



ULLENSAKER KOMMUNE

SYKKELBYEN KLØFTA – HOVEDPLAN

Januar 2009

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD

1	INNLEDNING	7
	BAKGRUNN	7
	HENSIKT MED PLANEN.....	7
2	GRUNNLAG FOR UTFORMING OG STANDARD	9
	GENERELT OM SYKLISTGRUPPER OG ULYKKESTYPER.....	9
	PRINSIPPER FOR LØSNINGER/UTFORMING AV SYKKELVEGNETT	10
	PRINSIPPER FOR UTFORMING AV HOVEDSYKKELVEGNETTET I KLØFTA.....	11
3	HOVEDSYKKELVEGNETTET	15
	INNLEDNING	15
	RUTE 1: LANGS TRONDHEIMSVEGEN	16
	RUTE 2: KONGSVINGERVEGEN OG GJERDRUMSVEGEN	24
	RUTE 3: IHLVEVEIEN, STASJONSVEIEN OG NORDRE UNDERGANG UNDER JERNBANEN.....	30
	STREKNING	30
	RUTE 4: ULLERSMOVEGEN.....	34
	SAMMENSTILLING – BEHOV FOR TILTAK PÅ HOVEDSYKKELNETTET	37
	PRIORITERING AV STREKNINGER.....	38

4	LOKALE RUTER	39
	INNLEDNING	39
	LOKAL RUTER NR 20 - 25	44
	LOKAL RUTE 30.....	46
	LOKAL RUTE 40.....	46
	OPPSUMMERING – BEHOV FOR TILTAK PÅ LOKALE RUTER	47
	NASJONAL SYKKELRUTE NR 7.....	48
5	SYKKELPARKERING	49
	UTFORMING AV SYKKELPARKERING.....	49
	PLASSERING AV SYKKELPARKERING:.....	50
	KRAV TIL OPPARBEIDELSE AV SYKKELPARKERINGSPLASSER I BYGGESAKER.....	52
	KOSTNADER.....	53
6	SYKKELVEGVISNING	57
	GENERELLE PRINSIPPER FOR SYKKELVEGVISNING PÅ KLØFTA	57
	VISNINGSMÅL PÅ KLØFTA.....	58
	KOSTNADSANSLAG	59
7	HOVEDPLAN FOR KLØFTA	60

FORORD

Ullensaker kommune har samarbeidet med Statens vegvesen om Sykkelbyen Jessheim siden 2004. Statens vegvesen ønsker nå å utvide sin satsning og vil etablere sykkelbyen Kløfta i samarbeid med kommunen.

Det pågår et nasjonalt arbeid med sykkelbyer i Norge, forankret i Nasjonal Transportplan 2006- 2015.

I kommuneplanen for Ullensaker 2008 – 2020 slås det fast at det skal utarbeides en tettstedsplan for Kløfta. Ullensaker kommune er av den oppfatning at det er et potensial for å øke sykkelbruken på Kløfta, og etableringen av en sykkelstrategi for tettstedet er en innledning til arbeidet med tettstedsplanen.

Topografien og arealbruken i Kløfta taler for mer bruk av sykkel. Kløfta stasjon med 30 min frekvens på togavganger til/fra Oslo er det viktigste målpunktet for sykkelreiser. Det er ca. 6500 bosatte på Kløfta, og de siste årene har tettstedet hatt like stor befolkningsvekst som Jessheim. De aller fleste boligene ligger innenfor en radius på 1 – 1,5 km fra sentrum/Kløfta stasjon og flere større sentrumsnære boligprosjekter er under planlegging. Dermed har sykkel et stort potensial som transportmiddel.

Ullensaker kommune står bak utarbeidelse av Hovedplan for sykkelbyen Kløfta. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Ingrid Rindal Øvsteng. En prosjektgruppe bestående av Grethe Bøe, Statens vegvesen, Terje Brodshaug og Rikhard Nilsson, Ullensaker kommune har fulgt arbeidet.

Hos Asplan Viak har Kristin Strand Amundsen vært prosjektleder med Aase Skaug, Berit Okstad og Rolf Rømsvik som medarbeidere.

Sandvika / Jessheim, 7. Januar 2009

1 INNLEDNING

Om å sykle:

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

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

Bakgrunn

Sykling har både helsemessige og miljømessige faktorer som det er hensiktsmessig å satse på. Arbeidet med sykkelbyene er forankret i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015, og har som hovedmål å gjøre det attraktivt å sykle for alle. Det er et nasjonalt mål at sykkeltrafikk skal utgjøre minst 8 % av alle reiser og at sykkeltrafikken skal dobles i byer og tettsteder.

I kommuneplanen for Ullensaker 2008 – 2020 slås det fast at det skal utarbeides en tettstedsplan for Kløfta. Ullensaker kommune er av den oppfatning at Kløfta har et potensial for økt bruk av sykkel, og etableringen av en sykkelstrategi for tettstedet vil være en innledning til det videre planarbeidet.

Grunnlaget for arbeidet er en hovedplan for sykkel for Kløfta tettsted. Hovedplanen viser sykkelruter (hovedruter og lokale ruter), løsningsprinsipper og konkretiserer nødvendige tiltak for å forbedre forholdene for syklistene på Kløfta.

Hensikt med planen

Det er allerede bygget noen strekninger med gang- og sykkelveger på Kløfta. Hensikten med planen er å definere et hovedsykkelvegnett for Kløfta sentrum, samt å identifisere hvilke tiltak som bør gjennomføres for å forbedre forholdene slik at sykkelbruken kan øke.

Planen er viktig for å se utbygging av sykkelvegnettet i sammenheng og gjennom det sikre høy framkommelighet og trafiksikkerhet for syklistene. Forståelse for helheten er viktig for videre planlegging av den enkelte delstrekning.

Kløfta jernbanestasjon er det mest sentrale målpunktet for sykkelreiser på Kløfta.

Det er definert hovedruter og lokale ruter. Prinsippet for inndeling i hovedruter er at de starter i øst og nord og følger samle- og hovedvegene som går gjennom tettstedet. Hovednettet suppleres med to kortere hovedruter fra øst og inn mot sentrum, som ikke er gjennomgående.

Lokale ruter er enten tilførselsruter til hovedrutene, eller parallelle alternative ruter. De lokale sykkelrutene går i hovedsak langs gang- og sykkelveger eller kommunale atkomst/boligveger med lav fartsgrense og liten trafikk.

Planen inneholder en prioritering av de identifiserte tiltak på sykkelvegnettet. Det er skilt mellom relativt rimelige tiltak som kan gjennomføres på kort sikt (straktiltak) og tiltak som er mer omfattende og kostbare, som trolig må gjennomføres på lengre sikt.

Intensjonen er at planen skal tas hensyn til og legges til grunn ved framtidig areal- og transportplanlegging på Kløfta.

2 GRUNNLAG FOR UTFORMING OG STANDARD

Kilde for tekst i dette kapitlet er i hovedsak Statens vegvesens håndbok 233, Sykkelhåndboka, samt figurer fra håndbok 017 Veg- og gateutforming

Generelt om syklistgrupper og ulykkestyper

Ulike typer syklist

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

- Transportsyklistene
- Skolebarn
- Handlesyklistene/Fritidssyklistene

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

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

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

Sykkelykker

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

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

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

Hovedsykkelnett for transportsyklist på Kløfta

En viktig målsetting med hovedplan for sykkel for Kløfta er å overføre korte bilreiser til sykkelreiser. Billister på veg til og fra jobb er en sentral målgruppe for sykkelvegutbyggingen i Kløfta. De kjører i rushtrafikken, til de tider da vegnettet er mest belastet. Blant denne gruppen finner en også det viktigste potensialet for økt sykling. Disse bilistene er potensielle transportsyklist. For å kunne nå dem, må en kunne gi et tilbud som kan konkurrere tidsmessig med bilreise.

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

Prinsipper for løsninger/utforming av sykkelvegnett

Hovedprinsipper for type sykkelanlegg

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

1. Syklister er kjørende

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

2. Kontinuitet i tilbudet

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

3. Syklende og gående bør skilles.

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

Aktuelle prinsipløsninger for utforming av sykkelanlegg

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

1. Blandet med biltrafikk

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

2. Sykkelfelt

Eget kjørefelt for syklister (sykkelfelt) på begge sider av vegen. Løsningen kan brukes ved fartsgrenser opp mot 60 km/t, og ned til 30 km/t. Det er viktig å synliggjøre hovednettets sykkeltrafikk både overfor syklende og ikke minst som signal til bilførere om at det eksisterer et godt tilbud til syklister. Sykkelfelt i kjørebanelen skal være skiltet (skilt nr. 520,

blått) og merket som eget felt i kjørebanelen, for å kunne holdes fritt for parkerte biler. Håndbok 017 Veg- og gateutforming, slår fast at alle gater som inngår i hovednett for sykkel dersom:

- ÅDT > 4000 eller
- fartsgrense er 50 km/t

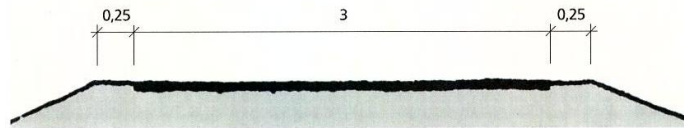
Figur 2-1 viser anbefalte bredder for sykkelfelt.

Bruksområde	Tverrprofil
Fartsgrense 30 eller 40 km/t ÅDT > 4000 Fartsgrense 50 km/t ÅDT < 8000	<p>Kk Sf Kjf Kjf Sf Kk 0,25 1,25 1,25 0,25</p>
Fartsgrense 50 km/t ÅDT 8000 - 15000	<p>Kk Sf Kjf Kjf Sf Kk 0,25 1,55 1,55 0,25</p>

Figur 2-1: Figur B.6 i Håndbok 017. Anbefalte bredder for sykkelfelt er avhengig av fartsgrenser og trafikkvolum.

3. Sykkelveger, gang- og sykkelveger:

Separat veg for syklende (gang- og sykkelveg for gående og syklende). Der fartsgrensen er over 60 km/t, eller hvis forholdene ellers ligger godt til rette (gjennom parker, langs elvebredder ol), bygges separate sykkelveger (evt. kombinerte gang- og sykkelveger). Sykkelveg med fortau, adskilt med skrå kantstein, kan være en variant av denne løsningen som bør brukes der hvor det er mange fotgjengere. Sykkelveg med fortau er ikke anbefalt som løsning på hovedsykkelvegnettet på Kløfta, siden sykkelfelt er anbefalt løsning i sentrum, hvor det er flest fotgjengere.



Figur 2-2: Figur C.52 i Håndbok 017. Bredde på gang- og sykkelveg (mål i m)

4. Sykling på vegskulder

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

5. Sykling i kollektivfelt

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

Kjørebanebredder

I hovedplanen er det ikke tatt stilling til hvilke kjørebanebredder som skal benyttes på de delstrekningene hvor det foreslås nye sykkeløsninger. Dette vil avklares i seinere planfaser. Utgangspunktet er at bredder på kjørebane skal i henhold til Statens vegvesens krav i håndbok 017, Veg- og gateutforming.

Hastighet / trafikkvolum for biltrafikken:

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

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

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

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

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

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

Prinsipper for utforming av hovedsykkelvegnettet i Kløfta

Prinsipper som er lagt til grunn ved valg av løsning:

I Kløfta er det allerede bygget en del strekninger med gang- og sykkelveger. Følgende er tillagt vekt ved valg av prinsipløsninger for hovedsykkelvegnettet i Kløfta:

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

Inndeling i hovedruter og lokale ruter

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

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

Rutebeskrivelse, dagens standard og forslag til forbedringstiltak på hovedrutene er nærmere beskrevet i rapportens kapittel 3.

I tillegg til de 4 hovedrutene består sykkelvegnettet i Kløfta av en del lokale ruter. Disse rutene er enten parallelle, alternative ruter til hovedrutene eller tilførselsruter til hovedrutene. De lokale rutene er nærmere beskrevet i kapittel 4. De lokale rutene går for en stor del på eksisterende boligveger med fartsgrense 30 km/t, mens noen få går på eksisterende gang- og sykkelveg. Det er i liten grad behov for tiltak på det lokale sykkelvegnettet.

Valgte løsninger på hovedsykkelvegnettet

Følgende to prinsipløsninger valgt for sykkelbyen Kløfta.

- Sykkelfelt supplert med tosidig fortau.
- Separate gang- og sykkelveger

Sykkelfelt anbefales som løsning på strekninger langs hovedveger i de områder som i dag eller i framtiden, vil bli den tettest bebygde og mest bymessige delen av Kløfta. Langs hovedvegnettet utenfor sentrum anbefales gang- og sykkelveg som løsning for å videreføre de løsningene man allerede har bygget.



Figur 2-3: Eksempel på sykkelfelt, fra Lillestrøm



Figur 2-4: Eksempel på separat gang- og sykkelveg fra Kløfta.

Overgang mellom ulike typer sykkelanlegg:

Systemskifter betyr at en type sykkelanlegg slutter og en annen starter. På Kløfta vil overgang mellom gang- og sykkelveg og sykkelfelt, samt gang- og sykkelveg til blandet trafikk være en aktuell problemstilling. Det er viktig å markere overgangen mellom systemskifter slik at både syklende og andre trafikanter oppfatter systemskiftet. Generelt anbefales at overganger mellom ulike typer anlegg skjer i forbindelse med kryss. Alternativ kan overgangen skje ved krysningpunkter for fotgjengere (fotgjengerfelt) og da anbefales at krysningstedet gjøres opphøyet.

Planen for hovedsykkelvegnettet i Kløfta innebærer at det skjer systemskifte i forbindelse med høyreregulerte kryss og rundkjøringer.

3 HOVEDSYKKELVEGNETTET

Innledning

Sykkelnett på Kløfta er inndelt i hovedruter og lokale ruter. Målpunktet for hovedrutene er Kløfta togstasjon og Kløfta sentrum. Prinsippet for inndelingen av hovedrutene er at de går tvers gjennom sentrum fra vest møt øst og fra nord mot sør. Lokalrutene er enten parallelle, alternative ruter til innfartsvegene, eller tilførselsruter til hovedrutene.

Følgende ruter er definert som hovedsykkelnett i Kløfta tettsted:

- Rute 1: Trondheimsvegen
- Rute 2: Kongsvingervegen, Gjerdrumsvegen
- Rute 3: Ilvegen, Kongsvingervegen, nordre gang- og sykkelundergang under jernbanen
- Rute 4: Ullersmovegen

Sykkelnett er på vedlagte kart, datert 07.01.2009.

De etterfølgende kapitler 4.2 til 4.5 inneholder en nærmere beskrivelse av de 4 hovedrutene. Beskrivelsen av de 4 rutene kan betraktes som et grovt forprosjekt og skal danne utgangspunkt for den videre detalj- og reguleringsplanlegging.

Beskrivelsen består av følgende deler:

- Ortofoto som angir strekningen

- Beskrivelse av dagens situasjon og forslag til tiltak.
- Typiske snitt for dagens situasjon og foreslåtte tiltak.

Beskrivelse av dagens situasjon inneholder en tilstandsvurdering bestående av områdekarakter, transportfunksjon, trafikkdata og situasjonsanalyse. Alle trafikk tall er fra 2008.

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

Forslag til tiltak skisserer løsning, type standard og utforming. Konsekvenser av tiltaket er arealmessige forhold og kostnader (grovt anslått med en usikkerhet på +/- 25 %). Det er benyttet priser fra nylige Anslag-prosesser med Statens vegvesen. Det er operert med gjennomsnittspriser, og det er lagt inn en usikkerhetsmargin på 10 %. Kostnadsanslaget skal ha en nøyaktighet på +/- 25 %. De angitte kostnader i kapittel 4.2 til 4.5 er samlede kostnader for anbefalte tiltak for hver hovedrute. Det henvises til tabell 4-1 for kostnader for delstrekninger på de 4 hovedrutene. De typiske snittene er prinsippsnitt. I den videre planlegging må løsningene tilpasses lokale forhold på ulike delstrekninger. Når man kommer til videre detaljering vil derfor bredden på fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelveger kunne variere i forhold til prinsippsnittene vist i denne rapporten.

Rute 1: Langs Trondheimsvegen

Strekning

Ruta starter i krysset Trondheimsvegen X Gamlevegen nord for Kløfta sentrum, og følger Trondheimsvegen inn mot sentrum og gjennom sentrum. Ruta fortsetter videre sørover langs Trondheimsvegen til kryss med Gamlevegen sør for Kløfta sentrum.

Lengde 3 km

Dagens forhold

Områdekarakter

Langs store deler av strekningen er det fortau langs østsiden av vegen. Dette gjelder fra rutestart i nord og fram til man er på høyde med Vesong og Bakke skoler. Gjennom Kløfta sentrum er det tosidig fortau langs Trondheimsvegen. Videre sørover er det ikke eget tilbud til myke trafikanter, bortsett fra 150 m lengst sør ved Gamlevegen.

Lengst nord går Trondheimsvegen gjennom et område med villabebyggelse på begge sider av vegen. Gjennom Kløfta sentrum er det en del sentrumsfunksjoner (butikker, kontorer, bibliotek, legekantor) som ligger langs vegen. Ruta går forbi Kløfta jernbanestasjon og Kløfta rutebilstasjon. På strekningen sør for Kløfta sentrum er omgivelsene igjen preget av boligbebyggelse. Her ligger bebyggelsen i noe avstand fra vegen og det er vesentlig færre avkjørsler på denne strekningen enn nord for Kløfta sentrum.

Transportfunksjon:

Ruta vil være korteste atkomst til Kløfta sentrum fra boligområder både nord og sør for Kløfta sentrum.

Trafikkdata

Trondheimsvegen har en trafikkmengde på 4500 ÅDT (nordre del) og 3500 ÅDT (søndre del). Fartsgrensen er 40 km/t i nord forbi Åreppen skole og 60 km/t lengst sør. For øvrig er fartsgrensen 50 km/t på Trondheimsvegen gjennom Kløfta.

Situasjonsanalyse

På grunn av de mange avkjørslene er sykkelfelt den mest aktuelle løsningen som separat tilbud til syklister langs Trondheimsvegen. Dette vil være i henhold til HB 017 Veg- og gateutforming. Sør for Kløfta er fartsgrensen 60 km/t og vegen har mer preg som gjennomfartsveg. Dermed anbefales gang- og sykkelveg som løsning på strekningen som mangler separat tilbud til myke trafikanter.

Forslag til tiltak

1750 lm sykkelfelt med tosidig fortau på strekningen Gamlevegen (N) – Ny Børserudveg (ved Kløfta butikksenter).

800 lm gang- / sykkelveg på en delstrekning sør for Kløfta sentrum.

Overgangsløsning ved kryss med Ny Børserudveg.

Planstatus

Sykkelfelt: kan opparbeides på veggrunn og innenfor gjeldende regulering. Gang- / sykkelveg: må utarbeides reguleringsplan.

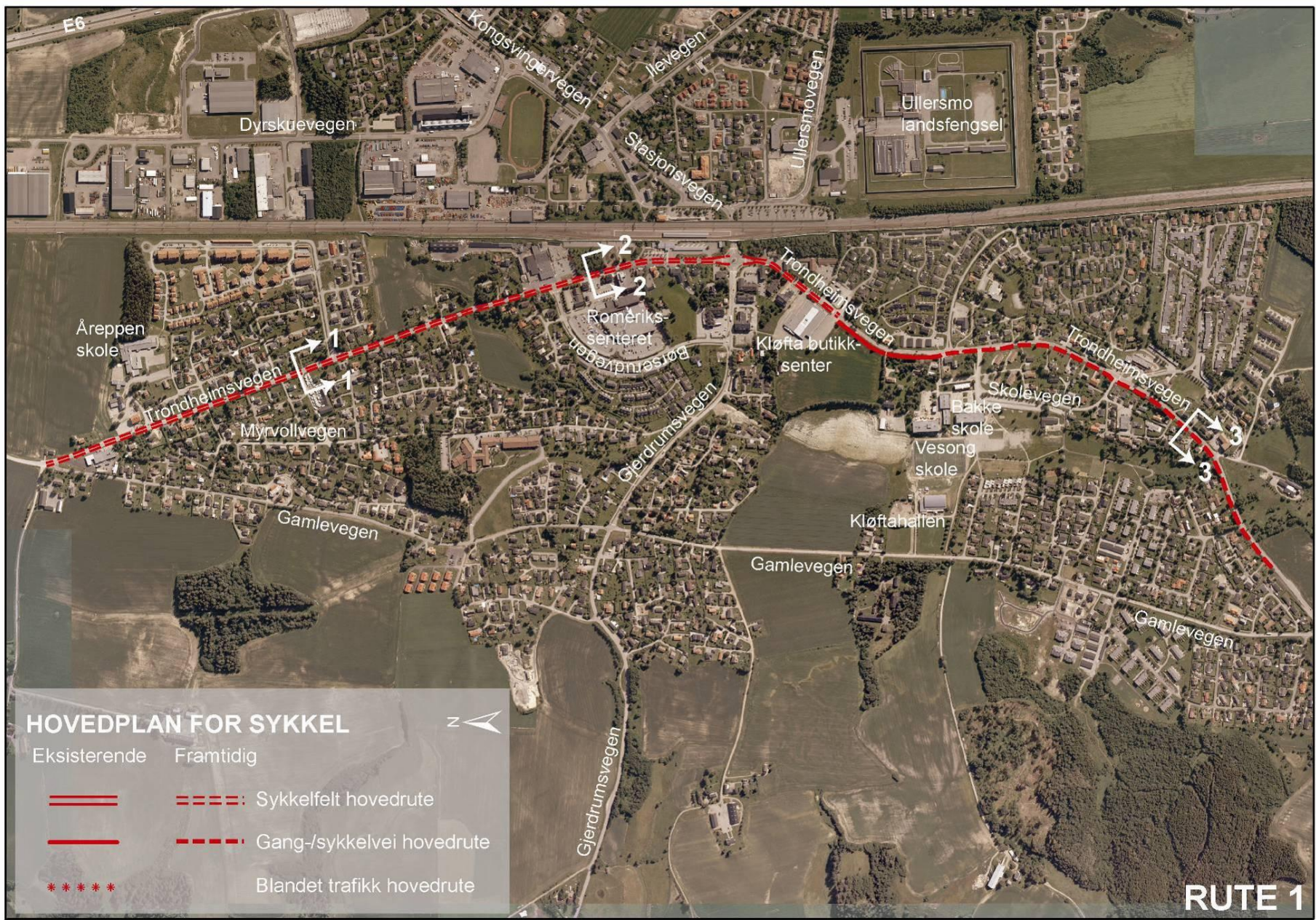
Konsekvenser

Erverv og arealinngrep antatt behov for grunnerverv: 4 – 5000 m²

Kostnader

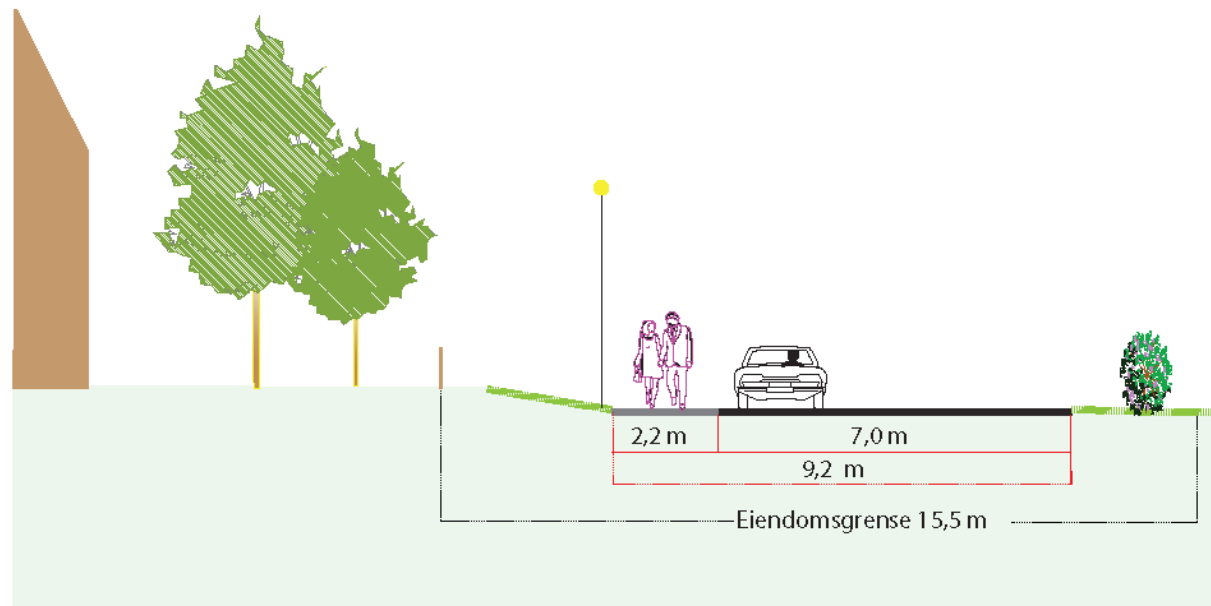
Plan- og anleggskostnader: 25 mill kroner

Sykkelvegvisning: 45.000,-

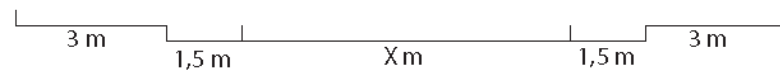


Rute 1, snitt 1

Trondheimsvegen

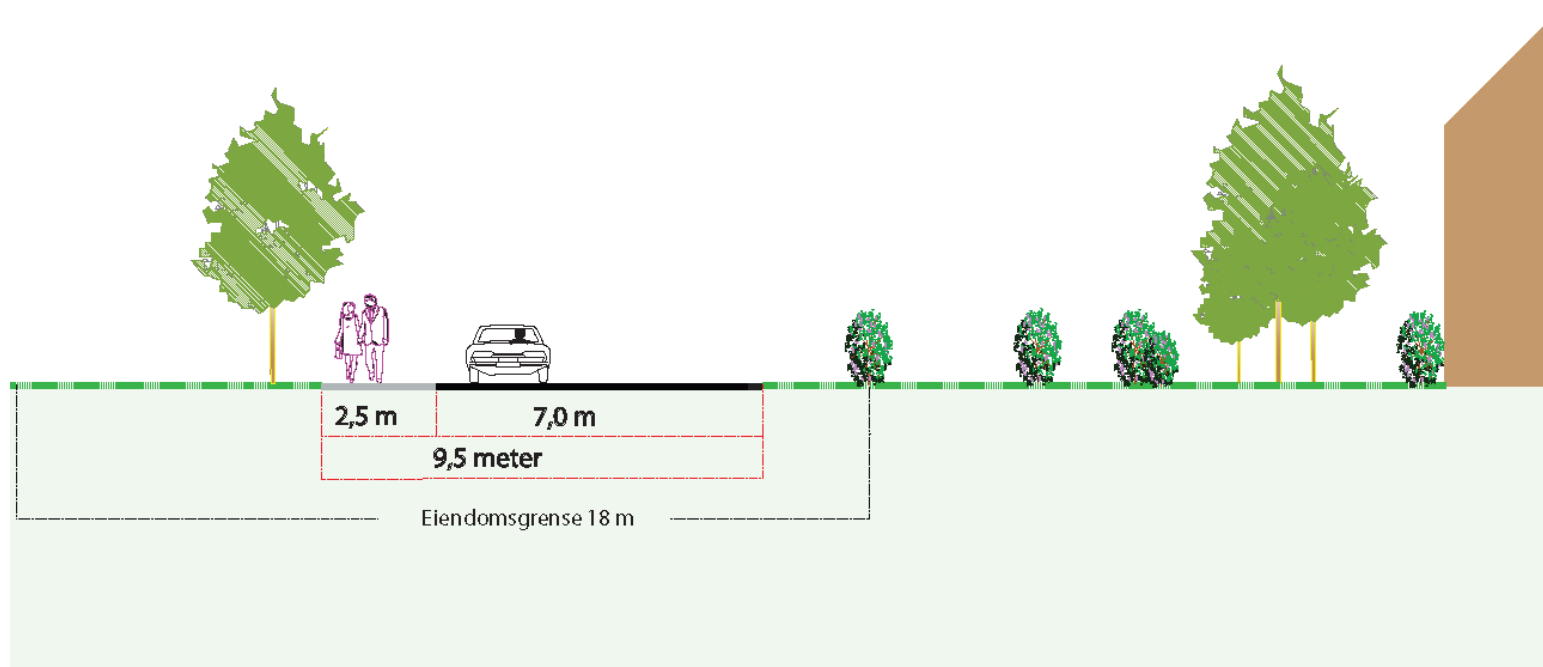


Forslag til løsning:

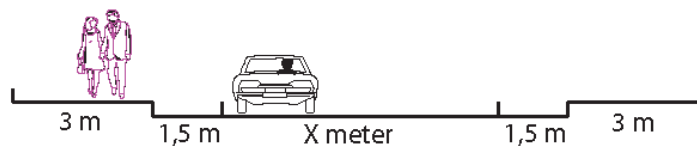


Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6 m kjørebane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerv.

Rute 1, snitt 2 Trondheimsvegen



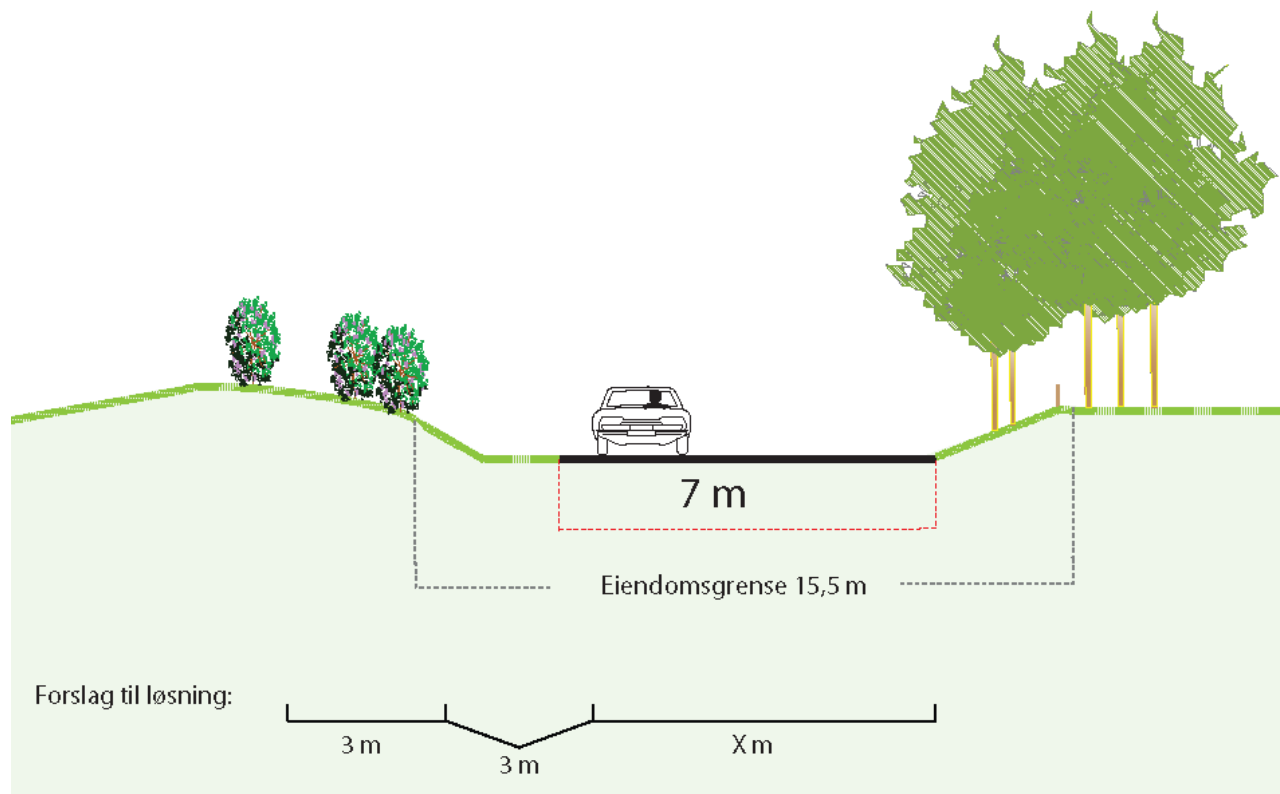
Forslag til løsning:



Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6 m kjørbane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerverv.

Rute 1, snitt 3

Trondheimsvegen



Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6,5 m kjørebane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerv.



Trondheimsvegen, nordre del inn mot Kløfta sentrum. Sett mot sør. Villabebyggelse og mange avkjørsler



Trondheimsvegen, nordre del inn mot Kløfta sentrum. Sett mot sør. Litt varierende standard på eksisterende fortau.



Trondheimsvegen ved Kløfta sentrum, sett nordover. Ulike sentrumsfunksjoner (handel, kontor, legesenter mv) langs veien.



Trondheimsvegen ved Kløfta jernbanestasjon



Trondheimsvegen lengst sør. Delstrekning med gang- og sykkelveg.



Trondheimsvegen lengst sør. Vegen har mer preg som gjennomfartsveg med færre avkjørsler. Fartsgrense 60 km/t.

Rute 2: Kongsvingervegen og Gjerdrumsvegen

Strekning

Ruta starter ved avkjøring til Ullensaker kirke, og går først på gang- og sykkelveg langs tidligere Rv 2. Den krysser E6 på bru, hvor et fortau er eneste tilbud til myke trafikanter. Videre fortsetter ruta på separat gang- og sykkelveg langs Kongsvingervegen mot sentrum. Etter krysset med Ihlevegen opphører gang/sykkelveg og dette gjelder også strekningen forbi østre parkeringsplass ved Kløfta stasjon. Etter kryss (rundkjøring) med Trondheimsvegen fortsetter ruta vestover langs Gjerdrumsvegen fram til der boligbebyggelsen slutter. Det er gang- og sykkelveg langs Gjerdrumsvegen mellom Trondheimsvegen og Gamlevegen.

Lengde 2,6 km

Dagens forhold

Områdekarakter

Første del av ruta fram til bru over E6 går i åpent landskap uten bebyggelse. Videre langs Kongsvingervegen og etter hvert Gjerdrumsvegen ligger bebyggelse og virksomheter med ulik karakter og funksjon langs vegen, med enkelte boliger innimellom. Bygningene ligger i varierende avstand fra vegen, og gir derfor ikke en tydelig avgrensning av gaterommet. Langs Gjerdrumsvegen vest for krysset med Børserudvegen, er bebyggelsen i hovedsak boliger.

Transportfunksjon:

Ruta er viktig for atkomst til Kløfta sentrum fra boligområder øst for Kløfta (eksempelvis Borgen). Vest for sentrum har ruta en primært en lokal funksjon, men vil være trase for lengre sykkelturner for eksempel mot Ask i Gjerdrum kommune.

Kryssingen på brua over E6 er en utfordring. Her er det stor trafikk og høy andel tunge kjøretøy.

Trafikkdata:

Tidligere Rv 2: 1000 ÅDT. Fartsgrensen langs vegen er 70 km/t.

Kongsvingervegen: 10. – 12.000 ÅDT, Fartsgrensen langs vegen er 50 km/t.

Gjerdrumsvegen: 3000 ÅDT. Fartsgrensen langs vegen er 50 km/t.

Planstatus

Sykkelfelt: opparbeidelse av sykkelfelt krever reguleringsendring.

Gang- og sykkelveg: må utarbeides reguleringsplan.

Forslag til tiltak

650 lm sykkelfelt

500 lm gang/sykkelveg

Overgangsløsning ved Ihlevegen og ved Børserudvegen.

Konsekvenser

Erverv og arealinngrep antatt behov for grunnerverv: 2500 m²

Kostnader

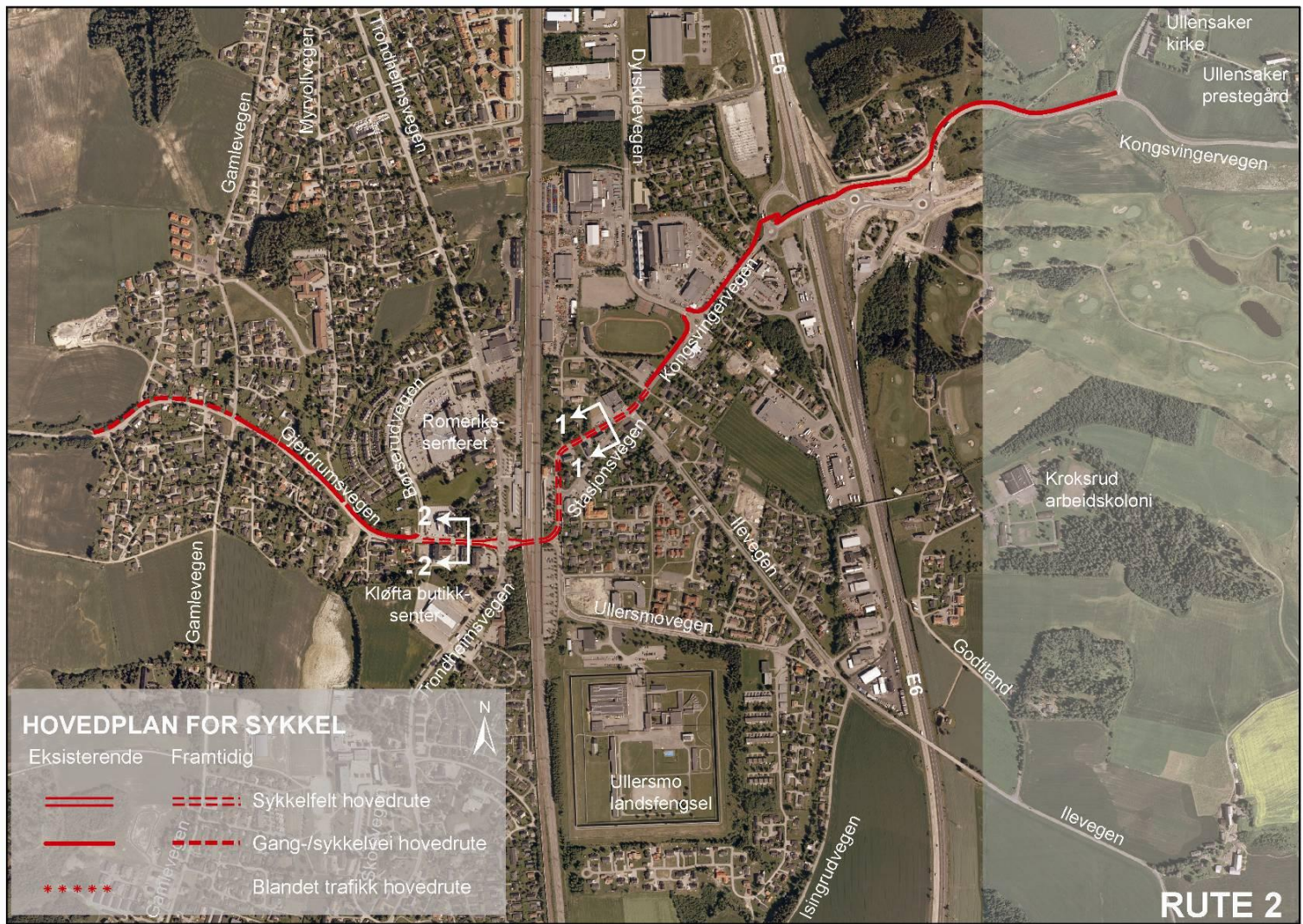
Plan- og anleggskostnader: kr. 9 mill

Sykkelvegvisning: kr. 45.000,-

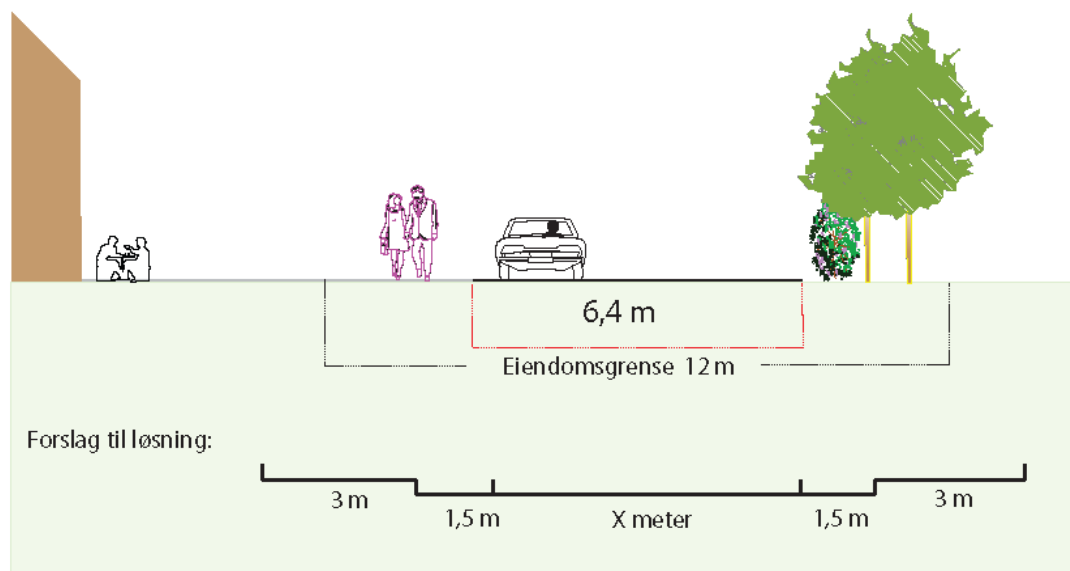
Anbefalt løsning:

Strakstiltak: vurdere løsninger ved undergang under rampe fra E6 nord.

Dagens tilbud har stor stigning, dårlig asfalt og er smal og gjør at en del syklistene velger å sykle ut i rundkjøringen i stedet for å bruke den separate gang- og sykkelvegen.

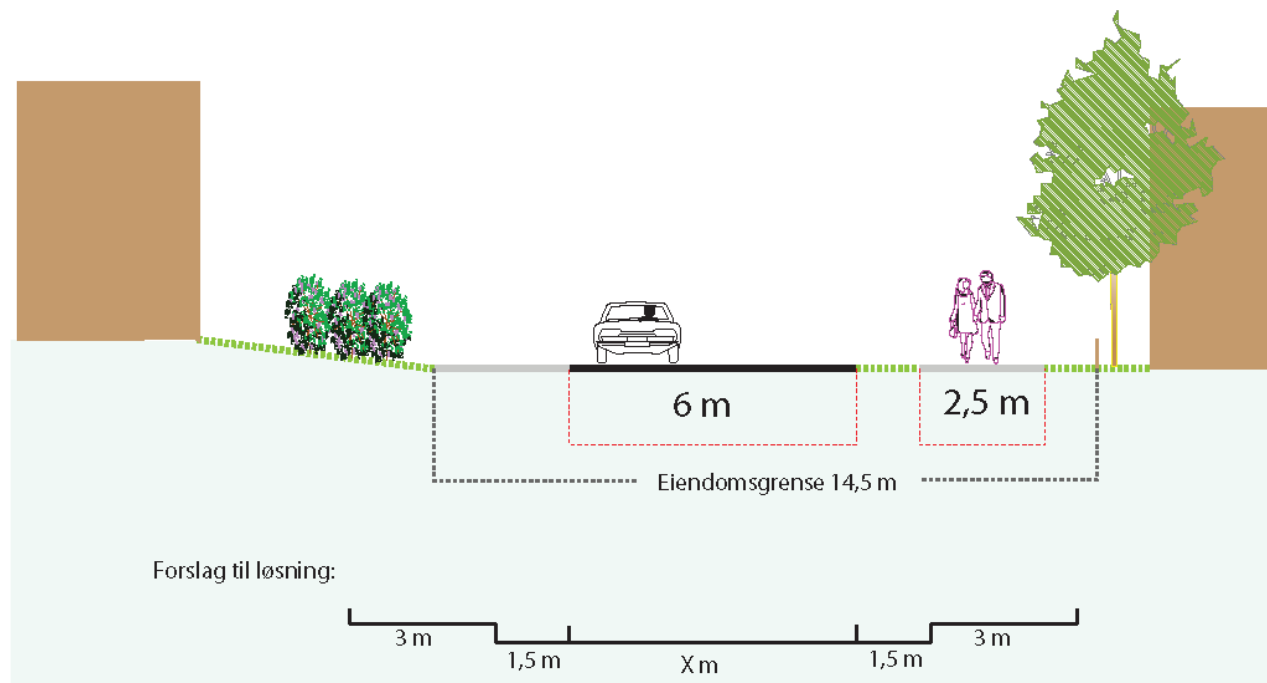


Rute 2, snitt 1 Kongsvingervegen



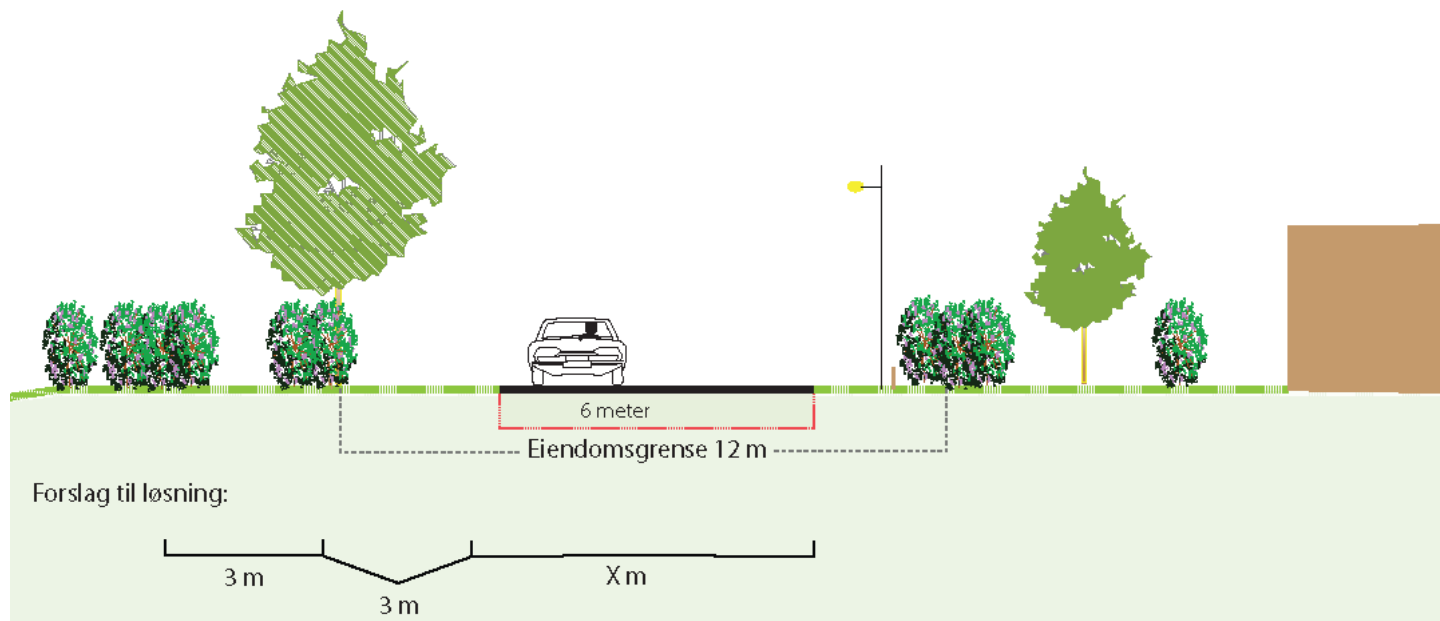
Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6 m kjørbane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerv.

Rute 2, snitt 2 Gjerdrumsvegen



Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6 m kjørbane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerverv.

Rute 2, snitt 3 Gjerdrumsvegen



Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6,5 m kjørebane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerv.



Kongsvingervegen vest for Ihlevegen, sett mot sentrum



Gjerdrumsvegen. Strekning uten separat tilbud til myke trafikanter.

Rute 3: Ihleveien, Stasjonsveien og nordre undergang under jernbanen

Strekning

Ruta starter i krysset Ihleveggen X Ullersmovegen og går langs Ihleveggen fram til kryss med Kongsvingervegen. Deretter samme trase som rute 2 fram til gang/sykkelveg som går i nordre undergang under jernbanelinjen, forbi Kløfta jernbanestasjon og fram til Trondheimsvegen.

Lengde: 1 km

Dagens forhold

Områdekarakter

Det er etablert gang- og sykkelveg langs Ihleveggen på hele strekningen fra Ullersmovegen og fram til 60 m før krysset med Kongsvingervegen hvor det er fortau. Langs Ihleveggen er det villabebyggelse som ligger i god avstand fra veggen og med atkomst fra "baksiden" i forhold til Ihleveggen. Det er derfor få avkjørsler som krysser gang- og sykkelveggen. Det er en rabatt med grøft mellom gang- og sykkelveggen og kjørebanelinjen og mye vegetasjon inn mot villahagene.

Transportfunksjon:

Ruta er viktig for atkomst til Kløfta sentrum fra boligene som ligger langs Ihleveggen.

Trafikkdata:

Trafikkmengden i Ihleveggen er 3000 ÅDT. Fartsgrensen er 50 km/t forbi tettbebyggelsen.

Situasjonsanalyse

Eksisterende gang- sykkelveg langs Ihleveggen er noe smal (2 – 2,5 m) sammenlignet med sykkelhåndbokens anbefalinger for gang- og sykkelveger som inngår i hovedruter for sykling. Det er ikke separat løsning for syklister og fotgjengere på gang- og sykkelveggen.

Det anbefales at dagens løsning langs Ihleveggen opprettholdes. Det er positivt for framkommeligheten og sikkerheten for syklister at det er få avkjørsler som krysser gang- og sykkelveggen.

Forslag til tiltak

Ingen strekningstiltak foreslås.

Planstatus

Det foreslås ingen tiltak som krever reguleringsplan.

Konsekvenser

Kostnader

Sykkelvegvisning: kr. 30.000,-

Strakstiltak:

Bedre friskt i gang- og sykkelvegkryss på østsiden av undergangen. Klippe ned evt fjerne noe vegetasjon (rosebusker).

Utbedre belysningen i gang- og sykkelundergangen. Male betongveggene i en lysere farge.





Ihlevegen



Gang- og sykkelundergang under jernbanen, sett mot øst. Inngår i rute 3.

Rute 4: Ullersmovegen

Strekning

Ruta starter i krysset Ihlevegen X Ullersmovegen går langs Ullersmovegen fram til kryss med Kongsvingervegen.

Lengde: 650 m

Dagens forhold

Områdekarakter

På de første 200 m av ruta er det ikke separat tilbud til myke trafikanter. På resten av ruta er det gang- og sykkelveg på nordsiden av vegen. Omgivelsene er preget av Ullersmo landsfengsel (funksjonærboliger og fengselsmur) som ligger på sørsiden av vegen på hele strekningen. På nordsiden av Ullersmovegen er konsentrert boligbebyggelse, rekkehus og lavblokker på nordsiden av vegen.

Transportfunksjon:

Viktig transportåre for boligbebyggelse på Kløfta sør/øst inn mot Kløfta jernbanestasjon.

Trafikkdata

Trafikkmengden i Ullersmovegen er 1500 ÅDT. Fartsgrensen langs vegen er 50 km/t.

Situasjonsanalyse

Det er få avkjørsler, men noen fellesatkomster som krysser gang- og sykkelvegen. Det er allerede bygget gang- og sykkelveg på størsteparten av ruta. Denne er smalere enn anbefalt bredde på gang- og sykkelveg som inngår i hovedruter (i henhold til Sykkelhåndboka). Ut fra trafikkmengde og potensial for antall syklist langs Ullersmovegen anses standard på eksisterende gang – og sykkelveg som tilfredsstillende, og det foreslås ikke endringer.

Forslag til tiltak

Bygge 200 lm g/s veg.

Planstatus

Ny gang- og sykkelveg (200 lm) kan hovedsakelig etableres innenfor eksisterende vegareal, og krever ikke reguleringsplan.

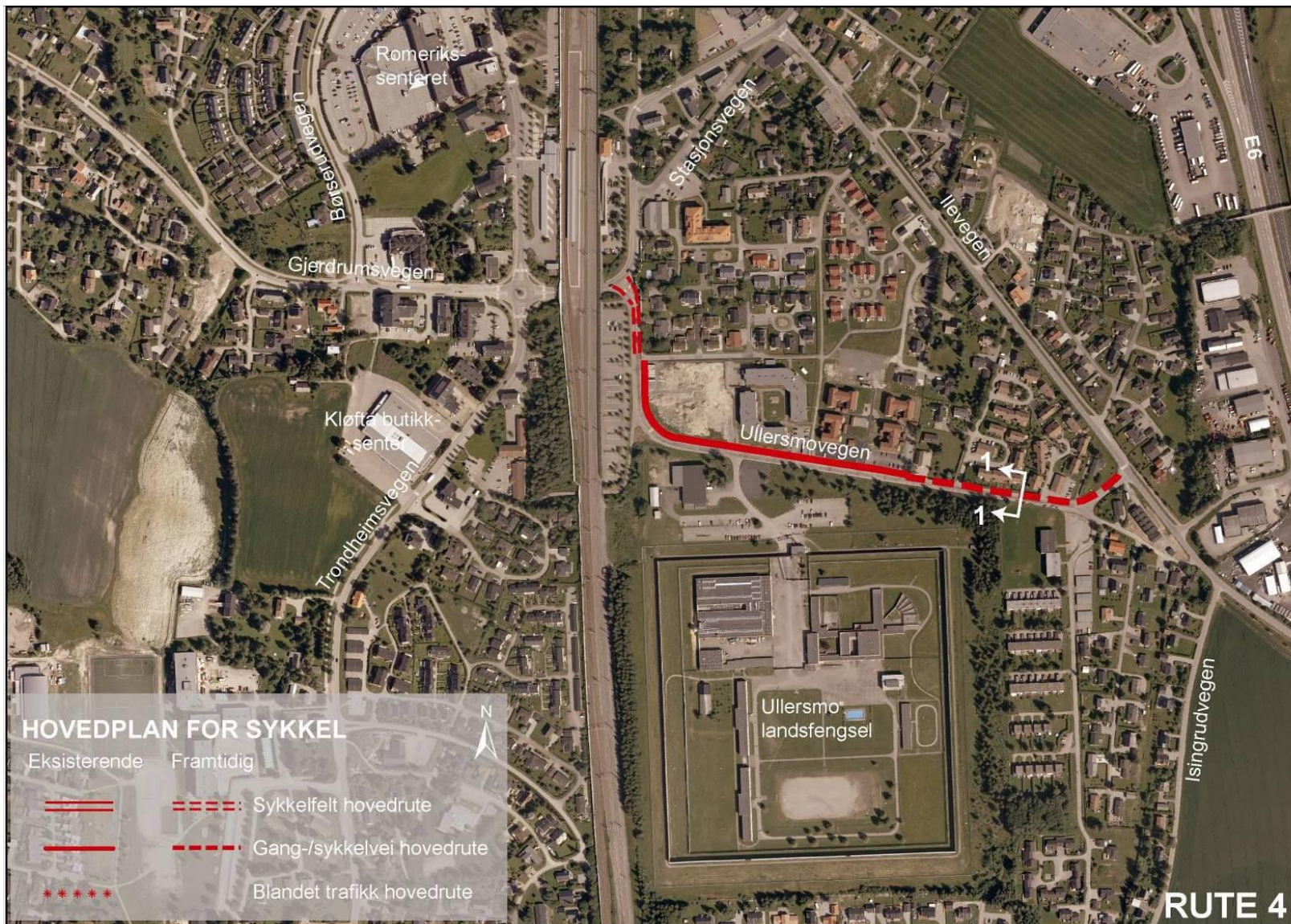
Konsekvenser

Erverv og arealinngrep

Ingen konsekvenser.

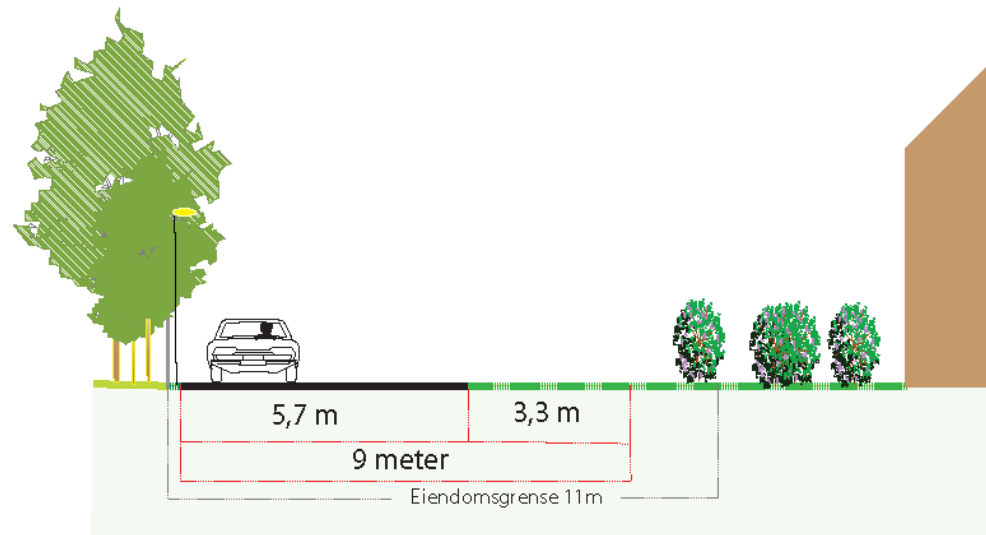
Kostnader

Grunnerverv	kr. 0,-
Plan- og anleggskostnader:	1,5 mill kroner
Sykelvegvisning:	kr. 15.000,-

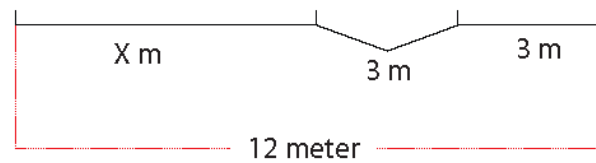


Rute 4, snitt 1

Ullersmoveien



Forslag til løsning:



Framtidig kjørbanebredde vil avklares i seinere planfaser, men i minimum 6,5 m kjørebane er lagt til grunn i kostnadsoverslag og ved vurdering av behov for grunnerv.

Sammenstilling – behov for tiltak på hovedsykkelnettet

Tabell 3-1 oppsummerer behov for tiltak og kostnader på hovedsykkelvegnettet i Kløfta. I kostnadsoverslagene er det benyttet priser fra nylige Anslag-prosesser med Statens vegvesen. Det er operert med gjennomsnittspriser, og det er lagt inn en usikkerhetsmargin på 10%. Kostnadsanslaget har en nøyaktighet på +/- 25%.

	RUTE / SNITT	Tiltak	Ant. lm	Kr pr lm	ANLEGGSKOSTN	Areal grunn- ervert	Kr pr m ²	GRUNNERVERVKOSTN	TOTALE KOSTNADER
1	Trondheimsvegen								24 670 000
1.1	Trondheimsvn N	Sykkelfelt 1,5 m	1 200	8 000	9 600 000	1 200	600	720 000	10 320 000
1.2	Trondheimsvn sentrum	Sykkelfelt 1,5 m	700	8 000	5 600 000	700	600	420 000	6 020 000
1.3	Trondheimsvn Sør	Gang/sykkelveg 3 m	850	8 000	6 800 000	2 550	600	1 530 000	8 330 000
2	Kongsvingervegen - Gjerdrumsvegen								9 055 000
2.1	Kongsvingervn	Sykkelfelt 1,5 m	500	8 000	4 000 000	250	600	150 000	4 150 000
2.2	Gjerdrumsvn	Sykkelfelt 1,5 m	150	8 000	1 200 000	75	600	45 000	1 245 000
2.3	Gjerdrumsvn	Gang/sykkelveg 3 m	300	8 000	2 400 000	2 100	600	1 260 000	3 660 000
4	Ullersmovegen								1 520 000
4.1	Ullersmovn	Gang/sykkelveg 3 m	200	7 000	1 400 000	200	600	120 000	1 520 000
	TOTALE KOSTNADER LANGSIKTIGE TILTAK				31 000 000			4 245 000	35 250 000

Tabell 3-1 Foreslåtte tiltak og kostnader for delstrekninger.

Prioritering av strekninger

Tabell 3-1 viser en samlet oversikt over identifiserte behov for tiltak på hovedsykkelvegnettet i Kløfta. Samlet sett er behov for tiltak på hovedsykkelvegnettet kostnadsberegnet til i overkant av 35 mill kroner. Tabell 3-2 viser de fire høyest prioriterte strekningene for tiltak på hovedsykkelvegnettet på Kløfta

Bygging av gang- og sykkelveg langs Gjerdrumsvegen er prioritert høyest fordi dette prosjektet tidligere er gitt høy prioritet i Ullensaker kommunes trafikksikkerhetsplan (bygging av gang- og sykkelveger langs fylkesveger).

Når det gjelder de øvrige prioriterte strekningene er følgende kriterier er lagt til grunn :

- Antall syklist som vil bruke sykkelruta / den aktuelle strekningen
- Hvordan eksisterende tilbud til syklist fungerer på strekningen, og om dette brukes av syklister.
- Trafikksikkerhet for syklist.
- Om det nylig er gjennomført tiltak på strekningen.

Ut fra disse kriteriene har man kommet fram til de fem høyest prioriterte strekningene på hovedsykkelvegnettet. Disse er presentert i tabell 3-2:

PRI	STED / RUTE	DELSTREKNING	Lengde	KOSTNAD
1	Rute 2 Gjerdrumsvegen	Snitt 3 vest for sentrum	300 lm	kr 3 660 000
2	Rute 1 Trondheimsvegen	Snitt 2 Kløfta sentrum	700 lm	kr 6 020 000
3	Rute 1 Trondheimsvegen	Snitt 1 Kløfta N	1200 lm	kr 10 320 000
4	Rute 2 Kongsvingervegen	Snitt 1	500 lm	kr 4 150 000
5	Rute 2 Gjerdrumsvegen	Snitt 2 Kløfta sentrum	150 lm	kr 1 245 000
		SUM KOSTNADER		kr 25 395 000

Tabell 3-2: De fem høyest prioriterte strekningene for langsiktige tiltak på hovedsykkelvegnettet på Kløfta.

4 LOKALE RUTER

Innledning

Dette kapitlet inneholder en beskrivelse av lokale ruter på sykkelvegnettet på Kløfta. De lokale rutene supplerer hovedrutene ved enten å være alternative, parallelle ruter langs bolig- og samleveger eller ved at de har funksjon som atkomst til en av de 4 hovedrutene. De regionale rutene går ut av planområdet, enten internt i kommunen eller over til nabokommunene.

Det er laget en kortere og enklere beskrivelse av de lokale / regionale rutene. Standarden på disse rutene varierer. De aller fleste rutene går langs boligveger med lav trafikkmengde, fartsgrense 30 km/t og fartsdempende tiltak. Andre ruter går langs hovedveger, både med og uten eget tilbud til syklistene. Rutene er vist med grønn farge på oversiktskartet som følger hovedplanen.

De lokale og regionale rutene er sortert i forhold til de 4 hovedrutene og gitt følgende nummerering:

Tabell 4-1: Oversikt over lokale og regionale ruter

Rute nummer	Nummerering og navn på tilhørende lokale / regionale ruter
1	10 Gamlevegen 11 Myrvollvegen 12 Sørvelvegen, Tverrforbindelse mot vest 13 Averstadmoen 14 Børserudvegen 15 Turveg gjennom Bakkedalen 16 Skolevegen 17 Gang- og sykkelveger fra Bakke søndre til Ullersmovegen

	18 Handelsvegen, gs-veg mot Dyrskuevegen, Vestre Skibak
2	20 fra Ullensaker krk, nordover mot Jessheim (nasjonal sykkelrute nr 7) 21 tidl rv 2 mot Borgen 22 Atkomstveg til Miklagard golf og turveg langs golfbanen 23 Dyrskuevegen 24 Holmsmoen, atkomst til Kløfta idrettsplass 25 Stasjonsvegen
3	30 Isingrudvegen (nasjonal sykkelrute nr 7)
4	40 Bjerkejordet mv, tverrforbindelse

Beskrivelsen av de lokale / regionale rutene omfatter følgende punkter:

Rutebeskrivelse:

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

Transportfunksjon:

i forhold til aktuelle hovedruter og målpunkter

Dagens standard:

Kort beskrivelse av dagens tilbud til syklistene

Behov for tiltak:

Vurdering av behov for mindre tiltak.

Lokale ruter nr. 10-19

Rute 10 Gamlevegen

Rutebeskrivelse: Går langs Gamlevegen fra kryss med Trondheimsvegen i nord til kryss med Trondheimsvegen i sør.

Transportfunksjon: Atkomst til rute 2 Gjerdrumsvegen. Alternativ til rute 1 Trondheimsvegen.

Dagens standard: Ikke separat tilbud til myke trafikanter. Fartsgrense 40 km/t og fartshumper. ÅDT: 1500

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.



Figur 4-1 Gamlevegen i landlige omgivelser.

Rute 11 Myrvollvegen

Rutebeskrivelse: Går langs Myrvollvegen fra Trondheimsvegen til Averstadmoen.

Transportfunksjon: Alternativ til rute 1 Trondheimsvegen. Atkomst til rute 13 Averstadmoen.

Dagens standard: Boligveg med begrenset trafikk og fartsgrense 30 km/t. Fartshumper.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.

Rute 12 Sørvelvegen, tverrforbindelse mot vest

Rutebeskrivelse: går langs Sørvelvegen, deretter langs Skinnerudvegen og videre på sti østover mot Østbysvingen. Fortsetter på separat gang- og sykkelveg ned til atkomstveg til Kløfta bo – og behandlingssenter.

Transportfunksjon: Tverrforbindelse mellom rute 1 Trondheimsvegen og rute 10 Gamlevegen.

Dagens standard: Boligveg med begrenset trafikk og fartsgrense 30 km/t. Sti og separat gang – og sykkelveg.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister. Fjerne gjerde eller lage åpning i gjerde ved "dobbel innkjøring" fra Gamlevegen

Rute 13 Averstadmoen

Rutebeskrivelse: går langs Averstadmoen mellom rute 1 Trondheimsvegen og rute 2 Gjerdrumsvegen.

Transportfunksjon: Atkomst til rute 1 og 2. Forbindelse mellom rute 1 og 2.

Dagens standard: Boligveg med begrenset trafikk og fartsgrense 30 km/t. Gang – og sykkelveg som er atkomstveg til boliger.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.

Rute 14 Børserudvegen

Rutebeskrivelse: går langs framtidig Børserudveg mellom Trondheimsvegen sør for tidligere Kløfta butikkssenter og til kryss med Gjerdrumsvegen. Ruta fortsetter langs eksisterende Børserudveg forbi Romerikssenteret til kryss med Trondheimsvegen.

Transportfunksjon: Atkomst til Romerikssenteret (viktig målpunkt). Lokalrute i Kløfta sentrum.

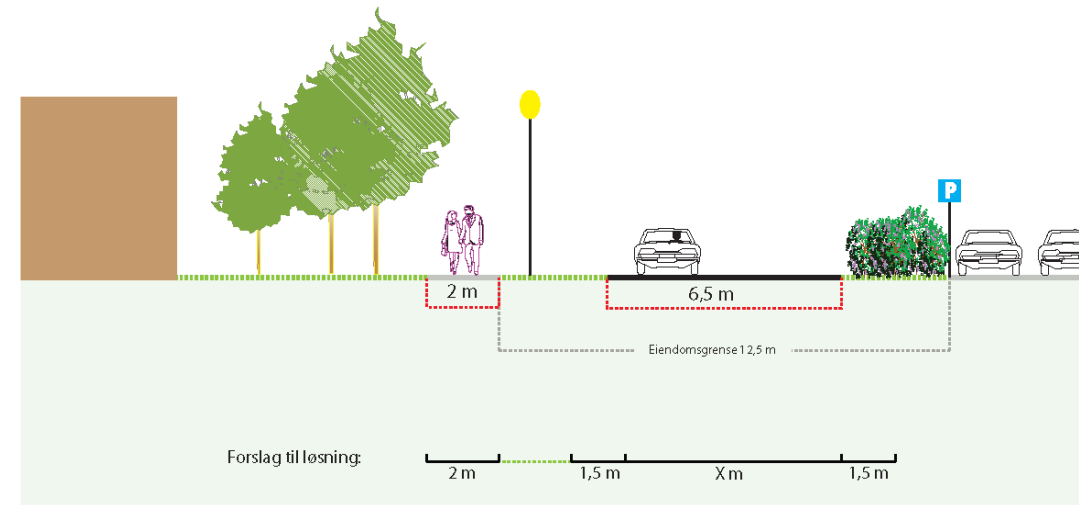
Dagens standard: Eks. Børserudveg er atkomstveg til Romerikssenteret og har separat gang- og sykkelveg på østsiden av veien.

Behov for tiltak: På sikt anbefales en løsning med tosidig sykkelfelt og fortau langs hele Børserudvegen, inkl. strekningen som skal opparbeides som del av Kløfta sentrumsplan. Reguleringsplanen for Asper Reisop viser at det skal anlegges gang- og sykkelveg langs framtidig Børserudveg, men i arbeidet med sykkelplanen er man kommet fram til at sykkelfelt er den beste løsningen også her for å få et helhetlig sykkelvegnett i Kløfta sentrum.



Figur 4-2: Gang- og sykkelveg i Børserudvegen.

Lokalrute 14 Børserudvegen



Figur 4-3: Anbefalt langsiktig løsning langs hele Børserudvegen.

Rute 15 Turveg gjennom Bakkedalen

Rutebeskrivelse: starter ved Gjerdrumsvegen og går først langs Lunnervegen (blandet trafikk). Deretter på planlagt turveg gjennom Bakkedalen (i henhold til reguleringsplan for idrettsanlegg). Fortsetter sørover forbi Kløftahallen, skolene og barnehager og videre nedover Bakkedalen. Lengst sør med blandet trafikk gjennom boligområdet Hilton, før den treffer rute 1 Trondheimsvegen.

Transportfunksjon: alternativ trase til rute 1 Trondheimsvegen. Viktig atkomst til idrettsanlegg, skoler og barnehager.

Dagens standard: I hovedsak gang- og sykkelveger og turveger uten biltrafikk. Delvis asfaltdekke og grusdekke.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister. Betongspærre mot avstikker til Gamleveien bør erstattes med sykkelspærre (sakset bom). Kostnad 30.000,-



Figur 4-4: Turveg gjennom Bakkedalen

Rute 16 Skolevegen

Rutebeskrivelse: Skolevegen fra Trondheimsvegen til Bakke og Vesong skoler.

Transportfunksjon: atkomst til Bakke barneskole og Vesong ungdomsskole. Atkomst til Kløftahallen fra øst.

Dagens standard: Blandet trafikk, 30 km/t og fartshumper. Fortau langs parkeringsplassen ved Bakke skole.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.

Rute 17 Gang- og sykkelveger fra Bakke søndre til Ullersmovegen

Rutebeskrivelse: starter ved Bakke søndre og følger diverse gang- og sykkelveger og atkomstveger til Ullersmovegen. Undergang under jernbanen.

Transportfunksjon: tverrforbindelse mot Ullersmovegen. Alternativ til rute 1 Trondheimsvegen. Viktig rute for atkomst til jernbanestasjonen (østre sykkelparkering).

Dagens standard: I hovedsak langs eksisterende gang- og sykkelveg, men også strekninger med blandet trafikk.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.



Figur 4-5: Skolebarn på veg mot Ullersmovegen.

Rute 18 Tverrforbindelse Nord ved Olstadmoen

Rutebeskrivelse: følger Handelsvegen og deretter separat gang- og sykkelveg under jernbanen fram til Dyrskuevegen. Deretter langs Vestre Skibakk fram til Kongsvingervegen. Langs Handelsvegen er det separat gang- og sykkelveg til enden av vege.

Transportfunksjon: tverrforbindelse mellom vest og øst på Kløfta nord.

Dagens standard: Delvis på boligveger med blandet trafikk og delvis på gang- og sykkelveger. I hovedsak langs gang- og sykkelveg.

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.

Strakstiltak: Erstatte betongspærre ved undergangen under toget med sykkelspærre (sakset bom) og sørge for tilstrekkelig belysning ved bommen.



Figur 4-6: Tverrforbindelse øst – vest Kløfta nord.

Lokal ruter nr 20 - 25

Rute 20 forbi Ullensaker kirke

Rutebeskrivelse: følger "Kirkevegen" fra Kongsvingervegen (tidl. Rv 2) til parkeringsplassen ved Ullensaker kirke.

Transportfunksjon: atkomst til Ullensaker kirke. Inngår i Nasjonal sykkelrute 7 som fortsetter videre mot Rambydalen.

Dagens standard: bygdeveg med blandet trafikk

Behov for tiltak: Dagens tilbud anses som tilfredsstillende for transportsyklister.

Rute 21 Kongsvingervegen (tidligere Rv 2) mot Borgen

Rutebeskrivelse: følger Kongsvingervegen (tidligere Rv 2) mot Borgen.

Transportfunksjon: atkomst til Kløfta fra boligområder ved Borgen.

Dagens standard: Kongsvingervegen er merket slik at ca. 1m asfaltert skulder på hver side av kjørebane er avsatt til fotgjengere og sykklister. Kjørebanebredden er redusert. Biltrafikk er redusert til 300 biler pr døgn etter at ny Rv 2 er bygget.

Behov for tiltak: Etter bemerkning av vegen og svært liten trafikkmengde, anses tilbudet som tilfredsstillende for transportsyklister.

Rute 22 Atkomstveg til Miklagard golf og turveg ved Gotland

Rutebeskrivelse: går på undergang under Rv 2 og kommer ut på rasteplass ved Shell-stasjonen. Fortsetter over rasteplassen og krysser deretter utkjøring fra bensinstasjon/avrampe fra E6 fra sør. Fortsetter på atkomstveg til Miklagard golfbane, og deretter langs turveg forbi Gotland.

Transportfunksjon: atkomst til Miklagard golfbane

Dagens standard: i hovedsak blandet trafikk. Ruta er vanskelig å "lese" der hvor den passerer rasteplassen og rampe fra E6 og skal videre mot golfbanen. Her må man være lokalkjent for å finne fram.

Behov for tiltak: Sikre/markere kryssing av rampe fra E6. Etablere en "snarvei" fra rasteplassen og ned til kryssing av rampe fra E6.

Rute 23 Dyrskuevegen

Rutebeskrivelse: går langs Dyrskuevegen.

Transportfunksjon: atkomst til arbeidsplasser. Atkomst til rute 2. I nordenden av Dyrskuevegen er det undergang under jernbanen (turvei mot vest, Trondheimsvegen). Fra samme sted går det også en turvei østover mot undergang under E6.

Dagens standard: Separat gang – og sykkelveg. Mye tungtrafikk til industribedrifter langs Dyrskuevegen.

Behov for tiltak: Dagens standard og tilbud er tilfredsstillende for transportsyklister.



Figur 4-7: Dyrskuevegen

Rute 24 Holmsmoen til Kløfta idrettsplass

Rutebeskrivelse: går langs Holmsmoen fra Kongsvingervegen til klubbhuset.

Transportfunksjon: atkomst til Kløfta idrettsplass.

Dagens standard: Gang – og sykkelveg som ble reasfaltert i 2008.

Behov for tiltak: Ikke behov for tiltak.



Figur 4-8: Holmsmoen mot Kløfta idrettsplass

Rute 25 Stasjonsvegen

Rutebeskrivelse: går langs Stasjonsvegen

Transportfunksjon: alternativ til rute 2 Kongsvingervegen

Dagens standard: Blandet trafikk. Blindveg med begrenset trafikk.

Behov for tiltak: Fjerne betongperre og sette opp en sykkelperre. Sørge for god belysning ved sykkelperren.



Figur 4-9: Stasjonsvegen. Forslag til strakstiltak er å erstatte sykkelperre med betongperre.

Lokal rute 30

Rute 30 Isingrudvegen

Rutebeskrivelse: kommer sørfra langs Isingrudvegen, og ender i krysset Isingrudvegen X Ihlevegen.

Transportfunksjon: Atkomst til rute 3. Nasjonal sykkelrute 7 går langs Isingrudvegen.

Dagens standard: blandet trafikk. Relativt liten trafikkmengde. Fartsgrense 60 km/t. Det er relativt liten trafikk, men fartsgrense 60 km/t gjør det utrygt for syklister langs veien.

Behov for tiltak: Redusere fartsgrensen til 30 km/t forbi bebyggelsen, samt å anlegge fartshumper.

Lokal rute 40

Rute 40 Bjerkejordet-Ihlevegen-Kristian Sørli's veg – bru over E6

Rutebeskrivelse: starter ved Ullersmovegen og går først inn Bjerkejordet (blandet trafikk). Fortsetter først på gang- og sykkelveg og deretter blandet trafikk fram til Ihlevegen. Krysser Ihlevegen og fortsetter langs Kristian Sørli's veg fram til gang- og sykkelvegbru over E6. Møter rute 22 ved Kroksrud arbeidskoloni.

Transportfunksjon: tverrforbindelse over E6. Atkomst til golfbanen.

Dagens standard: er delvis separat gang- og sykkelveg og delvis atkomstveg til boliger.

Behov for tiltak: ikke behov for tiltak.



Figur 4-10: Gang- og sykkelvegbru over E6.

Oppsummering – behov for tiltak på lokale ruter

Tabell 4-2 viser en oppsummering av behov for de tiltak som er identifisert og kostnadsberegnet for lokale ruter.

PRI	RUTE / SNITT	Tiltak	Ant. lm	Kr pr lm	TOTALE KOSTNADER
1	Børserudveien	Sykkelfelt 1,5 m	620	7 000	4 340 000

Tabell 4-2: Oppsummering av tiltak på lokale ruter.

Av større tiltak er det kun identifisert behov for tiltak på Børserudvegen forbi Romerike storsenter. I forbindelse med gjennomføring av reguleringsplan for Kløfta sentrum, vil det bli stilt krav om opparbeidelse av Børserudvegen med sykkelfelt.

Nasjonal sykkelrute nr 7

Norge har i dag flere ruter tilrettelagt for sykkelferie. Disse kalles nasjonale sykkelruter. En av disse, nasjonal sykkelrute nr. 7 går gjennom Romerike og Ullensaker og passerer Kløfta. Sykkeltraseen ligger i det frodige kulturlandskapet som er den mest folkerike delen av området, og følger delvis gamle vegfar tilbake til forhistorisk tid. Fra de eldste tider har Romerike vært preget av viktige gjennomfartsårer. Vegene var den gang plassert ut fra praktiske hensyn, ofte på høydedrag, og de krysset elver og vann der det var mulig å vade over.

Det er flere severdigheter langs ruta, bla Eidsvollbygningen, Ullensaker kirke og Lillestrøm kunstsenter.

Den nasjonale sykkelrutas trase forbi Kløfta er som følger:

Fra sør kommer den langs Isingrudvegen (lokalrute 30) og følger deretter Ihlevegen (rute 3) fram til Kongsvingervegen. Videre nordover langs Kongsvingervegen, i bru over E6 og til Ullensaker kirke (rute 2). Deretter fortsetter nasjonal sykkelrute nordover mot Rambygrenda og videre opp Rambydalsvegen til krysset Gml. Algarheimsveg og videre mot Jessheim sentrum. Nasjonal sykkelrute 7 er skiltet med røde sykkelvegvisningsskilt som vist på bildet.

Det arbeides med reguleringsplan for bygging av gang- og sykkelveg på vestsiden av Trondheimsvegen mellom Kløfta og Jessheim. Når denne gang- og sykkelvegen er ferdigstilt vil nasjonal sykkelrute nr 7 følge Trondheimsvegen mellom Kløfta og Jessheim.



Figur 4-11: Skilting av nasjonal sykkelrute nr. 7.

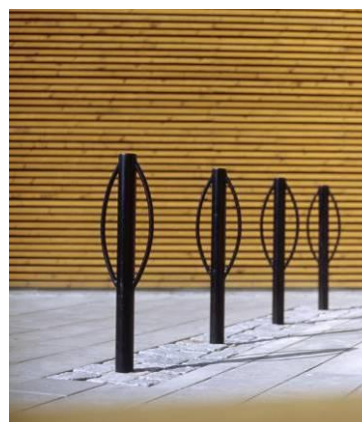
5 SYKKELPARKERING

Utforming av sykkelparkering

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

Følgende krav bør stilles til sykkelparkering:

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



Figur 5-1 viser eksempler på sykkelstativer som kan brukes på Kløfta

Plassering av sykkelparkering

Boligområder

Boligbebyggelsen består av en blanding av eneboliger/rekkehus hvor en parkerer sykkelen på egen grunn, men også noen områder med blokker. I forbindelse med større boligkomplekser bør det planlegges spesielt for å sikre felles sykkelparkeringsplasser.

Arbeidsplasser

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



Figur 5-2: Sykkelparkering ved Vesong skole

Skoler og idrettsanlegg

Åreppen barneskole,

Bakke barneskole,

Vesong ungdomsskole.

Kløfta idrettshall og Kløfta idrettsplass



Figur 5-3: Det mangler sykkelstativer ved Kløfta idrettshall.



Figur 5-4: Dagens sykkelparkering ved Åreppen skole. Mange sykkelstativer, men av dårlig kvalitet.

Serviceområder

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



Figur 5-5: Mulig sykkelparkering ved Kløfta bibliotek

Bussholdeplasser

For å tilrettelegge for kombinasjonsreiser sykkel og buss er det viktig med sykkelstativer ved bussholdeplasser. Disse bør helst være under tak og legges i tilknytning til leskur.



Figur 5-5: Det er behov for sykkelparkering under tak ved ekspressbussholdeplass

Knutepunkter for kollektivtransport

For å kunne tilby et reelt alternativ til bilbruk, må sykkel og kollektivtransport knyttes sammen til et integrert transporttilbud. Sykkelparkering ved kollektive knutepunkter bør vies spesiell oppmerksomhet. Og gjerne utformes slik at de beskytter mot vind og vær fordi langtidsparkering er svært aktuelt. Det er allerede bygd sykkelparkering ved Kløfta jernbanestasjon. Disse sykkelparkeringsplassene er mye benyttet og det vil på sikt bli behov for flere sykkelparkeringsplasser.



Figur 5-6: Dagens sykkelparkering ved Kløfta stasjon. Under tak og mye benyttet.

Krav til opparbeidelse av sykkelparkeringsplasser i byggesaker

Ullensaker kommune har rutiner for å kreve opparbeidelse av sykkelparkeringsplasser ved planlegging av større boligkomplekser, næringsbygg og offentlige bygg/skoler. Praksis har vært at Oslo kommunes parkeringsnorm (fra 2003) legges til grunn. I denne normen er kravet at det skal etableres 1-2,5 sykkelparkeringsplasser per leilighet / studentbolig (avhengig av leilighetens størrelse), og at minst 25 % plassene skal være under tak.

Når det gjelder næringsbygg og offentlige bygg/skoler vil kravet til antall plasser variere i forhold til type næring (forretning, kontor), men for alle gjelder at minst 50 % av plassene skal ha overbygg. Ullensaker kommune har rutiner for å stille krav til sykkelparkeringsplasser i reguleringsplaner, men det er viktig at disse kravene følges opp i byggesaken (rammesøknad for brukstillatelse).

Kostnader

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

Belegg: 2 m² pr sykkelparkeringsplass

Asfalt med kant av storgatestein: kr 900 pr sykkel

Plasstøpt betong: kr 1500 pr sykkel

Sykkelstativ: fastboltet stativ kr 900 pr sykkel

Tak: ekskl. belegg og stativer kr 5500 pr sykkel

Sykkelparkeringsplass med stativ kr 2200 pr sykkel

Sykkelparkeringsplass med stativ + tak kr 8000 pr sykkel

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

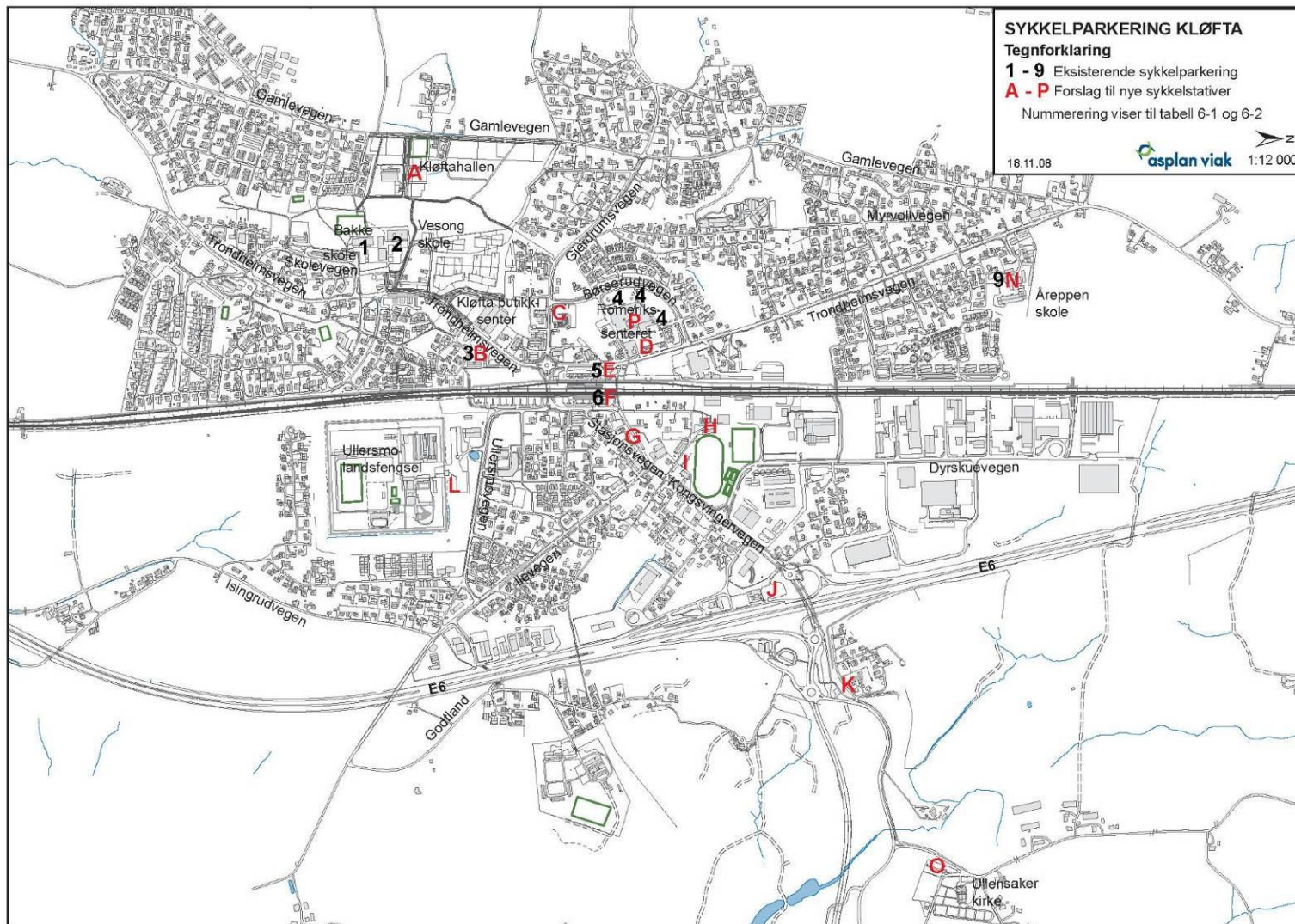
Aktuelle steder med sykkelparkering i hhv. Kløfta med antall plasser og anslåtte kostnader er vist i tabell 5-1 og 5-2. Plassering av sykkelparkeringsplassene er vist på kart i figur 5-7.

Tabell 5- 1: Eksisterende sykkelparkering på Kløfta

NR	STED	BRUKERE	Antall plasser	KOMMENTAR
1	Bakke skole	Lærere, elever	40	<i>Bra tilbud.</i>
2	Vesong skole	Lærere	40	<i>Bra tilbud. mange sykler sto parkert utenom sykkelstativene</i>
3	Kløfta legekontor	Ansatte	5	<i>Dårlig sykkelstativ. Bør erstattes med noe som er mer funksjonelt, og plasseres nærmere inngangsdøra.</i>
4	Romerike storsenter	Ansatte og kunder	30	<i>Til sammen rundt 30-40 sykkelstativer plassert ved ulike innganger. Greit tilbud. Burde vært sykkelstativer under tak for de ansatte.</i>
5	Kløfta togstasjon, østsiden	togpendlere	48	<i>43 av stativene var i bruk (sept 08): Bra tilbud, funksjonelle stativ under tak.</i>
6	Kløfta togstasjon, vestsiden	togpendlere	30	<i>21 av stativene var i bruk (sept 08). Kommentar som over.</i>
7	Kløfta bo- og aktivitetssenter	Ansatte og besøkende	10	<i>Litt lite funksjonelle stativ. Burde vært nærmere inngangsdøra. Suppleres med noen flere.</i>
8	Åreppen skole	Elever og lærere	60	<i>Dårlige og rustne sykkelstativ. Skiftes ut</i>

Tabell 5-2: Foreslått sykkelparkering på Kløfta. Til sammen 330 sykkelparkeringsplasser til en kostnad på i underkant av 2,2 mill kroner.

NR	STED	BRUKERE	Antal plasser	Grovt anslått kostnad	Kommentar
A	Kløftahallen	Brukere av Kløftahallen	30	kr 66 000	Sykkelparkering uten tak for bam, unge og voksne brukere av Kløftahallen.
B	Kløfta legesenter	Ansatte og besøkende	10	kr 22 000	Sykkelparkering uten tak for ansatte (og muligens pasienter?)
C	Bingo/RIMI-butikk	Brukere	10	kr 22 000	Sykkelparkering uten tak utenfor Bingo-lokalet.
D	Kløfta bibliotek	Besøkende	20	kr 44 000	Stativer skråstilles / festes til vegg. Plasseres så nært døra som mulig. Ta hensyn til rampe for rullestolbrukere ved endelig plassering.
E	Kløfta togstasjon, vestsiden	Pendlere	25	kr 200 000	Bør øke parkeringskapasiteten, og det er plass til dette. Bør være under tak siden det er dagsparkering for togreisende.
F	Kløfta togstasjon, østsiden	Pendlere	25	kr 200 000	Kommentar som over.
G	Kløfta ungdomshus	Brukere av ungdomshuset.	15	kr 33 000	Uten tak tilstrekkelig. Plassering så nær inngangsdøra som mulig. (Usikkert om denne er på framsiden eller baksiden)
H	Kløfta idrettsplass	Brukere	20	kr 44 000	Bør være sykkelparkeringsplasser ved klubbhuset. Ingen sykkelparkering i dag. Plassering vurderes sammen med brukerne. Nær inngang til garderobe?
I	Kløfta velhus	Brukere	10	kr 22 000	Sykkelparkering uten tak tilstrekkelig.
J	By the way. Vegkro	kafegjester	5	kr 11 000	Kroa er mest brukt av veifarende, men det er brukbar atkomst med sykkel fra Kløfta sentrum. Kan lett etablere sykkelparkeringsplasser ved inngangsdøra, ved å flytte på HC-plasser
K	Innfartsparkering bussholdeplass	Pendlere med buss	20	kr 726 000	Bør være under tak pga dagsparkering.
L	Ullersmo landsfengsel	Ansatte	20	kr 160 000	Bør være under tak. Stor parkeringsplass utenfor fengselet, men ingen sykkelparkeringsplasser.
M	Kløfta bo- og behandlingssenter	Ansatte og besøkende	10	kr 22 000	Plasseres nærmere inngangsdøra enn eksisterende
N	Åreppen skole	elever og lærere	60	kr 480 000	
O	Ullensaker kirke	Besøkende	10	kr 22 000	Plasseres ved parkeringsplassen og i passende avstand fra steingjerde.
P	Romerikssenteret	Kunder og ansatte	40	kr 88 000	Sykkelparkering bør plasseres nærmere døra. Vurdere en helhetlig løsning i samarbeid med butikk-senteret. Finansieres av Romerikssenteret
	SUM NYE SYKKELSTATIVER PÅ KLØFTA		330	kr 2 162 000	



Figur 5-7: Oversiktskart, sykkelparkering på Kløfta. Eksisterende og foreslåtte sykkelparkeringsplasser.

6 SYKKELVEGVISNING

Generelle prinsipper for sykkelvegvisning på Kløfta

I henhold til skiltnormalene (håndbok 050, Trafikkskilt) skal skilt nr.751 – 757 anvendes ved vegvisning for sykkeltrafikk. Vegvisningen kan følge gate/veg, separat gang- og sykkelveg eller sykkefelt. Det er krav om kontinuitet i vegvisning. Sykkelruter bør dermed ikke skiltes før det er laget en samlet plan for sykkelruten eller rutenettet.

Følgende prinsipper gjelder for sykkelvegvisning

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

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

Anbefalte skilttyper for vegvisningsskilt på Kløfta:

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

Tabell 6-1: Skilttyper

Skiltenes utforming er vist i figur 6-1.

Figur 6-1: Anbefalte sykkelvegvisningsskilt på Kløfta



Skilt nr. 751 Vegviser til eventuell skilting av lokale ruter



Skilt nr. 753 til Knutepunkter



Skilt nr. 755 Sykkelruteskilt

Visningsmål på Kløfta

Start og sluttmaal for hovedrutene:

- Kløfta stasjon
- Kløfta sentrum
- Jessheim
- Borgen
- Ask

Andre viktige målpunkt kan være Ullersmo landsfengsel og Romerikssenteret.

Nasjonal rute 7 er allerede skiltet forbi Kløfta

Kostnadsanslag

Tabellen viser kostnadsanslag for skilting av de fire hovedrutene på Kløfta. Grunnlag for kostnadsanslag er at pris per skilt er kr. 3.000 ekskl. mva. Erfaringer fra Jessheim tilsier at det er tilstrekkelig å skilte hovedrutene for sykkel, i alle fall i første omgang. Det er også dette det legges opp til på Kløfta. Etter hvert kan man eventuelt supplere med skilt på lokale ruter med visningsmål for eksempel til Kløftahallen, Kløfta idrettsanlegg, Hiltonskogen friluftsområde og andre visningsmål av mer lokal art.

Tabell 6-2: Kostnadsanslag skilting.

Rute	Rutenavn	Antall skilt	Kostnad
Rute 1	Trondheimsveen	15	45 000
Rute 2	Kongsvingervegen, Gjerdrumsvegen	15	45 000
Rute 3	Ihlevegen	10	30 000
Rute 4	Ullersmovegen	5	15 000
SUM KOSTNADER		45	135 000

7 HOVEDPLAN FOR KLØFTA

Planens utgangspunkt er å tilrettelegge for sykkelbruk slik at sykkelturer skal erstatte korte bilreiser i Kløfta. Målsettingen er å øke sykkelbruken i Kløfta i henhold til den nasjonale sykkelstrategien.

Planen er inndelt i 4 hovedruter og 17 lokale ruter.

Hovedrutene går i hovedsak langs fylkes- og kommunale veger fordi disse er korteste strekning mellom viktige målpunkter i Kløfta. Lokale ruter er alternative, parallelle ruter til hovedrutene eller tilførselsruter til hovedrutene.

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

- Sykkelfelt, kombinert med tosidig fortau.
- Gang- og sykkelveger
- Blandet trafikk – sykkel – bil.

Tiltak på sykkelvegnettet – langsiktige tiltak

Hovedplanen viser at det er behov for tiltak langs 7 delstrekninger på hovedsykkelvegnettet i Kløfta, en oversikt over disse finnes i tabell 3-1. Samlet behov for tiltak på hovedsykkelvegnettet er kostnadsberegnet til rundt 35 mill kroner. Tabell 3-2 viser de 5 høyest prioriterte tiltakene på hovedsykkelvegnettet.

I tillegg er det identifisert behov for tiltak på en lokal rute (Børserudvegen) til en kostnad på 4,3 mill kroner. Tiltaket på den lokale ruta har lavere prioritet enn alle tiltakene på hovedrutene.

Tiltak på sykkelvegnettet - Strakstiltak

Tabell 7-2, side 63 viser en oversikt over identifiserte strakstiltak på hovedsykkelvegnettet i Kløfta tettsted, i prioritert rekkefølge.

Andre tiltak:

Sykkelparkeringsplasser er et viktig tiltak for å tilrettelegge for sykkelbruk i Kløfta

Sykkelparkering er nærmere omtalt i kapittel 5. Her foreslås det å sette opp 330 sykkelstativer på Kløfta til en kostnad på rundt 2,1 mill kroner.

I tillegg planlegges det å sette opp sykkelvegvisningsskilt på hovedrutene. Sykkelvegvisning er nærmere omtalt i kapittel 6. Sykkelvegvisning kan gjennomføres på hovedrutene allerede nå. Sykkelvegvisningsskilt på alle hovedrutene vil koste i størrelsesorden 135.000,-

Tabell 7-1 oppsummerer alle typer tiltak som inngår i hovedplan for Kløfta.

Tabell 7-1: Oppsummering av alle typer tiltak i Kløfta

TYPE TILTAK	KOSTNAD
Strakstiltak	kr 4 150 000
Sykkelvegvisning/ skilting	kr 135 000
Sykkelparkering	kr 2 162 000
Fem høyeste prioriterte tiltak på hovedsykkelvegnettet	kr 25 395 000

Parkeringsrestriksjoner:

Erfaringsmessig er ikke tilrettelegging for alternativer til bilbruk tilstrekkelig uten at det samtidig gjøres restriksjoner på biltrafikken. En bevist parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å øke sykkelbruken.

Vintervedlikehold

Vedlikehold generelt er et viktig virkemiddel for å øke sykkelbruken. Dette gjelder spesielt for vintersykling. Det bør settes kvalitetskrav til strøing og brøyting. Brøyting av gang- og sykkelveger må prioriteres om vinteren, og grusen må feies bort tidlig om våren, når mange tar syklene fram.

Målsettinger for framtidig sykkelbruk i på Kløfta:

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

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

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



Strakstiltak 1: Betongsperrer erstattes med bom (sykkelsperre). Bedre belysning.



Strakstiltak 2: utbedring av rampe under rampe fra E6 nord. Nytt dekke, større bredde og mindre stiging

Tabell 7-2: Identifiserte strakstiltak for sykkelvegnettet – Oversikt og prioritering.

RUTE NR	STED	TYPE TILAK	KOSTNAD	KOMMENTAR
2	Udergang under rampe fra E6 nord	Nytt dekke, slake ut sving og stigning, bredere gang- og sykkelveg, belysning i undergang. Sette opp rekkverk for å hinder at syklistar brukar rundkjøringa (Kongsvingervegen x rampe fra E6 nord).	kr 3 500 000	Denne delstrekninga har ikkje blitt vedlikeholdt. Asfaltdekket er svært dårleg. Ved å benytte større del av arealet mellom E6 og rampen kan delstrekninga få en bedre utforming.
	Diverse steder	Eksisterende betongsperrar skiftes ut med sykkelsperrar (sakset bom). God belysning ved sykkelsperrane, slik at de blir sett av syklistar i mørket.	kr 500 000	Forutsatt at 10 betongsperrar skiftes ut, og inkl et belysningspunkt på hvert sted.
30	Isingrudveien	Redusere fartsgrense til strekning forbi bebyggelsen til 30 km/t. Anlegge fartshumper.	kr 50 000	Forutsatt 2-3 fartshumper.
22	Rasteplass ved E6 retning nord / rampe fra E6 sør	Etablere snarvei fra rasteplass og ned til kryssing av rampe fra E6. Markere / sikre kryssingspunkt med rampe fra E6 sør.	kr 100 000	