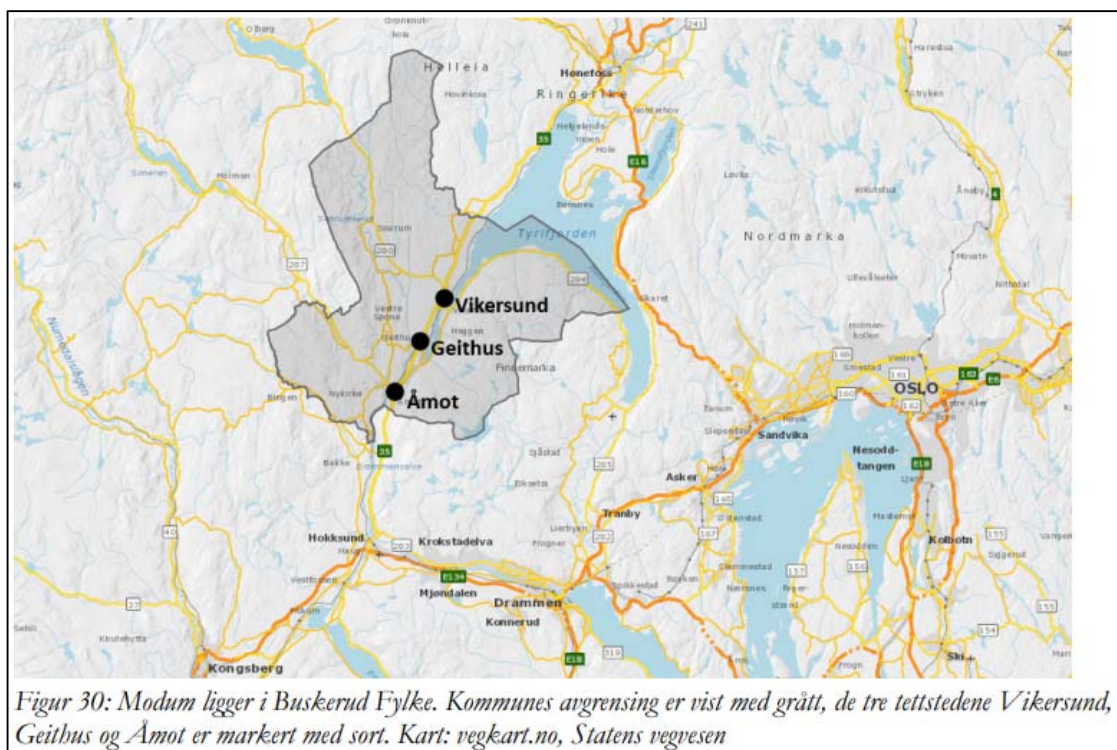


Sykkelvenlighet, Modum

Tekst og illustrasjoner er hentet fra Hagen, Rynning og De Jong (2019:75-99). Tabeller er basert på samme rapport, men tilpasset til nytt oppsett. Eksempelet viser kartlegging av sykkelvenlighet i eksisterende tettsteder. Målet var å etablere et grunnlag for kommunens arbeid med å øke sykkelandelene.

Om Modum

Modum kommune ligger i Buskerud fylke og omfatter tettstedene Vikersund, Geithus og Åmot med Vikersund som kommunesenter. Kommunen hadde 13 943 innbyggere per andre kvartal 2018² og har en utstrekning på 517 km². Per 2018 bor 71 prosent av innbyggerne i Modum i de tre tettstedene Vikersund, Geithus og Åmot tettbygd strøk (SSB3). Særlig Geithus og Åmot har over tid vokst sammen og danner et sammenhengende tettsted. Det er ca. 6 km avstand mellom hvert av tettstedene, som er lengre enn gjennomsnittlig reiselengde med sykkel (5,1 km i RVU 2013/2014). Fra Vikersund er det 41 kilometer til Drammen, 85 kilometer til Oslo og 31 kilometer til Hønefoss. Kommunen er en typisk pendlerkommune med mange innbyggere som jobber i Drammen eller Hønefoss. Det er togstasjon og bussterminal i Vikersund og skystasjon (buss) i Åmot). Kartleggingen av sykkelvenlighet er gjort for alle tre tettstedene i sin helhet, med fokus på det enkelte tettstedet for noen kategorier og egenskaper. Brukerperspektivet ble dekket gjennom en spørreundersøkelse om sykling blant ansatte i kommunen. (Hagen, Rynning og De Jong, 2019:75-99).



Figur 2: Faksimile av Figur 30 i Hagen, Rynning og De Jong (2019:76). Modum ligger i Buskerud Fylke. Kommunes avgrensning er vist med grått, de tre tettstedene Vikersund, Geithus og Åmot er markert med sort. Kart: vegkart.no, Statens vegvesen.

Samlet vurdering av sykkelvenlighet

Totalt sett vurderes Modum som noe sykkelvenlig. Det er særlig lokaliseringen i regionen, lange avstander internt og stedvis manglende tilrettelegging for syklister og opplevelse av utrygghet i trafikken som bidrar negativt.

Kommunen er utstrakt, dette bidrar negativt til sykkelvenlighet, men det er relativt flatt mellom tettstedene som trekker i en positiv retning. Det er tre større tettsteder i kommunen og to sentrumsområder. Vikersund har det største tilbudet av tjenester o.l. og er sannsynligvis det mest attraktive sentrum av de tre. Alle tre tettstedene har hoveddelen av bebyggelsen sentrert i en 1-3 kilometers radius rundt sentrum, noe som bidrar til korte avstander til målpunkt internt. Dette bidrar positivt for sykkelvenlighet. Det er også boliger og annen næring i sentrumsområdene. Det er et

² Befolkningstall er hentet fra SSBs befolkningsstatistikk, tilgjengelig fra <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde>

³ Hentet fra SSBs statistikk over tettsteders befolkning og areal per 1.1.2018 <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befteft>

forholdvis godt nettverk for fotgjenger og syklist i sentrum av tettstedene i form av gang- og sykkelvei eller fortau, men det fins ikke separate løsninger for syklist. I Vikersund skaper jernbanen en barriere mellom sentrumsområdet og boligområdene. Mellom Vikersund og Geithus er det fortau langs hovedsykkelveiruta, videre til Åmot mangler det tilrettelegging for myke trafikanter på deler av strekningen. Dette bidrar negativt til sykkelvennlighet. Der det kun er tilrettelagt i form av fortau, kan dette bidra til konflikter mellom gående og syklist – særlig ved økte sykkelandeler. En gjennomført spørreundersøkelse om reisevaner blant kommunalt ansatte viste at trafiksikkerhet og opplevd utrygghet i trafikken er viktige barrierer til at mange ikke sykler, selv om omgivelsene synes å være hyggelige og ganske sykkelvennlige (Hagen, Rynning og De Jong, 2019:89-90).

Tabell 2: Vurdering av sykkelvennlighet for Sauda. Basert på Hagen, Rynning og De Jong (2019:82-90). Tabellen fortsetter på de neste sidene.

KATEGORI: NATURGITTE OG STEDLIGE FORUTSETNINGER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Områdets lokalisering/rolle i regionen				X	Nærhet til andre steder i regionen trekker vurderingen ned, med korte avstander og kjøretider til regionale byer som Hønefoss, Drammen og Kongsberg, samt til Oslo, i tillegg til større tettsteder som Hokksund og Mjøndalen. Det er stor utpendling og mange gjøremål som for eksempel arbeid og handel skjer andre steder enn i kommunen, noe som virker negativt for sykkelvennligheten. <i>Hovedkilder: Dokumenter, kart og pendlingsinformasjon fra SSB.</i>
Områdets lokalisering/rolle i byen			X		Modum kommune består av tre tettsteder. Det er omtrent 6 km fra Vikersund til Geithus, og omtrent 6 km videre til Åmot. Det er 11 kilometer mellom sentrumssonen i Vikersund og Åmot sentrum. Dette gjør kommunen noe utstrakt, som igjen skaper noen utfordringer med tanke på sykling. Tettstedsutstrekningen er allikevel ganske sammenhengende. <i>Hovedkilder: Befolkning i tettsteder (SSB), ulike åpne kartløsninger, for eksempel https://maps.openrouteservice.org</i>
Topografi		X			Tettstedene ligger nært vannet (Tyrifjorden og Drammenselva) der landskapet er relativt flatt. Flere boligområder strekker seg noe oppover åsene, med noe stigning. Alt i alt vurderes topografien som ganske flat, noe som taler positivt for sykling. <i>Hovedkilder: Feltarbeid, ulike åpne kartløsninger, for eksempel, for eksempel https://hoydedata.no</i>
Lokalklima			X		Klimaet i Modum er kaldt og temperert, med en god del nedbør gjennom hele året. Den gjennomsnittlige temperaturen i Vikersund er 5.6 ° C. Kalde vintre kan virke negativt for sykling. Varme somre kan bidra positivt for sykling. Lokalklimaet vurderes som noe sykkelvennlig. <i>Hovedkilder: Dokumentstudier, nettbasert værstatistikk fra Meteorologisk institutt, klimaprofil Buskerud.</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: Noe sykkelvennlig

De naturgitte og stedlige forutsetningene for Modum bidrar til et noe sykkelvennlig område. Mange hverdagsreiser går ut av kommunen, særlig arbeidsreiser. Disse skjer i svært liten grad med sykkel. Det er mulig å sykle mellom tettstedene, men fra Vikersund til Åmot er avstandene noe i overkant. Her kan imidlertid elsykling kan bidra til at flere sykler. Reiser internt i tettstedene kan for det meste foregå med sykkel da lokale avstander er korte, og det er gode koblinger mellom sentrum og resten av tettstedene. Topografien er ganske flat, særlig mellom tettstedene. Været er, for det meste, stabilt til tross for kalde vintre og en del nedbør.

KATEGORI: INFRASTRUKTUR OG TRAFIKK

Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Sykelinfrastruktur			X		Tettstedene ligger langs Rv. 350. Det er forbud for gående og syklist langs riksveien, disse er henvist til Fv. 144 og det lokale veinettet. Langs Fv. 144 er det fortau mellom Vikersund og Geithus, deretter en lengre strekning uten tilrettelegging før gang- og sykkelvei til og gjennom Åmot. Manglende sammenhengende sykkelnettverk mellom Vikersund og Åmot er en mulig barriere for å sykle mellom tettstedene til tross for relativt korte avstander og lite topografi. Alle tettstedene har et relativt sammenhengende internt gang- og sykkelveinett, men stedvis kun i form av fortau. Ingen separate løsninger for syklist, så sykling skjer på fortau, på gang- og sykkelvei eller i veibanen. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, feltarbeid</i>
Sykel-fasiliteter ved målpunkt			X		Mangelfull/manglende sykkelparkering ved flere viktige målpunkt, særlig i sentrum. Ved Vikersund stasjon er det relativt ny sykkelparkering, men uten overbygg (ikke ferdigstilt ved befarings). Ved Åmot skysstasjon var det ingen sykkelparkering. Det var generelt få sykkelparkeringsplasser ved andre målpunkt, og der det er denne gjerne av relativt enkel standard. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Trafikk-mengder		X			Det meste av trafikken går via Rv. 350. Fv. 144 mellom tettstedene mindre trafikkert. Internt i tettstedene er det også relativt lave trafikkmengder. Lave trafikkmengder muliggjør sykling i blandet trafikk, men langs hovednettet inn og ut av sentrum passer nok dette best for erfarne syklist. <i>Hovedkilde: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med trafikkmengder fra www.vegkart.no, feltarbeid</i>
Fartsnivå		X			Lave fartsgrenser (30 km/t) for en del gater i boligområder og noen sentrumsgater er positivt for sykling i blandet trafikk. En del bolig-gater og sentrumsgater har imidlertid fartsgrense på 50 km/t. Fv. 144 mellom tettstedene har fartsgrense 60 km/t. Her er det separat løsning for gående og syklende på store deler av strekket, men der det kun er fortau kan fartsgrensen bidra til følelse av utrygghet. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med fartsgrenser fra www.vegkart.no, feltarbeid</i>
Trafikksikkerhet			X		13 rapporterte ulykker med syklist etter år 2000, ingen drepte. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel temakart med trafikkmengder fra www.vegkart.no, feltarbeid</i>
Kryssløsning				X	Det er ingen særskilt sykkeltilrettelegging i kryss, syklist må krysse via gangfelt eller i kjørebane. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Tilgjengelighet til kollektivtransport			X		Modum har et til dels redusert kollektivtilbud. Vikersund ligger langs Bergensbanen, men det er kun to avganger i hver retning per dag. Det er en buss på hverdager og en i helgene mellom Drammen og Vikersund (Hønefoss) som går via Geithus og Åmot. Det er relativt dårlig kobling mellom sykkel/kollektivtransport. <i>Hovedkilder: Feltarbeid, informasjon fra Brakar</i>
Tilgjengelighet for bil				X	Høy biltilgjengelighet med god trafikkflyt, ingen bompenger, enkelt tilgang til hovedveinettet og enkel tilgang til gratis parkering i sentrum. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: noe sykkelvennlig

Infrastrukturen og trafikkforholdene i Modum bidrar til et noe sykkelvennlig område. Mangelfull eller manglende tilrettelegging og infrastruktur langs viktige strekk, i kryss og ved viktige målpunkt trekker mye ned. Der syklist er adskilt fra biler (motoriserte kjøretøy) deler de som regel areal med fotgjengere, noe som også trekker ned (f.eks. mulige konflikter med fotgjengere). Sentrumsgater og gater i boligområder med lave fartsgrenser og trafikkmengder er positivt. Området har imidlertid en høy grad av biltilgjengelighet og lite kobling til kollektivtransport, noe som trekker sykkelvennligheten ned.

KATEGORI: BYMESSIGHET					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Tetthet			X		De tre tettstedene danner et til dels sammenhengende urbant område som er noe utstrakt mtp. sykling. Internt derimot er tettstedene relativt tette (ut ifra kontekst) med sykkelavstand mellom sentrale målpunkt. Det bidrar positivt til sykkelvennligheten. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, statistikk fra SSB, feltarbeid</i>
Nærhet			X		Det er omtrent 6 km mellom tettstedene og dermed nesten 12 km mellom Åmot og Vikersund, noe som er langt for sykling (men mulig med elsykkel). Internt i tettstedene er det mer sykkelvennlig mtp. nærhet. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, for eksempel https://maps.openrouteservice.org</i>
Bebyggelsesstruktur			X		Vikersund og Åmot har sentrumsfunksjoner, konsentrert til et avgrenset område med tilgrensende boligbebyggelse tett på. Det er flere parkeringsplasser i begge sentrumsområdene, som gir tomme flater og stedvis omveier for syklistene. I Vikersund danner Bergensbanen en barriere mellom sentrumsområdet og bebyggelsen i vest. Det er to underganger (nord og sør i sentrumsområdet) der jernbanetraseen kan krysses. Det er få målpunkt og funksjoner i Geithus, og bebyggelsen består hovedsakelig av eneboliger. Totalt sett fremstår bebyggelsesstrukturen som middels tett bebyggelse med hovedsakelig veiarbitektur, med høyest boligtetthet rundt sentrumsområdene. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger og feltarbeid</i>
Kvartalsstørrelse					Da kartleggingen fokuserer på Modum og tettstedene i sin helhet er ikke denne egenskapen vurdert.

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: noe sykkelvennlig

Bymessigheten i Modum bidrar til et noe sykkelvennlig område. Sykling er et mindre realistisk reisemiddelvalgt for de fleste turer mellom tettstedene. Elsykling kan imidlertid bidra til å endre reisevaner da hele det bebygde (urbane) området kan dekket med sykkel på inntil 30 minutter med en hastighet på 25 km/t (Vikersund-Åmot). Internt i tettstedene er avstandene korte. I Åmot og Vikersund ligger ulike målpunkt i nærheten av hverandre. Særlig i Vikersund finnes det et veldefinert sentrum med en kompakt struktur. Dette trekker opp for intern sykling, men kun i noen grad. Noen sentrale veier skaper barrierer og reduserer sykkelvennligheten.

KATEGORI: OMGIVELSER OG OPPLEVELSER					
Egenskap	Veldig sykkelvennlig	Sykelvennlig	Noe sykkelvennlig	Mindre/ikke sykkelvennlig	Vurdering
Målpunkt og aktiviteter		X			Geithus har få målpunkt og aktiviteter (bortsett fra for eksempel skole) og lite funksjonsblanding (først og fremst boligområde). Åmot har et relativt godt tilbud av målpunkt og aktiviteter sentralt lokalisert i eller nær Åmotsenteret. Vikersund har det største tilbudet av målpunkt og funksjoner, også her sentralt lokalisert. I Vikersund og Åmot er det meste av målpunkt, aktiviteter og funksjoner i sykkelavstand. Alle tettstedene har en eller flere barneskoler, Åmot og Vikersund har i tillegg en ungdomsskole hver. Dette er positivt for sykkelvennligheten. <i>Hovedkilder: Ulike åpne kartløsninger, dokumentstudier og feltarbeid</i>
Drift og vedlikehold		X			Der det fins infrastruktur for syklende og gående virker denne relativt godt vedlikeholdt. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Opplevd trygghet			X		Sentrum av tettstedene oppleves som trygge i seg selv, men flere trafikale situasjoner og manglende/mangelfull tilrettelegging for sykkel kan bidra til opplevd utrygghet i trafikken. Selv om mye av trafikken går langs Rv. 35 er det også en del trafikk gjennom sentrumsområdene, inkludert større kjøretøy. I spørreundersøkelsen blant kommunalt ansatte oppga flere av respondentene 'trafikkikkerhet langs reiseruten' og 'jeg føler meg ikke trygg og komfortabel' som grunner til at de ikke syklet. <i>Hovedkilder: Dokumentstudier og gjennomført spørreundersøkelse</i>
Orienterbarhet og skilting			X		De naturlige forutsetningene med topografi og nærhet til fjord/elv bidrar til at det er enkelt å orientere seg. Manglende skilting av alternative ruter for syklistene trekker ned. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>
Utforming og estetikk		X			Nærhet til fjord/elv bidrar til ofte hyggelige omgivelser å sykle i. Forbindelsene mellom tettstedene er også for det meste hyggelige og interessante. Flere av gang- og sykkelforbindelsene er lagt langs grønne og blå forbindelser, og gir et godt alternativ til ruter langs hovedveiene. <i>Hovedkilder: Feltarbeid</i>

KATEGORI: OMGIVELSER OG OPLEVELSER

Gate- og veg-karakteristikker			X		Sentrum og til dels boligområdene i tettstedene har gate- og veinett med lav fart og lave trafikkmengder, noe som er positivt for sykling. Trafikksystemet er i hovedsak utformet etter formingsprinsipper for veier, kun et fåtall forbindelser utformet som gater. <i>Hovedkilder: kart og feltarbeid</i>
-------------------------------	--	--	---	--	--

Grad av sykkelvennlighet for kategorien: sykkelvennlig

Omgivelser og opplevelser i Modum bidrar til et sykkelvennlig område. Blanding av funksjoner og aktiviteter i eller i nærheten av sentrum av tettstedene gjør det mulig og attraktivt å sykle internt i disse. Flere steder er det hyggelige omgivelser å sykle i og gjennom, med noen alternative ruter lange grønne og blå koblinger. Dette muliggjør flere rutevalg ut ifra behov og preferanser. Det er noen utfordringer med opplevd utrygghet på grunn av trafikk og utforming av veiene som reduserer sykkelvennligheten. Naturen, topografi og utforming av omgivelsene gjør det relativt enkelt å orientere seg, men det er manglende skilting for syklister (f.eks. om mulige ruter). Drift og vedlikehold av der det er tilrettelagt sykkelinfrastruktur er tilsynelatende bra.

Referanser

Hagen, O.H., Rynning, M.K., De Jong, T. (2019) Sykling på mindre steder - Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum. TØI-rapport 1711/2019. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50760>