



Syklistene Lillestrøm og omegn

DERES REF:

VÅR REF:
2018/374

SAKSBEHANDLER:
Torgeir Helleesen,

DATO:
20.06.2018

Vedrørende arbeidet med sykkel i kommunen

Det vises til deres brev datert 17.06.18, 04.06.18, 01.06.18 og 15.02.18 der kommunens tilbakemeldinger om ulike sykkelrelaterte spørsmål blir etterspurt. Vi vil i dette skriv gi dere tilbakemelding på de punkt dere ønsker.

Lillestrøm – Norges nest beste sykkelby:

Etter å ha blitt kåret til Norges beste sykkelby fem ganger på rad måtte vi i år se at vi ble slått av Kristiansand. Vi registrerer som dere at syklistene i Lillestrøm også denne gangen har gitt kommunen høyest poengsum på avstemningen, men at det var spørsmål om de objektive kriteriene som bidro til at Lillestrøm ble passert av Kristiansand.

Det å bli nummer to i kåringen av Norges beste sykkelby er absolutt noe kommunen kan ta med seg som positivt. Vi vet at mange andre kommuner i Norge satser mye på sykkel, og de aller, aller fleste av disse er bak Lillestrøm på resultatlista. Sølv er ikke noe nederlag, men vi vil arbeide for at Lillestrøm igjen skal bli Norges beste sykkelby.

Når det gjelder undersøkelsen så gir den oss tilbakemeldinger som er nyttige å ta med i det videre arbeidet. I forhold til spørsmålene til brukerne så ser vi at vi har en svært dårlig tilfredshet på vintervedlikeholdet. Dette er noe vi må se på i det videre arbeidet i kommunen. Dette er også et punkt som kommunen har spilt inn til Statens vegvesen som viktig satsingsområde i forbindelse med inngåelse av ny sykkelbyavtale som skal gjelder fra 2019.

Det nye ved årets kåring var de objektive kriteriene som ble tatt med i vurderingen. I den forbindelse ble kommunen kontaktet for å gi tilbakemelding på de spørsmål. Vi sendte svar til SLF den 15.05.18. Våre svar var da som følger:

	Spørsmål:	Svar:
1.	Sykkelandel av alle reiser (i prosent basert på reisevaneundersøkelse)	Vi har ikke foretatt noen eksplisitt reisevaneundersøkelse for Skedsmo. Hvis dere har en link til de nasjonale reisevaneundersøkelsene som er forespurt hadde det vært fint.
2.	Hvor stor andel av plan for hovedsykkelveinett er utbygd?	Anslag i prosent ca. 85% av overordnet nett er utbygd
3.	Er det gjennomført enkle tiltak det siste året. Eksempler på dette kan være innføring av 30-soner, snarveier, sykkelbokser, røde sykkelfelt, sykling mot enveisregulering, forkjørersrett for syklist, sykkelvennlig kantstein mm.	Nittedalsgata sykkelfelt i sentrumsgate Brandvoldgata stenging for sykkelgate Brandvoldgata rød støpeasfalt Trondheimsvegen bred skulder på Huseby Riisalleen turvei/sykkelvei/snarvei Midskogveien turvei/sykkelvei/snarvei Sykkelhotell nr. 2

		Utvidet bysykkelordning
4.	Er det gjennomført offentlige sykkelkampanjer/kommunikasjonstiltak det siste året? Eksempler på dette kan være utdeling av piggdekk, lykt- og reflekskampanjer, SoMe-kampanjer, konkurranser mm.	Ja, vi har hatt piggdekk-kampanje og utdeling av lykter.
5.	Benytt Statens vegvesen Håndbok R610 som standard i drift av sykkelanlegg sommer og vinter?	Nei
6.	Er det gjennomført reasfaltering av hele eller deler av sykkelveinettet de siste 3 år?	Ja
7.	Er det opprettet en ordning for tilbakemelding til brukerne?	Nei
8.	Finnes det bysykkelordning som er tilgjengelig for alle innbyggere?	Ja

Vi ser at de punktene vi fikk dårlig uttelling på var punktet om andel hovednett som er ubyggd, bruk av håndbok som grunnlag for sommer og vinterdrift, og ordning for tilbakemelding av brukerne.

Utbygging av hovednettet er noe som er en kontinuerlig prosess der vi arbeider for at andelen av nettet skal bli bygd ut, og samtidig at kvaliteten på hovednettet skal bygges ut. Når det gjelder drift og vedlikehold så har kommunen sin rutine for drift og vedlikehold for de kommunale vegene. En norm kommunen er i gang med å revidere. Dette arbeidet skal nå gjennomføres sammen med Sørums kommun og Fet kommune slik at normen er tilpasset kommunesammenslåingen.

Egen ordning for varsling fra brukerne har det ikke vært i kommunen. Det har derimot alltid vært slik at vi har kunne ta imot meldinger fra brukerne både på telefon, e-post, eller ved oppmøte på rådhuset. Vi tolket derimot ikke dette som et «eget» system og svarte derfor med nei på det spørsmålet. Til orientering er kommunen i gang med arbeidet med et slik system for kommunale tjenester og dette er forhåpentlig på plass i god tid før neste kåring.

Brandvoldgata:

I kommunens samferdselsplan står det at det skal etableres en høykvalitets sykkelforbindelse mellom Kjeller og Lillestrøm og denne skal gå i Henrik Wergelandsgata, Brandvoldgata og Brogata. Som dere kjenner til ble det som første steg etablert sykkelgate mellom Nittedalsgata og Gjerdrumsgata, og at veien ble stengt i krysset Nittedalsgata/Brandvoldgata. Ettersom dette var en gate uten fortau ble det valgt en løsning der en la rød asfalt for å markere området for syklistene og svart asfalt for å markere hvor de gående skulle oppholde seg. Ettersom dette er en mye brukt trasé fra Lillestrøm stasjon til videregående skole var det viktig å også avsette et godt areal til gående. Samtidig som en med stenging av veien også ville unngå mye gjennomgangskjøring av bil i området.

I ettertid ser en at løsningen som er valgt ikke er helt optimal, noe deres undersøkelse også viser. Det er en utfordring med skilting ettersom som «sykkelgate»-skiltet eller «bilen er gjest»-skiltet som er brukt i andre land ikke er tillatt tatt i bruk i Norge foreløpig. Vi har også vurdert annen type skilting, men har foreløpig ikke funnet den skilttype som er best egnet for å ivareta de ulike trafikantgruppene som skal ferdes i området.

På bakgrunn av de vurderinger som er gjort for sykkelgate-løsningen i Brandvoldgata ser en at det kan være uklarheter til hvor de ulike trafikantgruppene skal bevege seg. Samtidig ser vi at det fortsatt er for mye bil i området. Dette ønsker vi å gjøre noe med. Derfor vil vi i 2018 sette opp blomsterkasser i Brandvoldgata som skal bli et skille mellom gående og syklende, og på den måten klarere markere et skille. Samtidig vil dette også bidra til å gjøre gata mindre attraktiv som kjørevei for bil.

Den videre utvikling av høykvalitets sykkelforbindelse mellom Kjeller og Lillestrøm er planlagt fra Nittedalsgata til Jonas Lies gate. I dette området endrer gata og omgivelsene karakter da det blir store utbygginger av kvartalene på østsiden av gata. Det har da vært vurdert hvordan en best mulig kan legge til rette med høykvalitets sykkelforbindelse her og en har konkludert med at en løsning med sykkelfelt og fortau som separerer gående, kjørende og syklende vil være den beste løsningen. Ordet høykvalitet har vært viktig i denne

diskusjonen og en legger derfor opp til en løsning av 2 meter brede sykkelfelt. Vi vurderer det slik at dette da vil være en god, trygg og attraktiv sykkeltrasse av høy kvalitet. Arbeidet med planleggingen av disse sykkelfeltene er i gang, og forhåpentligvis er deler av disse på plass i 2018. Når det gjelder første kvartalet i Brogata mot Jonas Lies gate så vil dette bli utsatt noe i påvente av ferdig reguleringsplan for kvartal 1.

Orienteringssak om Brandvoldgata er lagt fram som orienteringssak for Hovedutvalg teknisk i Skedsmo kommune den 20.06.18 og mer info om arbeidet finnes der.

The Bikes:

Deres tiltak med «The Bikes» har slik vi ser det vært et fargerikt innslag i bybildet som har fått vist fram syklene på en god måte. I utgangspunktet kan vi ikke se at det vil være noen form for søknadsplikt knyttet til å plassere ut disse syklene i offentlige rom i kommunen. Det er derimot viktig at de ikke plasseres på en måte som hindrer framkommelighet eller sikt for andre trafikanter. Skulle det være aktuelt å plassere syklene på steder som kan vurderes å komme i konflikt med andre hensyn, eksempelvis kulturbygg, verneinteresser eller lignende ber vi om at dere avklarer dette med kommunen før syklene plasseres ut.

Skedsmo kommune ønsker til slutt å gi uttrykk for at vi setter pris på end gode dialogen om samarbeidet vi har med dere i SLF, og vi er positive til å også i framtiden ha et slikt samarbeid om ulike tiltak i kommunen for å få økt fokus på sykkel – og forhåpentligvis økt andel syklende i kommunen.

Med hilsen

Øyvind Daaland Lesjø
Seksjonsleder

Torgeir Hellesen
Overingeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent