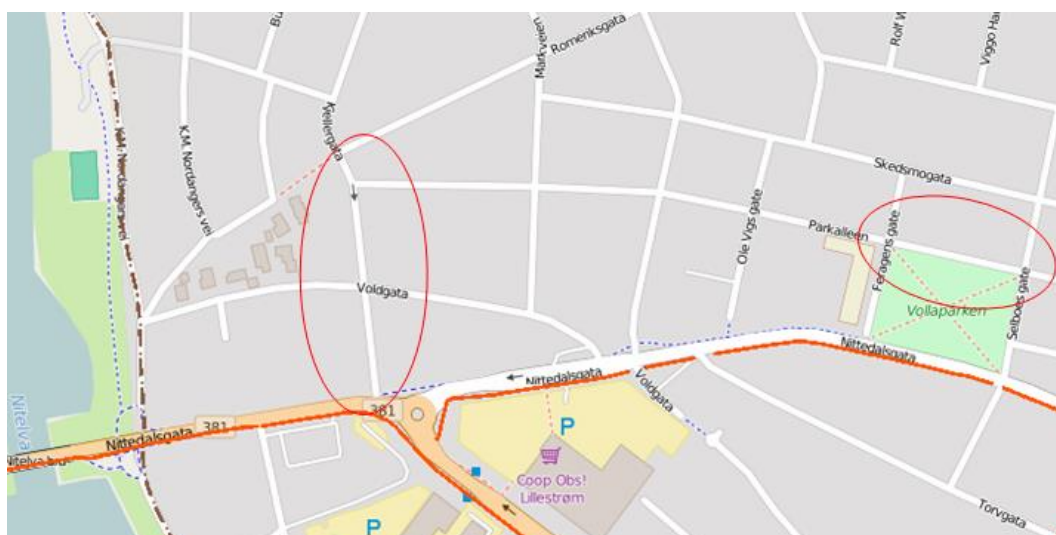
Ifølge hovedplan sykkel skal det tenkes «framkommelighet og tilrettelegging for sykkel og gange i all planlegging og om nødvendig på bekostning av bilen og bilparkering.» I denne sammenheng finnes det



flere eksempler som viser at sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater fungerer svært bra i Skedsmo kommune. Men vi ønsker oss enda flere slike gater, med tydelig skilting og oppmerking (jf presentasjon til høyre og venstre fra rundskrivet 2016/7 ang sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater⁸)



Bildet nedenfor til venstre viser en god løsning, mens det utenfor Volla skole kan bli ganske «trangt» når man sykler mot kjøreretning pga alle biler (som står *parkert* i kjøreretning). Her viser vi til «kommunens parkeringsstrategi» ang reguleringen av gateparkeringen med «strengere p-norm for offentlig og privat kontorbygg, skolebygg, institusjoner i hele kommunen (til å) forebygge økning i arbeidsparkering...»

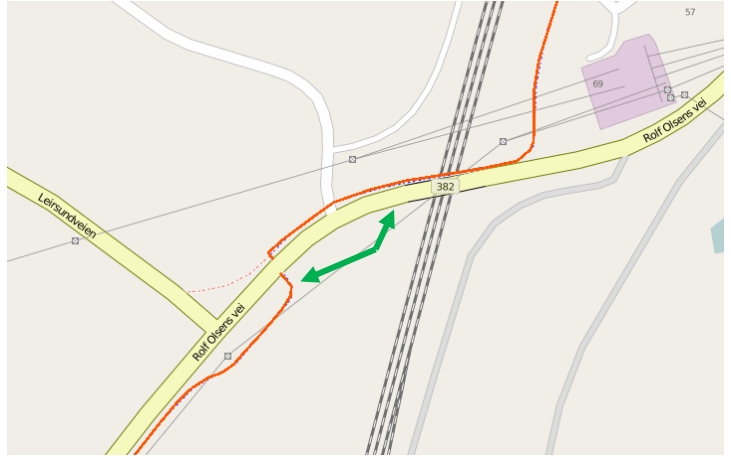


Mer sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater - med sykkelfelt! Takk!

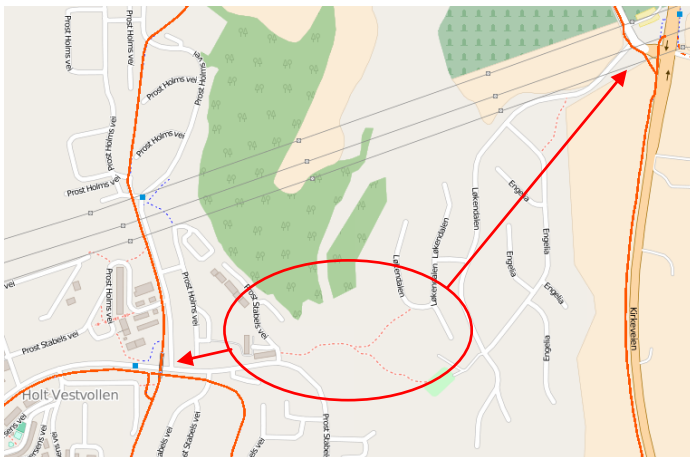
⁸ http://www.vegvesen.no/_attachment/1386095/binary/1113233?fast_title=NA-rundskriv+2016%2F7+Reviderte+kriterier+for+%C3%A5+tillate+sykling+mot+kj%C3%B8reretning+i+envegsregulerte+gater.pdf

...og på «nye snarveier»

Behovet av et **sammenhengende sykkelvegnett** er viktig, men det er gjentatt så mange ganger at det blir fort kjedelig... Det betyr selvfølgelig ikke at kommunen må slutte å tette hull. Nedenfor vises et godt eksempel der «noen få meter gang- og sykkelveg»  har bidratt til både økt trafiksikkerhet og fremkommelighet! Bra!



Men oftest er det nødvendig å tenke seg «nye veger». Nedenfor vises det nok et godt eksempel der planavdelingen var flink til å «finne på noe nytt». Det må ikke alltid koste veldig mye, men kan likevel ha kjempegod effekt! Smarte syklistar trenger smarte planleggere!



Selvfølgelig er det veldig viktig at kommunen har fokus på trafikksikkerheten, særlig med tanke på de yngste syklistene (jf avsnitt om skoleveger ovenfor). Allikevel må et være mulig å ha to tanker i hodet. Dersom sykling skal oppleves som en attraktiv transportmiddel for flere innbyggere kreves mye bedre tilrettelegging for gode og raske sykkelforbindelser fra A til B - uten alt for mange omveier og hindringer...

I kommunens hovedplan sykkel leser vi om «**trafikkregulerende tiltak** som tar hensyn til alle, men som **prioriterer de myke trafikantene**. Dette gir syklisten en klar posisjon i trafikkbildet». Godt mulig at illustrasjonsbildene nedenfor ikke viser de beste eksemplene. Men vi mener at reguleringen av dagens trafikkbilde i Skedsmo kommunen alt for ofte prioriterer andre enn syklist/ myke trafikanter...



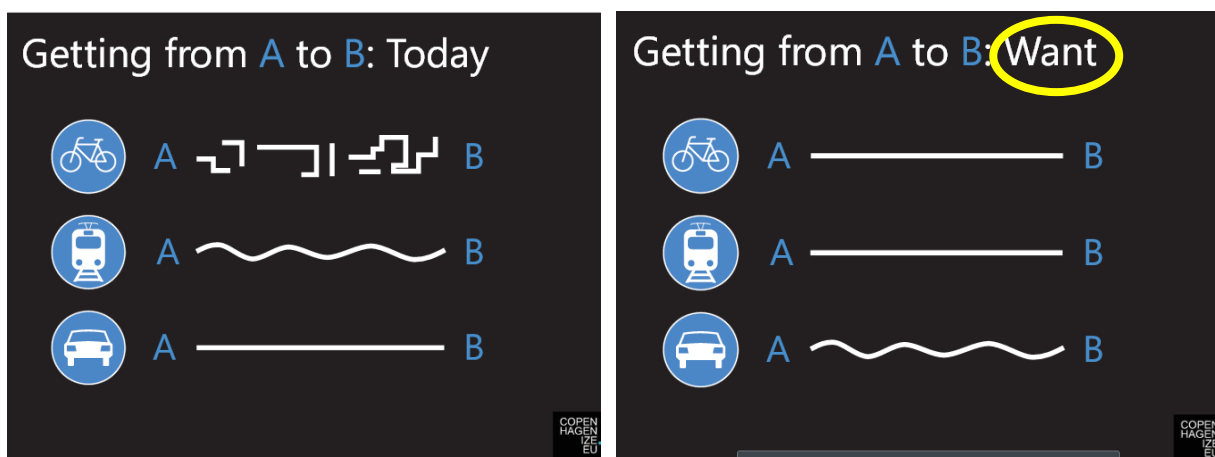
Bare to eksempler fra Kjeller og Holt/ Vestvollen... - gi oss gode og raske sykkelforbindelser!

Som Philippe Crist, Economist and Administrator of the International Transport Forum, Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) argumenterte i sitt imponerende foredrag på årets sykkelkonferanse i Tromsø⁹: **Sykkelen er løsningen...**

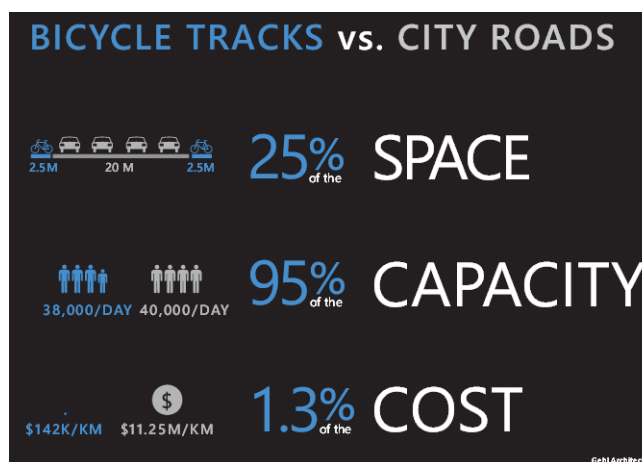
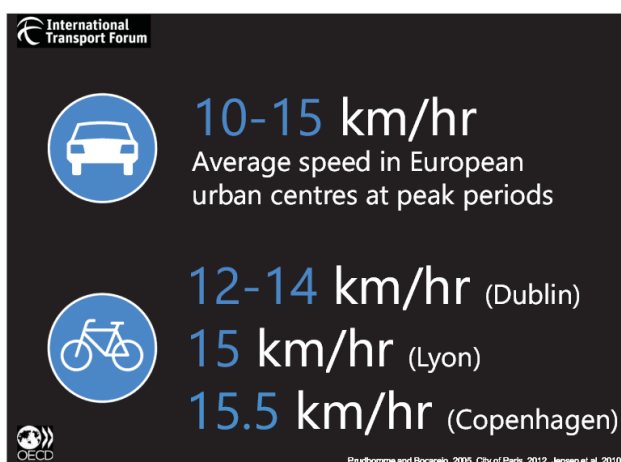


⁹ <http://sykkelkonferansen.no/arkiv/>

Det er derfor viktig å ta sykkelen på alvor som transportmiddel! Behovet for gode (og selvfølgelig trygge) «sykkelforbindelser» som øker fremkommelighet og attraktiviteten til sykkelen som et effektivt transportmiddel illustreres her med noen flere lysbilder fra Philippe Crist:



Argumenter finnes det mer enn nok av...



Vi vil ikke ha det slik i byen vår...!



Sykkelparkering



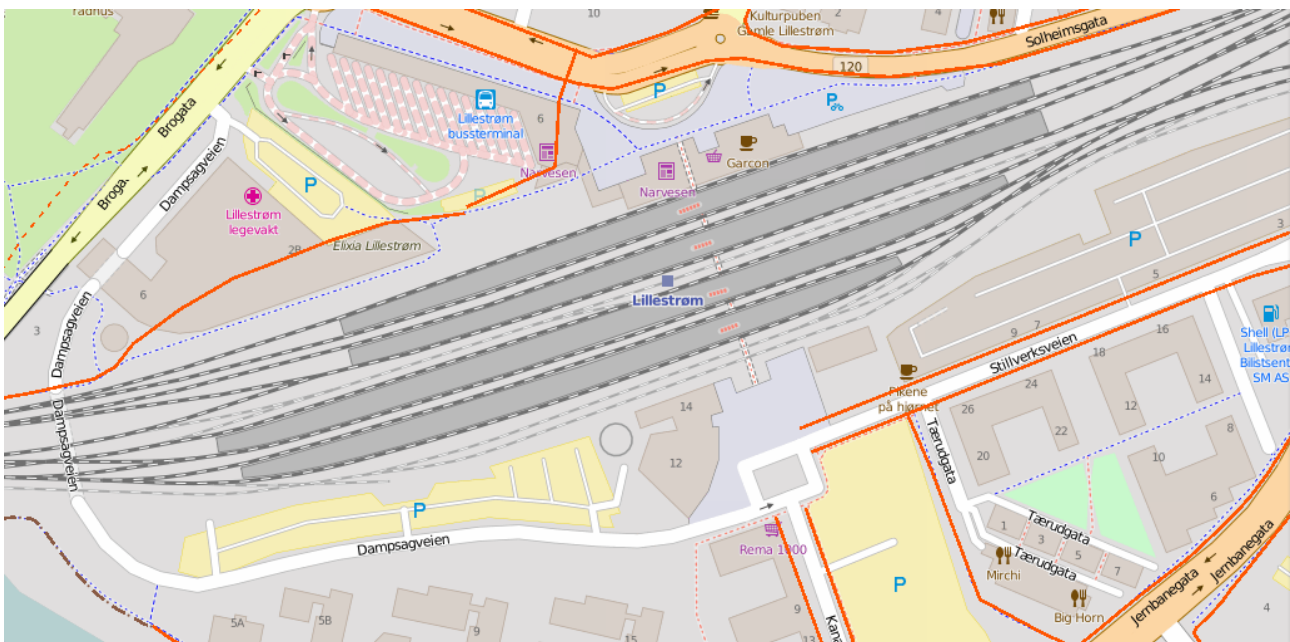
Trygg sykkelparkering er en grunnleggende forutsetning dersom man ønsker at folk mer enn én gang... ☺ Det er godt å lese om planlagt «standardheving av sykkelparkering på kommunale plasser» og at det for eksempel skal tilrettelegges for sykkelparkering under tak ved ny kollektivterminal på Skedsmokorset (gjerne også på grunnskoler!). Gode parkeringsplasser (også for dyre elsykler) støtter selvfølgelig også kombinasjonsmulighetene jernbane/sykkel og buss/sykkel!

I denne sammenheng er det også flott at det nye sykkelhotellet tar form - men hvordan skal man komme seg dit, f eks som syklist i Dampsagveien? Hva er konsekvensen av at hundrevis av gratis sykkelparkingsplasser blir borte (når det også bygges hotell på sentrumsiden av togstasjonen)?

Finnes det noe samarbeid med kommunen, Jernbaneverket og NSB og kommunen som f eks gir gratis parkering på sykkelhotellet for syklister/pendlere som kombinerer (el-) sykkel med tog/ buss?



Brukerundersøkelsen «Syklist i egen by» har siden 2008 kåret Lillestrøm til landets beste sykkelby. Men i alle undersøkelser fikk kommunen kritiske tilbakemeldinger når det gjelder kombinasjonsmuligheter for sykkel og kollektivtrafikk... - her kan kommunen (i samarbeid med andre aktører) forbedre situasjonen betraktelig!



Skedsmo som successful city – også for syklister!



Med sin beliggenhet i Osloregionen er Skedsmo blant de raskest voksende kommunene i Norge og Europa. Det gjelder både befolkningsvekst og næringsutvikling og speiler seg i kommunens betydning som regionsenter, samferdselsknutepunkt og næringsmessig tyngdepunkt. Ifølge rapporten fra Asplan Viak har Lillestrøm, Kjeller og Strømmen den største arbeidsplass tettheten i Skedsmo, hvorav Lillestrøm har den høyeste konsentrasjonen av arbeidsplasser.

Slik arbeidsplass tetthet er et godt utgangspunkt for å nå målet at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel! Her skal vi bare komme med noen korte tanker ang sykkelens betydning for næringsutviklingen. Handel og privat tjenesteyting genererer mye besøkstransport – og etter vår mening kunne mye mer av dette transportarbeidet kunne utføres ved hjelp av sykkel!



Her viser vi til undersøkelser fra andre sykkelbyer som viser at syklister kan få kjempestor betydning for lokale butikker gjengitt i illustrasjonsbildene nedenfor



Lillestrøm ikke er som København og situasjonen på Nedre Romerike kan ikke helt sammenlignes med sykkelforhold i Danmark eller Nederland. Men vi mener at vi kan lære mye av disse land – og med flinke planleggere og modige politikere «bevege» oss fram mot et mer fargerikt fellesskap!





Ifølge samferdselsplanen er målsetningen i kommunens hovedplan sykkel at det skal «være attraktivt og trygt å sykle for alle, året rundt» og sykkelandelen for alle reiser skal økes til 14 %. Vel, da har vi en vei å gå... Vi har en sterk mistanke at kommunen er langt fra målet om å oppnå 14 % sykkelandel (selv om det i rapporten fra Asplan Viak vises til en nåværende sykkelandel på 7 – 13 %, alt etter hva som måles..., jf vedlegg 5). Våre egne sykkeltellinger¹⁰ i perioden februar 2015 til mai 2016 dokumenterer i hvert fall en skremmende lav sykkelandel på 2,5 %. Nå er det mange metodiske fallgruver rundt beregningen av sykkelandeler: Er det f eks snakk om andel *reiser*, andel *kilometer*, andel *fremkomstmidler* (sykler, biler osv) eller *reisende* (syklister, kollektivreisende osv)...?

Det som skremmer oss mer enn resultatene fra våre egne sykkeltellinger er at kommunen med *landets beste sykkelby* ikke har noe eget sykkelregnskap (som anbefales av Statens vegvesen i egen rapport¹¹). Vi har prøvd å hjelpe kommunen å komme i gang og sendt inn mange konkrete forslag og et eget utkast, jf vedlegg 6. Formålet med høringsrunden er vel at flest mulig bidrar til en god og omfattende vurdering av foreslåtte tiltak i samferdselsplanen. Men hvordan skal man *planlegge* noe som helst (tiltak), når man ikke har noe grundig evalueringssystem (regnskap) som dokumentere hva som *virker* hvordan...? Dette er rett og slett ikke bra nok og vi håper virkelig at Skedsmo kommune vil presentere sitt eget sykkelregnskap i løpet av nok så kort tid...



Det er vel ikke å unngå å nevne at gode sykkelbyer krever investeringer (jf nok et illustrasjonsbilde fra Philippe Crist). Er det noen i Skedsmo som vet hvor mye penger som brukes for *annual cycling infrastructure and maintenance budget* per capita i Skedsmo kommune - og hvor mye dette beløpet skal økes i årene framover for å oppnå målet om å ta veksten av persontrafikken blant annet ved hjelp av økt sykkelandel?

¹⁰ jf den omfattende dokumentasjon her: <http://www.syklistene.no/lokallag/lillestrom/everyone-counts/>

¹¹ jf <http://www.vegvesen.no/attachment/561975>

God tur videre!

Vi mener at Skedsmo kommune med Lillestrøm sykkelby som tross alt har vunnet brukerundersøkelsen «Syklist i egen by» fire ganger på mange måter er på rett vei. Kommunen har flere ganger deltatt på den europeiske mobilitetsuka – med gode holdningsskapende tiltak som «omvendte bompenger» mm. Kommunen jobber ikke bare målrettet med omlegging av sin egen bilpark til nullutslipp, men er også veldig aktiv når det gjelder bruk av elsykler i tjenesten – forhåpentligvis med tilsvarende signaleffekt! Men hvor mye brukes disse elsykler egentlig? Er det noen som følger med på dette - og hva er neste skritt? På bildet til høyre nedenfor vises årets vinner av sykkelprisen, Geir Anders Rybakken Ørslie – kåret for sin langvarig innsats for bruk av lastesykler! Hvor mange lastesykler har Skedsmo kommune i bruk? Hva med park- og idrett - eller vaktmesteren på rådhuset?



Etter vår mening kreves det mer innsats og mer systematikk for å utnytte alle de positive aspekter som økt sykling gir – bedre sagt: kunne gi! Det er mye positivt som skrives i utkast av samferdselsplanen som er lagt til vurdering – men det viktigste er hva som *faktisk gjøres*! Vi tillater oss derfor å avslutte vår høringsuttalelse med noen ord fra en kjent tysk syklist og forfatter av Tolvskillingsoperaen¹²:

Ja, mach nur einen Plan!
Sei nur ein großes Licht!
Und mach dann noch 'nen zweiten Plan.
Gehen tun sie beide nicht...

Lykke til med det videre arbeidet med samferdselsplanen, og ikke minst med *realiseringen* av alle gode sykkeltiltak!

Mvh

Styret i SLF Lillestrøm og omegn*

www.slf.no/lillestrom

* brevet er elektronisk godkjent og ekspedert kun per mail

Vedlegg 1-6

¹² Dessverre fant vi bare en svensk oversettelse: *Ja, gör hon upp en plan och tror, att allt hon vet, och att hon är ett rent geni, så hjälper inte det;* jf http://www.lyrikline.org/de/gedichte/ballade-von-der-unzulaenglichkeit-menschlichen-planens-770#.V5b5X6LmM_8

VEDLEGG 1 – Invitasjon til møte om samferdselsplanen

Emne: Invitasjon til møte om Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030

Dato: 2016-06-01 14:01

Avsender: Astri Heill Braathu <astbraa@skedsmo.kommune.no>

Mottaker: "elisbol@gmail.com" <elisbol@gmail.com>, "ingmund@online.no" <ingmund@online.no>, "a-samuel@online.no" <a-samuel@online.no>, "oofoslo@online.no" <oofoslo@online.no>, "morten.mangseth@nrva.no" <morten.mangseth@nrva.no>, "firmapost@nrva.no" <firmapost@nrva.no>, "jonslie@hotmail.com" <jonslie@hotmail.com>, "berit@kunnskapsbyen.no" <berit@kunnskapsbyen.no>, "oslo@nmf.no" <oslo@nmf.no>, "post@nrbr.no" <post@nrbr.no>, "lillestrom@syklistene.no" <lillestrom@syklistene.no>, "akershus@fnf-nett.no" <akershus@fnf-nett.no>, "lene.skovholt@gmail.com" <lene.skovholt@gmail.com>, "rohist@online.no" <rohist@online.no>, "anettekristiansen@yahoo.com" <anettekristiansen@yahoo.com>, "fuglusta@icloud.com" <fuglusta@icloud.com>, "steinarbu@gmail.com" <steinarbu@gmail.com>

Hei,

Vedlagt følger invitasjon til møte om Samferdselsplan for Skedsmo.

Påmelding innen fredag 3. juni kl 12:00.

Med vennlig hilsen

Astri Heill Braathu

Avdelingsingeniør, planavd

Teknisk sektor

Sentr. 66 93 84 00/ Dir. 66 93 84 11

astbraa@skedsmo.kommune.no

<http://www.skedsmo.kommune.no>

VÅR REF: 2016/6055

SAKSBEHANDLER: Astri Heill Braathu

DATO: 27.05.2016

Invitasjon til møte om Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030

Samferdselsplanen skal være kommunens overordnede plan – og tiltaksdokument - for samferdsel.

Samferdselsplanen for Skedsmo skal bygge opp under nasjonale, regionale og lokale mål om at all vekst i transportbehov skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Før endelig vedtak av planen ønsker Skedsmo kommune en runde for å få innspill. Derfor inviteres dere, som representanter for lag/foreninger til eget dialogmøte.

Mandag 13. juni kl 18:00 – 20:00 i Kommunestyresalen på Rådhuset i Lillestrøm

På møtet blir Samferdselsplanen for Skedsmo 2016-2030 presentert, etterfulgt av dialog. Følg denne lenken for å finne informasjon om planen <https://www.skedsmo.kommune.no/Teknisk-sektor/Arealplanlegging/Plan--og-byggeprosjekter/Samferdselsplan/>.

Påmelding innen fredag 03. juni kl 12:00. Påmelding sendes på e-post til Astri Heill Braathu, astbraa@skedsmo.kommune.no. Dette gjør vi for å vite hvor mange som kommer, gi derfor beskjed om hvem som kommer.

Med hilsen

Torild Fagerbekk

Astri Heill Braathu

Plansjef

avdelingsingeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

6.2 SYKKELTILTAK

	Tiltak Sykkel	Når	Kommentar
1	Høykvalitets sykkelforbindelse fra Lillestrøm stasjon mot Kjeller i Brandvoldgata og Henrik Wergelands gate.	2020/ 2050	GS2 i VGBP. 1. fase via Vestbygata og Storgata til Kjeller, 2. fase rett fra H. Wergelands gate over flystripa, ses i sammenheng med evt. nedleggelse av Kjeller flyplass. På sikt korteste forbindelse mellom Kjeller og Lillestrøm sentrum.
2	Sykkelekspressvei fra Lillestrøm stasjon via Strømsveien, Strømmen mot Ahus/Oslo. Og/eller Sykkelekspressvei fra Lillestrøm stasjon, via Sagdalen og Strømmen stasjon mot Grorud/Oslo	2020/ 2050	Deler av GS1 i VGBP. Konfliktfri, høyhastighets sykkelvei via Lørenskog mot Oslo. Ligger inne som forslag i høringsutkast til NTP 2018-2029. Utredning til gi et eller flere trasévalg for sykkelekspressveger fra Romerike til Oslo.
3	Sykkelvei med fortau Rv. 22 Hvam – A. Kiellands gate – (Sørumsgata)	2020	GS12 i VGBP. Ses sammen med K18 og B7. Sterk trafikkøkning fram mot 2030, sentralt for å gjøre sykkel konkurransedyktig på strekningen, og knytter Kjeller og Lillestrøm bedre sammen.
4	Separat sykkeltilrettelegging fra Skjervakryssing, i Strandveien – Nedre Rælingsvei til Lillestrømbua. Fortsetter i Jernbanegata mot Lillestrøm stasjon.	2030	GS20 + GS24 + deler GS8 i VGBP. Traseen går gjennom byutviklingsområder i Skedsmo og Rælingen. Bedrer tilgjengeligheten fra sør og vest på sørsiden av Nitelva.
5	Gang- og sykkelforbindelse fra Nebbursvollen til Rv. 22	2030	GS11 i VGBP, langs vestsiden av flystripa. Viktig forbindelse mellom Lillestrøm og Rv. 22/Kjeller.

	Tiltak Sykkel, ikke prioritert rekkefølge	Når	Kommentar
	Sykkeltilrettelegging separert fra bilvei i Sørumsgata	2030	K5 i VGBP. Viktig sykkeltrase fra øst. Mulig konflikt med buss må løses.
	Sykkelvei med fortau Vestbygata, fra A. Kiellands gate til Badeveien via Vestbygata	2030	GS22 i VGBP. Vestbygata vil få en viktigere trafikal funksjon ved stenging av for bil i Storgata, og det er behov for standardheving for sykkel (og gange)

37

Gang- og sykkeltiltak Hvam – Skjetten – Lillestrøm	2050	Ses sammen med B4 og K15 i VGBP (Nordbyveien). Viktig for å raskere forbindelse for syklende mellom Skjetten og Lillestrøm.
Separert løsning for gang-/sykkeltrafikk i Bråteveien og Stasjonsveien mot Strømmen stasjon	2050	Krysser begge de foreslåtte sykkelekspressveiene, og kobler sammen Hvam/Skjetten med Strømmen, Løvenstad, Rælingen.
Sykkelekspressvei langs jernbanen fra Sørums grense, via Rolf Olsens vei, langs jernbanetrase, gjennom Lillestrøm sentrum og opp Sagdalen. Treffer sykkelekspressvei, tiltak 2, i Sagdalen.	2050	Tiltaket bygger på GS1 i VGBP.
Ny sykkel/gang forbindelse fra bua ved Nebbursvollen over Nordbyjordet til Skjetten	2050	GS19 i VGBP. Kobler Skjetten med Lillestrøm og blir en effektiv rute mot Kjeller
Ny bru over Nitelva fra Volla til Skjetten	2050	Forbinder Skjervaveien og ny Nordbyvei over Skjetten til Bråteveien. Må vurderes mot ny kryssing av Skjervagapet, og en eventuell forbedring av sykkelforbindelsen over Nitelva bru.
Sykkelvei med fortau fra krysset Nordens vei X Nordbyveien til Hvam	2050	Del av tiltak K15 i VGBP, separering av gående og syklende.

Plan- og utredningsbehov for sykkel	Utrede	Kommentar
Sykkelparkering med oppfølging av standardheving og behov på kommunale plasser	Fortløpende	Bedre kombinasjonsmulighetene jernbane/sykkel og buss/sykkel Følges opp i arbeid med Hovedplan sykkel og Sykkelbyen Lillestrøm.
Vinterdrift og vedlikehold av sykkelanlegg	Fortløpende	Følges opp i arbeid med Hovedplan sykkel og Sykkelbyen Lillestrøm, samt i samarbeid med Statens vegvesen
Krysningspunkter/barrierereduserende tiltak på jernbanelinja for Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen, samt over Nitelva	Fortløpende	Følges opp i arbeid med Byutviklingsplan, samt Gåstrategi og Hovedplan sykkel.

38

Brev

- [Brev til Skedsmo om sykkelregnskap med bysykler 01.04.16](#)
- [Brev til Skedsmo om sykkelregnskap med kvinneandeler 04.03.16](#)
- [Brev til Skedsmo om sykkelregnskap, vintersykling og bedre luftkvalitet 06.02.16](#)
- [Brev til plansjefen i Skedsmo om vintersykling og sykkelregnskap 21.11.15](#)
- [Brev til plansjef i Skedsmo kommune om sykkelregnskap 01.11.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune om sykkelteillinger og sykkelregnskap 08.10.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang turer på el-transportsykkel med sykehjemsbeboere 01.10.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang mobilitetsuka 16.08.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang sykkelturner for beboere på sykehjem 05.08.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang sort og rød asfalt 28.02.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune om sykkelteilling med counterpoint 22.02.15](#)
- [Brev til kommunestyre om sykkelkspessveg og plansamarbeidet 12.02.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune om logo til sykkelbyen 31.01.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang sykkelfestival og mobilitetsuka 25.01.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune om internasjonal vintersykkeldag mm 18.01.15](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang økt vintersykling 16.11.14](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang brukermidvirkning og fysiske tiltak 31.10.14](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang gave og idedugnad \(syklist i egen by 2014\) 29.10.14](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang syklist i egen by 15.10.14](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang permanent sykkelbane \(mobilitetsuke 2015\) 10.10.14](#)
- [Brev til Skedsmo ang utvidet sykkelveg langs Nebbenrunden 19.07.14](#)
- [Brev til Skedsmo ang mobilitetsuke 09.07.14](#)
- [Brev ang bedre sykkelparkering ved Romerike Helsebygg 06.06.14](#)
- [Brev til kommunestyre i Skedsmo ang ny Nordbyvei 18.05.14](#)
- [Brev til flere kommuner ang mobilitetsuke 26.04.14](#)
- [Brev til flere kommuner ang sykkelkspessveger 29.03.14](#)
- [Brev til treningssentre om spinningens dag og sykkelfestival 22.02.14](#)
- [Brev til Skedsmo ang sykkelfestival og folkehelsearbeid 13.02.14](#)
- [Brev til Skedsmo og nabokommuner ang sykkelteilling og kampanjer 08.02.14](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang nye elsykler og reiseregulativ 17.11.13](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang Aksjon skoleveg 20.10.13](#)
- [Brev til flere kommuner ang vintersykling 30.09.13](#)
- [Brev til flere kommuner ang vintersykling 05.07.13](#)
- [Brev til flere kommuner ang tjenestesykkel 04.07.13](#)
- [Brev til flere kommuner ang sykkelkspessveger 09.06.13](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang vintersykling og mobilitetsuke 17.04.13](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang vintersykling 26.03.13](#)
- [Brev til treningssentre om spinningens dag 24.03.13](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang vintersykling 01.01.13](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang samarbeid 30.11.12](#)
- [Brev til lokale treningssentre ang samarbeid 26.11.12](#)
- [Brev til Skedsmo bibliotek ang sykkelbøker 13.10.12](#)
- [Brev til lokale sykkelbutikker ang samarbeid 09.10.12](#)
- [Brev til Skedsmo kommune med 10 tips til bedre sykkelby 08.10.12](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang syklist til egen by 17.09.12](#)
- [Brev til Skedsmo kommune ang europeisk mobilitetsuke 12.04.12](#)

Høringsuttalelser

- [Innspill til planarbeid ved Hvam og Skedsmovollen ved E6 09.05.16](#)
- [Innspill til planer om sykkelveg ved Husebyjordet 11.03.16](#)
- [Innspill til planer om sykkelveg langs Bråteveien 14.01.16](#)
- [Innspill til revidert hovedplan sykkel 15.12.15](#)
- [Innspill til nytt ordensreglement i Skedsmo 31.10.15](#)
- [Innspill til plansamarbeidet Oslo og Akershus 26.02.15](#)
- [Innspill til planarbeid for området langs Nitelva 07.02.15](#)
- [Innspill til planer om sykkelveg langs Leirsundveien 06.02.15](#)
- [Innspill til kommuneplan i Lørenskog 17.09.14](#)
- [Innspill til kommuneplanen i Skedsmo 12.09.14](#)
- [Innspill til områdereguleringsplan for Lillestrøm Øst 28.03.14](#)
- [Innspill til planarbeid langs Strømsveien \(Vegvesen\) 23.02.14](#)
- [Innspill til revidert kommuneplan i Skedsmo 08.02.13](#)
- [Innspill til trafiksikkerhetsplan i Skedsmo 25.11.12](#)

Pressemeldinger

- [Pressemelding om elsykkel i gavepakke 28.03.16](#)
- [Pressemelding om innsamlingsaksjon av brukte sykler til nyankomne flyktninger 15.09.15](#)
- [Pressemelding om gaven til kommunen med landets beste sykkelby 30.10.14](#)
- [Pressemelding om fotokonkurransen Barn på sykkel 05.05.13](#)
- [Pressemelding om vintersykling og Vintersyklist søkes 04.12.12](#)

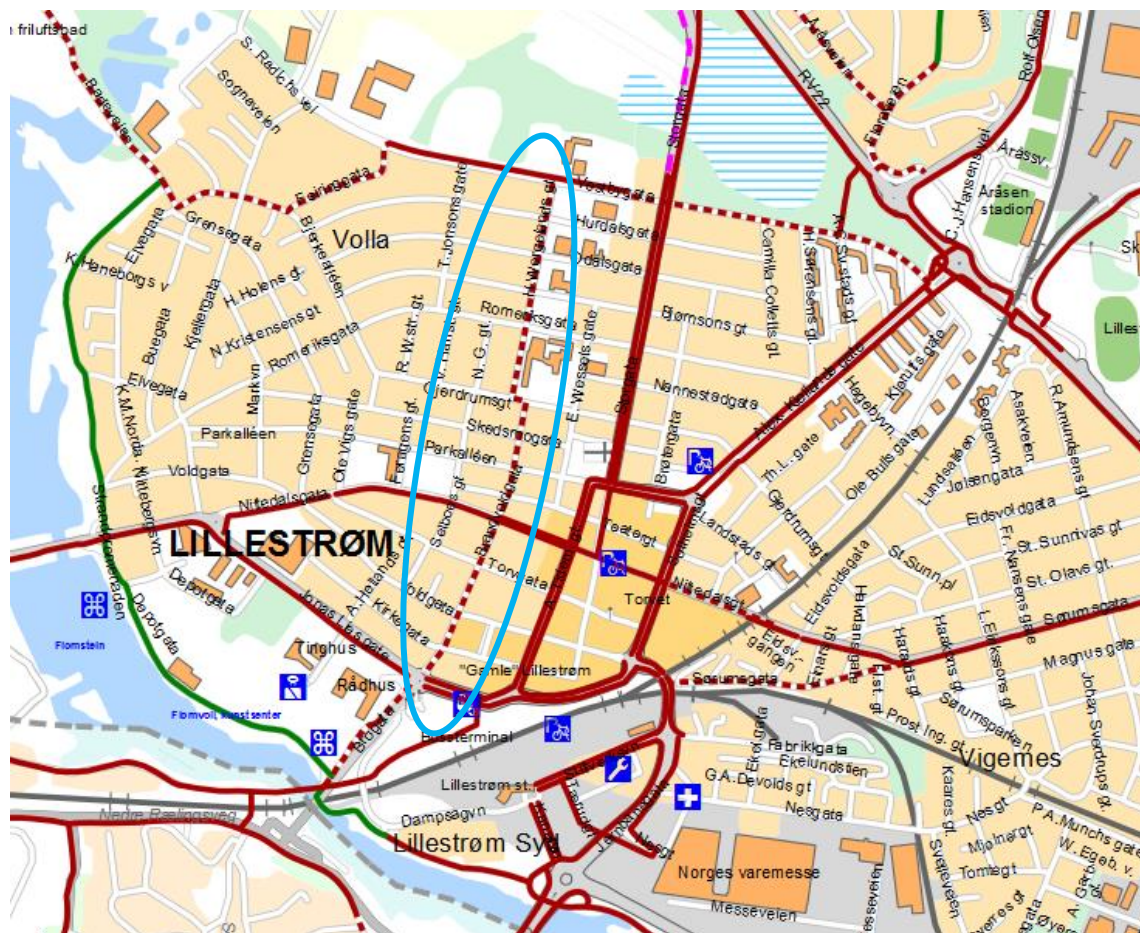
Presentasjoner

- [Møte på Skedsmo rådhus om sykkelregnskap 30.10.15](#)

Prosjektrapporter

- rapport fra undersøkelsen [“Vintersyklist søkes” \(vinter 2013\)](#) (mer info om vintersykling finnes [her](#))
- rapport fra pilotprosjekt [“Sykkelskurs for innvandrerkvinner” \(høsten 2014\)](#) (mer info om vårt folkehelsearbeid finnes [her](#))
- rapport fra pilotprosjekt [“Everyone counts” \(mars 2015\)](#) (mer info om sykkeltegneringer finnes [her](#))
- rapport [“Syklistens røst” \(august 2015\)](#) (med sykkel-sammendrag av alle politiske program i Skedsmo)

Vedlegg 4a – Sykkelgate mellom Kjellervolla skole, Skedsmo vgs og Volla barnehage i Vestbygate, Lillestrøm vgs og kollektivterminalen



Kilde: Sykkelkart fra www.skedsmo.kommune.no

Vedlegg 4b – Sykkelgate (illustrasjonsbilde fra Freiburg i Tyskland – kilde: SLF LOO)



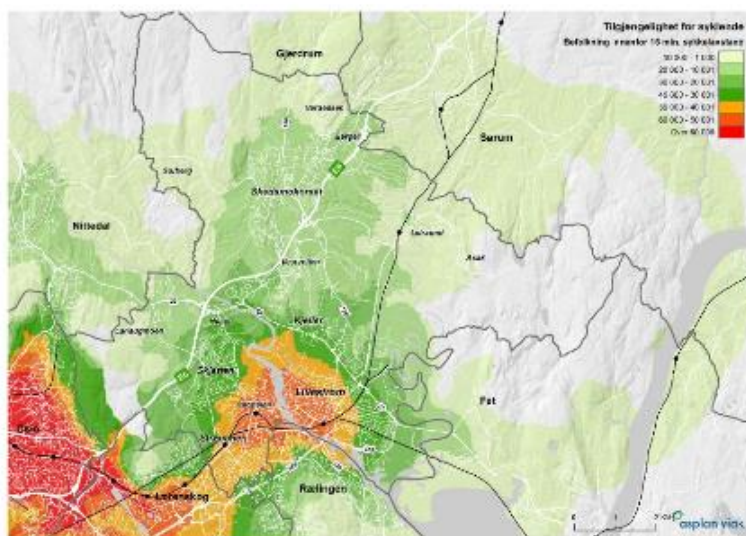
Sykkel

Sykkelandelen i Skedsmo ligger på 7 % for alle reiser og 9 % for kommuneinterne reiser, noe som er høyere enn landsgjennomsnittet på 5 %. På arbeidsreiser er sykkelandelen 13 %.

Området mellom Strømmen, Lillestrøm og Kjeller har den beste sykkeltilgjengeligheten i Skedsmo. En gang/sykkelbro over Nitelva nær Skjærvaveien industriområde vil kunne bedre sykkeltilgjengeligheten til Skjetten/Skjettenbyen og favorisere sykkel som

transportmiddel til Lillestrøm. Det er behov for bedre sykkeltilrettelegging i Lillestrøm øst, i retning sentrum og stasjonen.

En eventuell sykkelekspressvei fra Åråsen, via Lillestrøm og Strømmen, og videre i retning Åhus og Oslo langs Hovedbanen vil ha et visst potensial, men fortrinnsvis fra Lillestrøm og sørover. Dette henger sammen med at ulike ruter gjennom Lillestrøm sentrum vil være vesentlig raskere og ha flere målpunkt (bosatte/ansatte) enn langs jernbanelinjen mellom Åråsen og Lillestrøm stasjon. Videre arbeid med eventuell sykkelekspressvei bør gjøres i samarbeid med Oslo og Lørenskog kommune.



¹³ https://www.skedsmo.kommune.no/globalassets/teknisk/arealplaner_prosjektsider/samferdselsplan/samferdselsplan-for-skedsmo-04042016.pdf

VEDLEGG 6 – Oppdatert mal for sykkelregnskap (pr 01.04.16 - SLF LOO*)

1.	Sykeltrafikk	Kilder
1.1	Sykkelandel av alle reiser	Reisevaneundersøkelse
1.2	Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)	Reisevaneundersøkelse
1.3	Sykkelandel i vinterperioden (november-februar)	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.4	Lokale sykkelandeler	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.5	Km syklet/innbygger/dag	Sykelbyundersøkelse
1.6	Månedsdøgntrafikk (MDT)	Sykkelpunkt/ manuelle registreringer
1.7	Andel barn og unge som går og sykler til skolen	Lokal undersøkelse
1.8	Sykkelandel i skolens nærområde	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.9	Kvinneandel	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.10	Bruk av bysykler	f eks samlet antall timer i bruk pr sesong
2.	Trafikksikkerhet	
2.1	Antall politirapporterte ulykker med drepte syklister	Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
2.2	Antall politirapporterte ulykker med hardt skadde syklister	Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
2.3	Antall sykehusrapporterte ulykker	Norsk pasientregister
2.4	Andel syklister uten lys	Lokale undersøkelser (lykttellinger med CP**)
2.5	Rapporterte feilmeldinger til kommunen (pr år)	Via kommunens framtidige nettside, app mm
3.	Bygging og tilrettelegging	
3.1	Km tilrettelagt for sykling	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.2	Km hovednett for sykkeltrafikk	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.3	Km tur- og rekreasjonsruter	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.4	Antall offentlige sykkelparkeringsplasser	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.5	Km sykkelveginspeksjoner med påfølgende utbedring av strakstiltak	vegeier
3.6	Samlet kostnad for andre utbedringer	vegeier
4.	Syklistenes tilfredshet	
4.1	Tilfredshetspoeng for kommunen/byen	brukerundersøkelse
4.2	Tilfredshetspoeng for trygghetsfølelse	brukerundersøkelse
4.3	Tilfredshetspoeng for framkommelighet	brukerundersøkelse
4.4	Tilfredshetspoeng for standard på veganlegg for syklende	brukerundersøkelse
4.5	Tilfredshetspoeng for sommervedlikehold	brukerundersøkelse
4.6	Tilfredshetspoeng for vintervedlikehold	brukerundersøkelse
4.7	Tilfredshetspoeng for sykkelparkering	brukerundersøkelse
4.8	Tilfredshetspoeng for kombinasjonsreiser	brukerundersøkelse
5.	Drift og vedlikehold	
5.1	Samlet kostnad	vegeier
5.2	Kostnad for vintervedlikehold	vegeier
6.	Virkningsberegninger	
6.1	Helsegevinst	
7.	Holdningsskapende arbeid	
7.1	Samlet kostnad for holdningsskapende arbeid	vegeier
7.2	Vintersykkeldag (februar)	kommunen, SLF LOO mm
7.3	Sykle til jobben - aksjonen (april)	kommunen, SLF LOO mm
7.4	Syklistenes dag/ sykkefestival (mai)	kommunen, SLF LOO mm
7.5	Europeisk mobilitetsuka (sept)	kommunen, SLF LOO mm
7.6	Synlig syklist - aksjoner(høsten)	kommunen, SLF LOO mm
7.7	Vintersykkelkampanjer (nov - febr)	kommunen, SLF LOO mm
8.	Annet arbeid	
8.1	For eksempel en beskrivelse av viktige sykkelprosjekt under planlegging	vegeier
8.2	Samlet arbeidsinnsats i kommunal forvaltning (årsverk pr sektor)	kommunen

* basert på rapport rapport nr 211 Sykkelregnskap ** CP – Counterpoint (jf www.syklistene.no/lillestrom/everyone-counts/)

Keep cycling! 🚲