

## Oppsummering høringsuttalelser til Sykkel- og gåstrategi for Ås kommune, samt Rådmannens vurdering

HØRINGSUTTALELSE - OPPSUMMERING	RÅDMANNENS VURDERING
INSTITUSJONER / MYNDIGHETER	
<p><b>1. Norges Miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU)</b></p> <p>Ønsker at flere sykler og går, positive til kommunens satsing. Økt pendling til NMBU fordrer samarbeid med kommunen om bedre kollektivtilbud.</p> <p>Har forventninger til økonomisk og ressursmessig oppfølging av planen i politisk behandling. Bør utarbeides kostnadsestimat som innarbeides i langtidsbudsjett. Ønsker å komme tidlig inn i planprosesser som berører NMBU mtp jordvern og koordinering med infrastruktur på campus.</p> <p><u>Forbedringsforslag i strategien:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Klargjøre kommunens samordning av G/S-anlegg med stat og fylkeskommune og omkringliggende kommuner.</li> <li>2. Gi tidspunkt/beskrivelse av forbedring i drift/vedlikehold med omlegging til barveistandard vinterstid på utvalgte strekninger.</li> <li>3. Kommunen må få bedre ulykkesregistrering enn politimeldte ulykker, da det vil gi bedre mulighet til prioritering av tiltak.</li> <li>4. Strategien bør beskrive implementering av strategien i planprosesser og konkrete krav til utbyggere, samt involvering av frivillige.</li> <li>5. Kommunale krav og retningslinjer må ta hensyn til gående og syklendes ulike behov og interesser.</li> <li>6. Viktig at utforming av strekningen NMBU-Ås sentrum gjør den attraktiv, slik at den oppleves kortere og innbyr til mer bruk.</li> <li>7. Behov for belysning Søråsveien (Herumvn-Ekornvn.) som er mye brukt av studenter. Adkomstveier til campus bør prioriteres på linje med andre skoleveier.</li> <li>8. Målsettingen om trafiksikker skolevei i 2 km-radius rundt skoler bør økes til 4 km radius.</li> </ol>	<p>Arbeidet med bedre kollektivtilbud er utenfor mandatet til strategien. Bedre tilrettelegging for sykling og gange, og tilknytning til kollektivknutepunkt vil bygge opp under kollektivsatsingen.</p> <p>Utarbeidelse av kostnadsestimat som grunnlag for langtidsplan tas inn som tiltak, se oppdatert strategi kap. 6.1, tabell 6.3. Kommunen ønsker god kontakt med NMBU i planprosesser og legger til rette for det.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ivaretas i høringsforslaget, og forsterkes i kap. 1.1 i revidert strategi.</li> <li>2. Innspillet er delvis ivaretatt i revidert strategi, se tabell 6.8.</li> <li>3. Delvis ivaretatt i høringsforslaget, kap. 6.4. Slik rapportering er avhengig av hva sykehus/legevakt kan bidra med, og kommunen har en pådriverrolle.</li> <li>4. Ivaretatt i høringsforslaget, og vil ivaretas i forslag til tiltaksplan for sykling og gange. Rådmannens forslag er oppdatert iht innspill om involvering av frivillige (kap 6.6 og 6.7).</li> <li>5. Innspillet er i hovedsak ivaretatt i høringsforslaget. Rådmannens forslag oppdateres iht innspillet (kap. 6).</li> <li>6. Anmoder NMBU om å oversende innspill til SVV i reguleringen av separert G/S-vei langs Fv 152.</li> <li>7. Ivaretatt i høringsforslaget (tab. 6.1). Innspillet forøvrig tas ikke til følge, da skolebarn er en mer utsatt trafikantergruppe enn studenter og derfor bør ha høyere prioritering.</li> <li>8. 4 km radius vil dekke mesteparten av Ås og vil bli for omfattende med for store usikkerheter mtp kostnader. Innspillet tas derfor ikke til følge. Det har ikke vært mulig å finne en entydig definisjon av hva trafiksikker skolevei er, noe som vanskeliggjør denne målsettingen. Se oppdatert strategi kap.6.1 og 6.4.</li> </ol>

<p>9. Større bedrifter i kommunen bør inviteres inn i forpliktende samarbeid for å bedre tilretteleggingen for mer sykling til jobb.</p>	<p>9. Innspillet er i hovedsak ivaretatt i høringsforslaget (kap. 6.7.) Oppfølging av forpliktende samarbeid bedrifter-kommune utover dette vil være ressurskrevende for kommunen, og anses som bedriftenes eget ansvar.</p>
<p><b>2. Statens vegvesen – Region øst</b>  Mener målsettingen om 17% sykkelandel kan være for ambisiøs. Svært positivt at strategien også omfatter mål og tiltak for gående. Gåing er transportform som benyttes av flest, men tilrettelegging for gående har hatt lite fokus innen arealplanlegging. Glade for at Ås setter gåendes behov mer i fokus, det kan gi mange positive ringvirkninger.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Har ikke mulighet til å vurdere prioriteringer i tiltakskart opp mot hverandre nå. Gjelder spesielt trafikktekniske løsninger (gangfelt og fartsgrenser), som ikke er kostnadskrevende, men krever vedtak etter vegtrafikklovgivningen etter særskilte kriterier. Må gjøres en jobb med å sjekke ut om kriteriene er oppfylt for hvert enkelt tiltak.</li> <li>2. Gang- og sykkelveiprosjekter som AFK og staten har ansvar for synes angitt etter gjeldende prioritet.</li> <li>3. Til punkt om separering av flest mulig G/S-veier (s. 15, 6.1, pkt.3): Neppe realistisk å få midler til ombygging av etablerte gang- og sykkelveier i nærmeste framtid, men aktuelt ved nye anlegg.</li> <li>4. Kartlegging av snarveier er viktig tiltak og bør ha høy prioritet (ref. tab. 6.3). Gående bør løftes i plansaker, med vektlegging av viktige faktorer for at det skal være attraktivt å gå (eks. stier, trapper, forbindelser)</li> <li>5. Avsnitt om årlig møtepunkt med SVV (5. avsnitt, s. 25) bør flyttes til innledningen, da det er viktig for å opprettholde trykket. Enige i at man har faste møtepunkt som beskrevet.</li> </ol>	<p>Målsettingen om 17 % sykkelandel videreføres, da den er nødvendig for å nå nullvekstmålet, og er en videreføring av mål satt i kommuneplanen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Foreslåtte prioriteringsliste over tiltak (Tab. 6.2) opprettholdes, bortsett fra endringer som følge av høringsinnspill. Kommunen vil følge opp SVVs prioritering framover, og ønsker at SVV kan se på trafikktekniske løsninger rundt skolevei i første omgang.</li> <li>3. Punktet opprettholdes. Det er mulig å få til separering ved å benytte veiareal til sykkelfelt, og tilrettelegge bedre for sykling i blandet trafikk. Dette vil frigjøre kapasitet på eksisterende G/S-veier til gående.</li> <li>4. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet.</li> <li>5. Strategien er oppdatert iht innspillet (Kap. 1.1).</li> </ol>
<p><b>3. Oppegård kommune – administrativ uttalelse</b></p> <p><u>Forslag til tema som bør omtales i strategien:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Involvere temaet treningssykling/fritidssykling/sykkellek; sykling er mer enn transport.</li> <li>2. Ta med tilrettelegging for sykkelbaner og sykkellek ved skoler,</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht innspillet (tas inn i kap. 1.1), og det gjenspeiles i noen tiltak i strategien, men tas ikke inn som eget satsingsområde.</li> <li>2. Strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.8).</li> <li>3. Dette ivaretas i lovverket, og innspillet tas derfor ikke til</li> </ol>

<p>barnehager, sentrum.</p> <p>3. Omtale retten til treningssykling på vei</p> <p>4. Tiltak: Lage sykkelkart for gratis distribusjon i kommunen.</p>	<p>følge.</p> <p>4. Innspillet er ivaretatt i høringsforslaget, kap. 6.6.</p>
<b>ELEVRÅD</b>	
<p><b>4. Ås videregående skole – elevrådet</b></p> <p><u>Elevrådets forslag til forbedringer:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mer sykkelparkering, sykkelfelt og flere og trygge/brede nok sykkel- og gangveier, bedre brøyting. Bedre fartsregulering biltrafikk samt speil ved uoversiktlige veier. Kampanje/konkurrans på skolen</li> <li>2. Opplyse om miljø/helsefordeler i sosiale medier.</li> <li>3. Flere over/underganger jernbanen</li> </ol> <p>Det har også kommet innspill fra en ansatt som gir tilslutning til forslaget om sykkelvei langs jernbanen mot Vestby.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillene er ivaretatt i høringsforslaget, anses som en tilslutning til satsingsområder og tiltak i strategien.</li> <li>2. Strategien er oppdatert iht innspillet (Kap. 6.6)</li> <li>3. Strategien er oppdatert iht innspillet (Tab. 6.1.). Ny sykkel- og gangbro over jernbanen ved Åsmåsan, er også foreslått i Vei – og gateplan og vil bli fulgt opp i områderegeringsplanen for Ås sentralområde.</li> </ol>
<p><b>5. Ås ungdomsskole – elevrådet</b></p> <p><u>Prioriterte tiltak for å få flere til å sykle/gå til skolen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prioritere brøyting og strøing av skolevei</li> <li>2. Dele inn i separate gangveier og sykkelveier og sikre god forbindelse til nabokommuner</li> <li>3. Ny under/overgang toglinja v/Moer sykehjem</li> <li>4. Skolestart 15 minutter senere for ungdomsskole enn barneskole for å minske trykket på gang/sykkelveier</li> <li>5. Piggdekk-kampanje for vintersykling</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillet anses ivaretatt, da gang- og sykkelanlegg prioriteres høyere i drift og vedlikehold, samt mål om høyere standard (kap.6.5)</li> <li>2. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.1.)</li> <li>3. Dette avklares i forbindelse med områderegulering av Ås sentralområde. Det finnes allerede en G/S-undergang ved Moer. Innspillet tas derfor ikke til følge.</li> <li>4. Innspillet sendes videre til Oppvekst og kulturretaten.</li> <li>5. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet, men spesifiseres i oppdatert strategi, vedlegg 4.</li> </ol>
<p><b>6. Nordbytn ungdomsskole – innspill fra elever</b></p> <p>Elevene har flere innspill om hvorfor de fleste elevene tar buss eller kjører bil, blant annet at det er slitsomt og langt å sykle/gå, skummelt når det er mørkt, kaldt om vinteren, dårlig brøyting og mangler fortau.</p> <p><u>Hva elevene mener må til for at flere skal sykle og gå:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedre belysning og brøyting av fortau.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.5).</li> <li>2. Innspillet er i hovedsak ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.8 og i tab. 6.2.). Strategien er oppdatert iht. innspillet (Tab. 6.2), men mye av veien er langs fylkesvei, der det er AFK/SVV som har ansvar.</li> </ol>

<p>2. Tryggere skolevei med gang- og sykkelvei for hele skolekretsen. 3. 40-sone i Askehaugbakken</p>	<p>3. Det er mange krysninger over Askehaugveien. Strategien er oppdatert iht. innspillet (tab. 6.2)</p>
<p><b>7. Rustad skole – elevrådet</b> 1. <u>Innspill til kap. 6.8:</u> - Det må være lett å finne fram med skilting og belysning. - Viktig at skoleveien er trygg, mange kjører for fort. Ønsker flere politikontroller. - Fotgjengerfelt øverst i Langbakken.</p> <p><u>Hva skal til for å få barn og ungdom til å sykle/gå mer?</u> 2. Kan formidle bilkjøringens effekt på naturen for å motivere barn og ungdom til å ikke kjøre bil. Foreldre må oppfordre barna til å gå mer selv. 3. Bedre tilrettelegging for at barn velger kollektivtransport, evt. med gratis buss for alle barn. 4. Flere sykkelstativ på skolene.</p> <p>Generelt bør det skilles mellom sommer og vinter i forslagene, siden det er vanskeligere å sykle til skolen om vinteren.</p>	<p>1. Innspillene er i hovedsak ivaretatt i høringsforslaget (kap. 6.1, 6.4 og 6.8.). Kommunen kan være en pådriver for flere politikontroller. 2. Strategien er oppdatert iht innspillet (vedl. 3). 3. Kollektivtransport er ikke inkludert i denne strategien. 4. Ivaretatt i høringsutkastet (kap.6.2)</p> <p>Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet, som bl.a. har fokus på vinterdrift og foreslår vintersykelkampanjer.</p>
<p><b>8. Åsgård skole – elevrådet</b> Ønsker trygg og sikker skolevei. <u>Tiltak som elevrådet mener må prioriteres:</u> 1. Infrastruktur: Gang- og sykkelveier uten krysninger av veier med mye biltrafikk, separering mellom fotgjengere og syklister for bedre trygghet, godt vedlikehold. Nok sykkelparkering på skolen. 2. Redusert biltrafikk rundt skoler/barnehager, bilfri sone rundt skolene er bra. Bør lage følgegrupper for småskolen. 3. Max. 25 km/t på veier med blandet trafikk. Flere fartshumper. 4. God belysning på alle veier. Noen veier er skumle. 5. Brøyting/strøing: Først på gang- og sykkelveier. 6. Bedre sikring og informasjon ved veiarbeid. 7. Viktig med holdningskampanjer med premier i samarbeid med foreldre for mer sykling og gange og bruk av reflekser og sykkellys.</p>	<p>1. Ivaretatt i høringsutkastet (kap.6.1, 6.2 og 6.5) 2. Ivaretatt i høringsutkastet (kap.6.8) 3. Delvis ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.1 og 6.4). Minimum skiltet fartsgrense for biler er 30 km/t, dvs at kommunen ikke kan redusere denne hastigheten ytterligere. 4. Ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.1). Det foreslås supplerende kartlegging av trafikksikkerhet på skolevei i høringsutkastet (tab. 6.3), og skoler/FAU kan da komme med konkrete innspill. 5. Innspillet er delvis ivaretatt, og strategien er oppdatert iht innspillet, kap. 6.5. 6 og 7: Ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.3 og 6.7, samt vedl. 4).</p>

**FAU SKOLER/BARNEHAGER**

<b>9. Søråsteigen barnehage FAU</b>  Viktig med god tilrettelegging i sentrum for at flere skal sykle/gå til barnehagen. Sykkelpendling mellom NMBU og Ås stasjon går forbi barnehagen. Når voksne som sykler fort og barnehagebarn bruker samme gang- og sykkelvei skapes utrygge og farlige situasjoner. Bør derfor lages adskilte traseer for sykkelpendling på strekningen. Behov for særlig god tilrettelegging av krysningspunkter langs slik pendler-sykkelvei.	Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet, da det planlegges for bedre kapasitet med separert gang- og sykkelvei langs Fv152 (kap. 6.1 og tab. 6.2). Skoleveien (Moerveien – Fv 152) vil bli utredet som sentrumsgate med prioritering av syklende/gående i områderegulering av Ås sentralområde. Tas også inn i revidert strategi, tabell 6.1.
<b>10. Kroer skole FAU</b>  Ønsker fokus på trafiksikkerheten til skolebarn, og høyere prioritet av tiltak som berører Kroer skolekrets. 60-sone der barna krysser Garderveien og i krysset Kroerveien/Helgestadveien samt sikt- og vikepliktsforhold gjør at mange foreldre kjører barna til skolen. Barn må krysse Kroerveien der det er 50-sone for å komme til gang/sykkelvei inne på Danskerud pga manglende gang/sykkelvei langs Kroerveien.  <ol style="list-style-type: none"><li>1. Til tiltak nr 70 i kart: Ønsker opprettholdt 40-sone langs Fv 4 fra Garderveien til forbi Danskerud.</li><li>2. Ønsker nytt tiltak: Fartshumper før og etter kryssing av Garderveien i krysset Fv 4/ Fv 54. Må prioriteres høyere i strategien.</li><li>3. Ønsker nytt tiltak, prioritet 3: Vikepliktskilt Fv60 i krysset mot Fv54 og fartshumper på Fv 54 samme sted.</li><li>4. 40-sone Kroervn (Fv 54) fra første kryss v/Kroer kirke til etter Kroer skole.</li></ol>	Tiltakene det vises til ligger langs fylkesvei, der Akershus fylkeskommune er veieier, og kommunen har derfor ikke myndighet her, men kommunen er en pådriver for at tiltak på fylkesvei prioriteres. Statens vegvesen har i sitt hørings svar (nr. 2 over) sagt at de ikke kan vurdere tiltakene i tab. 6.2 opp mot hverandre nå, og at de trafikktekniske tiltakene må vurderes ut fra spesielle kriterier og det må gjøres vedtak ut fra veitrafikkloven.  1-3: Strategien er oppdatert iht innspill 1, 2 og 3 (tab. 6.2).  4. Det er gang- og sykkelvei på strekningen. Innspillet tas derfor ikke til følge.
<b>11. Brønnerud skole FAU</b>  Gir støtte til bredden i strategien, og ønsker dialog med kommunen om forslagene. Har tidligere gitt innspill til kommunens trafiksikkerhetsplan. Gir derfor kun innspill på to forhold her.	

<p><u>Sikkerhetssituasjonen rundt skolen:</u> Positivt at dette er gitt høy prioritet i forslaget. Mye og økende trafikk, høy fart på biler fra E6, uoversiktlig pga. avkjøring til bensinstasjonen, av/påstigning skolebuss. Har flere forslag til tiltak rundt kryssninger, belysning, fartsreduksjon og utforming av G/S-vei, samt flytte containere ved innkjøringen.</p> <p><u>Krysset Fv 152 – Osloveien:</u> Benyttes av barn som bor mot Ås sentrum. Høy hastighet av biler og sykler inn i krysset. Tidligere tiltak har ikke bedret situasjonen nevneverdig.</p> <p><u>Forslag til tiltak:</u> Forhøyet gangfelt, montering av bom på G/S-veien begge sider av krysset for å begrense fart på syklist og barn, bedre belysning og skilting.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (tab. 6.2 og tab. 6.3). Innspillet om flytting av containere oversendes Eiendomsavdelingen.</p> <p>Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet, tab. 6.2. Forslagene tas videre i arbeidet med kartlegging av trafikksikker skolevei (se tab. 6.7)</p>
<p><b>12. Rustad skole FAU</b></p> <p>Er positive til høringsutkastet og satsingen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker fokus på tilrettelegging av trygge veier for barn også til fritidsaktiviteter, som genererer mye transport, og er mer problematisk enn til og fra skole.</li> <li>2. Til tiltak 36 tabell 6.2. Helhetlig løsning med separering Ås VGS-Åsgård skole: Må sees i sammenheng med Åsgårds bruk av modulskolen. Trafikken her er uoversiktlig for skolebarn.</li> <li>3. Ønsker avsatt midler til tiltak for å se på forholdene rundt parkering ved nye Rustad skole pga. lite planlagt parkering per i dag.</li> <li>4. Ønsker sikker sykkelparkering for ansatte, tilrettelegge for bruk av el-sykkel.</li> </ol> <p>FAU og skolen kan være behjelpelige med etablering og informasjon om trygge ferdselsårer, spesielt gjennom boligfelt der det er for mye gateparkering.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.8).</li> <li>2. Strategien er oppdatert iht innspillet (tab. 6.2).</li> <li>3. Detaljer rundt bilparkering i reguleringsplaner inngår ikke i denne strategien, men er en del av kommunens arbeid med utforming av en parkeringspolitikk. I høringsutkastet foreslås det hjertesoner rundt skolene, der foreldre ikke skal parkere. Det er ønskelig at foreldre også lar bilen stå når de har ærend på skolen. Innspillet tas ikke til følge.</li> <li>4. Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.2 og tab. 6.5). Innspillet om tilrettelegging for el-sykkel på arbeidsplassen tas til følge (kap. 6.2). Se også oppdatert strategi når det gjelder parkeringsrestriksjoner i boligfelt (kap. 6.4.)</li> </ol>

<p><b>13. Nordbytun ungdomsskole FAU</b></p> <p><u>Ønsker prioritering av gang- og sykkelvei fra Melby til Ås kirke.</u>  Det vil gjøre det lettere for lærere å bruke tilbudet på Vitensenteret, samt for lærere bosatt i Ås sentrum å sykle til jobb. Viktig å likestille skoleungdom i kommunen mtp bruk av Vitensenteret.  Elever som bor ved Egget vil da kunne sykle/gå til Nordby, og kommunen kan spare penger på skoleskyss. Elever fra Nordby som går på Ås vgs vil da kunne sykle til skolen.  Det er mange trafikkfarlige situasjoner på strekningen når lastebiler kjører forbi syklistene, på smal og svingete vei uten skulder.</p>	<p>Innspillet tas delvis til følge ved en prioritering av G/S-vei på strekningen Melby – Egget (tab. 6.2). Det er imidlertid SVV/AFK som er veieier og som har ansvar her. Melby- Ås kirke prioriteres ikke opp, da det vil være svært kostnadskrevende, og befolkningstettheten er lav langs strekningen, og bruken er dermed begrenset som skolevei. Andre ruter som gir trygg vei mellom Nordby og Ås sentrum prioriteres.</p>
<p><b>14. Nordby skole FAU</b></p> <p>Støtter kommunens arbeid med strategien.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det bør være særskilt fokus på styrking av trafiksikkerhet for myke trafikanter og spesielt skolebarn.</li> <li>2. Prioriter farlig skolevei i området Melby/Egget/Sundbyveien.</li> <li>3. Der det er usikker finansiering av tiltak bør fartsreducerende tiltak, spesielt redusert hastighet gjennomføres. Lav kostnad og enkel gjennomføring.</li> <li>4. Busslomme/gangvei utenfor Nordby skole bør inn i planen.</li> <li>5. Fortau som skifter side uten gangfelt i Toveien utenfor Togrenda barnehage bør inn i tiltakslista.</li> <li>6. Tiltak 13 (gangvei fra Togrenda til Nordby skole) er ønsket av foreldre og skoleelever i området.</li> </ol>	<p>1-2: Innspillene er ivaretatt i høringsutkastet (tab. 6.2).</p> <p><b>3:</b> Strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.4) Det er busslomme og G/S- vei der i dag. Innspillet viderefremmes som innspill til rullering av trafiksikkerhetsplan.</p> <p>4. Dette er allerede planlagt opphøyd fotgjengerfelt over veien der fortuet skifter side ifb. med andre arbeider i Togrenda.</p> <p>5. Tas til orientering.</p>
<p><b>15. Sjøskogen skole FAU og elevråd</b></p> <p>Sjøskogen-området er dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, og spesielt området mellom Fålesloråsen og Sjøskogen, der det mangler G/S-vei mellom skole og hjem i deler av området.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planlagt G/S-vei fra Høyungsletta opp Grimsrudveien fram til Sjøskogen skole må igangsettes umiddelbart. Vil gjøre at mange barn som i dag kjøres pga. utrygg skolevei vil kunne sykle/gå.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht innspillet, G/S – vei i Grimsrudveien får høyere prioritet (tab. 6.1).</li> <li>2. Et av hovedmålene i strategien er at flere barn skal gå eller</li> </ol>

<p>2. Ønsker sted på oversiden av skolen for avlevering av skolebarn som kjøres.</p> <p>3. Søppelhenting må skje utenom tiden barn går til/fra skolen pga. fare for skolebarn i de trange veiene på Sjøskogen.</p> <p>4. For øvrig en god plan med gode tiltak, men kritisk til at tiltakene er konsentrert rundt Ås sentrum og NMBU. Områdene nord i kommunen må få høyere prioritet.</p> <p>Slutter seg til innspillene fra Sjøskogen og Fålesloråsen Vel.</p>	<p>sykle til skolen. Bilfrie «hjertesoner» rundt skolene er et foreslått tiltak. Innspillet tas derfor ikke til følge.</p> <p>3. Innspillet formidles videre til Follo Ren.</p> <p>4. Tatt delvis til følge med høyere prioritering av noen tiltak nord i kommunen (tab. 6.1 og 6.2).</p>
<b>VELFORENINGER</b>	
<p><b>16. Sjøskogen Vel</b></p> <p>Positive til kommunens mål om økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikken. Ser fram til satsingen på gående og syklende, og håper innspillet belyser behovet i deres del av kommunen. Slutter seg også til innspillene fra FAU Sjøskogen og Fålesloråsen Vel.</p> <p><u>Tiltak nr. 5 i kart: G/S-vei med belysning Grimsrudveien:</u> Strekningen er detaljregulert og bør prioriteres i kommunens handlingsprogram med økonomiplan, med gjennomføring i 2019. Grimsrudveien er skolevei for barn i Sjøskogen, men mange kjører også barn til skole/barnehage der i samme tidsrom. Dette medfører mye biltrafikk, og usikre forhold, og kjøring av barn som ellers kunne gått/syklet pga. dette.</p> <p><u>Tiltak nr. 17: G/S-forbindelse Sjøskogen-Fålesloråsen er sterkt ønsket og viktig forbindelse for beboere på store deler av Vinterbro.</u> Gå/sykkeltellinger viser at det er et stort potensiale for økning i området, men dette fordrer god tilrettelegging. Det er ikke tilrettelagte turstier i området, og folk bruker bil for å komme seg til egnet tursted. Barna på Sjøskogen skole bor i Sjøskogen og Fålesloråsen, og må ned til Nettetveien og krysse mange bilveier for å komme til hverandre på besøk. Fører til mye foreldrekjøring. Stort potensial for sykling på korte strekninger.</p>	<p>Strategien er oppdatert iht innspillet, G/S – vei i Grimsrudveien får høyere prioritet (tab. 6.1), se svar til innspill 15. Grimsrudveien er 30-sone og har fartshumper i dag. Prioritering i kommunens handlingsprogram blir en egen prosess etter at tiltaksplan for sykling og gange er vedtatt, og svares derfor ikke ut her.</p> <p>Strategien er oppdatert iht innspillet, G/S – forbindelse på strekningen prioriteres høyere (tab. 6.1).</p>

<p><b>17. Fålesloråsen Vel</b></p> <p>Positive til kommunens mål om økt sykkel- og gangandel og reduksjon i biltrafikken. Har hovedsakelig innspill til to tiltak, og håper innspillet belyser behovet i deres del av kommunen:</p> <p><u>Tiltak nr. 5 i kart: G/S-vei med belysning Grimsrudveien:</u> Strekningen er detaljregulert og bør prioriteres i kommunens handlingsprogram med økonomiplan, med gjennomføring i 2019 fordi:</p> <p>Tryggere barnehage- og skolevei: Barn som skal fra Fålesloråsen til Sjøskogen skole har lang skolevei. Fins gangvei hele veien, men barna velger Grimsrudveien, som gir kortere vei. Veien er trafikkert, bla. pga foreldrekjøring til Vinterbro barnehage, med uoversiktlig trafikkavvikling i samme tidsrom som barna går til skolen. Ønsker at barna skal få inn gode transportvaner tidlig. I dag blir ca 80% av barna kjørt til skolen, og målet om 80% som sykler/går virker urealistisk uten trygg skolevei. G/S-vei i Grimsrudveien vil også benyttes til andre aktiviteter. Når ny E18 skal bygges vil anleggstrafikk føre til at Grimsrudveien blir eneste alternative skolevei.</p> <p><u>Ønsker høyere prioritet på tiltak nr. 17: G/S-forbindelse Sjøskogen-Fålesloråsen.</u> Samme begrunnelse som i høringsinnspillet fra Sjøskogen vel over.</p> <p>Foreslår ny belyst turvei Fålesloråsen-Sjøskogen og videre langs vestsiden av Pollevann til Kjærnesveien, som vil være av stor interesse for Vinterbro, gi folkehelsegevinster og mindre bilbruk.</p>	<p>Se svar til innspill om tiltak nr. 5 (Grimsrudveien) og 17 (G/S-forbindelse Fålesloråsen) over (svar til høringsinnspill nr. 16).</p> <p>Turveier som ikke har viktig funksjon for transport er ikke satsing i denne strategien, og innspillet tas derfor ikke til følge. Innspillet viderefremmes til høringen ifb. med rullering av tiltaksplan for idrett, nærmiljø og friluftsliv for Ås kommune.</p>
<p><b>18. Dysterlia Vel</b></p> <p>Er meget positive til kommunens ambisiøse mål om gange og sykkel. Vel'et fokuserer på arbeid med friområder, og har ikke mandat til å mene noe om tiltak som berører beboerne i området, men har følgende forslag:</p>	

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er positive til fartsreduserende tiltak som innsnevring og fartshumper og spesielt gatetun, som også har en estetisk kvalitet.</li> <li>2. Høy hastighet reduserer faktisk og opplevd sikkerhet for myke trafikanter i Solfallsveien og Parkveien. Ønsker gatetun her samt i forbindelse med kryss gangveier/boligveier.</li> <li>3. Ved store endringer bør kommunen sammen med vel'ene arrangerer åpne møter med beboerne i området, unntatt tiltak for bedre trafiksikkerhet.</li> <li>4. Kan være positivt for strategiens mål å omdisponere en av gatene i deres område til ren gang/sykkelvei, men det må gjøres i dialog med beboerne i området.</li> <li>5. Kommunen bør samarbeide med skole og idrettsanlegg om å oppfordre til å sykle og gå til disse stedene.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht. innspillet (kap. 6.4).</li> <li>2. Solfallsveien er en samlevei, og stenging vil potensielt medføre økt belastning på tilgrensende sideveier, som vil forskyve problemet. Det blir etablert fartshumper i hele Solfallsveien i løpet av 2018. Innspillet tas ikke til følge utover dette.</li> <li>3. Tas til orientering.</li> <li>4. Tatt delvis til følge i høringsforslaget (tab. 6.1, Tiltak 30). Parkeringsrestriksjoner i Dysterlia for å sikre trygg skolevei vil bli for øvrig bli vurdert.</li> <li>5. Strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.8).</li> </ol>
<b>LAG OG FORENINGER</b>	
<p><b>19. Ås Bygdekvinne lag</b> Identisk innspill med FAU Nordbyttun ungdomsskole, se nr. 13 over.</p>	<p>Se svar til høringsinnspill nr. 13.</p>
<p><b>20. Samtalegruppen i Ås Seniorsenter</b></p> <p>Et godt høringsutkast. Gunstig at det er utarbeidet av kommunens ansatte med kjennskap til lokale forhold.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien må baseres på «Kulturhistorisk stedsanalyse» for å sikre grøntstruktur, sikt og trivsel for gående og syklende.</li> <li>2. Har innspill om viktigheten av G/S-veier til kollektivknutepunkt og sykkelparkering der, samt sykkelparkering ved handels- og servicesteder.</li> <li>3. Der sykkelveier krysser bilvei bør overgangen heves til nivå med G/S-vei.</li> <li>4. Ønsker mer fokus på eldres behov i strategien, siden eldre vil utgjøre økende andel av befolkningen, går mye, og har større behov for sikker ferdsel i trafikken enn andre.</li> <li>5. Strategien er for snever som ikke inkluderer turveier og turgåing. Viktig at G/S-veier knyttes sammen med turveier.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht innspillet der det er relevant.</li> <li>2. Strategien er oppdatert iht. innspillet (kap. 6.1 og 6.2).</li> <li>3. Tas til orientering. Slik løsning vurderes i hvert enkelt tilfelle, da det må være teknisk mulig.</li> <li>4. Tas delvis til følge med omtale av eldre som trafikantgruppe, se oppdatert strategi kap. 1.3 og 6.6.</li> <li>5. Strategien er delvis oppdatert iht. innspillet (kap. 1.1).</li> <li>6. Det har ikke vært ressurser til å gjøre slike analyser i dette arbeidet. Overordnet kostnadsberegning av prosjektene er i seg selv kostnadskrevenne. Innspillet tas delvis til følge, se oppdatert strategi (tab. 6.3.). Annet analysearbeid gjøres så langt det er ressurser til det i forbindelse med tiltaksplan for sykling og gange og årlig rullering av denne.</li> <li>7. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiltak i Meierikrysset prioriteres ned, da sikkerhet og framkommelighet for syklister og fotgjengere er god.</li> </ul> </li> </ol>

<p>Helsegevinstene ved turgåing og tursykling må inkluderes i nytte-kostanalyser.</p> <p>6. Ville fått bedre grunnlag for prioritering av prosjekter ved å følge prosedyrer for planlegging: telling av døgn/maksimaltrafikk, prognoser for økt sykkeltrafikk, kapasitetsberegning på dagens G/S-veier og kostnadsoverslag/ finansiering av prosjektene.</p> <p>7. Kommentarer til foreslåtte prosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiltak i Meierikrysset Fv 152 er høyeste prioriterte kryss.</li> <li>- G/S-vei til Vestby: Hogstvetveien-Tveter er rimeligere enn langs jernbanen.</li> <li>- G/S-vei Kongeveien til Nordby prioriteres opp.</li> <li>- Ta ut sykkelvei langs Fv 152 under jernbanen, heller utbedre eksisterende sykkelvei.</li> <li>- G/S langs jernbanen til Holstad: gruses, men utsette utforming siden bilvei samme strekk er del av kommuneplanen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- G/S-vei til Vestby: Valg av strekning avgjøres ut fra hva som er rimeligst og lettest å gjennomføre.</li> <li>- Delvis tatt til følge, da strekningen Melby-Egget er prioritert opp. Kongeveien Meierikrysset-Egget prioriteres ikke opp pga. reguleringsforhold, kostnader og befolkningsgrunnlag. Andre ruter Ås-Nordby prioriteres.</li> <li>- Her vil detaljplanlegging avgjøre hvilken løsning som velges.</li> <li>- Tas ikke til følge, da strekningen er en effektiv og sikker lenke til Ski og Nordby. Bilvei er ikke inne i Kommuneplanen</li> </ul>
<p><b>21. Vi over 60 Holstad</b></p> <p>Ønsker at innspillet sendes direkte til rette instans for umiddelbar oppfølging, og kan bidra med info.</p> <p>Opptatt av punkt 6.4 «Bedre sikkerhet for syklister og fotgjengere». Viser til flere eksempel på gateparkering i Dysterlia som har gitt dårlig framkommelighet for brøytebiler, renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy, og gir dårlig sikkerhet for gående og syklende. Ønsker forbud mot gateparkering i gater med stor gang- og sykkeltrafikk. Huseiere må selv opparbeide parkeringsplass på egen tomt.</p> <p>Til punkt i høringsutkastet om kantklipping: Ikke fulgt opp fra kommunens side, bør følges opp med pålegg, og arbeidene må utføres for grunneiers kostnad dersom pålegg ikke følges opp. Nevner konkrete eksempel.</p> <p>Flere av foreningens medlemmer har gjennom Lions tidligere hatt ansvar for grøntarbeid langs Fv 152 i Ås sentrum, der de hvert år la ned 100 timer arbeid. Denne driften blir ikke fulgt opp av Veidrift AS nå, og de mener kommunen bør kreve bedre oppfølging fra dem.</p>	<p>Innspillet er videreformidlet til Statens vegvesen og Kommunalteknisk.</p> <p>Strategien er oppdatert iht. innspillet, se kap. 6.4. Parkeringsrestriksjoner i Dysterlia for å sikre trygg skolevei vil bli for øvrig bli vurdert.</p> <p>Tas til orientering. Dette er grunneiers ansvar, men Kommunalteknisk avdeling har også rutiner for kantklipping av hekker som hindrer friskt. Grunneiere oppfordres til å klippe egne hekker, og må selv betale kommunen for arbeidet dersom det ikke blir gjort og kommunen må gjøre det.</p> <p>Tas til orientering. Innspillet videreformidles i møter med Statens vegvesen.</p>

## POLITISKE PARTIER

### 22. Ås KrF

Mener strategien er god med prioritering av viktige tiltak og prosjekter. Har følgende merknader:

1. Tiltak 53: Lysregulering/under/overgang i Meierikrysset bør prioriteres høyere.
2. Flere tiltak i tab. 6.1 og 6.2 i Ås sentralområde må med i Vei- og gateplanen.
3. Må etableres fortau på veier med mye biltrafikk i boligområder som skal fortettes.
4. Vintervedlikehold er viktig. Må strøs tidnok, og gangnettet må være fremkommelig og sikkert også morgen og kveld.

1. Tiltak i Meierikrysset prioriteres ned, da sikkerhet og framkommelighet for syklister og fotgjengere er god.
2. Vei og gateplan er politisk behandlet, og innspillet tas derfor til orientering og oversendes saksbehandler for Vei- og gateplanen.
3. Tas til orientering. Standarder for tilrettelegging for fotgjengere og syklister blir del av kommunens nye veinorm, se tab. 6.3.
4. Innspillet er ivaretatt i høringsforslaget og i oppdatert kap. 6.5 i strategien.

### 23. Ås Venstre

Strategien har ambisiøse mål som er viktige for å lykkes med bedre folkehelse, mindre forurensning og attraktive boområder. Har innspill om viktige faktorer og virkemidler for å få flere til å sykle og gå.

Sykel- og gåstrategien må samordnes med relevante utredninger og kartlegginger utarbeidet i forbindelse med områdereguleringen av Ås sentralområde.

I nye reguleringsplaner må gjennomgående grøntstrukturer med sammenhengende G/S-veier tilstrebes. I eksisterende boligområder kan gatetun, miljøgater, enveiskjøring mm. testes ut.

Kommunen må gå foran med å etablere sykkelparkering ved funksjonsbygg og idrettsanlegg, og stille forventinger til andre fylkeskommunale, statlige og private aktører/arbeidsplasser om nok sykkelparkering, samt krav ved reguleringsplaner og rehabilitering.

Viktig at man er tydelige på å formidle målet med endrede vaner og hvilke avstander kommunen forventer at man sykler/går og evt avgifter på veibruk og parkering. Kan forvente at de fleste som bor inntil 2 km fra destinasjonen baserer seg på å sykle/gå til daglig. Det

Vei –og gateplan, pedaltråkk og barnetråkk er brukt som grunnlag for høringsdokumentet. Samordning ivaretas videre i arbeidet med Rådmannens forslag til endelig strategi.

Innspillet om reguleringsplaner er ivaretatt i kap. 6.3. i høringsutkastet. Strategien er delvis oppdatert iht. innspillet (kap. 6.4).

Innspillet er ivaretatt i kap. 6.2. God sykkelparkering.

Avgifter på veibruk og parkering ligger utenfor mandatet til denne strategien, og må behandles i andre prosesser. Innspillet om forventet avstand tas ikke til følge da det anses som utenfor mandatet til strategien. Innspillet er imidlertid fulgt opp med et rekkeviddekart og henvisning til dette og mer utfyllende beskrivelse av anbefalt fysisk aktivitet (kap 1.2 og 1.3).

<p>må satses på sykling og gange til kollektiv.</p> <p>Økonomi: Viktigst å prioritere de G/S-veiene som kan brukes av mange til daglige gjøremål, både i kommunens budsjetter og i innspill til AFK. Ønsker flere tursykkelveier. Det må settes av pott i budsjettet til nødvendige egenandeler i tråd med planlagte/innsendte søknader. Bør bruke kost/nytteanalyser.</p> <p>Vurdere hvordan parkeringsavgift / veiprisering kan brukes til å finansiere tiltak for gående/syklende. Omtaler forhold rundt parkeringsrestriksjoner i sentrum.</p> <p>Har mange konkrete kommentarer til tekst og prioritering av prosjekt i strategien:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spørsmål om fastsatt hovedsykkelveinett.</li> <li>2. Bør satse på utvidet veiskulder heller enn G/S-veier på en del strekk.</li> <li>3. Har konkrete innspill til prioriteringene og tiltak i tabell 6.1 (prioritering av kommunens prosjekter) og 6.2 (prioritering av prosjekter langs fylkesvei).</li> <li>4. Til kap. 6.6.: Kommunen kan også samarbeide med lag og foreninger om mål og tiltak for redusert tilbringervirksomhet med bil.</li> <li>5. Til kap. 6.7: Lage incentivordning for å redusere bilparkering på private arbeidsplasser, samt kampanjer.</li> <li>6. Til kap. 6.8.: Kommunen må også ha forventninger til private barnehager om sykkelparkering.</li> <li>7. Forslag til kampanjer og støtter forslag om hjertesone, med radius på 250 m (med kart). Skoleeier bør stille krav til skolene om mer aktiv transport.</li> </ol>	<p>Innspillet om å legge høy bruk av G/S veier til grunn for prioritering ivare tatt i høringsutkastet, men trygg skolevei har også vært et viktig kriterium for prioritering av prosjekter. Tursykkelveier er ikke vektlagt i strategien, kun der de også fungerer som snarveier/transportårer for sykling/gange. Avsetting av pott i budsjettet til egenandel må evt. følges opp i tiltaksplanen og i kommunens budsjettprosess. Kost-nytteanalyser: Se oppdatert kap. 3.1.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hovedsykkelveinettet er fastsatt i dette strategiarbeidet, klargjøres i tekst (kap. 6.1).</li> <li>2. Valg av løsning må tas i detaljprosjekteringen av strekninger. Innspillet tas derfor ikke til følge her.</li> <li>3. Noen innspill tas til følge, se oppdatert tab. 6.1 i strategien.</li> <li>4. Strategien er oppdatert iht. innspillet.</li> <li>5. Innspillet om incentivordninger prioriteres ikke pga. høye kostnader. Spørsmål om parkering er bedriftenes ansvar. Innspillet er for øvrig ivare tatt i høringsforslaget.</li> <li>6. Strategien er oppdatert iht. til innspillet.</li> <li>7. Tas delvis til etterretning (vedl. 6).</li> </ol>
<b>PRIVATPERSONER</b>	
<p><b>24. Håvard Tveite</b></p> <p>Positiv til strategien.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker enkel måte å komme seg over til Stenerudveien ved Rustadporten fra Parallellen, f.eks på sti gjennom eiendommen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fordi det ligger mange kostnadskrevende prosjekter inne i høringsforslaget allerede, som anses som viktigere å prioritere fram til 2030, tas innspillet ikke til følge.</li> </ol>

<p>73/271. Veien er fin sykkeltrase mot Gaupsteinsmarka.</p> <p><b>2.</b> Om tiltak 45, G/S-vei Meierikrysset – Melby: Viktig å bevare/restaurere kulturminner langs Gamle Kongevei. Best med G/S-vei på vestsida av veien. Redusert fartsgrense bør kombineres med fartshumper.</p> <p><b>3.</b> Tiltak 34, ny G/S-vei langs jernbanen mot Ski er godt og viktig tiltak. Bør lages forbindelse til Holstadmarka gjennom eksisterende tunnel under E18, og forbindelse til G/S-veien mot Nygårdsgryset.</p>	<p><b>2.</b> Tas til orientering. Strategien er oppdatert iht innspillet (tab. 6.2).</p> <p><b>3.</b> Tas til orientering. Anbefalingen er ivaretatt i SVVs forprosjekt for regulering av ny G/S-vei langs strekningen.</p>
<p><b>25. Jan Reiling</b></p> <p>Mye bra i høringsutkastet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Savner arbeid med endring av trafikkregler og skilting, som bør harmoniseres med resten av Europa. Sykkelveier blir skiltet som veier, også forkjørs-sykkelveier. Biler fra sideveier får da vikeplikt både for kryssende sykkelvei og så for bilveien. Ås kommune kan bli en foregangskommune.</li> <li>- Ønsker bedre brøyting av G/S-veien fra Nofima langs Årungen. Viktig pendler-sykkelvei, med for dårlig standard på brøyting.</li> </ul>	<p>Arbeid med trafikkregler ligger utenfor kommunens myndighet. Skisserte løsning tilsvarer tilbaketrasket G/S-vei i kryss, der kryssende biler har vikeplikt. Løsning ligger inne i Sykkelhåndboka til vegvesenet, og er i bruk flere steder i Norge. Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet (Tab. 6.2, tiltak nr. 32 og 38).</p> <p>Er spilt inn direkte til SVV og Kommunalteknisk avdeling for oppfølging.</p>
<p><b>26. Janice Medlien</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ønsker bysykkel som det Oslo har, og at Ås følger Nordre Follo el-sykkelprosjekt. Vil gjøre det lettere å sykle, og minimere sjansen for tyveri.</li> <li>- Ønsker G/S-vei langs hele Brekkeveien og mellom Herumveien og Søråsveien, og binde hele Ås sammen med G/S-veier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Delvis ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.6). Ås kommune samarbeider med NMBU om delesykkelordningen «Bygdebike». Rådmannen anbefaler fortsatt satsing og utvikling av denne ordningen.</li> <li>- Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet (tab. 6.1). Tiltak er foreslått på de mest trafikkerte strekningene. For øvrig er foreslått løsning blandet trafikk i boligområder med lav fartsgrense og trafikk.</li> </ul>
<p><b>27. Anders Glende</b></p> <p>Til tiltak nr. 10, tab. 6.1.: Herumveien: Separering gående/syklende (Kilehagen-Meierikrysset): Utkjøringene fra Herumvn. 15 og 17 har dårlig sikt pga bakketoppen i nord. Ønsker ikke separert G/S-vei fordi det vil føre til at syklistene får høy fart, som vil øke risiko for farlige situasjoner ifb med</p>	<p>På grunn av at strekningen både er skolevei og en av de viktigste strekningene for studenter som skal til NMBU tas innspillet ikke til følge. Detaljer for løsning vurderes når prosjektet tas inn i tiltaksplan for sykling og gange.</p>

<p>utkjøring fra eiendommene. Mener dagens tilbud er godt nok for syklistene, fotgjengere og de som krysser gangfeltet ved utkjøring.</p>	
<p><b>28. Mariann Stordahl</b></p> <p>Ønsker G/S-vei langs Boplassveien, Steinalderveien, Eikelia fram til Sjøskogen skole på prioriteringsliste. Skole- og barnehagevei, der mange kjører fort i dag.</p>	<p>I høringsforslaget er det hovedsakelig ikke foreslått gang- og sykkelanlegg, men blandet trafikk i boligområder med lav fartsgrense og trafikk. Veiene det vises til er kommunal vei med 30-soner. Innspillet sendes videre som innspill til rullering av Trafikksikkerhetsplanen, der flere fartshumper i området vurderes.</p>
<p><b>29. Ingvild Nystuen</b></p> <p>Helårssyklist Holstad-Ås sentrum. Har i vinter ofte ikke kunnet sykle pga. dårlig brøyting og strøing. Har hatt ulykker pga. dette.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener vintervedlikehold må vektlegges mer og det må konkretiseres hva bedre vintervedlikehold skal være. En god sykkellykt gir nok lys, og vintervedlikehold av G/S-vei, boligveier og småveier bør prioriteres foran gatebelysning.</li> <li>2. Positiv til ny gang/sykkelvei langs jernbanen til Holstad. Ønsker gangvei videre mot Ski fra Holstad for å slippe omveien om Holstad skole, men mener jordvern og vedlikehold av eksisterende vei er viktigere.</li> </ol>	<p>Tatt til orientering.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas delvis til etterretning når det gjelder vinterdrift, se oppdatert strategi (kap. 6.5.)</li> <li>2. Tilknytning fra Holstad til G/S-veien videre mot Ski ivaretas i SVVs regulering av strekningen. Vedtatt i behandling av forprosjekt til regulering at løsning langs Holstadbekken skal velges i det videre reguleringsarbeidet.</li> </ol>
<p><b>30. Håkon Dahl</b></p> <p>Det må planlegges for snitthastighet på 25-30 km/t for transportsyklistene, der det vil bli økning i bruk av el-sykler og raske sykler. T transportsykling bør ha hovedfokus i strategien, mens tur- og barnesykling kan kombineres med gangtrafikk.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Har forslag til ulike tiltak for å oppnå dette, bla. sykkelfelt evt. med fysisk skille, ikke G/S-vei, fartsregulerende tiltak på veier rundt sentrum som vil få mye av sentrumstrafikken, asfaltering mellom Ås og Holstad, sykkelfelt gjennom rundkjøringene langs Fv 152 for transportsyklistene.</li> </ul>	<p>Tas til orientering. El-sykkel omtales i større grad, se oppdatert strategi (bl.a. kap. 1.3, 6.6 og 6.7.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det anses at innspillet i hovedsak er ivaretatt i høringsinnspillet (kap. 6.1.). Forslag om sykkelfelt gjennom rundkjøringene prioriteres ikke i strategien, da dette er snakk om rundkjøringene med påkjøring til Europavei.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ting som øker sykkelbruken: Mer lettvinnt med sykkel enn bil, trygg sykling, effektiv transportsykling med gode forhold hele året og prioritert vedlikehold, behovsprøvd pendlerparkering.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innspillene tas til orientering.</li> </ul>
<p><b>31. Ingunn Ramsfjell Taksdal</b></p> <p>Størst potensiale for overgang fra bil til gange/sykkel på daglige reiser under 2 km. Mener vintervedlikehold er den enkeltfaktoren som kan påvirke mindre bilbruk mest, derfor fokus på vinterdrift. Mener det ikke nødvendigvis vil kreve mer ressurser med økt satsing på sykling/gange, da det er mulig å omprioritere eksisterende ressurser, blant annet ved å prioritere vinterdrift for gående/syklende foran kjørende.</p> <p>Ønsker prioritering av følgende for gående og syklende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vinterdrift med prioritering av gående syklende på strekninger på under 2 km med mye daglig transport, ikke ensidig prioritering av hovednettet, men også småveier. Spesielt skoleveier samt tilførsel til kollektivtransport og i 2 km-radius til målpunkter i Ås sentrum/Nordby.</li> <li>2. Velg ut soner der vintervedlikehold for syklende/gående prioriteres foran kjørende, med høyere standard, med krav om tidspunkt for gjennomført vedlikehold og standard på strekningen (Barnevogn bør være dimensjonerende. Tidspunkt tilpasses tidlig tog og skolestart).</li> <li>3. Vintervedlikehold i samarbeid mellom kommune og andre aktører. Problem med varierende standard, f.eks. der private måker dårlig. Bør stilles krav til fremkommelighet for gående/syklende, med dagbøter til dem som ikke følger opp, evt at grunneiere betaler kommunen for drift.</li> </ol>	<p>Tas til orientering.</p> <p>1 og 2. Innspillet tas delvis til følge, se oppdatert strategi (kap. 6.5. og vedl. 7).</p> <p>3. Innspillet er delvis ivaretatt i høringsforslaget (kap. 6.5). Kommunen har begrenset myndighet til å bøtelegge private gårdeiere ved dårlig drift, men vil vurdere samarbeid og informasjon til gårdeiere i sentrale områder.</p>
<p><b>32. Karsten Dax</b></p> <p>Oversendt utsnitt av Heatmap fra Strava, som viser hvor Åsfolk ferdes mye, som kan brukes i planlegging.</p>	<p>Tas til orientering, kan brukes som supplement i planlegging.</p>

<p><b>33. Erik Syversen</b></p> <p>Til tiltak nr. 9, tab. 6.1: Må ikke asfaltere turveien gjennom Aschjemskogen fordi det er et populært friluft/rekreasjonsområde, som inneholder mye kulturminner og har lokalhistorisk preg. Asfaltering er irreversibelt inngrep som vil stå i sterk kontrast til ovennevnte. Ny sykkelvei langs jernbanen mot Ski vil gi tilstrekkelig asfaltert alternativ. Eksisterende sykkelvei gjennom Aschjemskogen har god nok framkommelighet for de fleste i dag.</p>	<p>Strategien er oppdatert iht. innspillet (tab. 6.1). Forbedring av dekket på grusveien gjennomføres i 2018 som del av prosjektet med ny belysning.</p>
<p><b>34. Wenche Haug</b></p> <p>Allerede fra planleggingsfasen må det ivaretas at gang- og sykkelveier ikke ender opp i kratt eller ingenting, ikke butter i fortauskant eller ender i kryssende trafikk, ikke går i sikksakk over bilvei, ikke blir del av venteplass for busspassasjerer, ikke ender som parkeringsplass for biler, og at det er tilstrekkelig plass for både gående og syklende.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i høringsforslaget (spesielt kap. 6.1.). Det forventes god planlegging av gang- og sykkelanlegg jf. Vegvesenets sykkelhåndbok og kommunens veinorm i detaljplanlegging av nye anlegg.</p>
<p><b>35. Morten Lysø</b></p> <p>Ønsker bedre sykkelparkering ved arbeidssted, Landbrukskontoret, Ås kommune i Skoleveien 3. Ønsker sykkelparkering der sykkel kan låses fast, helst under tak, i nærheten av inngangen. Håper arbeidsgiver Ås kommune vil legge bedre til rette for sykkel til/fra jobb.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.7). Tiltak i strategien tas med i utarbeidelse av tiltaksplan for sykkel og gange, der tidspunkt og ansvar for gjennomføring beskrives. Innspillet tas med videre i prosessen.</p>
<p><b>36. Marit Hauken</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. God sykkel- og gåkultur bør være overordnet for strategien, men må også inkludere adferd, dvs. måten syklistene og gående opptrer på overfor hverandre og i møte med andre trafikanter. Inkludere tiltak innen dette temaet.</li> <li>2. Nødvendig med avgrensningen mot turgåing/tursykling. Ved konflikt mellom tiltak i strategien og turgåing bør turgåing prioriteres.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategien er oppdatert iht. innspillet (kap. 1.3 og vedl. 3).</li> <li>2. Tas delvis til følge, se oppdatert strategi (kap. 6.1, tekstdel).</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Viktig å ta hensyn også til natur og estetikk for å skape attraktive omgivelser for å fremme lysten til å gå og sykle.</li> <li>4. Må ta hensyn til personer med begrenset bevegelse sine behov ved stenging av gater for biltrafikk.</li> <li>5. Bør inkludere rene sykkelveier (uten fortau) også som løsning.</li> <li>6. Vurdere å ta inn forbindelse langs gårdsvei mellom Holstad/Aschjemskogen til NMBU via Østby og Ås kirke i hovednett for sykkel. Behov for oppgradering.</li> <li>7. Til tiltak nr. 9, tab. 6.1: Ikke asfaltere turveien gjennom Aschjemskogen, gi friluftslivet prioritet generelt i turområder.</li> <li>8. I tillegg til etablering av sykkelparkering, behov for tilsyn og fjerning av hensatte sykler.</li> <li>9. Det viktigste er at man trives med å sykle/gå, derfor er andre tiltak i strategien viktigere enn kampanjer, som ikke bør prioriteres.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tas til orientering.</li> <li>4. Universell utforming skal legges til grunn for strategien. Slike hensyn tas i detaljplanlegging.</li> <li>5. Strategien er oppdatert iht. innspillet (tab. 7.1.)</li> <li>6. Innspillet tas ikke til følge, da det er andre effektive traseer for samme strekning i hovedsykkelveinettet som er definert i høringsutkastet, og det er nødvendig å prioritere noen utvalgte strekninger.</li> <li>7. Tas til følge, ref. innspill nr. 33.</li> <li>8. Strategien er oppdatert iht. innspillet (kap. 6.2.)</li> <li>9. Forskning på feltet og faglige anbefalinger sier at kampanje/infoarbeid er viktig for å få folk til å bruke G/S-anleggene, og for å hjelpe folk til å endre vaner. Dette er også rimelige tiltak sett i forhold til kostnader ved infrastruktur (se referanseliste i høringsforslaget). Innspillet tas derfor ikke til følge.</li> </ol>
<p><b>37. Gunnar Bengtsson</b></p> <p>Mener høringsutkastet stort sett er bra. Sammenhengende nett av separate gang- og sykkelveier må gjennomføres raskt. Mener målet om 17% sykkelandel og 25 % gangandel i 2030 er for beskjedent. Mangler gode forslag på å fremme vintersykling og bruk av el-sykkel.</p> <p><u>Vintersykling:</u> Vinterdriften er for dårlig i dag, f.eks blir ikke slaps brøytet bort, og skaper store problemer når det fryser, f.eks i jernbaneundergangen. Kan ikke stole på at driften blir bedre, da det ikke er avsatt midler. Foreslår å erstatte vinterdrift med tak over gang/sykkelvei evt. med varme i dekket. Ved solcellepanel på taket vil det lønne seg, ta også med reduksjon i fallulykker og tidsbruk i beregningen.</p> <p><u>El-sykler:</u> Godt alternativ til bil, men er ikke nevnt i høringsutkastet. Ønsker at el-sykkel til frakt av barn og varer øker på bekostning av bil, der vanlig sykkel ikke fungerer. Behov for separering av langsom og rask sykkeltrafikk hvis man ønsker sterk økning av sykkelbruk.</p>	<p>Tas til orientering. Målet om 17% sykkelandel tilsvarer nesten dobbelt så stor sykkelandel på 11 år, og er over landsgjennomsnittet, men under forventet sykkelandel i byene, men er i tråd med nullvekstmålet for biltrafikk. Strategien er oppdatert med større fokus på vintersykling og el-sykler.</p> <p>Overbygging av mye brukte strekk og varme i G/S-veier vil kreve store ressurser i planlegging og bygging, samt til drift og vedlikehold, og vil også kunne ha negative estetiske virkninger, i tillegg til brukernes trygghetsfølelse. Innspill tas derfor ikke til følge.</p> <p>Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet, som foreslår større grad av separering mellom syklist og fotgjenger, og større bruk av sykkelfelt. Strategien er oppdatert iht. innspillet om mer omtale av el-sykkel (Kap. 1.3, 6.1, 6.5, 6.6 og vedlegg 1, 5 og 7).</p>

<p><b>38. Kjetil Barfelt</b></p> <p>Mye godt arbeid, men gang-sykkelvei på strekningen Egget-Meierikrysset mangler, evt i delstrekningene Egget-Bølstad og Bølstad-Meierikrysset.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (tiltak nr. 47, tab. 6.2) Strekningen Melby-Egget har også fått høyere prioritet. Grunnet forventede høye kostnader og komplisert gjennomføring, samt mindre betydning som skolevei, har strekningen Egget-Meierikrysset lavest prioritet av nye gang- og sykkelanlegg på fylkeskommunal vei.</p>
<p><b>39. Trygve Roll-Hansen</b></p> <p>Gatetun, miljøgate og snarveier bør inn i strategien.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gatetun er arealer uten gjennomgangstrafikk (bil), men med mulighet til parkering og uteliv.</li> <li>2. Miljøgater bør ha smale kjørefelt ved opphøyde fotgjengeroverganger. Innsnevninger i ferdselsareal med bruk av grønt og sosiale møtesteder gir lav fart, kan også redusere trafikkulykker og biltrafikk.</li> <li>3. Snarveier og stier bør etableres / åpnes mange steder for å gi kortere sikrere og enklere ferdsel for myke trafikanter i forhold til de motoriserte.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillet tas delvis til etterretning. Strategien er oppdatert iht. innspillet (kap. 6.4).</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.1.)</li> </ol>
<p><b>40. Erik Plahte</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Positiv til ambisiøs plan med helhetlig vurdering av mål og midler, men spør hvor realistisk gjennomføringen er, da det ikke er avsatt midler i kommunebudsjettet.</li> <li>2. El-sykler er ikke nevnt. Andel el-sykler vil øke og medføre sykling i høyere fart og dermed større behov for å skille syklistene og fotgjengerne. Pga. fotgjengerens uforutsigbare bevegelsesmønster, er det ikke nok med separering med maling, større areal og markering/skilting som også er synlig om vinteren er nødvendig.</li> <li>3. Synes ikke sykkelfelt er noen god løsning for andre enn erfarne syklistene som holder høy fart, da de ofte er for smale og at trafikkreglene er annerledes enn på G/S-vei. Egner seg ikke for barn.</li> <li>4. Behov for overdekt sykkelparkering ved arbeidsplasser og Ås stasjon, samt sikker sykkelparkering ved Ås stasjon.</li> <li>5. For å få folk til å sykle om vinteren, må det være krav til tidspunkt for gjennomført brøyting på viktigste sykkelveier.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Gjennomføring av strategien er avhengig av politiske prioriteringer i budsjettprosessen etter prioritering av i årlig tiltaksplan for sykling og gange. Det understrekes imidlertid nødvendigheten av å ha en strategisk plan som grunnlag for økonomisk prioritering.</li> <li>2. Innspillet er delvis ivaretatt i høringsutkastet, som foreslår større grad av separering mellom syklistene og fotgjengerne, og større bruk av sykkelfelt. Strategien er oppdatert iht. innspillet om mer omtale av el-sykkel (Kap. 1.3, 6.1, 6.6 og vedlegg 1 og 3).</li> <li>3. Tas delvis til følge, se oppdatert strategi (kap. 6.1). Sykkelfelt skal ikke brukes som eneste løsning på skolevei, men kan avlaste eksisterende gang- og sykkelvei og bidra til å skille myke trafikanter med ulike behov. Kommunens veinorm som er under utarbeidelse vil omtale bredder på sykkelfelt som gir tilstrekkelig sikkerhet.</li> <li>4. Innspillet er ivaretatt i høringsutkastet (kap. 6.2). Bane NOR har nylig fått rammetillatelse til å føre opp et sykkelhotell på</li> </ol>

<p>Værmønsteret i Ås gir vanskelige forhold hvis snø/slaps ikke blir brøytet før det fryser på.</p> <p>6. Infrastrukturtiltak: Oppgradere sykkelruta mellom Skoleveien og Hogstvetveien: Farlige kryss med Fv 152, og altfor mange systemskifter og dårlig tilrettelegging gjennom sentrum. Foreslår å fjerne parkeringsplassene i Skoleveien ved Rådhuset og legge sykkelbane der mellom Ås vgs og Studentsamfunnet.</p>	<p>Ås stasjon med ca. 300 plasser.</p> <p>5. Innspillet er delvis ivaretatt, og strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.5 og vedlegg 7).</p> <p>6. Strategien er oppdatert iht innspillet (tab. 6.1). Skoleveien (Moerveien – Fv 152) vil bli utredet som sentrumsgate med prioritering av syklende/gående i teknisk plan i forbindelse med områderegulering av Ås sentralområde. Se også revidert strategi, tabell 6.1.</p>
<p><b>41. Bente Wejden og Even Bergseng</b></p> <p>1. Bra med nytt lysanlegg i Aschjemskogen. Ønsker omprioritering av midler fra utbedring av anleggsveien langs jernbanene (Ås – Holstad) til for å sette turveien i Aschjemskogen tilbake til samme stand som før arbeidet med lysanlegget, samt drenering.</p> <p>2. Bør prioritere tiltak på allerede eksisterende anlegg foran eller likt som utbygging av nye traseer.</p> <p>3. Forventes at sykkelveier er like godt brøytet like tidlig som bilveier. Må også legges føringer/gis opplæring til brøytemannskap slik at snø ikke måkes fra bilveier til G/S-veier.</p> <p>4. Ønsker mer sykkelstativ, f.eks i Ås sentrum, benytte parkeringsplasser til dette.</p>	<p>1. Oppgradering av dekket på veien gjennom Aschjemskogen er en del av arbeidet med belysning, og vil bli gjennomført sommeren 2018 innenfor eksisterende budsjettammer.</p> <p>2. Innspillet tas ikke til følge. Må vurderes i prioritering av ulike prosjekter mot hverandre, og iht trafikkikkerhet og kapasitet på strekningen.</p> <p>3. Innspillet er delvis ivaretatt, og strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 6.5).</p> <p>4. Ivaretatt i høringsutkastet (tab. 6.5), samt kap. 6.2 i oppdatert strategi.</p>
<p><b>42. Martin Østtveit-Moe</b></p> <p>Ønsker at tiltak nr 62 – Fotgjengerovergang over Hogstvetveien mot Blåfjellet prioriteres høyere. Mange kryssinger der hver dag, både av folk som går mot sentrum, og av skolebarn som skal over til busstoppet på østsiden av veien.</p>	<p>Strategien er oppdatert iht innspillet (tab. 6.2). Statens vegvesen har ansvar på strekningen.</p>
<p><b>43. Hanne Liv Østtveit-Moe</b></p> <p>Støtter innspill 42 over.</p>	<p>Strategien er oppdatert iht innspillet (tab. 6.2).</p>
<p><b>44. Mathilde 9 år</b></p> <p>Synes det er skummelt å gå hjem fra skolen ved bilveien, det er så mye trafikk der. Vil gjerne ha en sti gjennom skogen med lys, så det</p>	<p>Antar at hun viser til foreslått tiltak 17 i høringsforslaget. Strategien er oppdatert iht innspillet, G/S – forbindelse på strekningen prioriteres høyere (tab. 6.2).</p>

<p>blir lettere og raskere å gå. Bor i Fålesloråsen, Slorhøgda på Vinterbro.</p>	
<p><b>45. Terje Alfnes</b>  Aktiv syklist hele året. Behov for bedre varslingsmuligheter for kommunens innbyggere. Beskriver hvor vanskelig det var å komme igjennom på telefon, først til kommunen, og så til SVV med klage over svært dårlige forhold pga. manglende brøyting.</p> <p>Gjelder spesielt Fv 152, øverst i bakken like vest for Sentralholtet, der G/S-veien er smalere enn ellers (Sentralveien nr 24, «Sverigebakken»). Omtaler dette som det farligste stedet på G/S-vei i Ås, der det er så smalt mellom bebyggelsen og autovernet at brøytemaskinene ikke kommer til. Det blir brøyta ovenfor og nedenfor, men ikke midt i svingen, der også sikten er svært dårlig, og syklistene kommer i høy fart ned bakken. Foreslår strakstiltak som skilting og speil ved svingen. Selv om SVV har ansvaret for strekningen, bør kommunen trykke på SVV for mer permanent løsning.</p> <p>Påpeker også dårlig løsning for myke trafikanter med to krysninger av Fv 152 fra Sentralholtet til toppen i retning Holstad.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i høringsforslaget (tab. 6.8).</p> <p>Innspillet er delvis ivaretatt i høringsforslaget (tab. 6.1).  Innspillet er også oversendt SVV for oppfølging.  Bedre kommunikasjon og evaluering mellom kommunen og SVV vil også bidra til bedre vinterdrift (kap. 6.1 og 6.5).</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p><b>46. Bengt Sviu</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener helse må ha høyere prioritet enn klimahensyn. Mener helsegevinsten ved fysisk aktivitet bør komme bedre fram i strategien.</li> <li>2. Ønsker ikke gang- og sykkelveier langs gjennomfartsveier, pga dieseleksos som gir svært negative helseeffekter. Ønsker slutt på at sykkelveier går langs hovedveier, og at kommunen må fremme dette synet overfor Staten.</li> <li>3. Har flere forslag om hvordan øke sykling, blant annet å rette innsatsen mot skolen, sykkelreparasjon, informasjon og reklame, ønsker nytt lovverk, sykkelkart for turplanlegging, tandemcykler, leieordninger.</li> <li>4. Framhever barnas perspektiv, der gode sykler og utstyr og å komme inn i vane, samt at foreldrene ikke tilbyr kjøring er viktig for å få barn til å sykle.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Det meste av eksisterende gang- og sykkelanlegg i kommunen ligger langs bilvei, og det vil ikke være ressurser til å flytte disse traseene. Det er imidlertid foreslått flere nye G/S-veier og snarveier utenom bilvei, og innspillet er derfor delvis ivaretatt i høringsforslaget.</li> <li>3. Innspillene er i hovedsak ivaretatt i høringsforslaget.</li> <li>4. Ivaretatt i høringsforslaget.</li> <li>5. Det finnes flere «mobile» sykkelreparatører i kommunen allerede. Det vil være positivt med flere sykkelverksteder, men dette ligger utenfor mandatet til strategien.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Ønsker at det etableres sykkelreparasjon i Ås, og kan bidra.</li> <li>6. Påpeker viktigheten av overbygd sykkelparkering på skolen, samt tilgang på vann og varme for å fasilitere vintersykling.</li> <li>7. Elevene bør få hjelp til vedlikehold og enkel reparasjon av sykkel på skolen, ha sykkeldager der barna får hjelp til og opplæring i reparasjon. Bør også deles ut sykkel-lykter.</li> <li>8. Positiv til rødt sykkelfelt.</li> <li>9. Bør ikke skille på ulike typer sykling, da det bygger opp under hverandre.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Innspillet tas delvis til følge i oppdatert strategi (kap. 6.2).</li> <li>7. Innspillet tas delvis til følge i oppdatert strategi (kap. 6.8 og vedlegg).</li> <li>8. Ivaretatt i høringsforslaget.</li> <li>9. Strategien er oppdatert iht innspillet (kap. 1.1.), tursykling er ikke ekskludert fra strategien, men ikke et prioritert satsingsområde.</li> </ol>
<p><b>47. Tone Merete Eng, Ås frivilligsentral</b></p> <p>Har innspill om sykkel- rickshaw som Ås kommune eier, men som nå er lånt ut på lang tid til Vestby kommune pga at den ikke ble brukt i Ås. Ved hjelp av den elektriske rickshaw'en kan frivillige, familie, venner og ansatte bidra som syklist og ta med mennesker med nedsatt funksjonsevne på sykkelturn. Sykkelen har vært plassert på lager eller langt unna, og har ikke vært mulig å bruke for pårørende. Frivilligsentralen ønsker at mulighet for bruk av sykkelen må inn i planlegging av nybygg institusjoner og være lett tilgjengelig for pårørende og ansatte. Andre kommuner har flere slike sykler som er mye i bruk.</p>	<p>I tillegg til at rickshawen (fraktesykel for to voksne, en syklist bak) er et positivt trivselstilbud for eldre og pårørende, vil den kunne brukes til sykkel-arrangement og kampanjer i regi av kommunen. Det har også vært etterspurt større fokus på eldre i strategien. Innspillet er derfor ivaretatt i oppdatert strategi (kap. 6.6 og vedlegg 3).</p>