

Drammen kommune

# Forprosjekt sykkel Svelvik- Drammen

Mulighetsstudie



Oppdragsnr.:5184323 Dokumentnr.: 01 Versjon: 03  
2019-06-28

**Oppdragsgiver:** Drammen kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Gert Myhren  
**Rådgiver:** Norconsult AS , Sandvika  
**Oppdragsleder:** Vibeke Schau  
**Fagansvarlig:** Ketil Nord (modell og løsningsutvikling),  
 Signe Egeland Sanda (sykkel og illustrasjoner),  
 Endre Hallan (kostnadsberegninger),  
 Vibeke Schau (TS, sykkel/gange)  
**Andre nøkkelpersoner:** Christoffer O. Evju

03	2019-06-28	Revidert utkast etter innspill 13.06.2019	Vibsch, Siesa, Kenor, Eha	Vibsch, Siesa	Vibsch
02	2019-02-01	Revidert utkast etter innspill 19.12.2018	Vibsch, Siesa, Kenor, Eha	Vibsch, Siesa	Vibsch
01	2018-11-30	Utkast hovedrapport	Vibsch, Kenor, Eha, Siesa	Vibsch, Siesa	Vibsch
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Sammendrag

Rapporten omfatter en strategi for langsiktig utvikling av tilbudet for gående og syklende langs Svelvikveien (fv. 319), mellom Svelvik og Drammen. På bakgrunn av vurderinger knyttet til potensial, dagens standard, behov og kostnadsberegninger foreslår rapporten hvilke løsninger og tiltak som bør etableres på de ulike delstrekningene og i hvilken rekkefølge disse bør prioriteres.

Kapittel 2 beskriver nasjonale og regionale/lokale mål og føringer som mulighetsstudien skal bidra til å oppnå.

Kapittel 3 gir en situasjonsbeskrivelse av strekningen. Her beskrives bl.a. dagens standard på tilbudet for gående og syklende på strekningen. Dette er oppsummert i figur 24 og 25.

Kapittel 4 oppsummerer vurderinger knyttet til hvor det er størst potensial for hhv sykling og gange langs strekningen. Disse vurderingene bygger bl.a. på generell kunnskap om gående og syklendes reisevaner, eksisterende og framtidig boligbebyggelse, viktige målpunkter langs strekningen og vurderinger av «rekkevidde» for gående og syklende innenfor akseptable reiseavstander (15 min gange og 30 min sykling). Vurderinger av potensial for sykling og gange er oppsummert i figur 47 og 48.

Kapittel 5 beskriver gående og syklendes behov på strekningen, på bakgrunn av vurderinger av dagens standard (kapittel 3) og vurderinger av potensial (kapittel 4). Vurderinger av gående og syklendes behov er oppsummert i figur 49 og 50.

Kapittel 6 beskriver valg av prinsipper som er lagt til grunn for utforming av foreslåtte løsninger for gående og syklende på strekningen. Det legges opp til bygging av et «ensidig toveis»-system for syklende på strekningen, med sykkelvei med fortau på de strekningene hvor potensialet er stort og gang- og sykkelvei på de strekningene hvor potensialet er lavt eller middels.

Løsningsalternativene er utarbeidet ved hjelp av modellerings- og analyseverktøyet «Infracore». Selv om dette ikke er et verktøy for prosjektering av veier, egner det seg godt for løsningsutvikling i en mulighetsstudie.

Modellen viser f. eks. hvor senterlinje vei må forskyves, hvilke bygninger som eventuelt kommer i konflikt med tiltaket og hvor store masser som må fjernes/fylles ut for å kunne gjennomføre tiltaket. Verktøyet gjør det mulig å visualisere tiltakene på en god måte, samtidig som den danner et godt grunnlag for kostnadsberegninger (usikkerhet +/- 40%).

Det er utarbeidet et «hovedalternativ» (alternativ 1) som omfatter hele strekningen mellom Drammen og Svelvik. I tillegg er det utarbeidet alternative løsninger (alternativ 2) for enkelte delstrekninger. Begge alternativene bygger på de samme prinsippene for utforming av anlegg for gående og syklende og kan gjennomføres innenfor realistiske rammer.

De ulike alternativene er vurdert i forhold til måloppnåelse for hhv. gående og syklende (tabell 8), og det anbefales en løsning som kombinerer elementer fra alternativ 1 og alternativ 2. Til slutt oppsummeres resultatene av kostnadsberegninger (+/- 40% usikkerhet) for de ulike alternativene og den foreslåtte løsningen i tabell 10. Den totale kostnaden for etablering av et sammenhengende tilbud for syklende på hele strekningen mellom Drammen og Svelvik (anbefalte alternativer) er kostnadsberegnet til kr 227-247 mill.

Kapittel 7 beskriver forslag til prioritering av de ulike delstrekningene. Prioriteringen tar utgangspunkt i et langsiktig perspektiv da det forutsetter boligbygging på Knive/Lolland og transformasjonsområdene Tollboden-Slippen-Glassverket og at ny vei Tørkop-Eik er etablert. Forslaget legger opp til oppgradering av dagens tilbud på strekningen nærmest Drammen sentrum, hvor potensialet for gående og syklende er størst, mens dagens standard er forholdsvis dårlig. Videre prioriteres nytt anlegg på strekningen mellom Hella og Nesbygda, hvor det mangler tilbud for gående og syklende. Videre prioriteres oppgradering av dagens tilbud og nye anlegg på strekninger som ligger i tilknytning til tettstedsområdene Svelvik og Nesbygda. Prioriteringen vektlegger med andre ord de korte reisene som ligger innenfor «akseptabel» reiseavstand på sykkel og til fots framfor lange reiser. Forslag til prioritering er oppsummert i tabell 11.



# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Formål med prosjektet	9
<b>2</b>	<b>Nasjonale og lokale mål og føringer</b>	<b>10</b>
2.1	Prosjektets mål i lys av kommunereformen	10
2.2	Målsettinger knyttet til folkehelse	10
2.3	Målsettinger knyttet til nullvekst og miljøvennlig transport	11
<b>3</b>	<b>Situasjonsbeskrivelse</b>	<b>13</b>
3.1	Svelvikveiens plassering i landskapet	15
3.2	Vei- og trafikkforhold	18
3.2.1	Trafikkmengde	18
3.2.2	Ulykker	19
3.2.3	Trafikkmengde gående og syklende	20
3.2.4	Kollektivtrafikk	20
3.2.5	Fartsgrense	22
3.3	Dagens standard for gående og syklende	23
3.3.1	Dagens løsninger for gående og syklende	23
3.3.2	Dagens standard på tilbudet for gående og syklende	38
3.4	Planer for utbedring av tilbudet for gående og syklende langs Svelvikveien	44
3.4.1	Kommunedelplan fv.319 Svelvikveien	44
3.4.2	Fv. 319 Svelvikveien	45
3.4.3	Fv. 31 Hans Tordsens gate/Norbyveien	45
3.5	Innspill fra brukerne	46
3.5.1	Barnetråkk Åskollen og Brandengen skole	46
3.5.2	Barnetråkkregistreringer Svelvik kommune	46
<b>4</b>	<b>Potensial for gang- og sykkeltrafikk</b>	<b>47</b>
4.1	Generelt om gående og syklendes reisevaner	47
4.2	Bebyggelse og innbyggere langs Svelvikveien	51
4.2.1	Boligbebyggelse og tettstedsområder langs Svelvikveien	51
4.2.2	Antall innbyggere langs Svelvikveien	52
4.2.3	Framtidig boligbebyggelse	53

4.2.4	Fritidsbebyggelse	56
4.3	Målpunkter for gående og syklende	57
4.3.1	Bysentrum, tettstedsområder og lokalsentre	57
4.3.2	Arbeidsplasser	57
4.3.3	Skoler	60
4.3.4	Svelvikveien som skolevei	61
4.3.5	Holdeplasser	63
4.3.6	Idrett og friluftsliv	65
4.3.7	Badeplasser	66
4.3.8	Småbåthavner	67
4.4	Analyse av potensial for reiser til fots og på sykkel	68
4.4.1	Potensial for reiser på sykkel	68
4.4.2	Potensial for reiser til fots	71
<b>5</b>	<b>Vurderinger av behov for tilrettelegging for gående og syklende</b>	<b>74</b>
5.1	Vurdering av behov for tilrettelegging for syklende	74
5.2	Vurdering av behov for tilrettelegging for gående	77
<b>6</b>	<b>Forslag til løsninger</b>	<b>80</b>
6.1	Prinsipper for utforming av langsgående anlegg for gående og syklende	80
6.2	Foreslåtte løsninger på delstrekningene	83
6.2.1	Store investeringstiltak	83
6.2.2	Mindre investeringstiltak, vedlikehold og «strakstiltak»	103
6.3	Kostnadsberegninger	105
6.3.1	Forutsetninger som ligger til grunn for kostnadsberegningene	105
6.3.2	Oppsummering av kostnadsberegningene	106
<b>7</b>	<b>Forslag til prioritering</b>	<b>107</b>
7.1	Prioriteringer i et langsiktig perspektiv	107
7.2	Prioriteringer i et kortsiktig perspektiv	108
	<b>Vedlegg</b>	<b>109</b>
	<b>Figurliste</b>	<b>110</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

I forbindelse med kommunereformen og sammenslåing av Drammen og Svelvik kommune i 2020<sup>1</sup> har de to kommunene fått innvilget midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til å gjennomføre en mulighetsstudie for tilrettelegging for syklende langs Svelvikveien (fv. 319) mellom Drammen og Svelvik. Tilskuddsordningen gjelder etablering eller forbedring av veier, bredbånd og andre digitaliseringstiltak og skal legge til rette for og forsterke effekten av en ny og mer hensiktsmessig kommunestruktur.

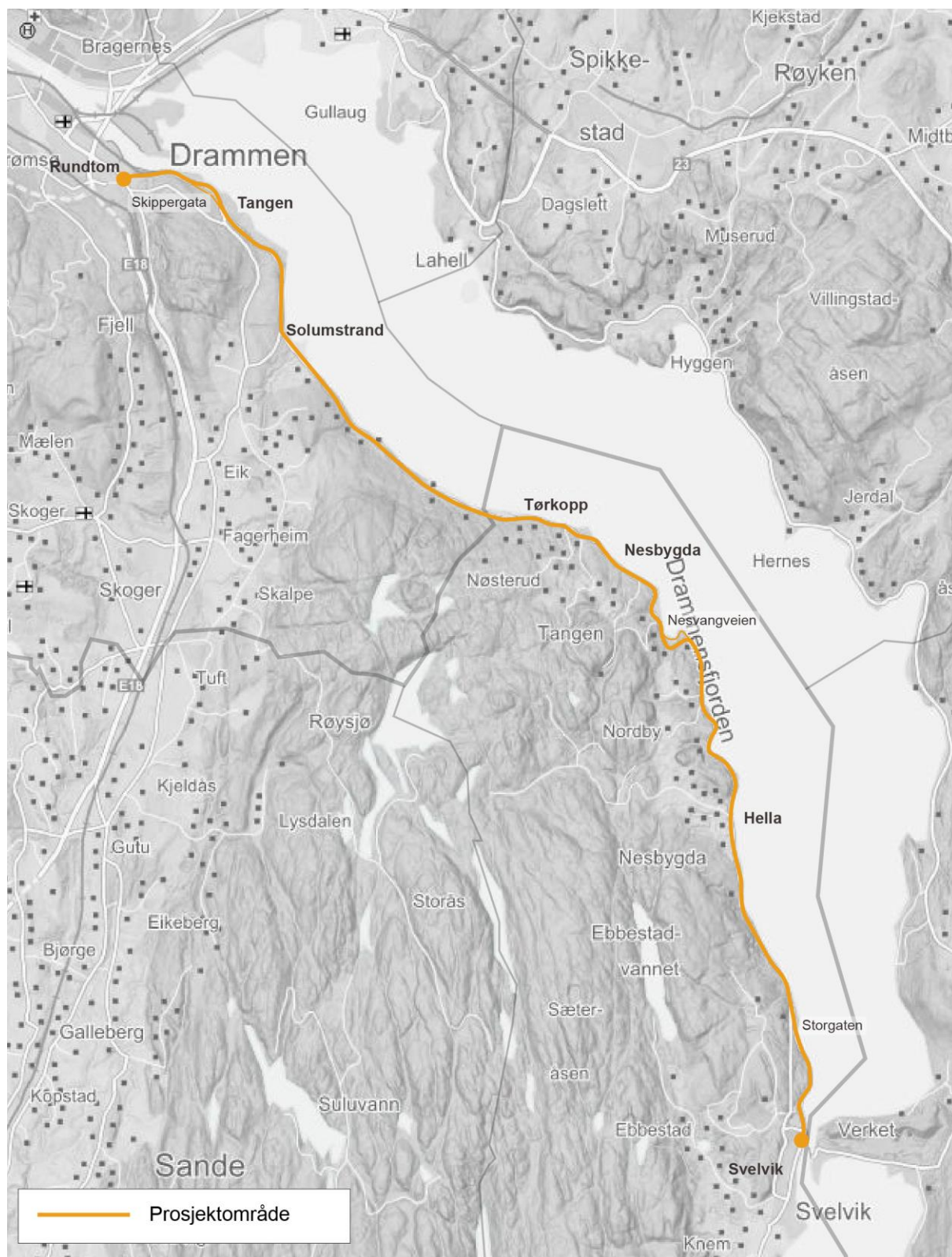
Prosjektet omfatter strekningen mellom Rundtom i Drammen og krysset Storgaten/Kirkegaten i Svelvik. Prosjektet følger hovedsakelig Svelvikveien, men langs enkelte delstrekninger har man valgt å legge ruta i parallelle gater. Dette gjelder Skippergata i Drammen og Nesvangveien og Storgaten i Svelvik.

Selv om mulighetsstudien i utgangspunktet omfattet tilbud for syklende valgte man ved oppstart av prosjektet å inkludere gående da disse brukergruppene bør ses i sammenheng. Det er allikevel valgt å skille mellom hhv gående og syklende mht potensial, standard og behov.

Mulighetsstudien er utarbeidet av Norconsult AS, på oppdrag fra Drammen og Svelvik kommuner.

---

<sup>1</sup> På det tidspunktet det ble søkt om og innvilget penger fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til forprosjektet, var det kommunene Drammen og Svelvik som planla sammenslåing. I etterkant har også Nedre Eiker kommune kommet til, og 01.01.2020 slås de tre kommunene Drammen, Svelvik og Nedre Eiker sammen til «Nye Drammen».



Figur 1: Strekningen mellom Rundtom i Drammen og krysset Storgaten/Kirkegata i Svelvik. Sykkelruta følger Svelvikveien (fv. 319), med unntak av noen kortere strekninger hvor sykkelruta følger parallelle gater. Dette gjelder Skippergata i Drammen, Nesvangveien i Nesbygda og Storgaten i Svelvik.

## 1.2 Formål med prosjektet

Formålet med mulighetsstudien er å utarbeide en helhetlig strategi for langsiktig utvikling av tilbudet for gående og syklende langs fv. 319, mellom Svelvik og Drammen. På bakgrunn av vurderinger knyttet til potensial, dagens standard, behov og kostnader foreslår mulighetsstudien hvilke løsninger som bør etableres på de ulike delstrekningene og i hvilken rekkefølge disse bør prioriteres. Det er utarbeidet skisser og illustrasjoner som viser foreslått løsning og utarbeides et grovt kostnadsoverslag for de foreslåtte løsningene.

## 2 Nasjonale og lokale mål og føringer

I dette kapittelet omtales nasjonale og regionale/lokale mål og føringer som mulighetsstudien skal bidra til å oppnå.

### 2.1 Prosjektets mål i lys av kommunereformen

Sommeren 2016 fikk Drammen og Svelvik kommuner innvilget 1,5 mill. kroner til forprosjektering av sykkelvei mellom Drammen og Svelvik. Tilskuddet, som gitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, ble gitt til infrastrukturiltak i forbindelse med kommunereformen. Tilskuddsordningen gjelder etablering eller forbedring av veier, bredbånd og andre digitaliseringstiltak og skal legge til rette for og forsterke effekten av en ny og mer hensiktsmessig kommunestruktur.

I lys av dette er målet for mulighetsstudien å vurdere hvordan man kan etablere et sammenhengende tilbud for sykklister langs fv. 319 mellom Drammen og Svelvik og på denne måten bidra til å forsterke effekten av ny kommunestruktur.

### 2.2 Målsettinger knyttet til folkehelse

St. melding 19 (2014-2015) «Folkehelsemeldingen»<sup>2</sup> viser til at det er bred enighet om følgende nasjonale mål:

- Norge skal være blant de tre landene i verden som har høyest levealder.
- Befolkningen skal oppleve flere leveår med god helse og trivsel og reduserte sosiale helseforskjeller.
- Vi skal skape et samfunn som fremmer helse i hele befolkningen.

Videre omtaler Folkehelsemeldingen følgende om helsefremmende transportløsninger:

«Aktiv transport som sykling og gange gir bedre helse gjennom økt fysisk aktivitet og mindre luftforurensning og støy, samtidig som aktiv transport bidrar til lavere utslipp av klimagasser».

Målsettinger knyttet til folkehelse er også videreført i NTP 2018-2029:

«Både med hensyn til **folkehelse** og transportkapasitet er det viktig at flere velger å sykle og gå. Potensialet er særlig stort på korte reiser, men med bedre tilrettelegging kan sykkelene også bli mer brukt på reiser opp mot 20 km. Økt andel sykklister og fotgjengere vil også redusere støybelastningen og bidra til bedre luftkvalitet».

«Løsningen i byområdene vil være sammensatte, og et transportmønster som i mindre grad er sentrert rundt privatbilisme, vil være bærekraftig både på kort og lang sikt. Uavhengig av den teknologiske utviklingen er det derfor viktig å få flere til å gå og sykle. Det er lite kapasitetskrevende, billig, klima- og miljøvennlig og **bidrar til god folkehelse**. Sykkelandelen er i dag lav sammenliknet med andre land, selv om det er en positiv utvikling i flere byområder, som omtalt i 8.1.3. Sikrere og mer effektiv infrastruktur for sykklister og fotgjengere er viktig for å øke andelen. Potensialet er særlig stort på korte reiser, men sykkelene vil også kunne bli mer brukt på reiser mellom 5 og 20 km med bedre tilrettelegging. Salg og bruk av el-sykler øker raskt og gjør det mulig for flere å øke rekkevidden og redusere terskelen for hverdagssykling».

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/7fe0d990020b4e0fb61f35e1e05c84fe/no/pdfs/stm201420150019000dddpdfs.pdf>



## 2.3 Målsettinger knyttet til nullvekst og miljøvennlig transport

Buskerudbyen er et av de 9 storbyområdene i landet og har «nullvekst i personbiltrafikken» som målsetting. Nullvekstmålet er en nasjonal målsetting som skal bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten, som følge av befolkningsvekst, skal tas av gange, sykkel og kollektiv. Nullvekstmålet ble lansert i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og videreført i NTP 2018-2029.

Buskerudbyen har følgende mål mht transportmiddelfordeling fram mot 2023:

- Andelen syklende skal dobles
- Andelen gående skal øke
- Andelen kollektivreisende skal dobles
- Andelen som reiser med privatbil skal reduseres med minst 10 %-poeng<sup>3</sup>.

I tillegg har Buskerudbyen følgende mål mht sykling<sup>4</sup>:

- Det skal være attraktivt å sykle for alle.
- Antall drepte og alvorlig skadde syklister skal reduseres med 50 % innen 2020.
- Sykkeltrafikken i Kongsberg skal økes med 50 % fram til 2023. I de andre kommunene i Buskerudbyen skal sykkeltrafikken minimum dobles fram til 2023.
- 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

En betydelig vekst i andelen som går, sykler og reiser kollektivt forutsetter investeringer i infrastrukturen knyttet til disse reisemidlene. Et sammenhengende tilbud for syklende på strekningen mellom Drammen og Svelvik kan bidra til å oppnå Buskerudbyens målsetting om nullvekst.

I «Handlingsplan for sykkel 2018-2021» for Drammen<sup>5</sup> har man følgende mål for sykkelsatsingen:

- Sykkelandelen i Drammen skal ligge rundt målet satt i NTP, der de største byene skal ha en sykkelandel på 20 % i de største byene i 2029
- Hovednettet skal være separert fra både gangtrafikk og motorisert trafikk. Det skal altså hovedsakelig være separate anlegg for syklister.
- Drammen skal ha et sammenhengende sykkelveinett innen 2023
- Minst 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen
- Sykkelnettet skal være trafiksikkert og det skal føles trygt å sykle for både barn, unge, voksne og eldre
- Etterslepet på vedlikeholdet på gang- og sykkelnettet skal være tatt igjen
- Vi har et svært godt driftet og vedlikeholdt sykkelnett som innbyr til sykling gjennom hele året
- Det finnes mange attraktive parkeringsplasser for sykkel i byen

Gjennom Drammen kommunes sykkelstrategi (2014)<sup>6</sup> ble det definert fire satsingsområder for sykkelsatsingen i kommunen; 1) Helhetlig utforming, 2) Komfort, 3) Trygghet og trafiksikkerhet og 4) Sykkeltkultur. Disse satsningsområdene er konkretisert slik:

<sup>3</sup> Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 (2013)

<sup>4</sup> Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet – sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelveinett (2016)

<sup>5</sup> Forslag til handlingsplan for sykkel 2018-2021 (Drammen kommune januar 2018)

<sup>6</sup>

[https://www.drammen.kommune.no/Documents/Bolig,%20eiendom%20og%20byutvikling/Kommuneplanens%20arealdel%2015-2036/offentlig\\_ettersyn/15-Sykkelstrategi.pdf](https://www.drammen.kommune.no/Documents/Bolig,%20eiendom%20og%20byutvikling/Kommuneplanens%20arealdel%2015-2036/offentlig_ettersyn/15-Sykkelstrategi.pdf)

## Strategi for videre utbygging av et helhetlig sykkelnett

- Første prioritet for fysiske tiltak er sammenheng og komfort i sykkelnettet
- Fysiske tiltak bør gjennomføres samtidig med andre anleggsprosjekter i sykkelnettet når dette er økonomisk mulig. Ved prioritering mellom ulike strekninger bør man begynne mest sentrumsnært
- Det må videre gjøres en vurdering av hvilke tiltak som vil gi best forbedring til sykkelnettet som helhet og lokaliseringen av de største problempunktene i sykkelnettet
- Strekninger i hovednettet bør synliggjøres med oppmerking eller en type anlegg inntil man får bygget med den kvalitet ruten bør ha

## Strategi for et komfortabelt sykkelnett

- Materialer i vegdekket skal være rullevennlig og innby til sykling
- Der syklistene ikke kan sikres korteste rute gjøres alternativ rute mer attraktiv
- Høystandard sykkelveg skal prioriteres ved drift og vedlikehold
- Driften på hovednettet skal ikke være dårligere enn på bilnettet
- Etterslepet av standarden på dagens sykkelnett må tas igjen

## Strategi for et trygt og trafiksikkert sykkelnett

- I Drammen skal anleggene først og fremst lages trafiksikre, men trafikantene skal samtidig føle seg trygge nok til at de ikke er redde for å sykle. Først da vil man kunne forvente en økning i sykkelandelen
- Sykkelanlegg bør enten føres enten ned i vegbanen eller holdes helt separat fra denne ved kryss

## Strategi for en bedre sykkelkultur

- Kampanjer og informasjon for økt fokus på sykling
- Tilrettelegging av fasiliteter for syklistene, gjerne i offentlig-privat samarbeid
- Økt tilrettelegging for sykkelparkering på kollektivknutepunkt, i sentrale områder og nær viktige målpoint
- Fortsatt tilrettelegging for bysykler og el-sykler
- Økt kunnskap om sykkelvenlige arealbruk og infrastruktur

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (2014)<sup>7</sup> har målsetting om at andelen reiser til fots og andelen reiser på sykkel skal være hhv 23 % og 10 % i byområdene i Vestfold innen 2023.

Vestfold Fylkeskommune har fattet vedtak<sup>8</sup> om følgende mht valg av standard og løsninger:

- Når det bygges på vegnett der det er høyt potensial for gående og/eller syklende (typisk hovedvegnett), bør fotgjengere og syklistene skilles.
- Ved skoler skal fotgjengere og syklistene som en hovedregel skilles.

<sup>7</sup> [https://www.vfk.no/globalassets/vfk/dokumenter/regional/areal/2014\\_rpba\\_mal\\_strategier\\_retningslinjer\\_effektmaal.pdf](https://www.vfk.no/globalassets/vfk/dokumenter/regional/areal/2014_rpba_mal_strategier_retningslinjer_effektmaal.pdf)

<sup>8</sup> Behandling av sak 34/17 «Melding - Prinsipper for enklere standard på fylkesveg» (07.03.2017)

### 3 Situasjonsbeskrivelse

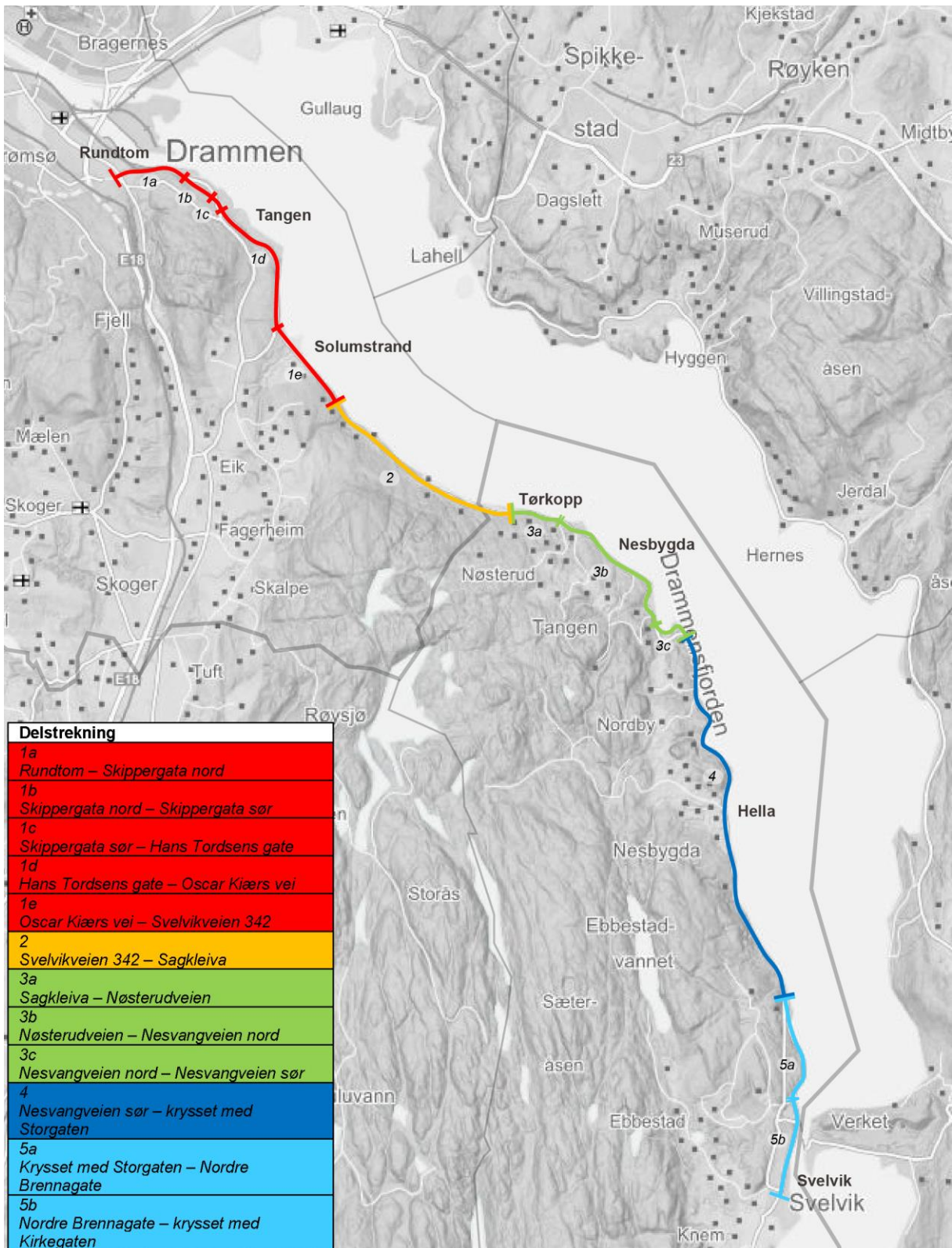
Mulighetsstudien omfatter Svelvikveien (fv. 319) mellom Drammen og Svelvik. Langs tre delstrekninger har man allikevel valgt strekninger som følger Svelvikveien parallelt. Dette gjelder en ca. 200 meter lang strekning på Tangen i Drammen, hvor man har valgt Skippergata framfor Svelvikveien. Skippergata er en rolig boliggate med lite trafikk og bedre kurvatur enn Svelvikveien.

Kommundeplan for fv. 319 Svelvikveien<sup>9</sup> legger også opp til at sykkelruta skal gå i Skippergata på denne delstrekningen. Lengst sør, har man valgt Storgaten framfor Svelvikveien. Dette er en ca. 1650 meter lang strekning i nordenden av Svelvik. Storgaten er en forholdsvis rolig gate med lite trafikk. Begge de to alternative strekningene oppleves sannsynligvis som mer attraktive for gående og syklende enn Svelvikveien. I tillegg har man valgt Nesvangveien ved Jordfallbukta framfor Svelvikveien. Nesvangveien er en ca. 850 meter lang strekning, som fungerer som kombinert GS-vei og adkomstvei til boliger.

Strekningens avgrensning mot nord er kryssingspunktet ved Rundtom. Dette er en naturlig avgrensning i og med at den eksisterende GS-veien videre nordover til jernbanestasjonen munner ut i dette punktet. Strekningens avgrensning mot sør er krysset Storgaten/Kirkegaten. Herfra er det forbindelser mot vest til eksisterende GS-vei langs fv. 319 og GS-brua over fv. 319 mot Ebbestad.

I og med at strekningen er forholdsvis lang (ca. 20 km) er det hensiktsmessig å dele den inn i mindre delstrekninger. For å øke lesbarheten er det valgt å gi disse delstrekningene tall- og fargekoder. De samme tall- og fargekodene er benyttet gjennom hele dokumentet, og er gjengitt i figuren nedenfor.

<sup>9</sup> Kommundeplan med konsekvensutredning fv. 319 Svelvikveien, vedtatt 21.06.2016.



Figur 2: Figuren viser inndeling av strekningen i mindre delstrekninger, med tilhørende tall- og fargekoder. Tall- og fargekodene benyttes gjennom hele dokumentet.

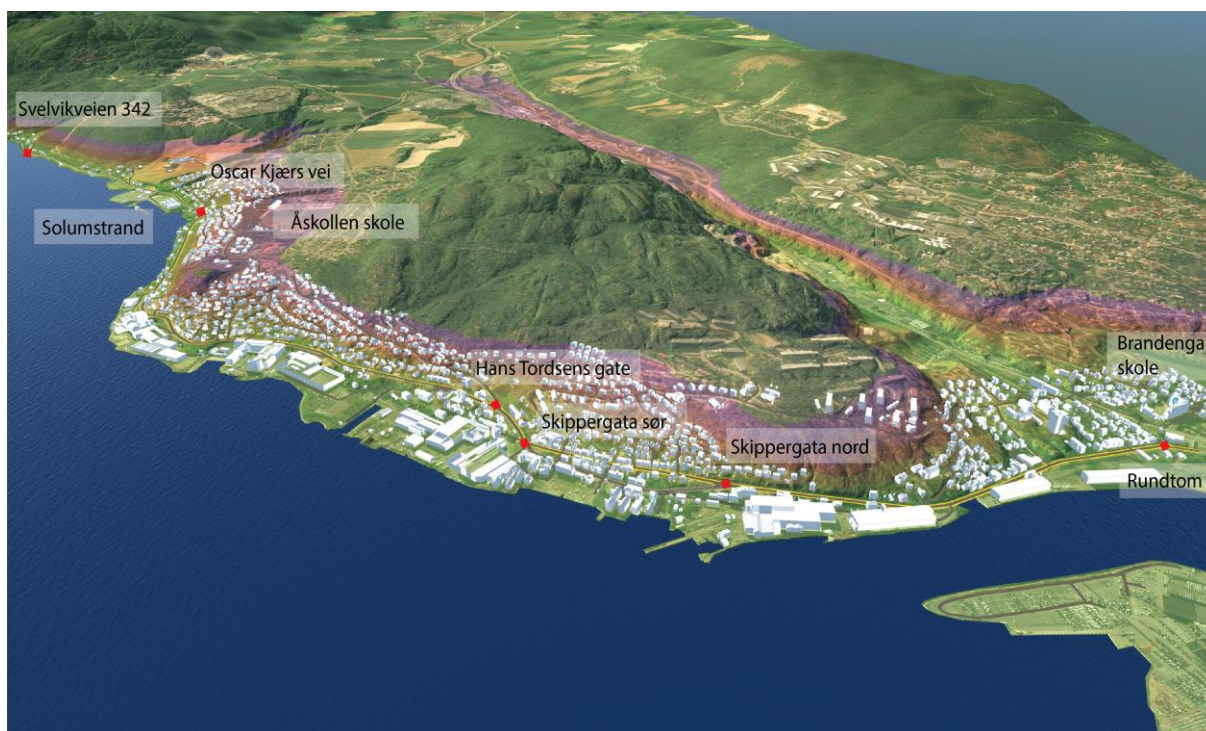


### 3.1 Svelvikveiens plassering i landskapet

Illustrasjonene nedenfor viser prosjektstrekningen (Svelvikveien) mellom Rundtom i Drammen og Kirkegaten i Svelvik. Illustrasjonene starter ved Rundtom i Drammen og fortsetter videre retning Svelvik. Alle illustrasjonene «peker» mot Svelvik.

Som det fremgår av illustrasjonene, ligger Svelvikveien tett ut mot Drammensfjorden. Veien stiger/faller med kun +/- 20 meter. Stedvis er det kun noen få meter mellom vannkanten og veien, mens andre steder er det industri og/eller spredt bolig- og fritidsbebyggelse også på yttersiden av veien. Langs store deler av strekningen stiger landskapet mot bratte åser på innsiden av veien.

Fra Oscar Kjærs vei og videre nordover er det flere gater som forbinder Svelvikveien med St.Hansberget, Hedensrud, Åskollen, Knive og Eik. Sør for Oscar Kjærs vei er det ingen tverrforbindelser mellom Svelvikveien og øvrig veinett.



Figur 3: Svelvikveien mellom Rundtom (til høyre) og Svelvikveien 342 (til venstre). Fargene angir høyder (hver 10. meter).

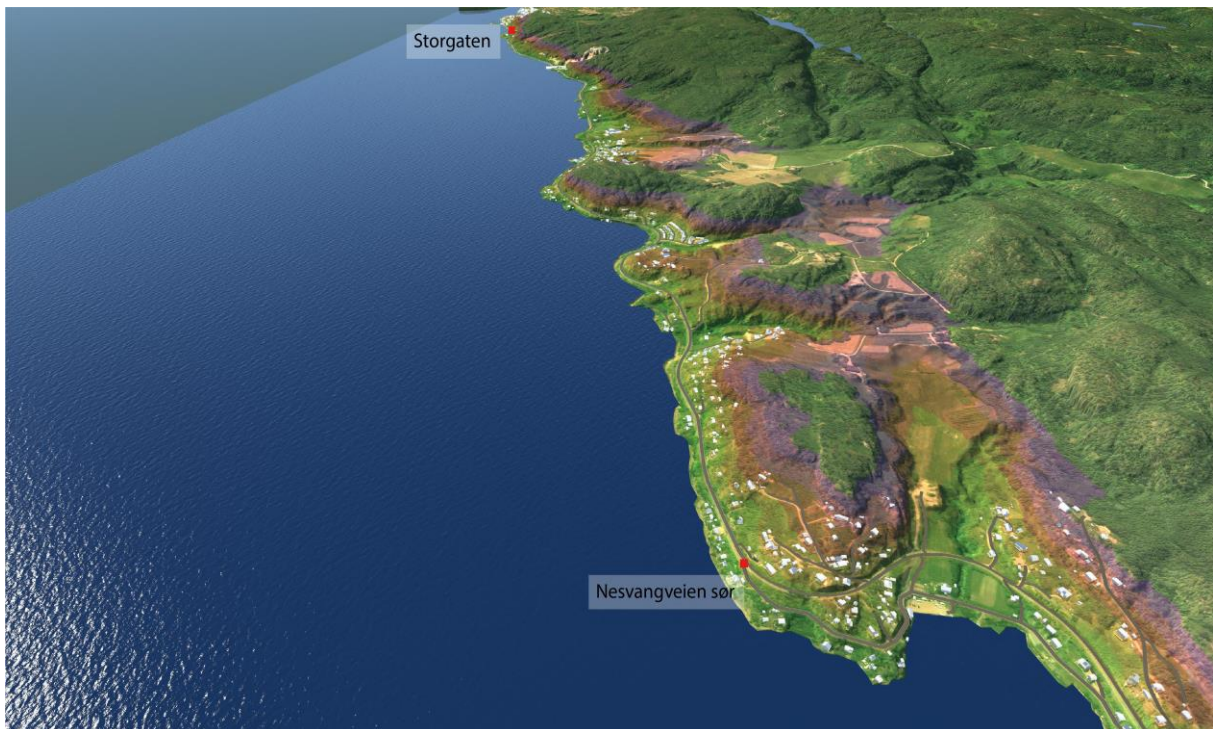


Figur 4: Svelvikveien mellom Svelvikveien 342 (til høyre) og Sagkleiva ved Norgips (til venstre). Fargene angir høyder (hver 10. meter).



Figur 5: Svelvikveien mellom Sagkleiva ved Norgips (til høyre) og Nesvangveien sør (til venstre). Fargene angir høyder (hver 10. meter).





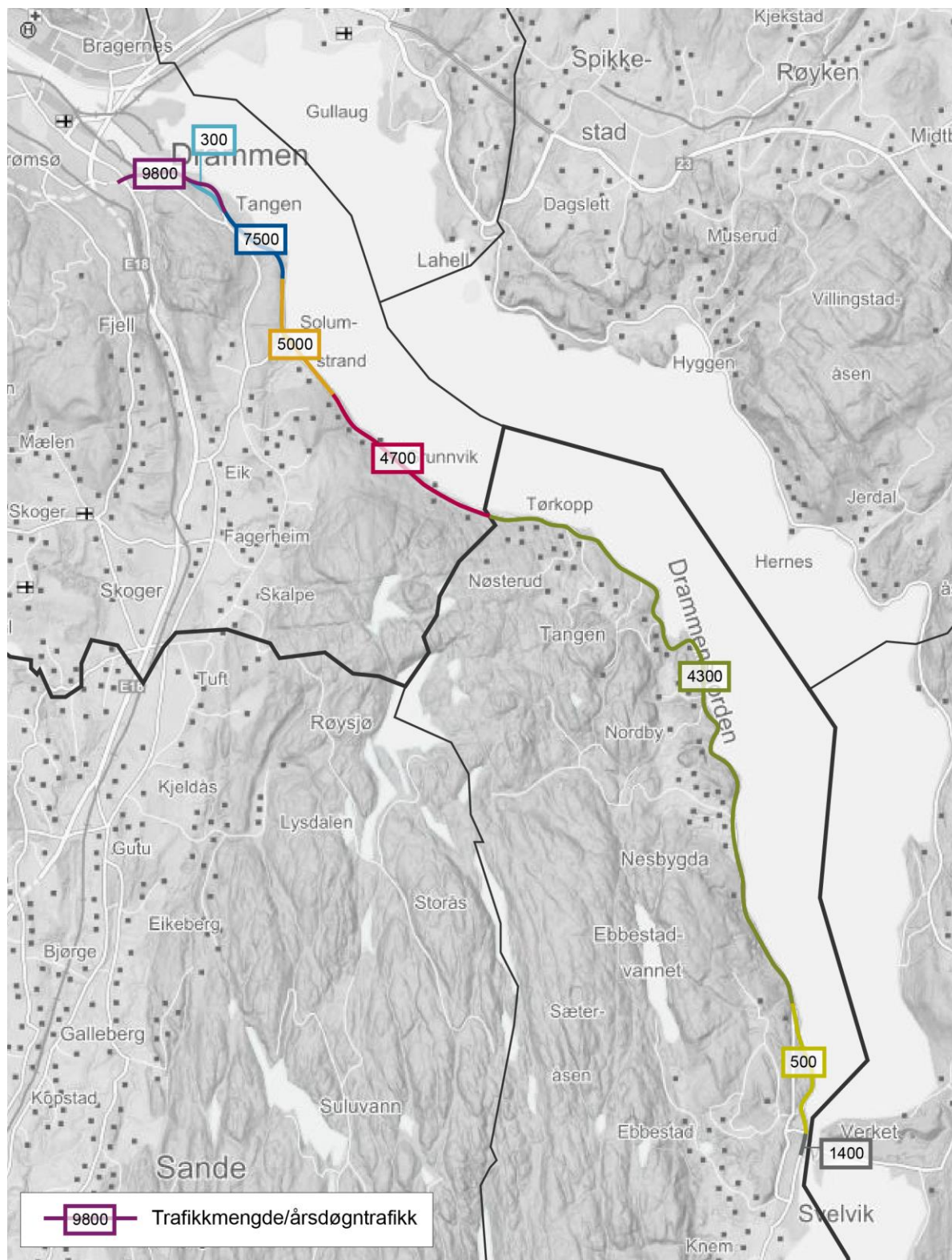
Figur 6: Svelvikveien mellom Nesvangveien sør (nederst) og krysset med Storgaten (øverst). Fargene angir høyder (hver 10. meter).



Figur 7: Svelvikveien mellom krysset med Storgaten (nederst) og Kirkegaten i Svelvik (øverst). Fargene angir høyder (hver 10. meter).

## 3.2 Vei- og trafikkforhold

### 3.2.1 Trafikkmengde



Figur 8. Trafikkmengde på strekningen mellom Rundtom og Svelvik. Kilde: NVDB/vegkart.no.



Data om trafikkmengde langs Svelvikveien er hentet fra NVDB og omfatter beregnet trafikkmengde, noe som betyr at det knytter seg stor usikkerhet til disse dataene. Dataene gir allikevel et bilde av dagens trafikkmengde. I store trekk viser dataene at det er høy trafikkmengde på strekningen lengst nord, mellom Rundtom og krysset med Hans Tordsens gate. Her er trafikkmengden ca. 10 000 ÅDT. På resten av strekningen, sør for Solumstrand, er trafikkmengden ca. 4-5000 ÅDT. Trafikkmengden på de to strekningene nærmest Svelvik (hhv 500 og 1400 ÅDT) gjelder Storgaten gjennom Svelvik, ikke selve Svelvikveien.

Ved etablering av ny Svelvikvei mellom Tørkop og Eik vil trafikkmengden nord for Solumstrand reduseres. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til framtidig trafikkmengde på denne strekningen da boligutbygging på Knive/Lolland, Tollboden-Slippen og Slippen-Glassverket vil medføre trafikvekst på den samme strekningen. Dessuten vil Svelvikveien fungere som omkjøringsvei ved stenging av tunnelen (planlagt eller ved uforutsette hendelser), og kortere perioder ha minst like høy trafikkmengde som i dag.

### 3.2.2 Ulykker

Tabell 1 angir antall ulykker som har skjedd innenfor de ulike delstrekningene, fordelt på type ulykke og skadegrad (den alvorligste skadegraden i hver enkelt ulykke) i løpet av de 7 siste årene (fra 01.01.2012 - 31.12.2018). Da sykkelruta følger Skippergata, Nesvangveien og Storgata inngår disse strekningene i ulykkesanalysen.

De siste 6 årene har det skjedd 28 politiregistrerte trafikulykker på strekningen<sup>10</sup>. Dette omfatter 21 bilulykker, 5 MC-ulykker og 2 fotgjengerulykker. Det har ikke skjedd noen politirapporterte sykkelulykker på strekningen.

De fleste ulykkene medførte lettere skade, men det har vært 1 dødsulykke (fotgjengerulykke) og 3 ulykker som har medført alvorlig skade (2 MC-ulykker og 1 fotgjengerulykke).

Det har vært en opphopning av ulykker på delstrekning 1a, 1d, 3b og 4.

Statistikken omfatter politiregistrerte ulykker. Kun en liten andel av ulykker med skadde syklist (ca. 1:7-1:8) blir politirapportert og inngår i den offisielle ulykkesstatistikken<sup>11</sup>. Særlig «single-ulykker» på sykkel blir i liten grad rapportert til politiet. Omfattende underrapportering er blant annet påvist i en registrering av alle sykkelskader ved Oslo skadelegevakt i 2014. Kartleggingen viste at kun én av 13 sykkelulykker blir rapportert til politiet<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Kilde: NVDB/vegkart.no.

<sup>11</sup> TØI (2009) «Trafikksikkerhetshåndboken»: <https://tsh.toi.no/doc617.htm>

<sup>12</sup> Omfattende underrapportering er blant annet påvist i en registrering av alle sykkelskader ved Oslo skadelegevakt i 2014 (Oslo universitetssykehus, Helsedirektoratet og Statens vegvesen: «Sykkelskader i Oslo 2014 – Oslo Skadelegevakt», juni 2015. Knut Melhuus, Henrik Siverts, Martine Enger og Malte Schmidt). Kartleggingen viste at kun én av 13 sykkelulykker blir rapportert til politiet.

Delstrekning	Antall bilulykker	Antall sykkelulykker	Antall fotgjengerulykker	Antall MC-ulykke
1a Rundtom – Skippergata nord	2 (Lettere skadde)	0	1 (Drept) 1 (Alvorlig skadde)	0
1b Skippergata nord – Skippergata sør	0	0	0	0
1c Skippergata sør – Hans Tordsens gate	0	0	0	0
1d Hans Tordsens gate – Oscar Kiærs vei	5 (Lettere skadde)	0	0	1 (Lettere skadde)
1e Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342	2 (Lettere skadde)	0	0	0
2 Svelvikveien 342 – Sagkleiva	2 (Lettere skadde)	0	0	1 (Alvorlig skadde)
3a Sagkleiva – Nøsterudveien	0	0	0	0
3b Nøsterudveien – Nesvangveien nord	3 (Lettere skadde)	0	0	1 (Alvorlig skadde)
3c Nesvangveien nord – Nesvangveien sør	0	0	0	0
4 Nesvangveien sør – krysset med Storgaten	6 (Lettere skadde) 1 (Alvorlig skadde)	0	0	1 (Lettere skadde)
5a Krysset med Storgaten – Nordre Brennagate	0	0	0	0
5b Nordre Brennagate – krysset med Kirkegaten	0	0	0	1 (Lettere skadde)
<b>SUM</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

Tabell 1: Antall ulykker som har skjedd på de ulike delstrekningene i løpet av de de siste 7 årene, fordelt på type ulykke og skadegrad.

### 3.2.3 Trafikkmengde gående og syklende

Det er verken gjennomført manuelle eller automatiske tellinger av antall gående og syklende som benytter strekningene langs Svelvikveien mellom Drammen og Svelvik. Det foreligger altså ikke data om dagens bruk av strekningen mht gående og syklende.

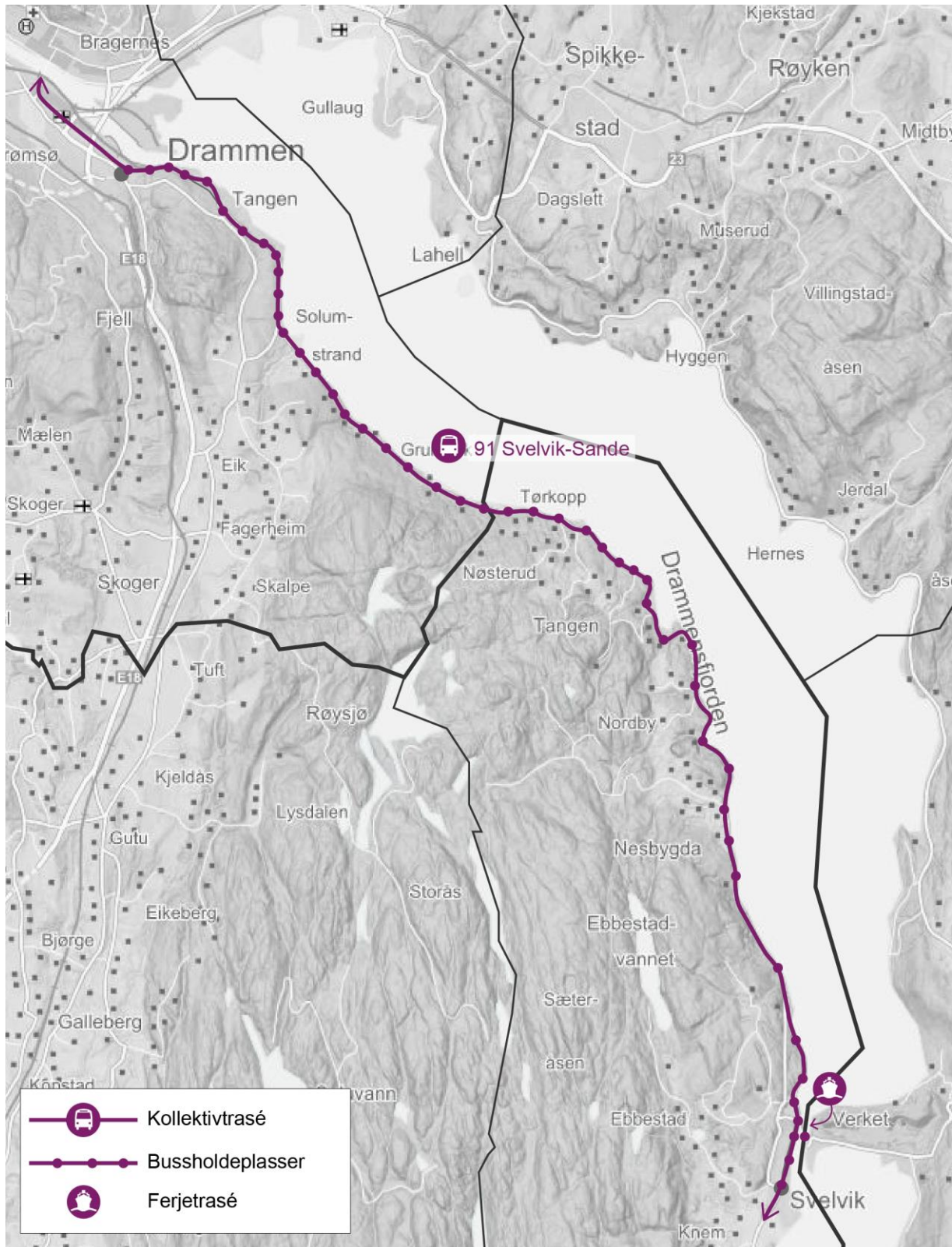
I lys av at strekningen er forholdsvis tungt belastet med trafikk og at forholdene for gående og syklende langs store deler av strekningen er svært dårlige er det sannsynlig at det ikke er særlig mange som går og sykler langs strekningen per i dag. Unntaket er strekningen mellom Hans Tordsens gate og Rundtom, samt strekningen gjennom Nesbygda, hvor det sannsynligvis er mange gående og syklende.

### 3.2.4 Kollektivtrafikk

Mellom Drammen og Svelvik går det én bussrute, nr. 91, som fortsetter videre mot Sande. Det er god dekning med bussholdeplasser langs strekningen, ca. 300 meter mellom hvert stopp bortsett fra strekningen fra Nesbygda til Svelvik sentrum. Dette området har mindre bebyggelse, og behovet er derfor ikke like stort her.

- I ukedagene går bussen hver time mellom kl. 06 om morgenen og kl. 22 på kvelden
- I tillegg er det satt opp skolebuss, én om morgenen og fire om ettermiddagen
- På lørdager går bussen hver time mellom kl. 09 og 23
- På søndager går det fem busser fordelt med to timers mellomrom fra kl. 13 til 21

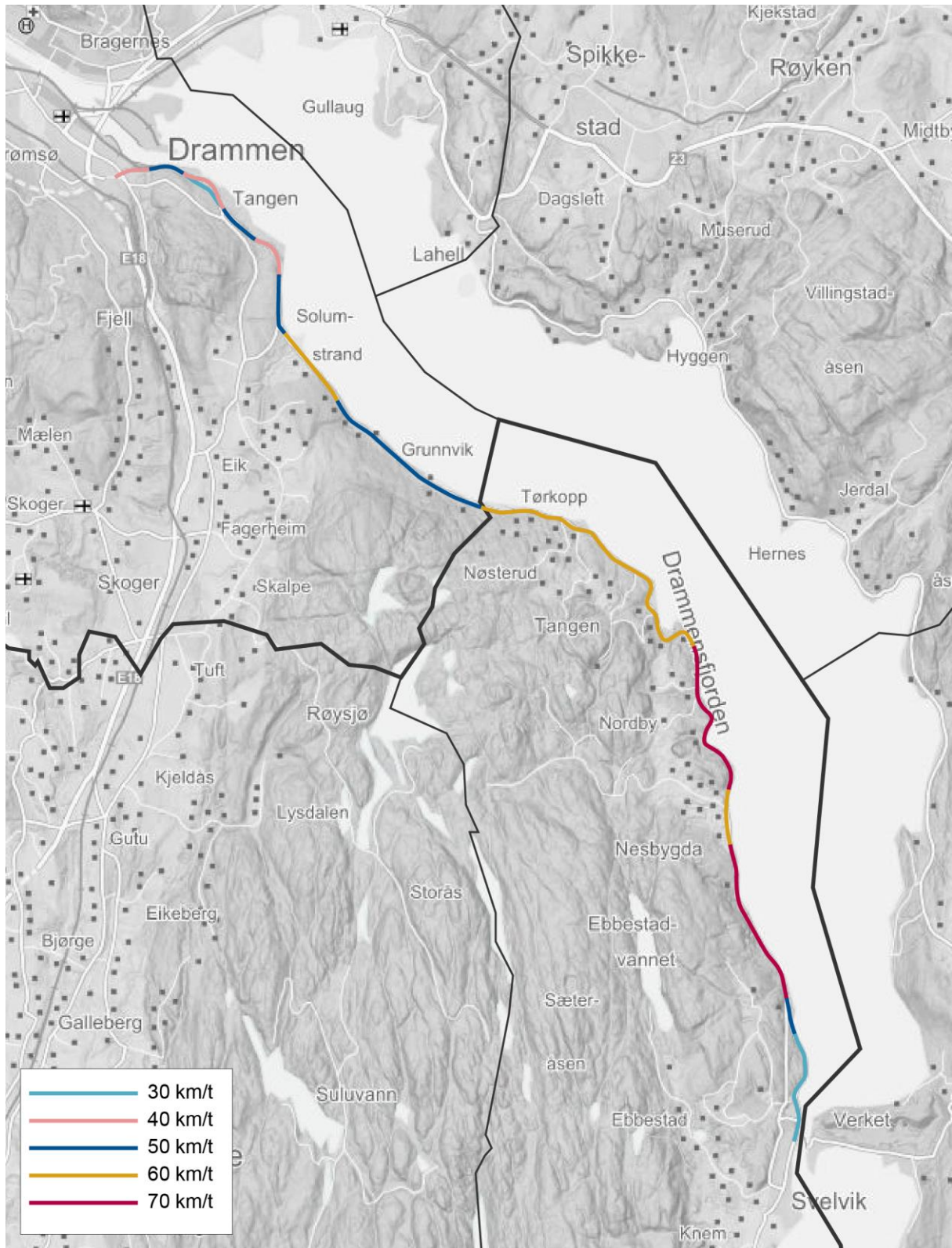
I Svelvik sentrum går det en ferje over Svelvikstrømmen. Ferjen starter å gå i sekstiden om morgenen og siste ferje går i ellevetiden på kvelden. Ferjen går fire ganger i timen i rushtiden om morgenen og 2 ganger i timen etter kl. 09. Fra kl. 15–18 har ferjen en hyppighet på fire ganger i timen.



Figur 9: Kollektivtrafikk langs strekningen.



### 3.2.5 Fartsgrense



Figur 10: Fartsgrense på strekningen.



Høyeste fartsgrense på strekningen er på 70 km/t, og dette finner man på to deler av strekningen. Begge disse 70-sonene ligger i dagens Svelvik kommune, der det er få hus og få avkjøringer. I Nesbygda er det 60 km/t. Både inn mot Drammen fra Solumstrand og inn mot Svelvik sentrum fra der veien splittes, er det 30-50-soner. Hele strekningen kan defineres som en smal landevei, og i blant annet barnetråkkrapportene fra både Svelvik og Åskollen/Brandengen, oppleves det at bilenes faktiske fart er høy.

### 3.3 Dagens standard for gående og syklende

I dette kapittelet beskrives standarden på tilbudet for gående og syklende. Det omfatter både hva slags løsning som de gående og syklende tilbys på strekningen (f. eks. fortau, GS-vei m.m.) og hva slags tilstand de ulike løsningene har (f. eks kvaliteten på dekke, om breddene er tilstrekkelige osv.).

I kapittel 3.3.1 beskrives hva slags løsninger som betjener gående og syklende og i kapittel 3.3.2 beskrives standarden knyttet til disse løsningene. Standarden er summen av løsning og tilstand knyttet til løsning.

#### 3.3.1 Dagens løsninger for gående og syklende

Tabell 2 og figur 11 oppsummerer dagens løsninger for gående og syklende på strekningen. Inndelingen i delstrekninger tar utgangspunkt i start/slutt på dagens tilbud.

Dagens tilrettelegginger for gående og syklende har stor variasjon. Særlig i nordenden (delstrekning 1a og 1c) er det flere «improviserte», utradisjonelle løsninger.

Langs delstrekning 2 og 4 er det ingen tilbud for gående og syklende. I tillegg er det ingen tilbud for syklende langs delstrekning 1d og langs deler av delstrekning 5b. Langs delstrekning 5a er det ingen tilbud for gående.

Selv om det ikke er separate løsninger for syklende langs delstrekning 1b, 5a og deler av 5b vurderes dette allikevel som et tilbud (sykling i blandet trafikk) da dette omfatter strekninger med lav fartsgrense og lav trafikkmengde.

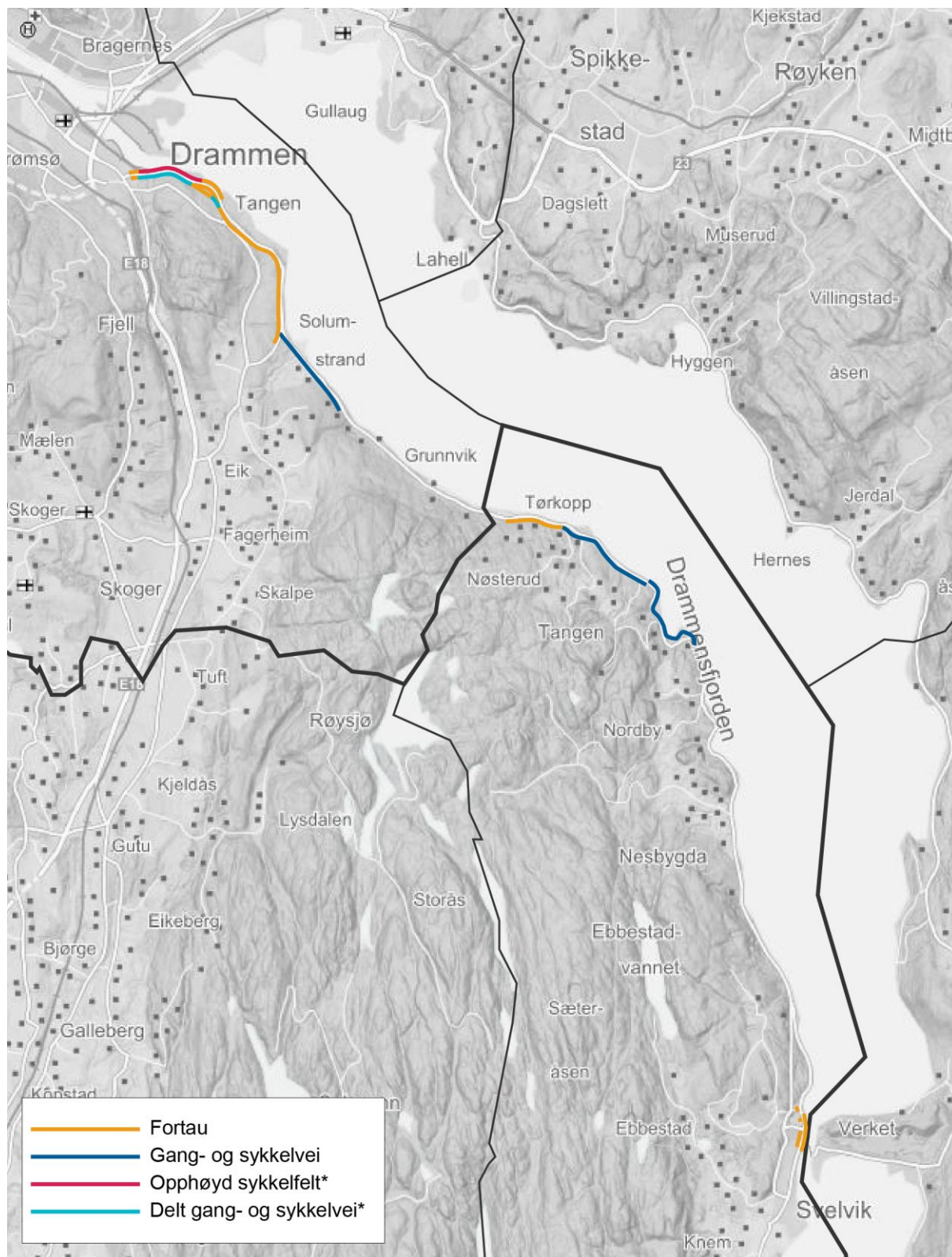
Når det gjelder delstrekning 3c er det noen uklare eierforhold som må avklares for å oppnå enhetlig drift/vedlikehold av denne strekningen.

Delstrekning	Lengde	Dagens tilbud	Tilbud for syklende	Tilbud for gående
<b>1a</b> Rundtom – Skippergata nord	1000 m	På sørsiden: GS-vei, som vha sort og rød asfalt, har til hensikt å skille gående og syklende <sup>13</sup> . Sykkeldelen skal etter intensjonen betjene syklende mot øst/sør.  På nordsiden: sykkelfelt, som betjener syklende mot vest/nord. Mellom Kirkebakken og Skippergata nord er sykkelfeltet skilt fra kjørebane med kantstein (som et «opphøyd sykkelfelt»).	JA (tosidig enveis)	JA (en side)
<b>1b</b> Skippergata nord – Skippergata sør	380 m	Blanda trafikk i boliggate med lav ÅDT og fartsgrense (30 km/t og fartshumper).	JA (blanda trafikk i rolig boliggate)	JA (en side, sørsiden av Skippergata, men det mangler fortau ca 80 m lengst vest).
<b>1c</b> Skippergata sør – Hans Tordsens gate	200 m	GS-vei på vestsiden, som vha sort og rød asfalt, har til hensikt å skille gående og syklende.	JA (ensidig toveis på vestsiden)	JA (en side)
<b>1d</b> Hans Tordsens gate – Oscar Kiærs vei	2100 m	Fortau med lav standard.	NEI	JA, fortau på både vest og øst-siden mellom Hans Tordsens gate og Sota. Fortau kun på vestsiden mellom Sota og Oscar Kiærs vei.
<b>1e</b> Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342	1300 m	GS-vei på vestsiden (veirekkverk mellom kjørebane og GS-veien).	JA (ensidig toveis)	JA (en side)
<b>2</b> Svelvikveien 342 – Sagleiva	2900 m	Ingen langsgående anlegg for gående/syklende.	NEI	NEI
<b>3a</b> Sagleiva - Nøsterudveien	800 m	GS-vei på sørsiden (ca 100 m), med rabatt mellom kjørebane og GS-veien, lengst mot nord.  Ellers er det fortau på sørsiden, dette anlegget er skiltet som GS-vei.	JA (ensidig toveis)	JA (en side)
<b>3b</b> Nøsterudveien – Tangen - Nesvangveien nord	2000 m	GS-vei på vestsiden (med rabatt eller rekkverk mellom kjørebane og GS-vei) mellom Nøsterudveien og holdeplassen «Fyret».  GS-vei på østsiden mellom holdeplassen «Fyret» og Nesvangveien nord.	JA (ensidig toveis)	JA (en side)
<b>3c</b> Nesvangveien nord – Nesvangveien sør	1000 m	Gammel riksvei skiltet som GS-vei (tillatt kjøring til eiendommer).	JA (ensidig toveis)	JA (en side)
<b>4</b> Nesvangveien sør – krysset med Storgaten	6200 m	Ingen anlegg for gående/syklende.	NEI	NEI
<b>5a</b> Krysset med Storgaten – Nordre Brennagate	1000 m	Sykling og gange i blanda trafikk i boliggate med lav ÅDT og fartsgrense (30 km/t).	JA (blanda trafikk)	NEI
<b>5b</b> Nordre Brennagate – krysset med Kirkegaten	600 m	Sykling i blandet trafikk og fortau på østsiden, mellom krysset med Nordre Brennagate og krysset med fv. 319. Sykling i blandet trafikk og fortau på både øst- og vestsiden mellom krysset med fv. 319 og krysset med Kirkegaten. Lav fartsgrense (30 km/t).	NEI, på deler av strekningen mangler separat tilbud for syklende.	JA (delvis på en side, delvis på begge sider)

Tabell 2: Oppsummering av dagens løsninger for gående og syklende på strekningen. Figuren viser tilstanden slik den var under befaring sommeren 2018.

<sup>13</sup> Dette var tilstanden under befaring sommeren 2018. Høsten 2018 ble GS-veien reasfaltert, dvs at anlegget per i dag fremstår som en ordinær GS-vei.

Kartet nedenfor gjengir langsgående tilbud for gående og syklende på strekningen.

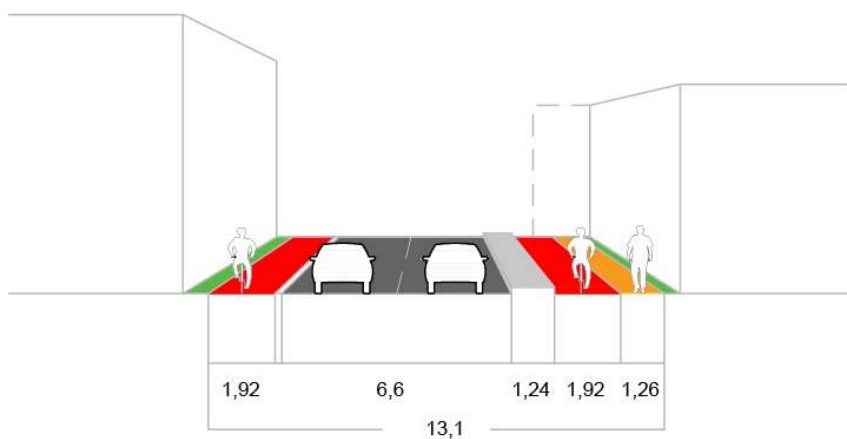


Figur 11. Dagens tilrettelegging for gående og syklister langs strekningen. Der hvor det ikke er lagt inn fargekoder er det ingen langsgående tilbud for gående og syklende per i dag. Figuren viser tilstanden slik den var under befaring sommeren 2018.

\* «Opphøyd sykkelfelt» (rød linje) og «delt gang- og sykkelvei» (turkis linje) er nærmere beskrevet i tabell 2.

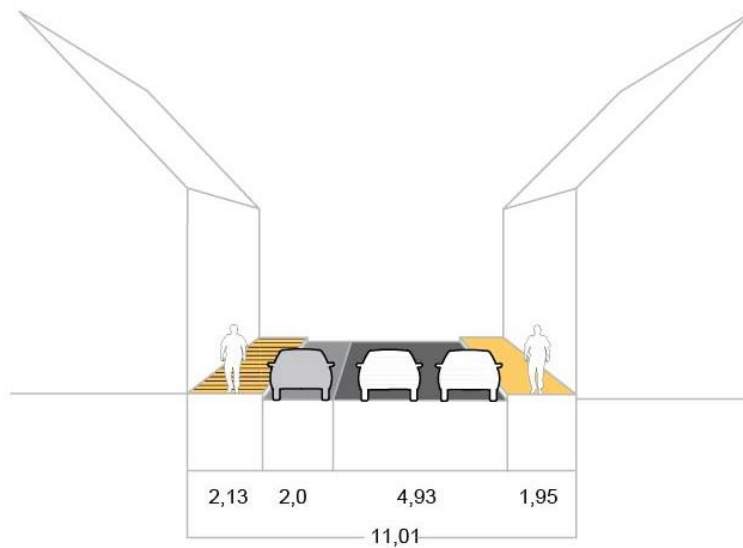
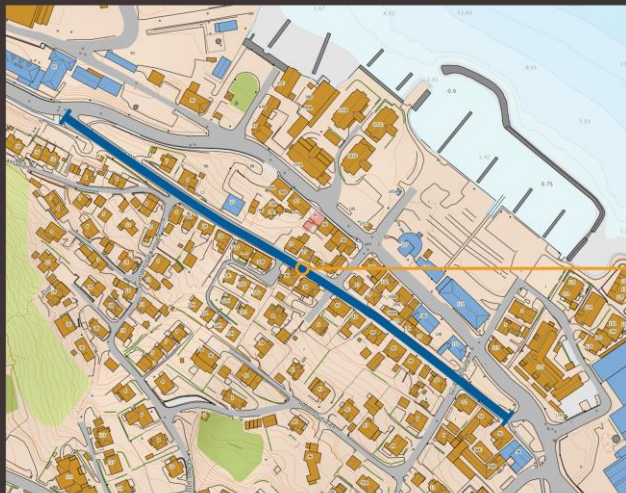


Figurene på de neste sidene viser hver delstrekning beskrevet i tabell 2. Bilder i oransje ramme viser «typiske snitt», mens bilder i rød ramme viser «kritiske punkter».



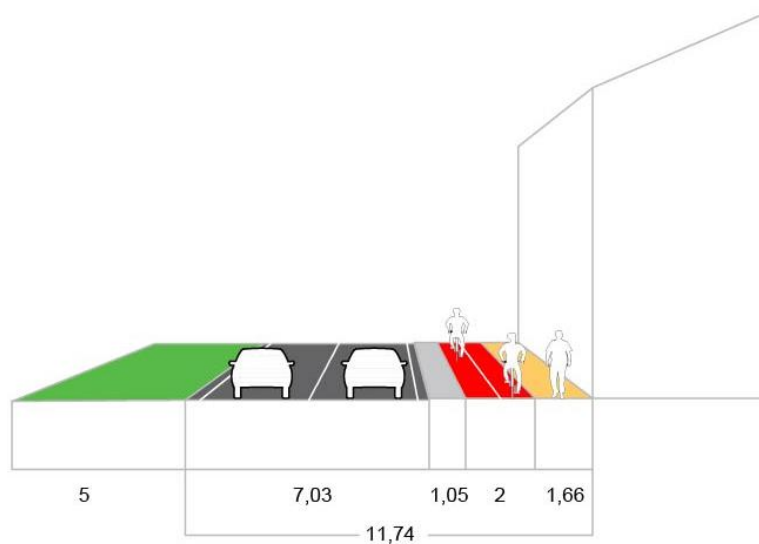
Figur 12: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 1a. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot øst.

Delstrekning 1b: Skippergata nord – Skippergata sør



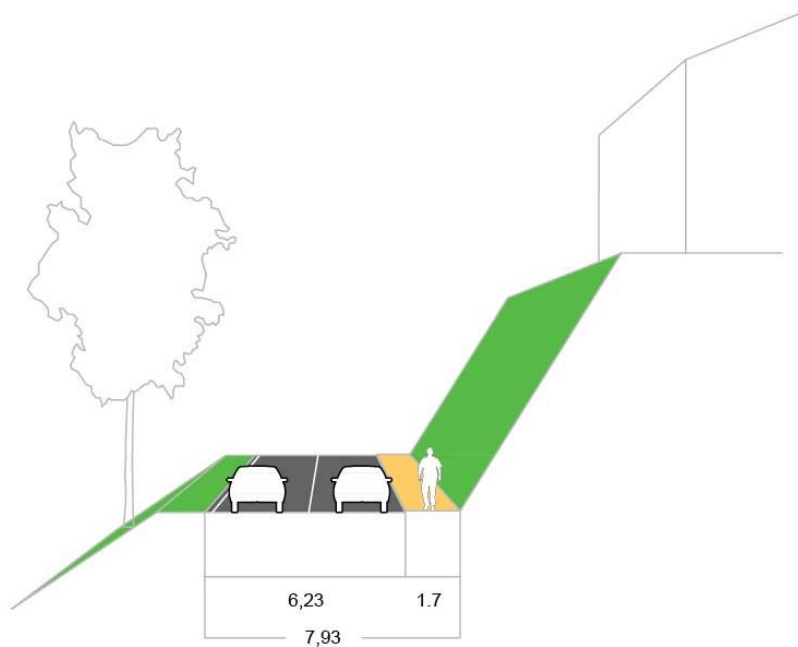
Figur 13: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 1b. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot øst.

Delstrekning 1c: Skippergata sør – Hans Tordsens gate

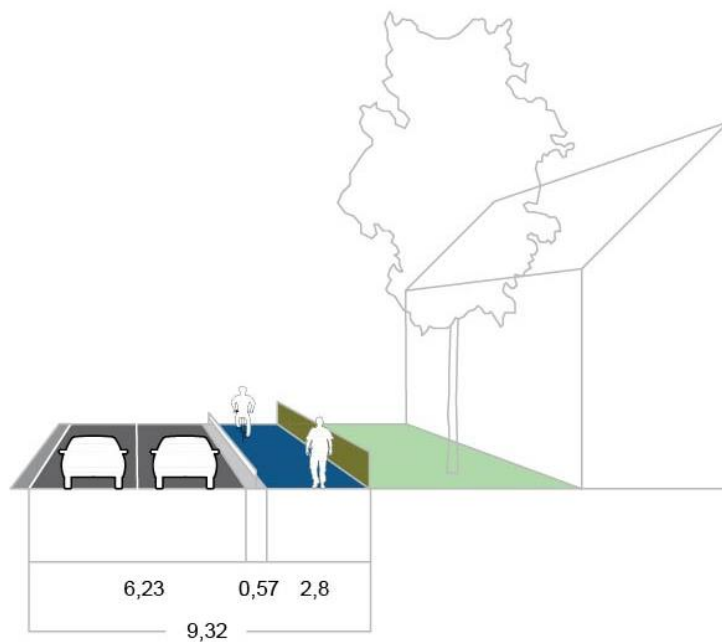


Figur 14: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 1c. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot sør.

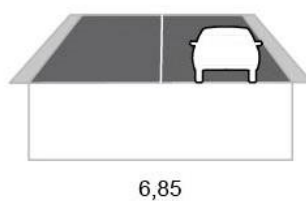
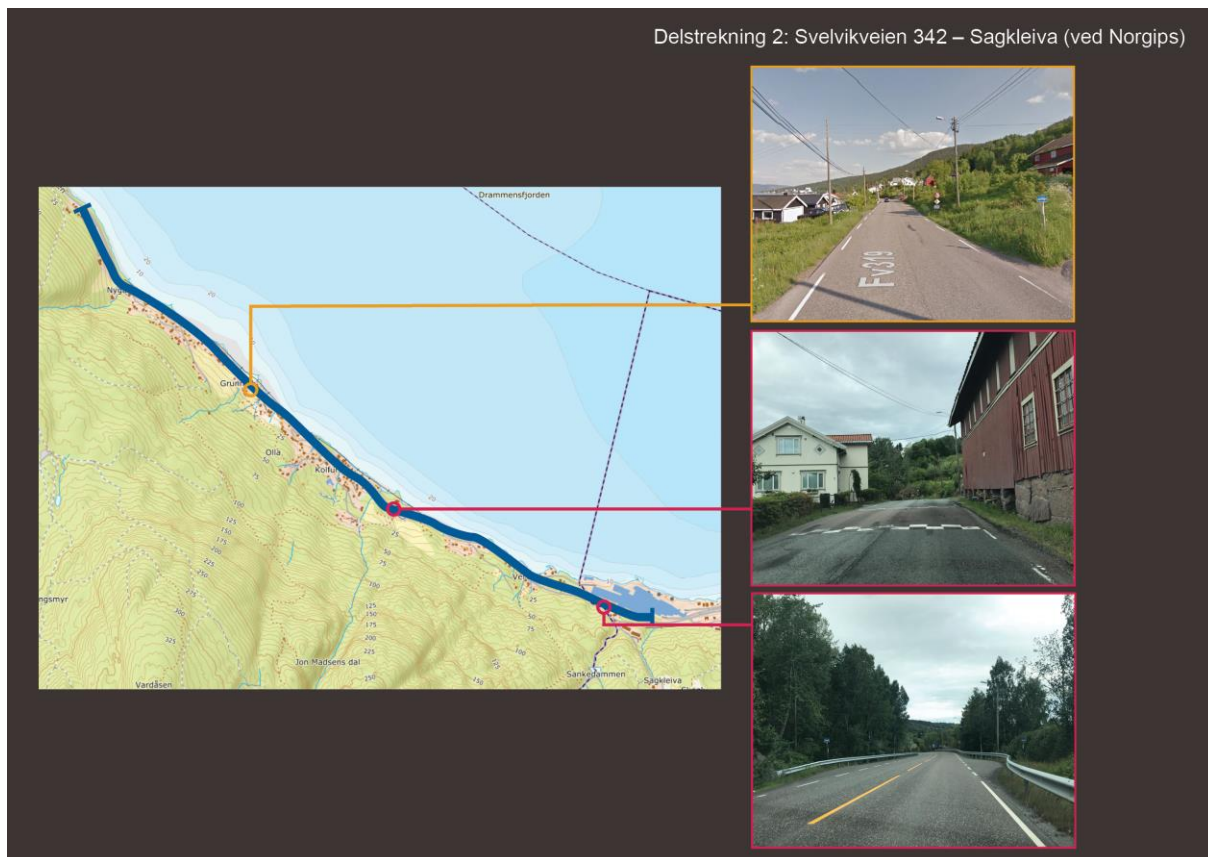




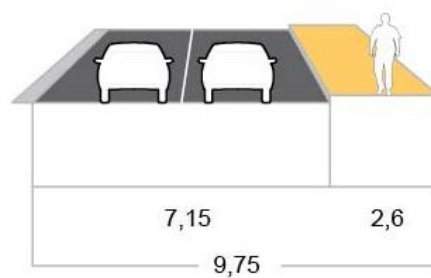
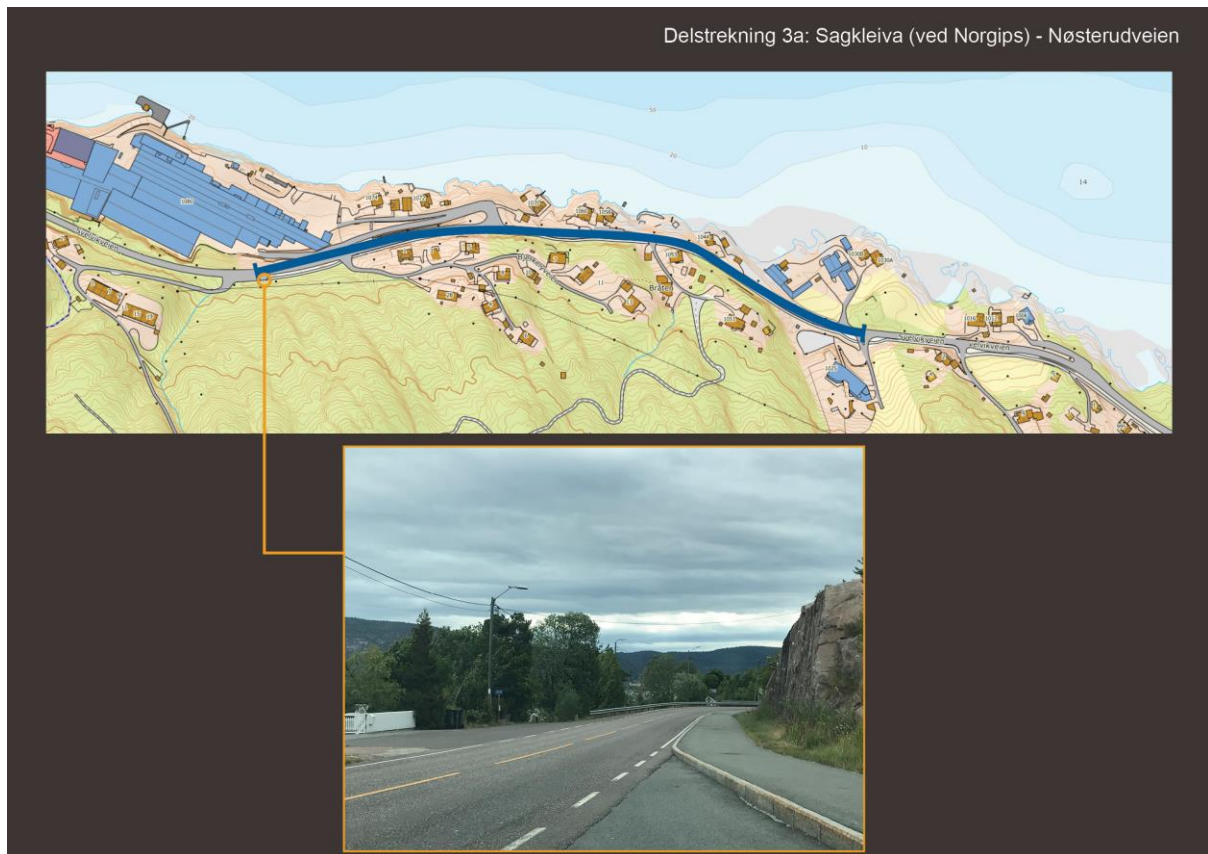
Figur 15: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 1d. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot sør.



Figur 16: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 1e. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot sør.

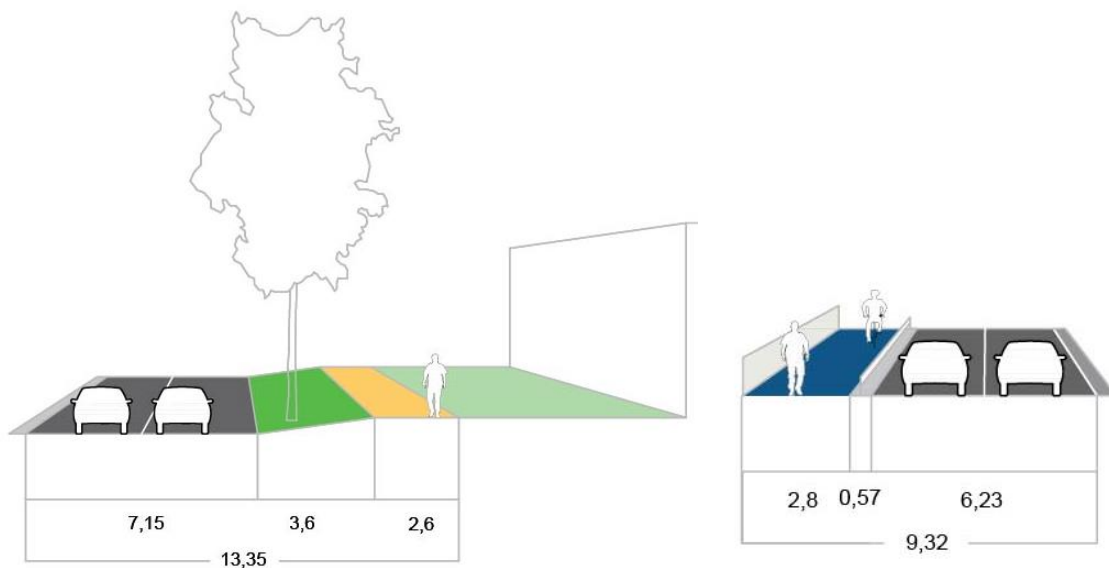
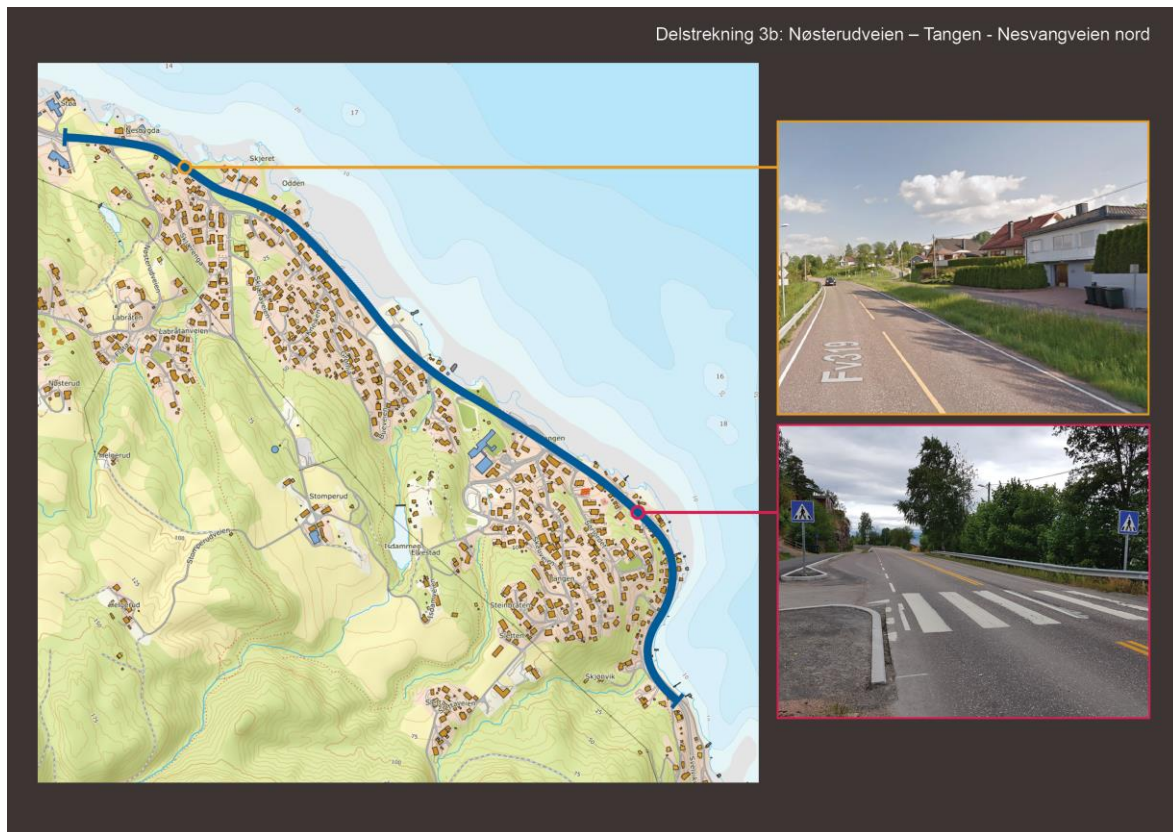


Figur 17: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 2.

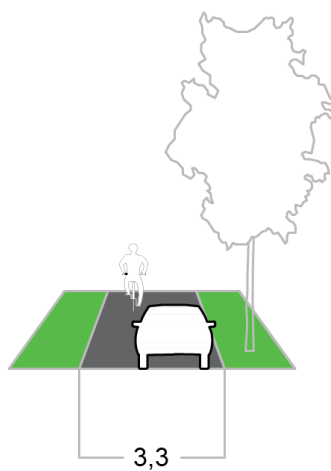
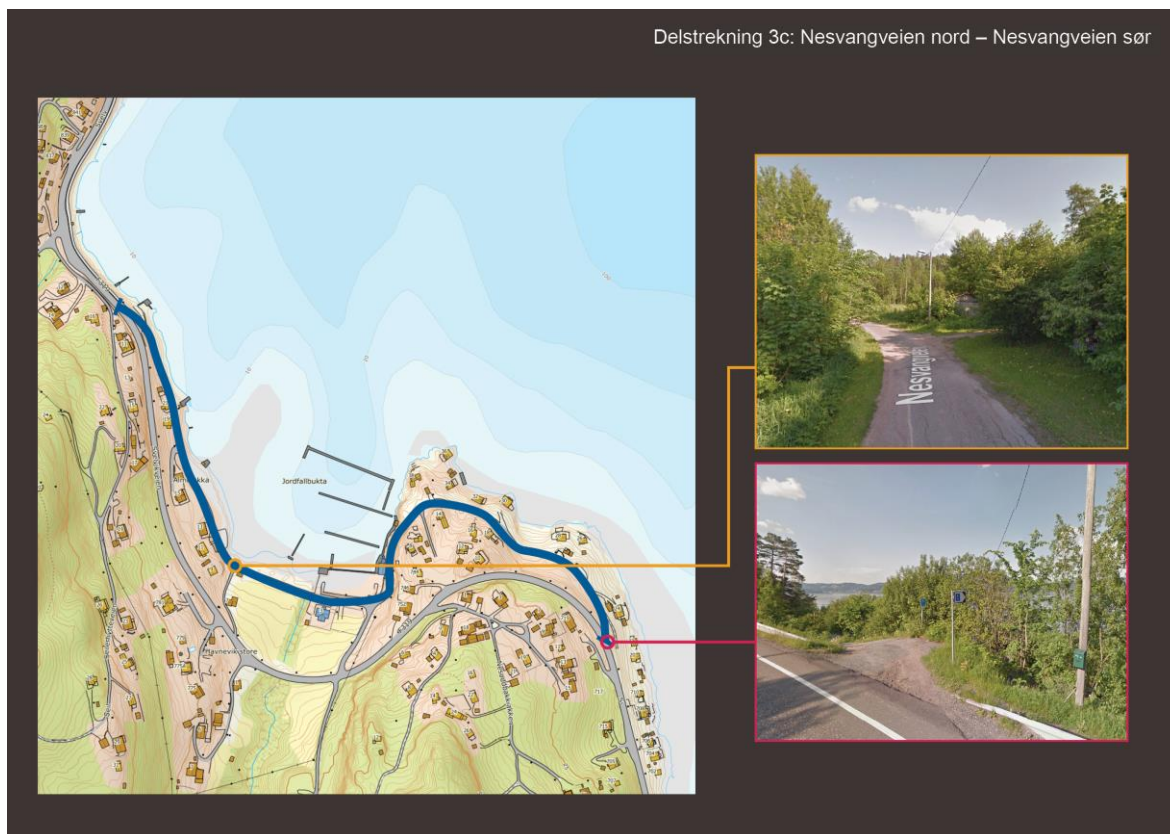


Figur 18: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 3a. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot øst.



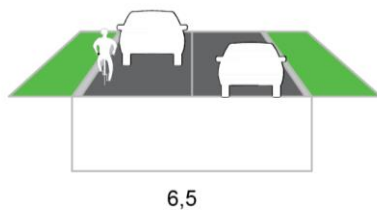
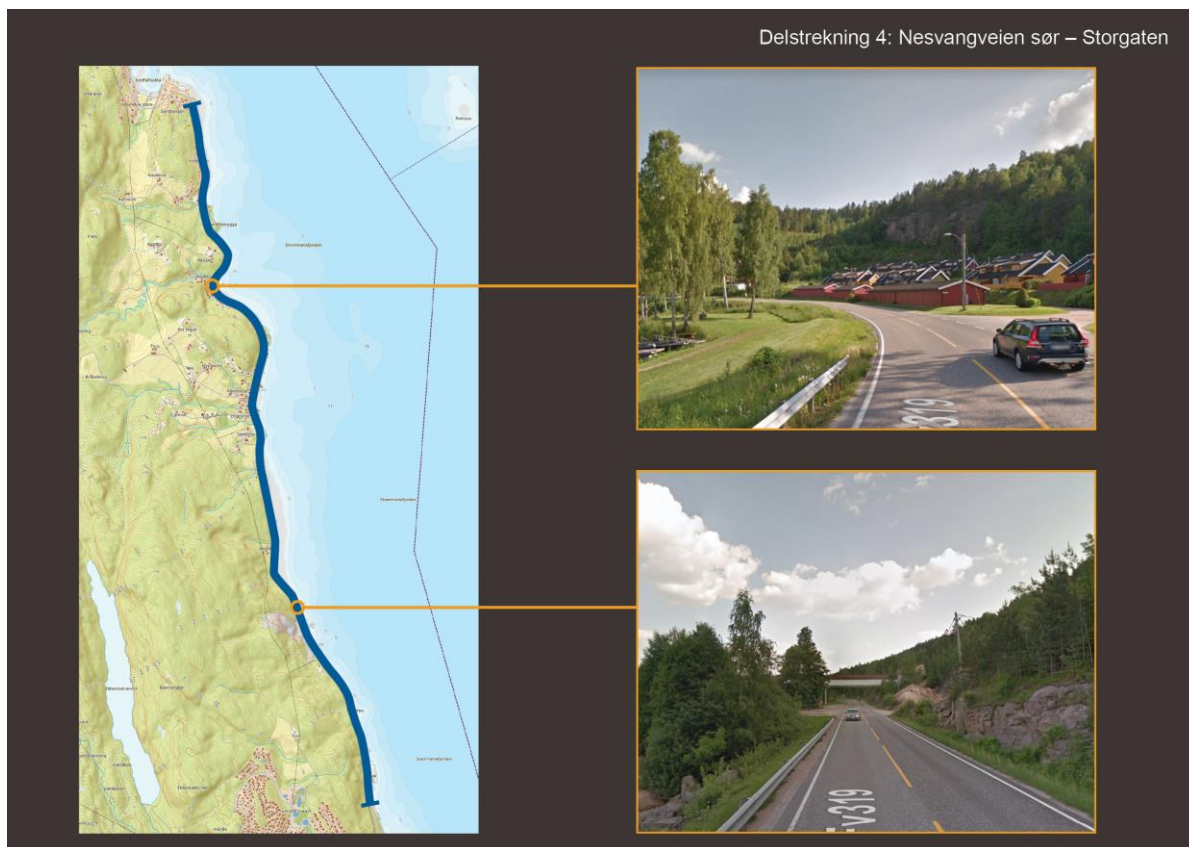


Figur 19: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 3b. Figurene som viser snitt viser «typiske snitt» på strekningen, sett mot sør.



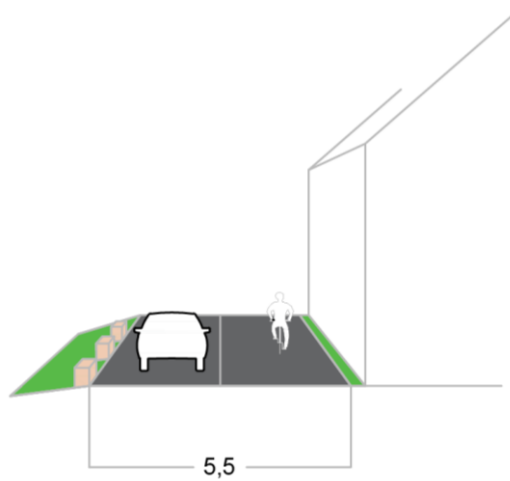
Figur 20: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 3c.





Figur 21: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 4.

Delstrekning 5a: Storgaten nord – Nordre Brennagete



Figur 22: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 5a.



Figur 23: Illustrasjoner av dagens tilbud for gående og syklende på delstrekning 5b. Figuren nederst viser «typisk snitt» på strekningen, sett mot sør.

### 3.3.2 Dagens standard på tilbudet for gående og syklende

Tabellen nedenfor beskriver standarden knyttet til tilbudet for gående og syklende på strekningen. Standarden er en sum av løsningen og tilstanden knyttet til løsningen.

I tillegg til beskrivende tekst er det benyttet fargekoder som kategoriserer standarden (rød= dårlig løsning og/eller tilstand, gul = middels god løsning og/eller tilstand, grønn= OK løsning og/eller tilstand).

Strekninger hvor det mangler tilbud for gående og/eller syklende er kategorisert som dårlig standard.

Delstrekning	Dagens tilbud	Tilbud for syklende	Tilbud for gående	Standard for syklende	Standard for gående
1a Rundtom-Skippergata nord	På sørsiden: GS-vei, som vha sort og rød asfalt, har til hensikt å skille gående og syklende <sup>14</sup> . Sykkeldelen skal etter intensjonen betjene syklende mot øst/sør.  På nordsiden: sykkelfelt, som betjener syklende mot vest/nord. Mellom Kirkebakken og Skippergata nord er sykkelfeltet skilt fra kjørebanelen med kantstein (som et «opphøyd sykkelfelt»).	JA (tosidig enveis)	JA (en side)	GS-veien er på deler av strekningen svært smal.  GS-veien har godt dekke, etter reasfaltering høsten 2018.  Sykkelfeltet har feil oppmerking mot kjørebanelen.  Sykkelfeltet har slitt dekke.  GS-veien (enveisregulert vha oppmerking) er ikke i hht regelverket. Benyttes sannsynligvis som en ordinær GS-vei <sup>15</sup> .	GS-veien er på deler av strekningen svært smal.  GS-veien har godt dekke, etter reasfaltering høsten 2018.  Det «opphøyde sykkelfeltet» er ikke i hht regelverket og benyttes sannsynligvis som fortau i tilknytning til holdeplasser som ligger på denne siden av veien.
1b Skippergata nord-Skippergata sør	Blanda trafikk i boliggate med lav ÅDT og fartsgrense (30 km/t og fartshumper).	JA (blanda trafikk i rolig boliggate)	JA (en side, sørsiden av Skippergata, men det mangler fortau ca 80 m lengst vest).	Kryssingspunktet ved Skippergata nord er ikke opphøyd og har ikke intensivbelysning.  Kryssingspunktet ved Skippergata sør er ikke opphøyd og har ikke intensivbelysning.  Krevende vintervedlikehold pga mange parkerte biler i gata.	Kryssingspunktet ved Skippergata nord er ikke opphøyd og har ikke intensivbelysning.  Kryssingspunktet ved Skippergata sør er ikke opphøyd og har ikke intensivbelysning.  Standarden vurderes allikevel som OK pga lav trafikkmengde.  Krevende vintervedlikehold pga mange parkerte biler i gata.
1c Skippergata sør-Hans Tordsens gate	GS-vei på vestsiden, som vha sort og rød asfalt, har til hensikt å skille gående og syklende.	JA (ensidig toveis på vestsiden)	JA (en side)	GS-veien har hovedsakelig OK bredde, med unntak av strekningen ved krysset med Auens vei.  GS-veien har noe dårlig dekke.  Kryssingspunktet over Hans Tordsens gate har en uheldig utforming.	GS-veien har hovedsakelig OK bredde, med unntak av strekningen ved krysset med Auens vei.  GS-veien har noe dårlig dekke.  Kryssingspunktet over Hans Tordsens gate har en uheldig utforming.

<sup>14</sup> Dette var tilstanden under befarig sommeren 2018. Høsten 2018 ble GS-veien reasfaltert, dvs at anlegget per i dag fremstår som en ordinær GS-vei.

<sup>15</sup> Det er ukjent om det planlegges å reoppmerke anlegget som «enveisregulert GS-vei» etter reasfalteringen høsten 2018, men per mai 2019 er dette ikke gjennomført.

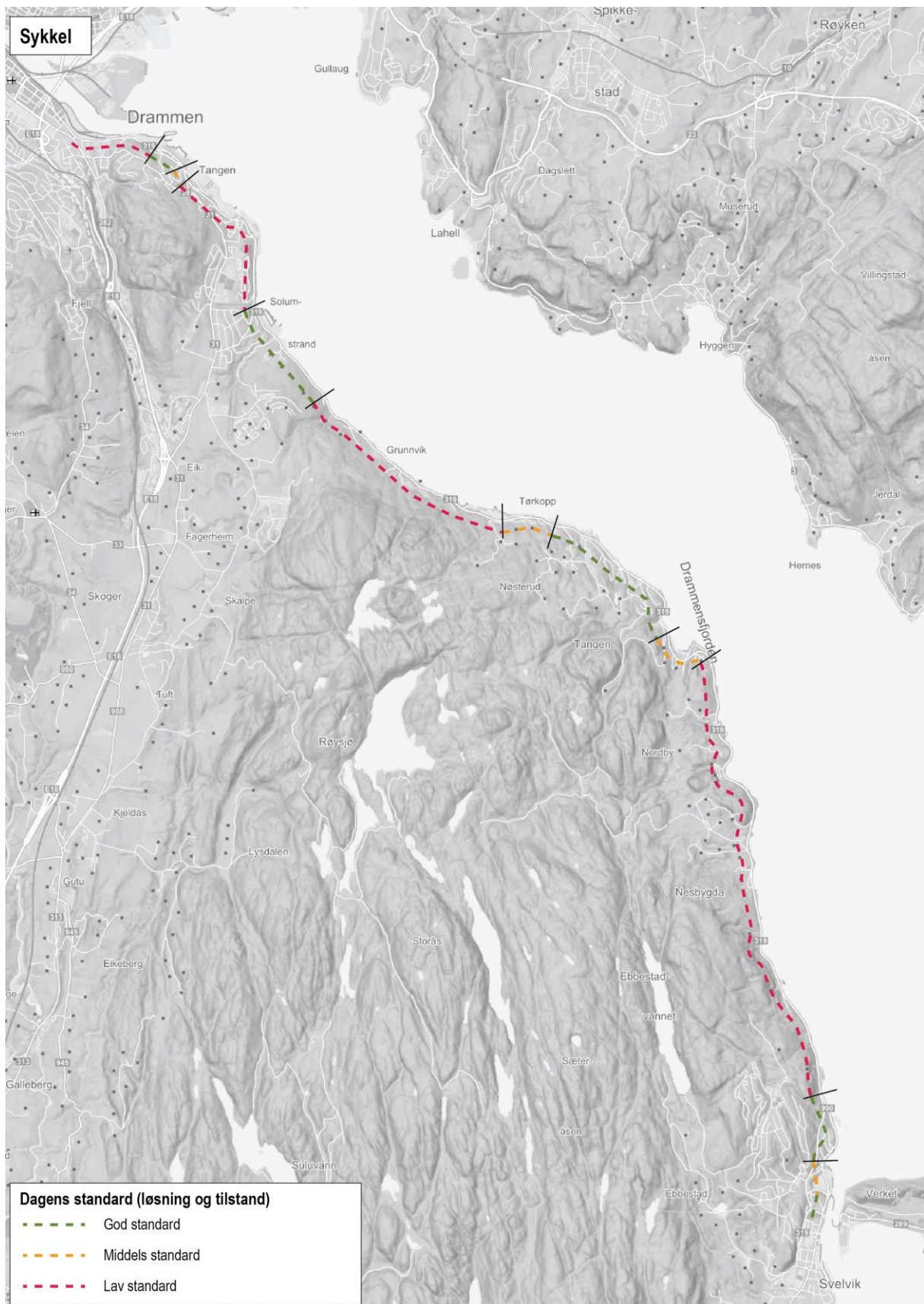


Delstrekning	Dagens tilbud	Tilbud for syklende	Tilbud for gående	Standard for syklende	Standard for gående
1d Hans Tordsens gate- Oscar Kiærs vei	Fortau.	NEI	JA, fortau på både vest og øst-siden mellom Hans Tordsens gate og Sota. Fortau kun på vestsiden mellom Sota og Oscar Kiærs vei.	<p>Da det mangler langsgående tilbud for syklende, og fortauet er forholdsvis smalt og med svært dårlig tilstand, er det lite attraktivt for syklende å benytte fortauet.</p> <p>Det er lite attraktivt å sykle i kjørebanelen pga høy trafikkmengde.</p>	<p>Fortauet på østsiden mellom Hans Tordsens gate og Sota er smalt, mangler delvis kantstein mot kjørebanelen og asfaltdekke.</p> <p>Generelt svært lav standard på fortau på vestsiden. Svært nedslitt dekke, delvis manglende kantstein mot kjørebanelen. Stedvis svært smalt fortau.</p> <p>Flere av holdeplassene har svært dårlig utforming (manglende venteareal m.m.) og mangler tilrettelagt kryssingspunkt for å komme over til motsatt side.</p>
1e Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342	GS-vei på vestsiden (veirekkverk mellom kjørebanelen og GS-veien).	JA (ensidig toveis)	JA (en side)	Generelt OK standard/tilstand.	<p>Generelt OK standard/tilstand.</p> <p>Flere holdeplasser mangler venteareal (også der hvor holdeplassen ligger på samme side som GS-veien), noe som medfører at bussen sperrer GS-trafikk ved stans i lommer.</p> <p>Holdeplasser mangler tilrettelagt kryssingspunkt for å komme over til motsatt side.</p>
2 Svelvikveien 342-Sagkleiva	Ingen langsgående anlegg for gående/syklende.	NEI	NEI	Ikke attraktivt å sykle langs Svelvikveien (smal veibredde, ned mot 5,8 meter).	Ikke attraktivt å gå langs Svelvikveien (smal veibredde, ned mot 5,8 meter).
3a Sagkleiva-Nøsterudveien	<p>GS-vei på sørsiden (ca 100 m), med rabatt mellom kjørebanelen og GS-veien, lengst mot nord.</p> <p>Ellers er det fortau på sørsiden, dette anlegget er skiltet som GS-vei.</p>	JA (ensidig toveis)	JA (en side)	Fortauet er smalt (2,0-2,2 m i hht NVDB) med tanke på at det er skiltet som GS-vei og skal betjene både gående og syklende.	<p>Fortau med generelt god standard og tilstand.</p> <p>Holdeplasser mangler tilrettelagt kryssingspunkt for å komme over til motsatt side.</p>

Delstrekning	Dagens tilbud	Tilbud for syklende	Tilbud for gående	Standard for syklende	Standard for gående
3b Nøsterudveien- Tangen- Nesvangveien nord	GS-vei på vestsiden (med rabatt eller rekkverk mellom kjørebane og GS-vei) mellom Nøsterudveien og holdeplassen «Fyret».  GS-vei på østsiden mellom holdeplassen «Fyret» og Nesvangveien nord.	JA (ensidig toveis)	JA (en side)	Generelt OK standard/tilstand.  For høy fartsgrense med tanke på kryssingspunkt i plan i tilknytning til sideskifte.  Gående og syklende som bor på vestsiden av Svelvikveien, mellom holdeplassen «Fyret» og Jordfallbukta, må krysse Svelvikveien for å komme over til GS-veien. Det er ikke tilrettelagt for kryssing.	Generelt OK standard/tilstand.  For høy fartsgrense med tanke på kryssingspunkt i plan i tilknytning til sideskifte.  Holdeplasser mangler tilrettelagt kryssingspunkt for å komme over til motsatt side.  Gående og syklende som bor mellom holdeplassen «Fyret» og Jordfallbukta må krysse Svelvikveien for å komme over til GS-veien. Det er ikke tilrettelagt for kryssing.
3c Nesvangveien nord- Nesvangveien sør	Gammel riksvei skiltet som GS-vei (tillatt kjøring til eiendommer).	JA (ensidig toveis)	JA (en side)	Nedslitt dekke.  Mulig det er behov for utbedret belysning.  Gående og syklende som bor på vestsiden av Svelvikveien må krysse Svelvikveien for å komme over til GS-veien. Det er ikke tilrettelagt for kryssing.  I sørenden munner veien ut i Svelvikveien på et uheldig punkt (uoversiktlig, fartsgrense 70 km/t) hvor det er uheldig å krysse veien.	Nedslitt dekke.  Mulig det er behov for utbedret belysning.  Gående og syklende som bor på vestsiden av Svelvikveien må krysse Svelvikveien for å komme over til GS-veien. Det er ikke tilrettelagt for kryssing.  I sørenden munner veien ut i Svelvikveien på et uheldig punkt (uoversiktlig, fartsgrense 70 km/t) hvor det er uheldig å krysse veien.
4 Nesvangveien sør- krysset med Storgaten	Ingen anlegg for gående/syklende.	NEI	NEI	Ikke attraktivt å sykle langs Svelvikveien pga høy fartsgrense (70 km/t), stedvis smal veibredde (ned mot 6,4 meter på enkelte punkter i hht NVDB), lange strekninger med veirekkverk og partier med fjellskjæringer.	Ikke attraktivt å gå langs Svelvikveien pga høy fartsgrense (70 km/t), stedvis smal veibredde (ned mot 6,4 meter på enkelte punkter i hht NVDB), lange strekninger med veirekkverk og partier med fjellskjæringer.  Holdeplasser mangler tilrettelagt kryssingspunkt for å komme over til motsatt side.
5a Krysset med Storgaten- Nordre Brennagate	Sykling og gange i blanda trafikk i boliggate med lav ÅDT og fartsgrense.	JA (blanda trafikk)	NEI	I nordenden er fartsgrensen for høy (50 km/t) med tanke på sykling i blandet trafikk.  Muligens behov for belysning og ytterligere fartsreducerende tiltak.	I nordenden er fartsgrensen for høy (50 km/t) og det mangler langsgående tilrettelegging for gående.  Muligens behov for belysning og ytterligere fartsreducerende tiltak.

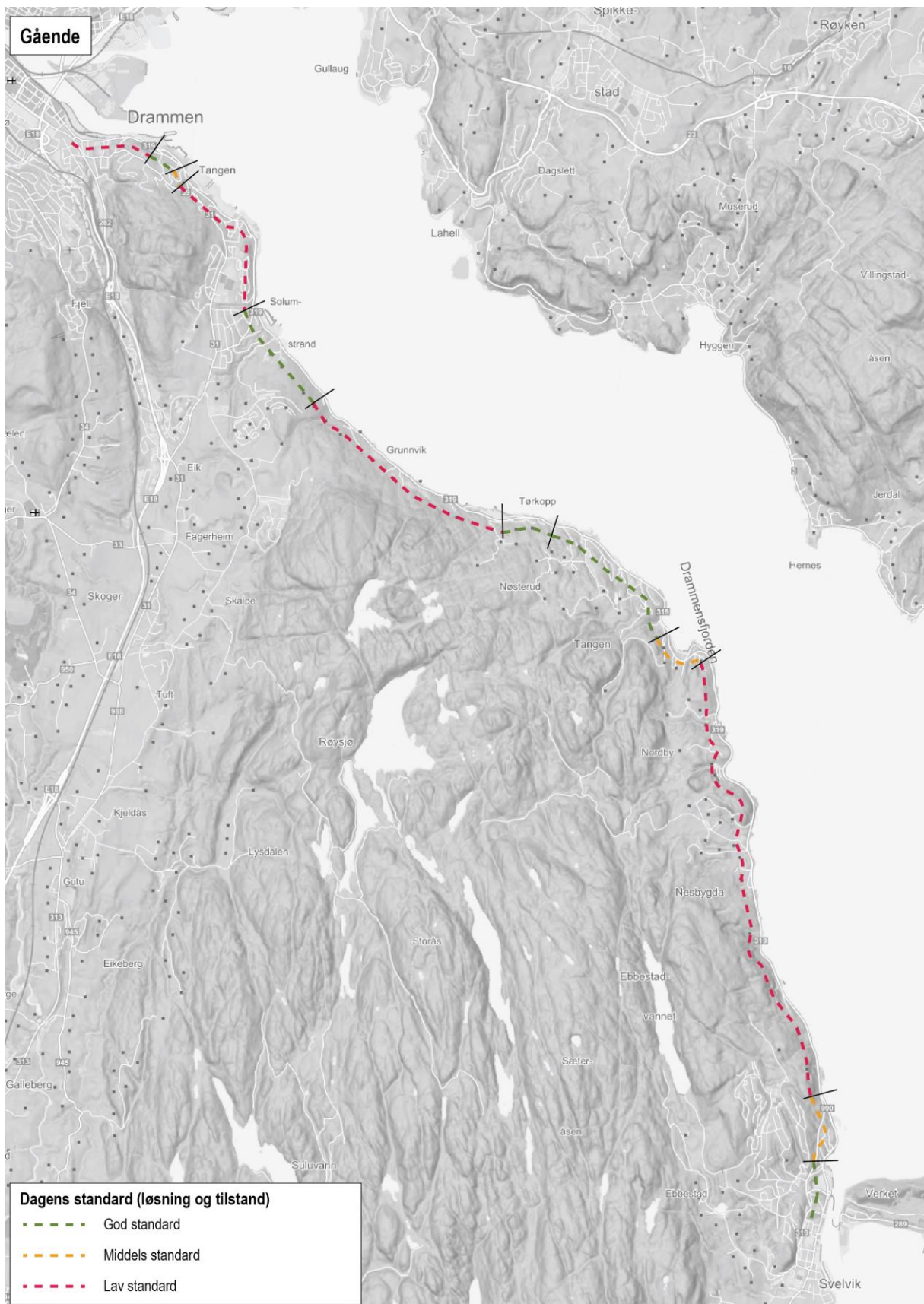
Delstrekning	Dagens tilbud	Tilbud for syklende	Tilbud for gående	Standard for syklende	Standard for gående
5b (1) Nordre Brennagate- Krysset med fv. 319	Sykling i blandet trafikk. Fortau på østsiden.	NEI	JA	Det er behov for tilbud for syklende på strekningen.  Det er behov for et sikkert kryssingspunkt over krysset med fv. 319 og tilkobling mot fortauet langs fv. 319	Det er behov for et sikkert kryssingspunkt over krysset med fv. 319 og tilkobling mot fortauet langs fv. 319.
5b (2) Krysset med fv. 319- Krysset med Kirkegaten	Sykling i blandet trafikk. Fortau på både øst- og vestsiden. Lav fartsgrense (30 km/t).	JA (blanda trafikk)	JA	OK standard.	OK standard.

Tabell 3: Beskrivelse av løsninger og standard for gående og syklende på strekningen.



Figur 24: Oppsummering av vurderinger av dagens standard (løsninger og tilstand) for syklende på strekningen.





Figur 25: Oppsummering av vurderinger av dagens standard (løsninger og tilstand) for gående på strekningen.

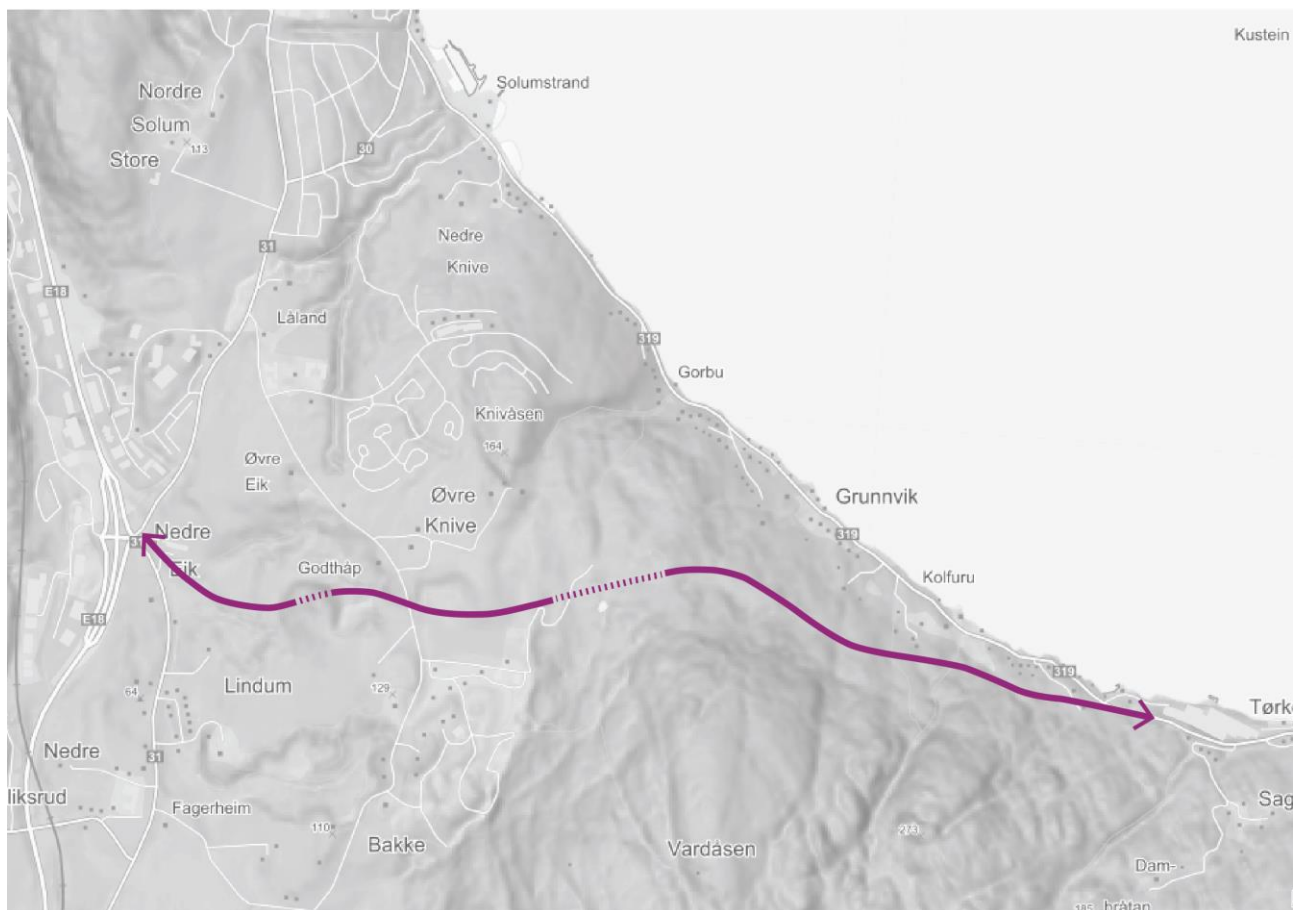
### 3.4 Planer for utbedring av tilbudet for gående og syklende langs Svelvikveien

#### 3.4.1 Kommunedelplan fv.319 Svelvikveien

Kommunedelplan med konsekvensutredning for fv 319 Svelvikveien ble vedtatt 21.06.2016. Kommunedelplanen tar for seg to veistrekninger, der den ene omfatter ny veiforbindelse mellom Tørkop og Eik og den andre omfatter vesentlig utbedring av eksisterende vei på strekningen mellom Solumstrand og Rundtom. Sistnevnte omfatter tiltak som skal øke trafikksikkerheten og fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivtrafikk på den avlasta strekningen nærmest Drammen (Statens vegvesen 2016).

#### Ny Svelvikvei fra Tørkop - Eik

Ny vei er dimensjonert for ÅDT 6000-12000 og fartsgrense 90 km/t. Bystyret i Drammen vedtok 21.06.2016 alternativ B2 for strekningen Tørkop – Eik (vist i figur 26).



Figur 26: Oversiktskart som viser vedtatt løsning for ny Svelvikvei, mellom Tørkop og Eik. Figuren er utarbeidet av Norconsult AS på bakgrunn av informasjon om valgt trasé, som er hentet fra kommunedelplan fv. 319 Svelvikveien.

## Oppgradering av eksisterende vei Solumstrand - Rundtom

Oppgradert vei er dimensjonert for ÅDT > 1500 og maks fartsgrense 50 km/t.

Overordnede målsetninger i NTP og Buskerudbysamarbeidet tilsier satsning på kollektiv, sykkel og gange. Siden denne delen av Svelvikveien ligger i en tilfredsstillende sykkelavstand til og fra Drammen sentrum, men forholdene ikke er gode nok, er det ønskelig at strekningen utbedres spesielt med tanke på gående, syklende og kollektivreisene.

Planen legger opp til at det etableres sykkelvei med fortau på sørsiden av Svelvikveien, da denne løsningen kommer best ut mht trafikksikkerhet, fremkommelighet og brukervennlighet. Dette er begrunnet med følgende:

- «Det meste av bebyggelsen ligger på vestsiden av fv.319 – de slipper da å krysse vegen for å komme til sykkelanlegget.
- Sykkelanlegget skal som i dag følge Skippergata, i løsningen med sykkelveg slipper syklende da å krysse Svelvikveien.
- Løsning med sykkelveg ender opp på samme side som Brandengen skole.
- Sykkelvegløsningen gir mindre sykling på fortau.
- Sykkelveg med fortau vil gi muligheter for å etablere god sikt i kryss og avkjørsler.
- Sykkelvegløsningen fremstår som mer attraktiv for sykklistere i alle aldre, i motsetning til sykkelfelt som kan være mer rettet mot transportsyklisten.» (Statens vegvesen 2016)

### 3.4.2 Fv. 319 Svelvikveien<sup>16</sup>

Statens vegvesen har et pågående prosjekt for utbedring/opprusting av strekningen mellom krysset med Hans Tordsens gate og Oscar Kiærs vei. 2,5 m bredt fortau, kurveutretting ved Oscar Kiærs vei, ny plassering av holdeplasser, fartsgrense 40 og 50 km/t. Det planlegges ikke separat tilbud for syklende. Arbeidet er planlagt igangsatt sent i 2019/tidlig i 2020.

### 3.4.3 Fv. 31 Hans Tordsens gate/Norbyveien<sup>17</sup>

Statens vegvesen har et pågående prosjekt for utbedring/opprusting av strekningen mellom krysset med Svelvikveien og innkjøringen til Nordbylunden og Nordby gård barnehager på Åskollen. Veien får 40 km/t, opphøyde gangfelt, gatebelysning og 2,5 m bredt fortau på vestsiden av veien. Det planlegges ikke separat tilbud for syklende. Arbeidet skal stå ferdig sommeren 2019.

<sup>16</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekteribuskerud/svelvikveien>

<sup>17</sup> <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekteribuskerud/nordbyveien>

## 3.5 Innspill fra brukerne

### 3.5.1 Barnetråkk Åskollen og Brandengen skole

I forbindelse med arbeidet knyttet til kommuneplan for fv. 319 Svelvikveien ble det gjennomført barnetråkkregistreringer ved Åskollen og Brandengen skoler i Drammen. I denne sammenhengen var hovedfokuset å finne ut av hvordan elevene brukte nærmiljøet og området i tilknytning til Svelvikveien. I barnetråkkregistreringene ble de viktigste målpunktene langs veien i tillegg til skolene kartlagt. Disse var følgende:

- Badeplasser, først og fremst ved Sota fjordpark
- Nøstedhallen, som er en skatehall
- Fiskeplasser
- Båtplasser

Barna uttrykte i tillegg at de oppfattet det utrygt å krysse Oscar Kiærs vei på grunn av mye trafikk.

### 3.5.2 Barnetråkkregistreringer Svelvik kommune

I Svelvik kommune skal barnetråkk gjennomføres hvert år som en del av skolenes ordinære undervisning. Hvert år velges det ut et hovedfokus/-tema ut ifra behov. I registreringene er det 6.klasse og 9.klasse som deltar.

I 2017 ble det gjennomført barnetråkkregistreringer i Svelvik kommune med hovedfokus på trafikksikkerhet. Bakgrunnen for fokuset var at trafikksikkerhetsplanen skulle rulleres i 2017, og registreringene er et godt grunnlag for denne. Til sammen deltok 142 elever, 68 fra 9. klasse og 74 fra 6. klasse (25 fra Tangen og 49 fra Tømmerås).

Det ble gjort en kort oppsummering fra registreringene:

«Elevene opplever at det er stor trafikk langs Fv. 319 og at bilistene kjører over fartsgrensen og mangler aktpågivenhet. Videre opplever de at en del veier i sitt nærmiljø mangler belysning og de ønsker flere fotgjengeroverganger. Det ble bl. a. pekt på behov for:

- Lavere fart
- Mer lys
- Tryggere kryssing av vei (Svelvik kommune 2017)

I Nesbygda ble det blant annet etterlyst gatelys ved flere av veiene, fotgjengerovergang ved to steder og andre fartsdempende tiltak. Fra registreringene er det tydelig at elevene bruker fv. 319 Svelvikveien som skolevei og at det utelukkende finnes negative registreringer her.

I sentrum er hovedtrekkene at biler kjører fort i området og at det er mye trafikk, i tillegg til at det også her ble etterlyst fungerende gatelys og fotgjengerovergang ved Knem. Spesielt ungdomsskolen har registrert mye negativt i Svelvik sentrum.



## 4 Potensial for gang- og sykkeltrafikk

Kapittel 4.1 gir en generell beskrivelse av gående og syklendes reisevaner, dvs. hva slags reiser og hvor lange reiser man foretar til fots og på sykkel.

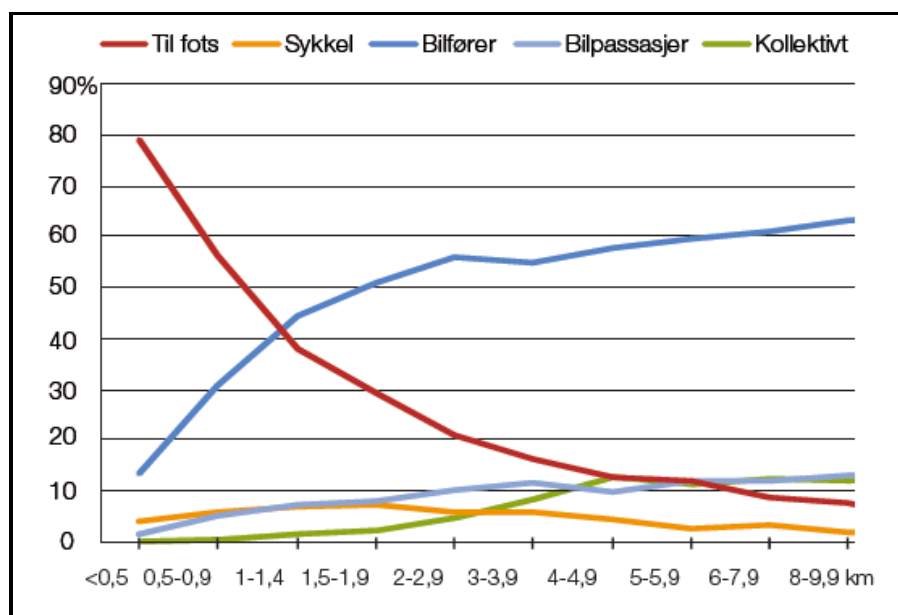
I kapittel 4.2 beskrives eksisterende og framtidig boligbebyggelse langs Svelvikveien. Dette gir innblikk i omfanget av potensielle brukere og hvilke delstrekninger som har potensielt størst brukertetthet. Videre, i kapittel 4.3, beskrives viktige målpunkter for gående og syklende på strekningen.

På bakgrunn av kunnskapen i kapittel 4.1 - 4.3 kan man vurdere potensialet for gang- og sykkeltrafikk på de ulike delstrekningene langs Svelvikveien. Vurderinger av potensial er oppsummert i kapittel 4.4.

### 4.1 Generelt om gående og syklendes reisevaner

#### Reiser til fots

Gangturene er naturlig nok de korteste reisene. Nasjonal Gåstrategi (2012) viser til at 1,0-1,4 km markerer seg som en grense for om vi velger å gå eller kjøre bil. Blir reisene lengre, synker andelen gåturer. En gjennomgang av forskning knyttet til gangavstander viser at det er akseptabelt å gå 5-10 minutter til målpunkter i nærområdet og holdeplass for kollektivtransport. Dette tilsvarer opptil 1 kilometer dersom hastigheten er ca 5 km/t<sup>18</sup>. Ellers viser RVU-data<sup>19</sup> at en gjennomsnittlig ganglengde i forbindelse med en kollektivreise er 670 meter.

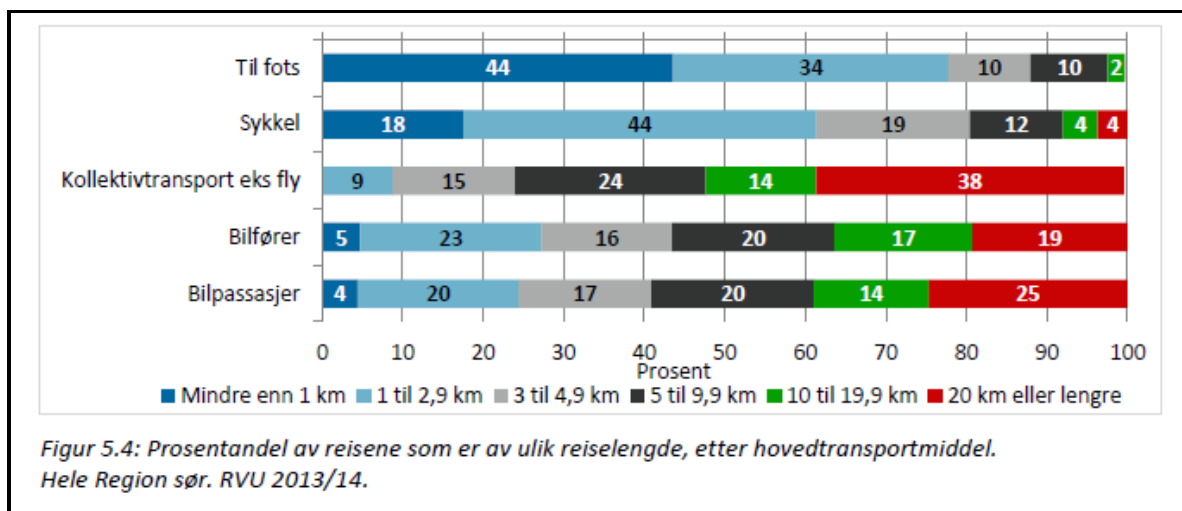


Figur 27: Reisemiddelandeler (prosent) ved forskjellige reiselengder (km) i Norge. Kilde: Nasjonal gåstrategi (2012).

<sup>18</sup> Nasjonal gåstrategi (2012):

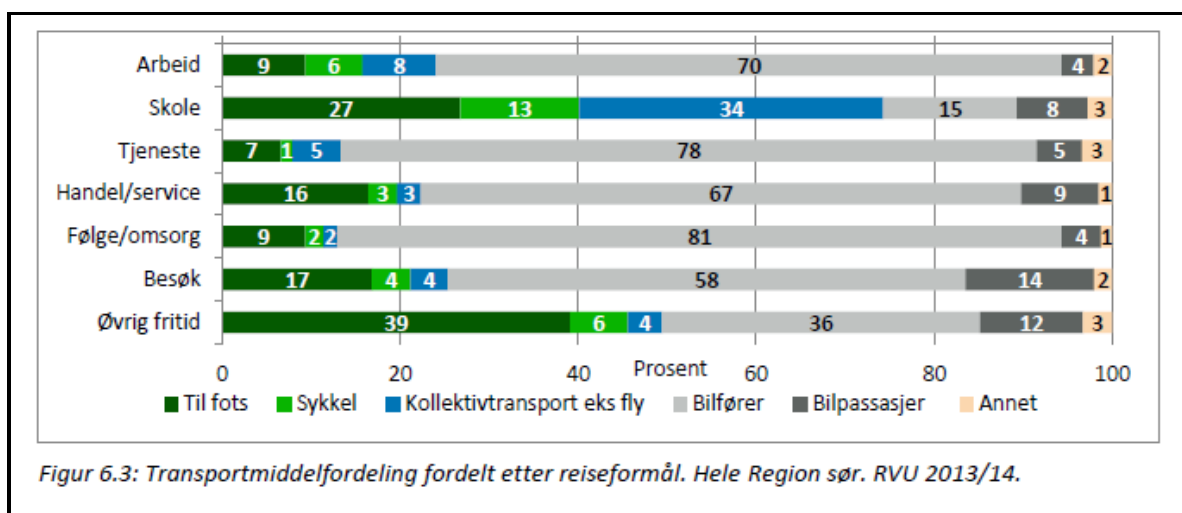
[https://www.vegvesen.no/attachment/528926/binary/851213?fast\\_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf)

<sup>19</sup> RVU: Reisevaneundersøkelsen



Figur 28: Prosentandel av reisene som er av ulike reiselengde, etter hovedtransportmiddel.

Som det fremgår av figur 28 er nesten halvparten av reiser til fots under 1 km og nesten 80 % av alle reiser til fots under 3 km.



Figur 29: Transportmiddelfordeling fordelt etter reisemål.

Som det fremgår av figur 29 foretas det mange reiser til fots i forbindelse med reiser til/fra skole og øvrig fritid. Kun 9 % av reiser til/fra arbeid foretas til fots.

På bakgrunn av dette er det sannsynligvis størst potensial for å øke andelen reiser til fots på de korte turene. I så fall er det spesielt viktig å legge til rette for økt gange til målpunkter som ligger innenfor en rekkevidde på ca. 1 km/10 minutters gangavstand. Dette omfatter gjerne reiser til nærmeste lokalsenter, skole og holdeplass. Dersom strekninger oppleves som spesielt attraktive, kan det imidlertid også være potensial for økt gange på lengre strekninger.

## Reiser på sykkel

Som det fremgår av figur 28 er litt over 60 % av alle reiser på sykkel under 3 km. 20 % av alle reiser på sykkel er over 5 km.

Som det fremgår av figur 29 foretas det mange reiser på sykkel i forbindelse med reiser til/fra skole. Kun 6 % av reiser til/fra arbeid foretas på sykkel.

## Kvaliteter som er avgjørende for å øke andelen gående

I følge Nasjonal gåstrategi<sup>20</sup> er det grunnleggende å utvikle et «*sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming*». Figuren nedenfor oppsummerer hvordan man kan øke andelen gående gjennom fysisk utforming av omgivelser.

Utforming av fysiske omgivelser	
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Utvikle by- og tettstedstrukturene til å bli mer tilrettelagt for gåing</li><li>■ Utvikle attraktive omgivelser med utgangspunkt i gåendes forutsetninger og behov</li><li>■ Utvikle sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Sikre at gående er tilstrekkelig prioritert i nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging og utforming trafikkanlegg</li><li>■ Bidra til at hensyn til gående ivaretas i all planlegging etter Plan- og bygningsloven, både i arealbruks- og infrastrukturutvikling, de formelle plandokumentene og i planbehandling</li><li>■ Bidra til at gåendes behov ivaretas ved utforming, opprusting og byggesaksbehandling av infrastrukturplanlegg og bebyggelse</li><li>■ Bidra til utbedring av eksisterende ganganlegg og etablering nye gangforbindelser der det er behov for dette</li><li>■ Bidra til utvikling av trygge, sikre og attraktive skoleveger</li><li>■ Gjennomføre demonstrasjonsprosjekter for utforming av infrastruktur for gående og utvikling av attraktive omgivelser</li><li>■ Foreslå en utvidelse av ordningen med tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner, eller en tilsvarende ordning for å styrke fokuset på hele reisekjeder</li></ul>

Figur 30: Virkemidler og tiltak innenfor utforming av fysiske omgivelser. Kilde: Nasjonal gåstrategi (2012):

I arbeidet med «Gåstrategi for Miljøpakken» i Trondheim<sup>21</sup> har man vektlagt følgende innsatsområder: sammenhengende gånnett, korte avstander til viktige målpunkter (snarveier), eget gånnett, lett å orientere seg, trygge gåtraséer, attraktive omgivelser og god drift/vedlikehold. Dette er illustrert vha figuren nedenfor.

<sup>20</sup> [https://www.vegvesen.no/attachment/528926/binary/851213?fast\\_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf)

<sup>21</sup> [https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim\\_h%C3%B8ringsutkast\\_18feb2016.pdf](https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim_h%C3%B8ringsutkast_18feb2016.pdf)



Figur 31: Virkemidler for å nå målet om å få flere til å gå. Kilde: Gåstrategi for Trondheim.

### Kvaliteter som er avgjørende for å øke andelen syklende

TØI-rapport 1447/2015 «Separate sykkelanlegg i by - Effekter på sikkerhet, fremkommelighet, trygghetsfølelse og sykkelbruk»<sup>22</sup> omtaler følgende forutsetninger for å få flere til å velge sykkel:

- Separate sykkelanlegg som har en sykkelvennlig utforming, dvs gir god fremkommelighet og trygghet, både på strekninger og i kryss
- Separate sykkelanlegg som er en del av et sammenhengende nettverk av sykkelinfrastruktur, og ikke isolerte tiltak på enkelte strekninger.

Generelt gjelder derfor at sykkelfelt-, sti og -vei som regel har større potensiale for å tiltrekke seg flere syklister enn blandet trafikk og GS-veier.

Rapporten «Kartlegging av dagens og morgendagens syklistene»<sup>23</sup> viser til at erfaringen fra forskning og eksempler på beste praksis tilsier at fremkommelighet og trygghet er de viktigste enkeltfaktorene for å øke sykkelandelen. Særlig hvis man vil at nye grupper skal begynne å sykle. 75 % av Osloborgerne (de som syklet og de som ikke syklet per i dag) mener at et mer trafiksikkert sykkelnett er det viktigste tiltaket for å få osloborgerne til å sykle mer.

<sup>22</sup> <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41832>

<sup>23</sup> <http://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/05/Kartlegging-av-Oslosyklisten.pdf>

Kartleggingen er en underlagsrapport utarbeidet som en del av arbeidet med Oslos sykkelstrategi og ble gjennomført i 2013/2014.



## 4.2 Bebyggelse og innbyggere langs Svelvikveien

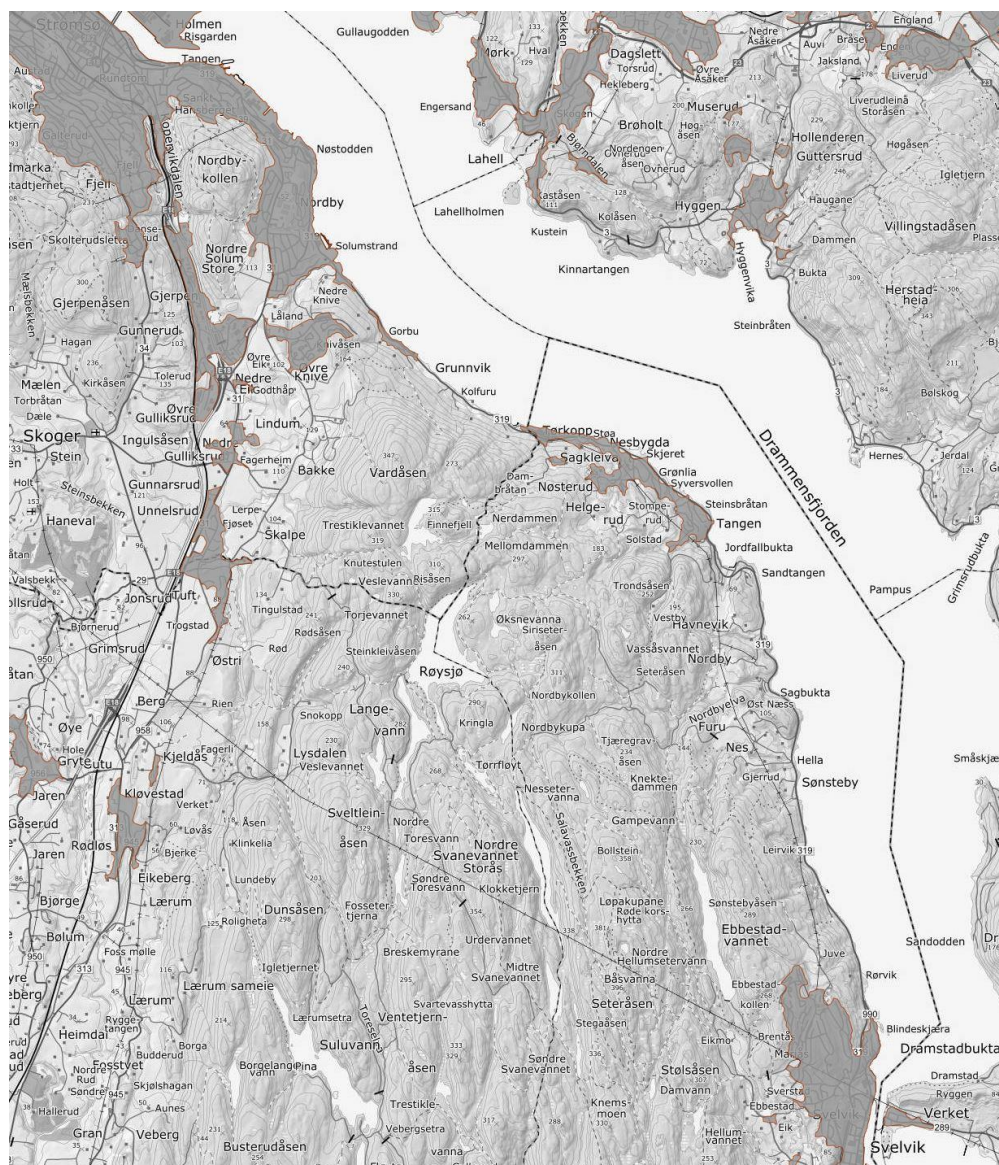
### 4.2.1 Boligbebyggelse og tettstedsområder langs Svelvikveien

Eksisterende boligbebyggelse langs strekningen kan illustreres vha kart som viser sammenhengende tettstedsområder. I denne sammenhengen er tettsteder definert som:

«Hussamlinger der det er registrert bosatt minst 200 personer og der avstanden mellom husene normalt ikke skal overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Tettsteder er geografiske områder som har en dynamisk avgrensning, og antall tettsteder og deres yttergrenser vil endre seg over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling. Tettstedene avgrenses uavhengig av de administrative grensene» (Kilde: SSB).

Frilandsbebyggelse inngår ikke i denne definisjonen.

Figuren nedenfor angir tettsteder på strekningen, i hht SSBs tettstedsdefinisjon.



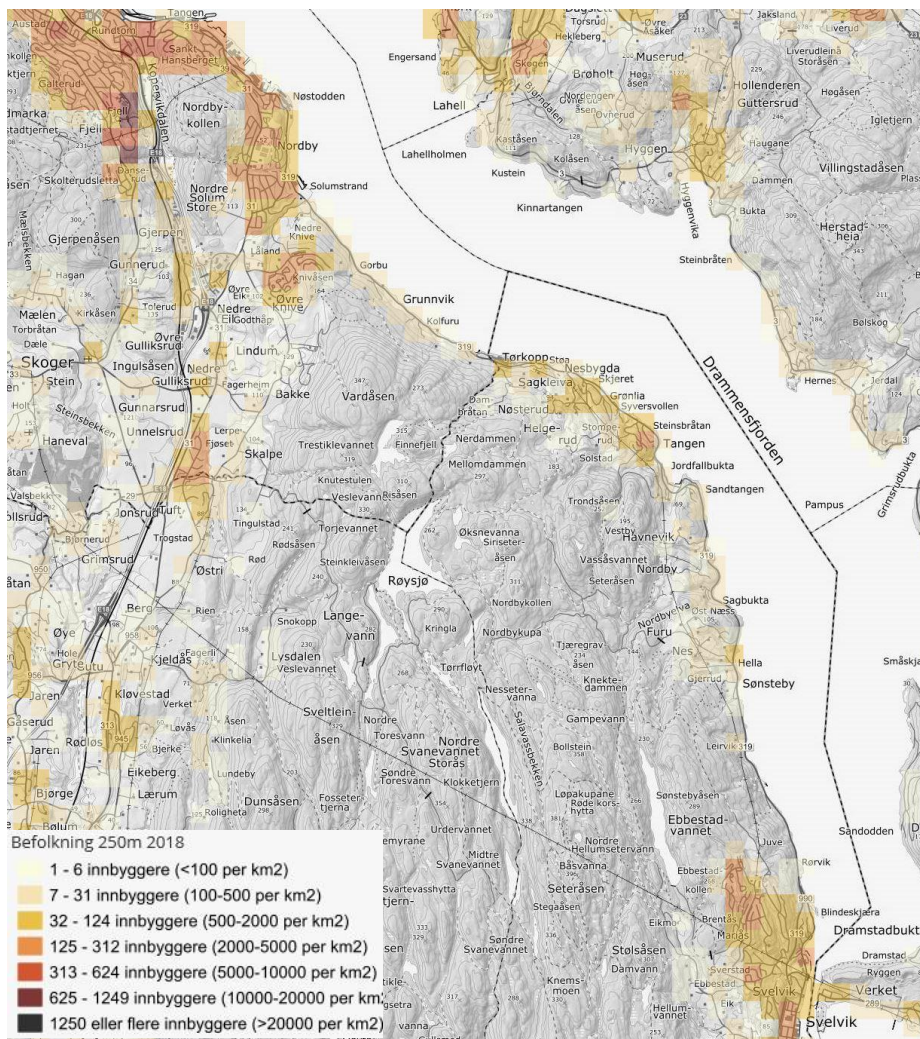
Figur 32: Tettsteder langs Svelvikveien mellom Rundtom og Svelvik sentrum. Tettstedene er vist som mørke grå felter. Kilde: SSB

Som det fremgår av figur 32 er det 3 sammenhengende tettstedsområder på strekningen:

- Drammen (Rundtom - Solumstrand)
- Nesbygda (Tørkop - Nesbygda - Tangen)
- Svelvik (krysset med Storgaten – Svelvik sentrum)

#### 4.2.2 Antall innbyggere langs Svelvikveien

Antall innbyggere eller befolkningstetthet, gir et noe mer nyansert bilde av potensielle brukere av strekningen. Figur 33 gjengir befolkningstetthet (antall innbyggere per km<sup>2</sup>) langs strekningen.



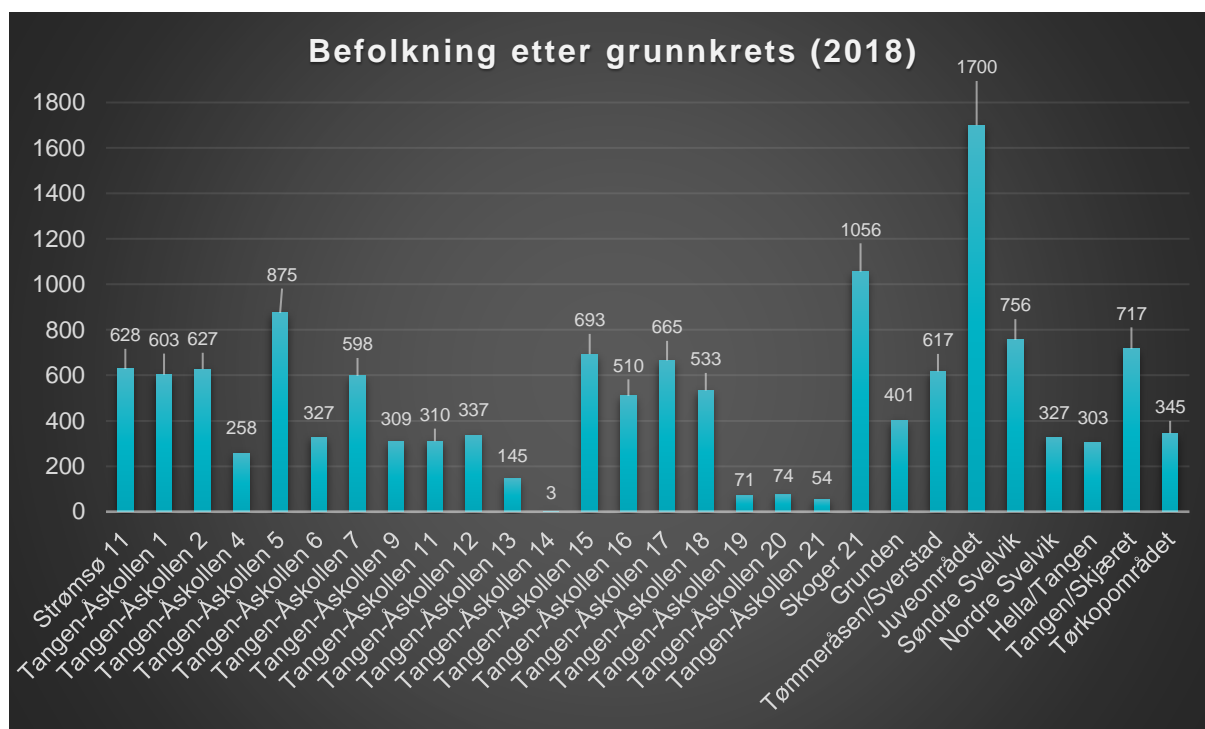
Figur 33: Befolkning 2018 langs Svelvikveien. Hver rute utgjør 250 m. Kilde: SSB

Som det fremgår av figur 33 er det 4 områder som har en befolkningstetthet med mer enn 500 innbyggere per km<sup>2</sup>:

- Rundtom-Solumstrand
- Tørkop-Nesbygda-Tangen
- Hella
- Krysset med Storgaten – Svelvik sentrum



Figuren nedenfor beskriver antall innbyggere fordelt på ulike grunnkretser. Figur 38 viser kart med de ulike grunnkretsene som befolkningstallene viser til.



Figur 34: Befolkning etter grunnkrets.

### 4.2.3 Framtidig boligbebyggelse

Informasjon om nye boligområder er tilegnet gjennom kommuneplaner og samtaler med Drammen kommune og Svelvik kommune.

I Svelvik kommune er det to reguleringsplaner for ny boligbygging som er vedtatt i kommunestyret. Disse er vist i tabellen nedenfor.

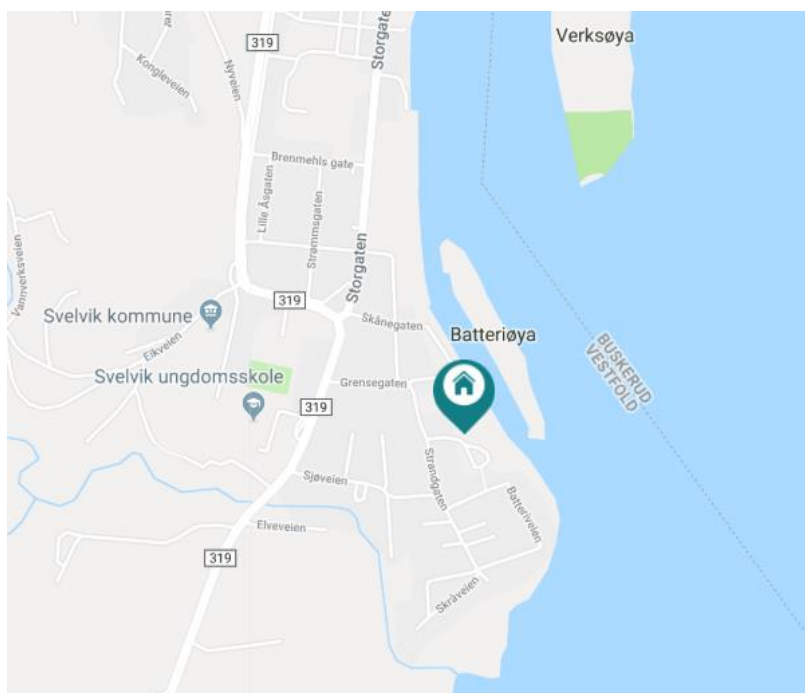
Navn på området	Anslag antall boliger
Svelvik brygge/ Strandgaten 25 <sup>24</sup>	100
Stomperudfeltet, Nesbygda <sup>25</sup>	60

Tabell 4: Oversikt over nye boligområder i Svelvik kommune.

Boligene i Strandgaten ligger ved vannet og rekreasjonsområdet Batteriøya.

<sup>24</sup> Vedtatt i kommunestyret 18.12.2018. <https://www.svelvik.kommune.no/kunngjoringer/kunngjoringer/vedtatt-reguleringsplan-for-svelvigen-brygge-strandgaten-25-m.-fl/>

<sup>25</sup> Vedtatt i kommunestyret 02.04.2019. <https://www.svelvik.kommune.no/kunngjoringer/kunngjoringer/reguleringsplan-stomperud/>



Figur 35: Lokalisering av boligprosjektet Svelvik brygge i Strandgaten 25<sup>26</sup>

Området Stomperud ligger i Nesbygda med adkomst til boligfeltet fra Stomperudveien.

I Drammen sin kommuneplan er det listet opp ulike områder og anslag boliger som skal bygges i nye transformasjonsområder. Disse transformasjonsområdene er for utvikling av byboliger og er gjengitt i tabellen under.

Navn på området	Anslag antall boliger
Tollboden - Slippen	900 - 1200
Slippen - Glassverket	2000
Knive-Lolland	Ikke bestemt*

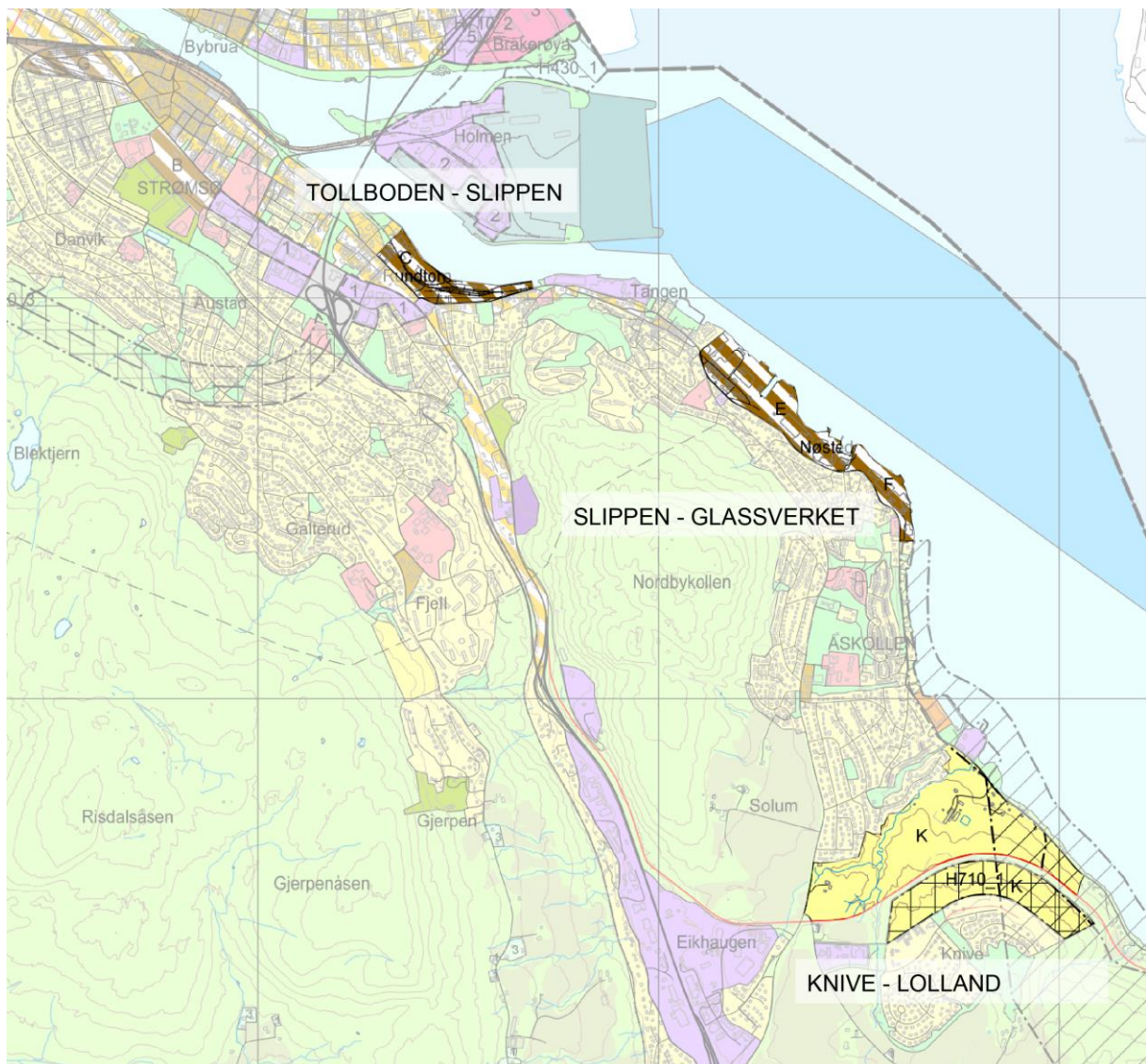
Tabell 5. Oversikt over nye utviklingsområder for boliger i Drammen kommune. \* Omfanget av dette er ikke bestemt, men i arbeidet med områdeplanen for Knive/Lolland vurderes et omfang på 650-1000 boliger<sup>27</sup>.

Den planlagte boligutbyggingen på Knive og Lolland vil ha mye å si for Svelvikveien fra Tørkop til Rundtom ved bygging av ny vei fra Tørkop til Eik. Deler av den trafikken som genereres ved boligområdet vil sannsynligvis velge Svelvikveien for å komme inn til Drammen, og det er dermed usikkert om Svelvikveien vil få redusert ÅDT i en slik situasjon.

<sup>26</sup> [https://www.dnbeiendom.no/bolig/VESTFOLD/SVELVIK/SVELVIK/Svelvik/Svelvigen-Brygge/615180001?preimg=d2ef0ee4-3ef4-4aed-ba8c-08d609d0b028%2Fscaled%2Fd2ef0ee4-3ef4-4aed-ba8c-08d609d0b028\\_300\\_300.jpg](https://www.dnbeiendom.no/bolig/VESTFOLD/SVELVIK/SVELVIK/Svelvik/Svelvigen-Brygge/615180001?preimg=d2ef0ee4-3ef4-4aed-ba8c-08d609d0b028%2Fscaled%2Fd2ef0ee4-3ef4-4aed-ba8c-08d609d0b028_300_300.jpg)

<sup>27</sup> Se nærmere omtale av dette i kommuneplanen s. 29 <https://www.drammen.kommune.no/Global/Arealdelen%20-%20kommuneplanen%202014%20-%202036/pdf%20filer/arealplan-2014-36-vedtatt%20reduce.pdf>.



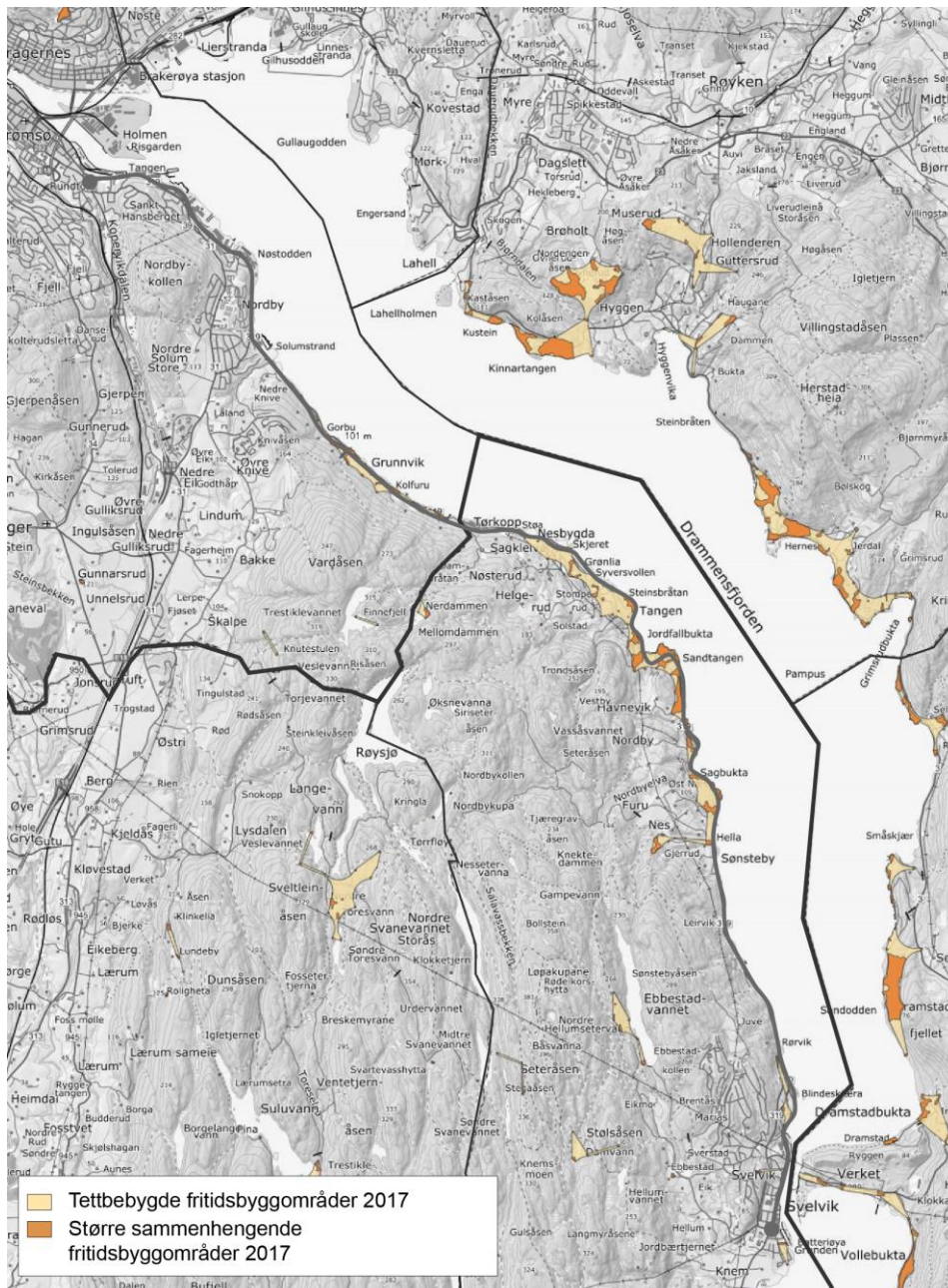


Figur 36: Oversikt over de ulike områdene hvor det planlegges for boligbygging langs Svelvikveien i Drammen kommune. Grunnlaget er et utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2014 – 2036 (Vedtatt 05.10.2015)

#### 4.2.4 Fritidsbebyggelse

I tillegg til boligbebyggelse er det en del fritidsbebyggelse langs Svelvikveien. Kartet nedenfor viser at det er mest fritidsbebyggelse mellom Tørkop og Sønsteby. Det er også et mindre område med fritidsbebyggelse rett nord for dagens kommune- og fylkesgrense, ved Grunnvik.

Fritidsbebyggelse tilsier at det er flere gående og syklende langs deler av strekningen i sommerhalvåret.



Figur 37. Fritidsbebyggelse. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

## 4.3 Målpunkter for gående og syklende

### 4.3.1 Bysentrum, tettstedsområder og lokalsentre

**Drammen** og **Svelvik** sentrum er opplagte målpunkter for de som bor på strekningen. Siden Drammen er en betydelig arbeidsplasskonsentrasjon og et sentralt kollektivknutepunkt, utgjør mange av reisene til Drammen arbeidsreiser. I tillegg utgjør mange av reisene til Drammen skolereiser og reiser i forbindelse med handel og fritid. Tettstedsområdet Drammen strekker seg ut til Solumstrand i sør.

Da det er stor utpendling fra Svelvik<sup>28</sup> utgjør sannsynligvis reisene til Svelvik hovedsakelig skolereiser og reiser i forbindelse med handel og fritid. Tettstedsområdet Svelvik strekker seg ut til krysset med Storgaten i nord.

Ut over Drammen og Svelvik er det kun tettstedet **Nesbygda** som utgjør et lokalsenter med flere målpunkter - utover bolig- og fritidsbebyggelse. Lokalsenteret Nesbygda strekker seg over ca. 3 km og omfatter Norgips (arbeidsplass med ca. 140 ansatte), Støa barnehage, Nesbygda kirke, Tangen Fjordpark, Tangen barneskole og Havnevik brygge i Jordfallbukta.

I tillegg utgjør **Tangen** (i Drammen, ved Skippergata) et mindre lokalsenter med noen butikker og servicefunksjoner. Dette lokalsenteret ligger langs Svelvikveien.

**Åskollen** har stor boligkonsentrasjon og utgjør et lokalsenter med bl.a. skole, butikker og idrettsanlegg. Dette lokalsenteret ligger ikke langs Svelvikveien, men på en kolle (ca 50 m.o.h.) vest for Svelvikveien. Trafikk til/fra Åskollen går via Hans Tordsens gate og Oscar Kiærs vei og videre nordover langs Svelvikveien.

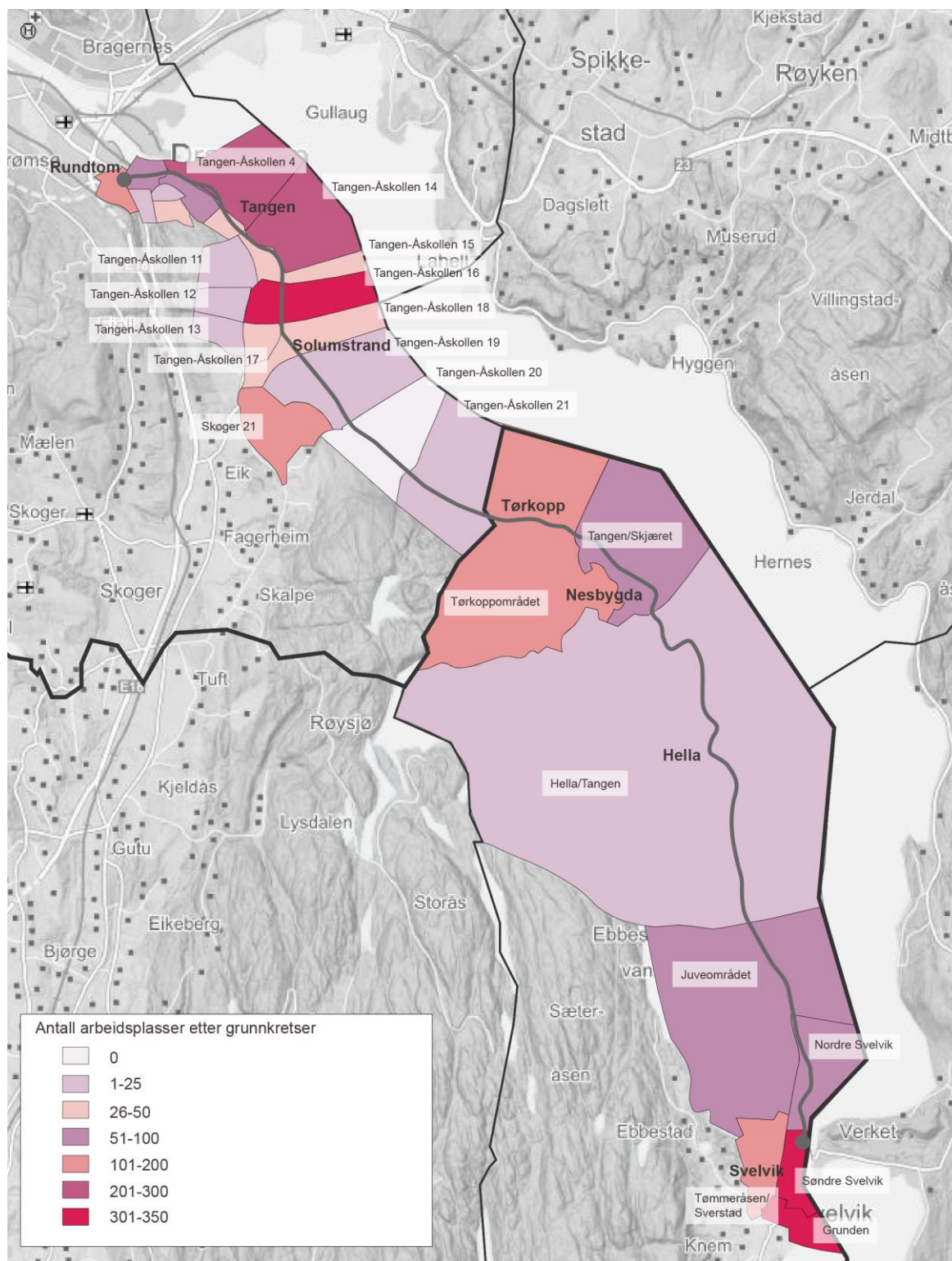
### 4.3.2 Arbeidsplasser

Figur 38, 39 og 40 viser antall arbeidsplasser fordelt på grunnkretser langs Svelvikveien. Kartleggingen viser at det er størst konsentrasjon av arbeidsplasser nærmest Drammen og i Svelvik sentrum. Kartleggingen viser også at det er store områder langs Svelvikveien hvor det er svært få arbeidsplasser.

Inndelingen i grunnkretser medfører at kartleggingen gir et noe misvisende bilde av arbeidsplasser langs Svelvikveien. Det kan f. eks se ut som om det er mange arbeidsplasser langs Svelvikveien i grunnkrets 16 Tangen-Åskollen. Dette omfatter sannsynligvis hovedsakelig arbeidsplasser som ligger på Åskollen og ikke langs Svelvikveien.

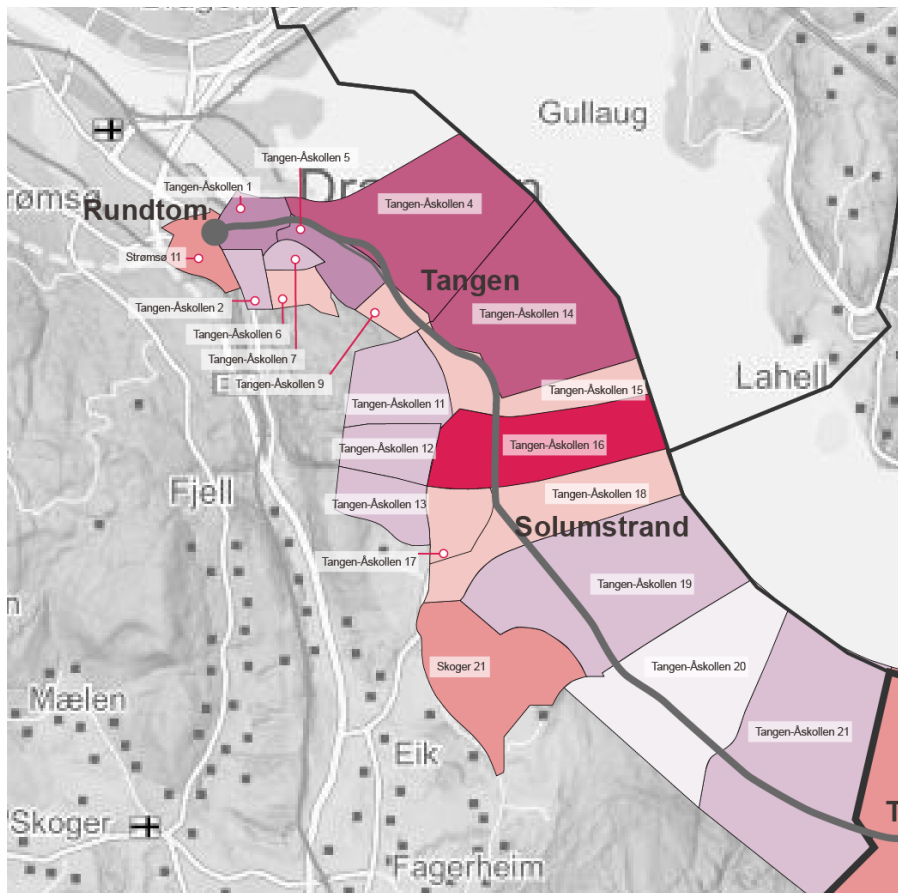
<sup>28</sup> I 2010 (www.ssb.no) var det i alt 3184 yrkesaktive (15-74 år) bosatt i Svelvik kommune, og om lag 2000 av disse pendler daglig til sine arbeidsplasser i andre kommuner. Hovedstrømmen (rundt regnet 1500) går nordover, dvs på Svelvikveien (Fv. 319). NIBR-rapport 2011:32.



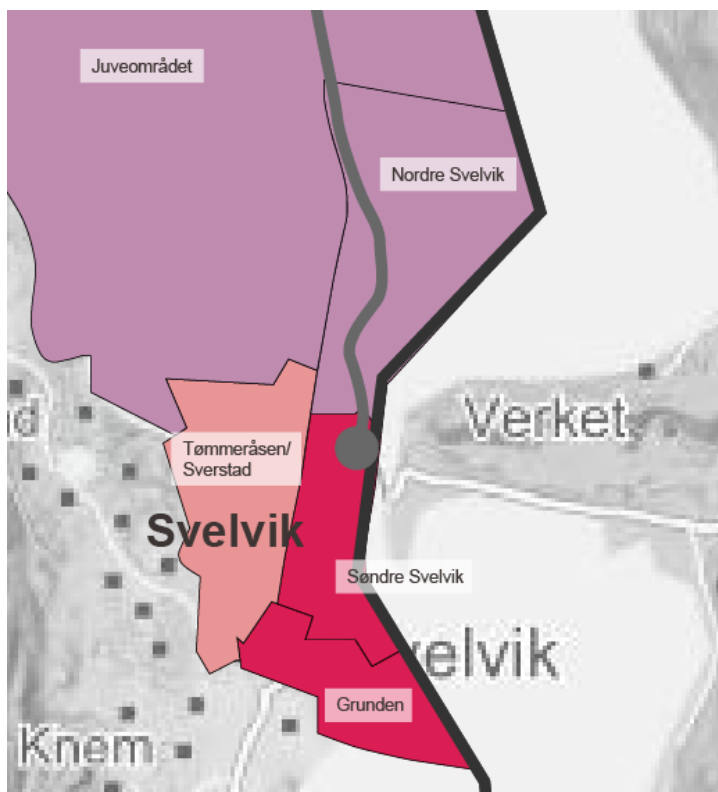


Figur 38: Arbeidsplasser langs Svelvikveien. Kilde: Regional persontransportmodell versjon4.0, arbeidsplass data på grunnkretsnivå 2016, "sdat\_4\_arbeidsp\_2016.dbf".





Figur 39: Oversikt over arbeidsplasser i hver grunnkrets fra Rundtom til kommunegrensa.



Figur 40: Oversikt over arbeidsplasser i hver grunnkrets i Svelvik sentrum.

### 4.3.3 Skoler

Skolekretsgrensene for Drammen kommune er hentet fra kommunens nettsider, mens skolekretsgrensene for Svelvik sine skoler er tegnet på frihånd etter samtaler med Ivar Gaaserud Pettersen, ansatt i Svelvik kommune teknisk avdeling.

I området langs Svelvikveien i Drammen kommune er det to barneskoler, Åskollen og Brandengen.

**Åskollen skole** ligger på en åshøyde vest for krysset mellom Oscar Kiærs vei og Svelvikveien. Skolen har ca. 500 elever og 55 ansatte. Elevene er fordelt på 3-4 paralleller i 1. til 7. klasse.

**Brandengen skole** ligger på Rundtom, like sør for Havnegata. Skolen har ca. 540 elever fra 1. til 7. trinn. Det er 3-4 paralleller i hvert kull. Skolen har ca. 80 ansatte.

**Marienlyst ungdomsskole** ligger på Strømsø i Drammen. Skolen har over 700 elever. Elever fra Brandengen og Åskollen skole sokner til Marienlyst ungdomsskole. Mange elever fra Åskollen skole får innvilget gratis skoleskyss til Marienlyst ungdomsskole.

Bystyret i Drammen vedtok høsten 2018 at det skal bygges ungdomsskole på Åskollen.

I Svelvik kommune er det to barneskoler og en ungdomsskole, hvor den ene barneskolen ligger i Nesbygda og den andre barneskolen og ungdomsskolen ligger i Svelvik sentrum.

**Tangen skole** ligger midt i Nesbygda, rett over veien for Tangen fjordpark. Skolen har 160 elever. Her er det bare en parallell. Tangen barneskole dekker området sør for kommune- og fylkesgrensa og til området like sør for Hella.

**Tømmerås skole** ligger sør i Svelvik sentrum ved siden av rådhuset, ungdomsskolen og flere kommunale tjenester. Skolen har ca. 370 elever, og er den største barneskolen i Svelvik. Elevene er fordelt på 1. til 7. klasse og trinnene består av 3-4 paralleller.

**Svelvik ungdomsskole** ligger sør i Svelvik sentrum ved rådhuset og Tømmerås barneskole. Skolen har ca 230 elever. Elever fra Tangen og Tømmerås skole sokner til Svelvik ungdomsskole.

#### 4.3.4 Svelvikveien som skolevei

Svelvikveien utgjør skolevei for elever som skal til Brandenga barneskole og Åskollen barneskole. På strekningen mellom Rundtom og Svelvikveien 53 går elever til Brandenga barneskole, mens på strekningen mellom Svelvikveien 53 og eksisterende kommunegrense mot Svelvik går elever til Åskollen skole.

For elever som skal til Åskollen skole er det flere forbindelser mellom Svelvikveien og Åskollen skole, noe som medfører at man slipper å gå lange strekninger langs Svelvikveien. Pålbakken, Toresbakken og Hans Langbachs vei fører opp til Glassblåserveien og GS-veien videre sørover fram til Åskollen skole. Ved Svelvikveien 97 går det en GS-vei opp til Klipperen og GS-vei videre vestover til Åskollen skole. Ved Svelvikveien 109 går det en GS-vei opp til Skonnerten og GS-vei videre vestover til Åskollen skole. Ved Svelvikveien 164 går det en sti («Kanalen») til Eikelia via Tankegangen til Åskollen skole.

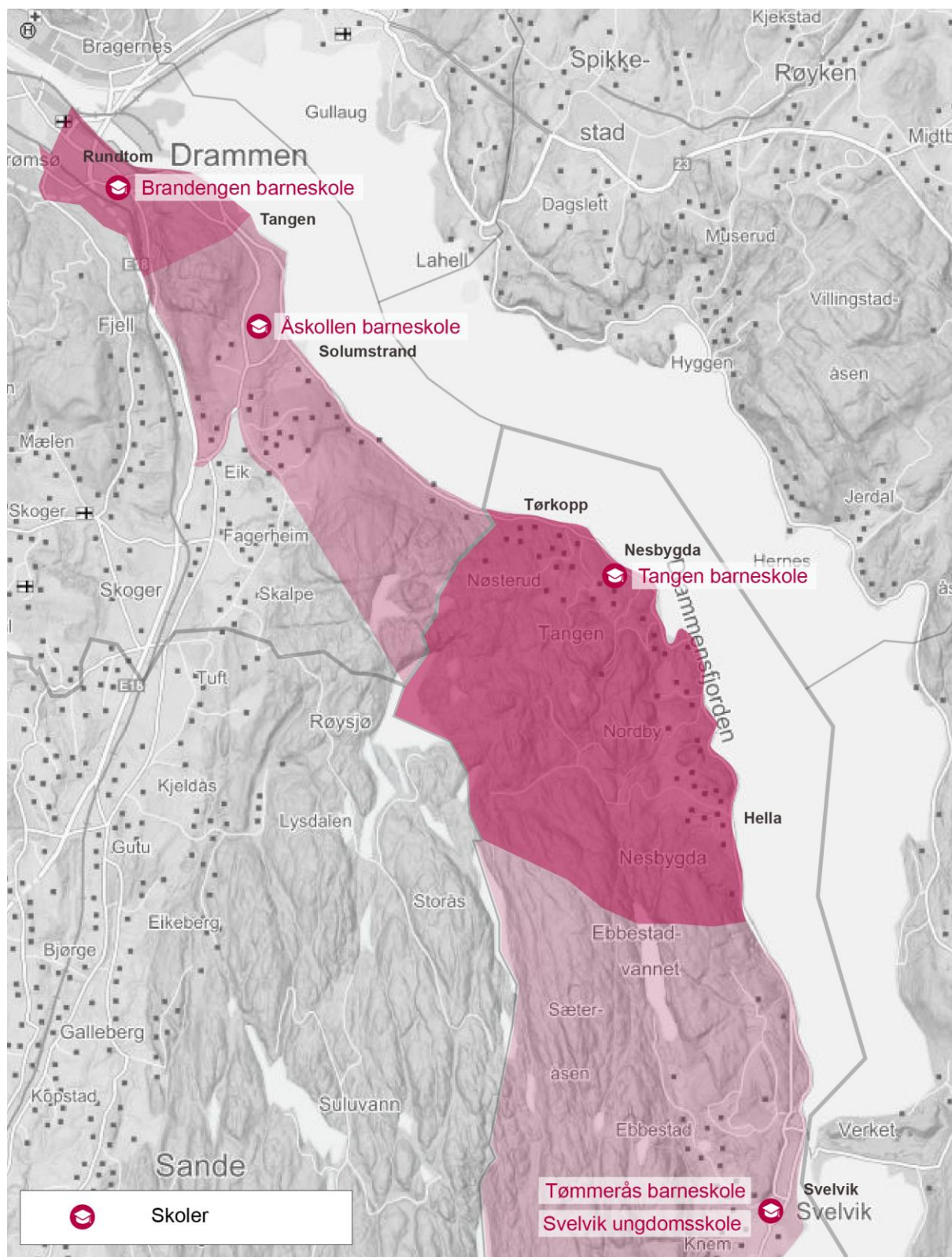
For elever som skal til Brandenga skole er det sannsynligvis en del som velger å gå Gamle Kongevei over St. Hansberget, framfor Svelvikveien. Langs Gamle Kongevei er det fortau på strekningen mellom krysset med Auens vei og krysset med Holmestrandsveien. Trafikkmengden i Gamle Kongevei er ÅDT 2400-3100 og fartsgrensen i Gamle Kongevei er 30 og 40 km/t. Under Holmestrandsveien er det planskilt undergang ved Brandenga skole. Kobbervikeveien, Kirkebakken, Skomakergata/Skabos gate, Seilmakergata/lversbakken, Auens vei og Veveribakken utgjør forbindelser mellom Svelvikveien og Gamle Kongevei. Det er imidlertid en betydelig stigning dersom man velger å gå Gamle Kongevei framfor Svelvikveien.

Det er ikke fastsatt skolekretser for Tangen barneskole og Tømmerås barneskole i Svelvik, men det går et naturlig skille mellom de to barneskolene på sørsiden av Hella. Mellom Hella og Nesvangveien sør er det ikke langsgående tilbud for gående langs Svelvikveien.

I dag går skillet mellom skolekretsen for hhv Tangen barneskole i Svelvik og Åskollen skolekrets i Drammen ved kommunegrensa. Etter kommunesammenslåing vil denne barneskolegrensa sannsynligvis ikke endres da det er svært lite boligbebyggelse i dette området<sup>29</sup>. Det er langsgående tilbud for gående mellom Tangen barneskole og Sagkleiva (kommunegrensa).

Når det gjelder Tømmerås skole utgjør Svelvikveien skolevei for elever som bor langs Svelvikveien mellom Hella og skolen. På strekningen mellom Sønsteby gård og rundkjøringen ved Shell er det ingen boligbebyggelse med unntak av en gård ved Leirvik og Villa Rørvik. Mellom rundkjøringen ved Shell og Tømmerås skole er det sammenhengende tilbud for gående på østsiden av Svelvikveien (via Søndre Brennagate), men det er behov for å sikre kryssingspunktet over fv. 319 ved Søndre Brennagate. Storgaten fungerer som skolevei for elever som bor på østsiden av Svelvikveien (langs Storgaten og sidegater til Storgaten). Storgaten har lite trafikk og lav fartsgrense.

<sup>29</sup> Det er per juni 2019 ikke avgjort hvordan skolekretsene for hhv. barne- og ungdomsskoler i «Nye Drammen» skal være. Når det bygges ungdomsskole på Åskollen, kan denne også komme til å dekke områder som i dag tilhører Svelvik kommune. Det vil i så fall gjøre Svelvikveien til en viktigere skolevei i retning Åskollen.



Figur 41: Skoler med tilhørende skolekretsgrenser i langs strekningen.

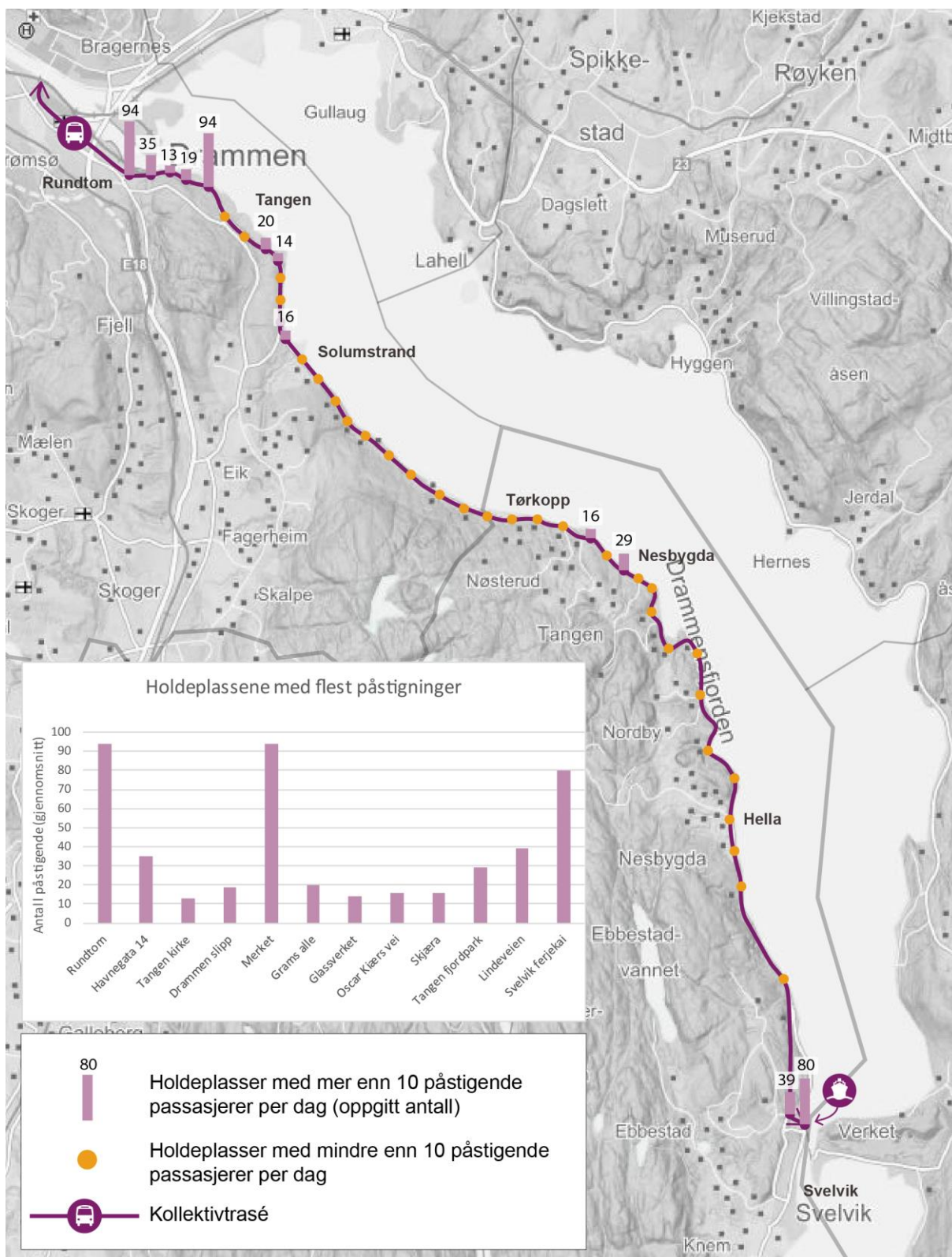


#### 4.3.5 Holdeplasser

Holdeplasser utgjør viktige målpunkter for bosatte langs Svelvikveien. Vestfold kollektivtransport (VKT) trafikkerer strekningen mellom Rundtom og Svelvik med linje 91. I tillegg trafikkerer Brakar strekningen mellom Rundtom og krysset med Hans Tordsens gate, med linje 4.

Figur 42 viser alle holdeplasser langs Svelvikveien, mellom Rundtom og Svelvik ferjeleie. Figuren viser hvilke holdeplasser som i gjennomsnitt har mindre enn 10 påstigende passasjerer per dag (oransje punkter) og mer enn 10 påstigende passasjerer per dag (rosa søyler). Tallene baserer seg på data innhentet fra kollektivselskapene Brakar og Vestfold kollektivtrafikk (VKT). Tallene gjelder summen av alle påstigende passasjerer som benyttet linje 91 og linje 4, og gjengir gjennomsnittlig antall påstigende passasjerer ved hver holdeplass i perioden 01.01.2019 – 01.06.2019.

Som det fremgår av figuren er det svært stor variasjon med tanke på antall påstigende passasjerer ved de ulike holdeplassene langs strekningen. 3 av holdeplassene (Rundtom, Merket og Svelvik ferjeleie) hadde i gjennomsnitt nærmere 100 påstigende passasjerer per dag. 30 av holdeplassene langs strekningen hadde i gjennomsnitt mindre enn 10 antall påstigende passasjerer per dag.

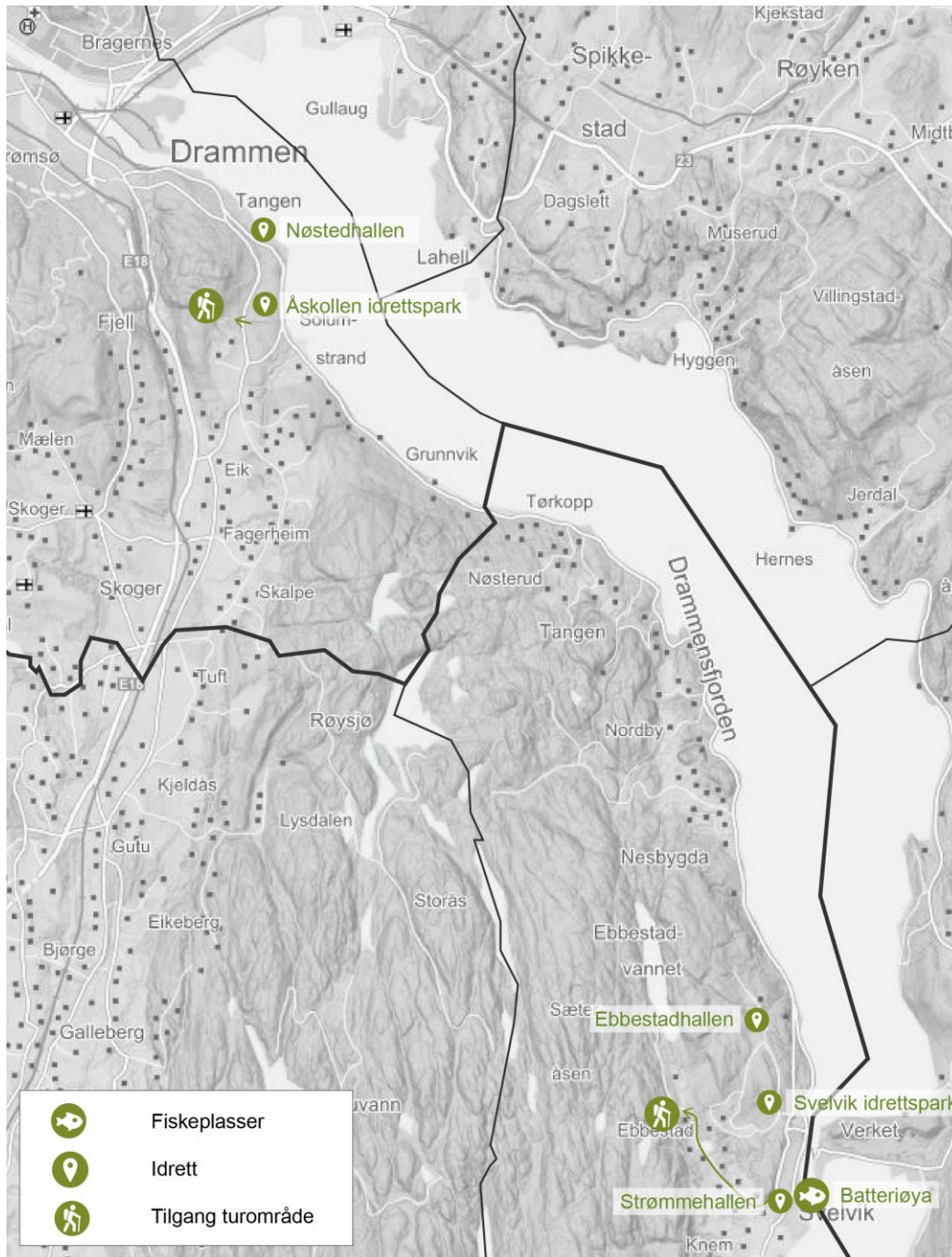


Figur 42: Holdeplasser langs Svelvikveien, mellom Rundtom og Svelvik ferjeleie. Oransje punkter viser holdeplasser hvor det i gjennomsnitt var mindre enn 10 påstigende passasjerer per dag. Rosa søyler viser holdeplasser hvor det i gjennomsnitt var mer enn 10 påstigende passasjerer per dag (antall påstigende per dag er oppgitt over søylene). Tallene gjelder summen av påstigende passasjerer til linje 4 og linje 91, og gjelder for perioden 01.01.2019-01.06.2019. Kilde statistikk: Data fra VKT og Brakar.

### 4.3.6 Idrett og friluftsliv

Innenfor idrett, friluftsliv og rekreasjon finnes det flere målpunkter langs strekningen. Tilgang til turområder er hentet fra ut.no og er lagt inn av «mannen i gata». Hvor mye disse blir brukt er derfor usikkert. Allikevel er det sannsynlig at det er mange som bruker Røysjøområdet (skogsområdet mellom Svelvik, Sande og Drammen) til tur- og friluftaktiviteter.

På Åskollen og i Svelvik ligger det større idrettsanlegg. Det er også svømmehall i Svelvik. I tillegg er det en skatepark i Nøstehallen. Til slutt er også Batteriøya i Svelvik tatt med, som er et friområde i sentrum. Her er det tilrettelagt for rekreasjon og fising samt at øya blir brukt til ulike arrangement.

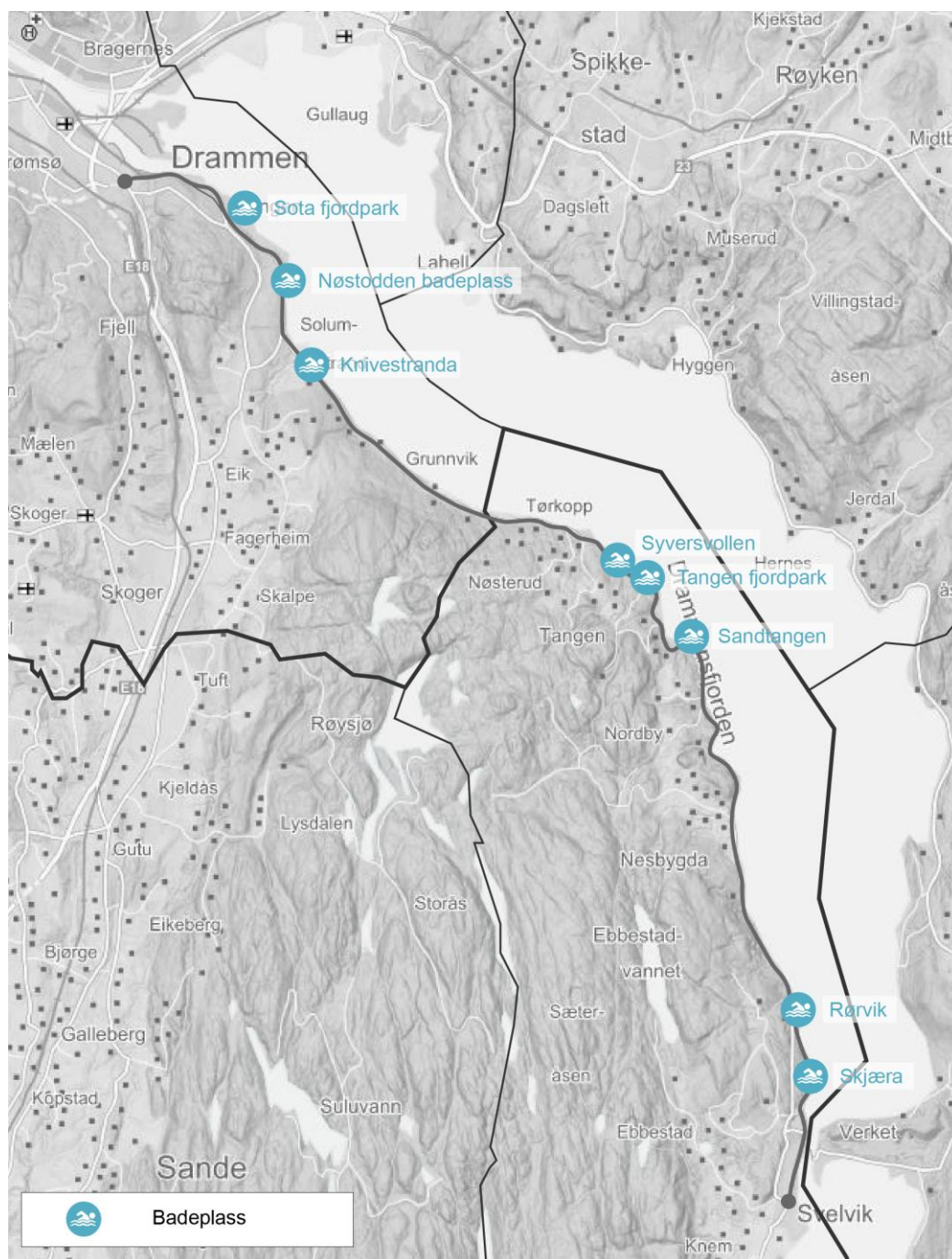


Figur 43: Idrettsplasser og friluftsliv.



### 4.3.7 Badeplasser

Oversikt over badeplasser er hentet fra en felles infotjeneste, Oslofjorden.com<sup>30</sup>. Analysen viser at det er åtte offentlige badeplasser langs veistrekningen. Etter befaring gjennomført i begynnelsen av juli ble analysen noe endret da det viste seg at én badeplass var stengt for offentligheten, mens Knivestranda, som var åpen for offentligheten, ikke lå inne hos Oslofjorden sine sider. De offentlige badeplassene ligger i tilknytning til tettstedsområdene. I Drammen er det Sota badeplass som blir mest brukt. I tillegg bades det en del fra Nøsted brygge.



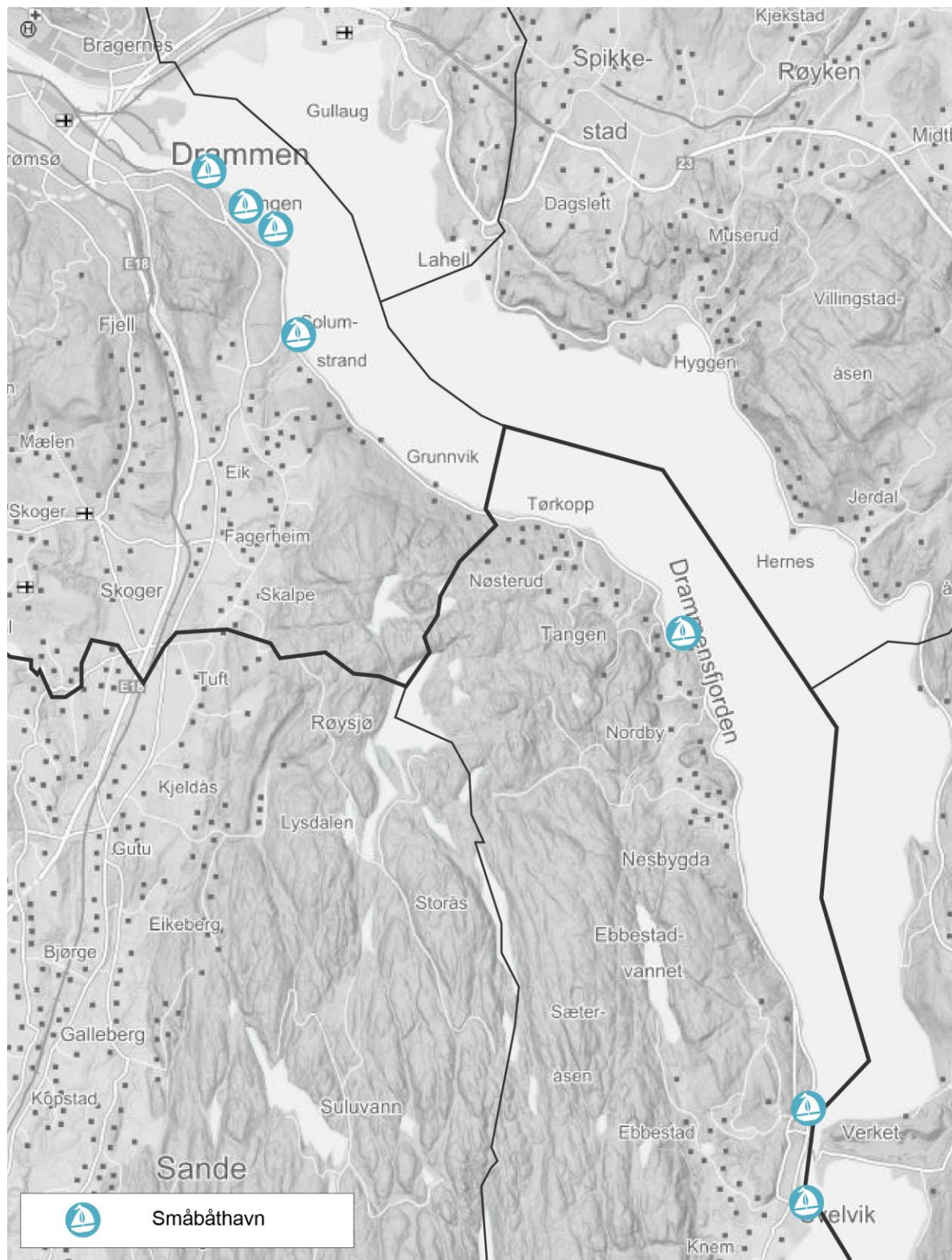
Figur 44: Badeplasser langs strekningen.

<sup>30</sup> [https://www.oslofjorden.com/badesteder/kart\\_badeplasser\\_drammen\\_kommune.html](https://www.oslofjorden.com/badesteder/kart_badeplasser_drammen_kommune.html)



#### 4.3.8 Småbåthavner

Analysen viser en oversikt over hvor det finnes småbåthavner langs strekningen. Konsentrasjonen av småbåthavner er der det også er størst konsentrasjon av boliger, fra Rundtom til Solumstrand og i Svelvik sentrum.



Figur 45: Småbåthavner langs strekningen.

## 4.4 Analyse av potensial for reiser til fots og på sykkel

Med utgangspunkt i generell kunnskap om reisevaner, kunnskap om eksisterende og framtidig boligbebyggelse langs strekningen (potensielle brukere) og kunnskap om viktige målpunkter langs strekningen, kan man si noe om hvor det er størst potensial for reiser på sykkel og til fots.

I denne analysen holdes gående og syklende hver for seg da det er store forskjeller mellom gående og syklendes rekkevidde. Som verktøy har man bl.a. benyttet verktøyet «sykledit.no», som angir hvor langt man kan gå eller sykle innenfor definerte reisetider til/fra definerte målpunkter.

Det vurderes som lavt potensial for reiser til fots > 15 min og reiser på sykkel > 30 min. Dette er lagt til grunn for vurderingene av potensial for reiser til fots og på sykkel.

### 4.4.1 Potensial for reiser på sykkel

Vurdering av potensial for sykling tar utgangspunkt i reiser til arbeid, skole, handel og fritid.

Arbeidsplasser er hovedsakelig lokalisert i tettstedsområdene Drammen og Svelvik. I tillegg er det en del arbeidsplasser i Nesbygda. Handel er hovedsakelig lokalisert i tettstedsområdene Drammen og Svelvik. Skoler og fritidsaktiviteter er lokalisert i tettstedsområdene Drammen, Svelvik og Nesbygda. Ellers er det målpunkter knyttet til badeplasser som benyttes i sommerhalvåret. Disse er lokalisert både i og utenfor tettstedsområdene på strekningen. Øvrige reiser med sykkel er typiske «lokalreiser» innenfor tettstedsområdene, f. eks. til venner i nærmiljøet.

Strekningen mellom Drammen og Svelvik er ca 19 km. Selv om høydeprofilen er svært «sykkelvennlig» (+/- 20 meter) tar det nærmere 1,5 timer å sykle hele strekningen. Også med el-sykkel tar det 1 time å sykle denne strekningen dersom man holder en snitthastighet på 20 km/t. Selv om det er mange som har sin daglige arbeidsreise mellom Svelvik og Drammen, vurderes potensialet for arbeidsreiser på sykkel som lavt.

Det tar 40 minutter å sykle strekningen mellom Nesbygda og Svelvik og 50 minutter å sykle strekningen mellom Nesbygda og Drammen. Potensialet for sykling vurderes derfor som lavt på strekningene Nesbygda-Svelvik og Nesbygda-Drammen.

Det er **størst** potensial for sykling på strekningen mellom Drammen (Rundtom) og Hans Tordsens gate, da dette ligger nærmest Drammen sentrum med viktige målpunkter knyttet til arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkt, handel osv. Hans Tordsens gate forbinder Svelvikveien med bydelen Åskollen med ca. 5000 bosatte. Det tar ca. 20 minutter å sykle mellom Åskollen og Rundtom. Ved etablering av større boligutbygging på Knive/Lolland, er potensialet for sykling også stort på strekningen mellom Hans Tordsens gate og Oscar Kiærs vei. Det tar 23 minutter å sykle mellom Oscar Kiærs vei og Rundtom. Uten slik boligutvikling er potensialet mellom Hans Tordsens gate og Oscar Kiærs vei **middels**, da Nordbyveien sannsynligvis benyttes som sykkelrute framfor Svelvikveien.

Figur 46 viser alternative ruter på strekningen mellom Rundtom (og videre inn mot Drammen sentrum) og boligbebyggelsen på Eik, Knive, Åskollen, Hedensrud og St.Hansberget. For befolkningen på Eik utgjør «E18-ruta» i Kobbervikdalen et mer naturlig rutevalg enn Svelvikveien (blå rute). For store deler av befolkningen på Åskollen og Knive utgjør Norbyveien (røde ruter) et mer naturlig rutevalg enn Svelvikveien sør for krysset med Hans Tordsens gate. For befolkningen på Hedensrud utgjør Gamle Kongevei (lilla rute) et mer naturlig rutevalg enn Svelvikveien. På bakgrunn av dette vurderes potensialet som lavere på strekningen mellom Hans Tordsens gate og Oscar Kiærs vei enn på strekningen mellom Hans Tordsens gate og Rundtom. Et godt tilrettelagt sykkeltilbud langs Svelvikveien kan imidlertid føre til at flere av de som skal mellom Knive/Åskollen/Hedensrud velger å bruke Svelvikveien framfor Norbyveien og Gamle Kongevei.



Figur 46: Blå linje viser sannsynlig rutevalg mellom Eikhaugen og Rundtom, rød linje viser sannsynlig rutevalg mellom Knive/Åskollen og Rundtom (via Hans Tordsens gate), lilla rute viser sannsynlig rutevalg mellom Hedensrud og Rundtom (via Gamle Kongevei).

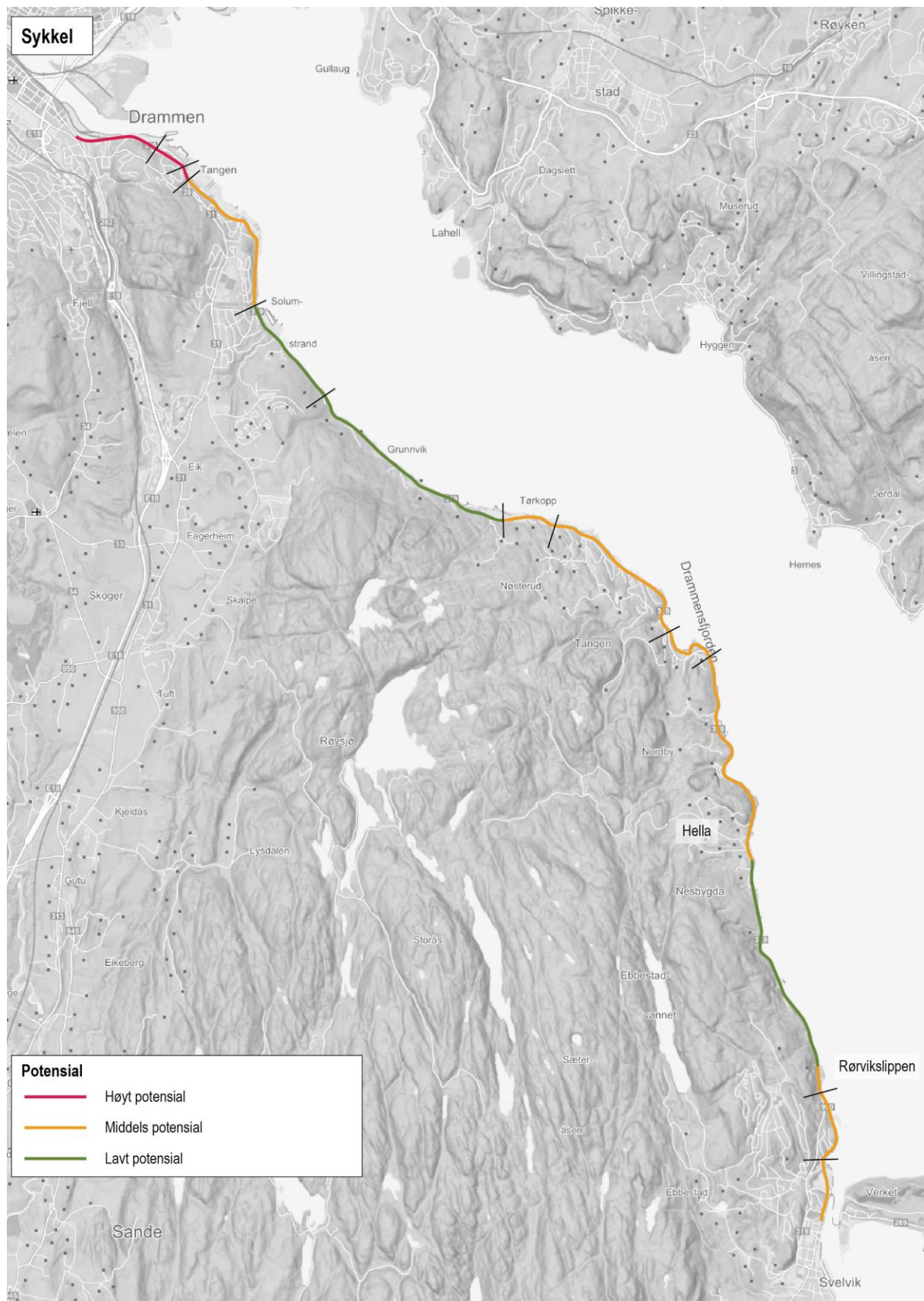
Potensialet for sykling vurderes som **middels** på strekningen gjennom tettstedene Nesbygda og Hella, samt strekningen mellom disse tettstedsområdene (fra kommunegrensa/Sagleiva i nord og Sønsteby gård i sør). Dette begrunnes med at elever som bor på Hella sokner til Tangen skole, og at reisetid på sykkel mellom Hella og Tangen skole er ca 20 minutter. Potensialet vurderes også som middels på strekningen gjennom tettstedsområdet Svelvik (fra badeplassen/holdeplassen «Rørvikslippen» i nord til prosjektavslutning i sør). Dette er en strekning som også utgjør skolevei for flere elever.

Potensialet for sykling vurderes som **lavt** på de strekningene hvor det er svært lite boligbebyggelse. Dette gjelder strekningen mellom Oscar Kiærs vei og kommunegrensa/Norgips, samt strekningen mellom Hella (sørlige del) og badeplassen ved Villa Rørvik.

Oppsummert er det den strekningen som ligger innenfor akseptabel sykkelavstand til Drammen sentrum som har størst potensial for sykling. Deretter er det de strekningene som ligger innenfor tettstedsområdene og som inngår i skolevei for flere elever som har middels potensial for sykling og de strekningene hvor det er lite boligbebyggelse som har lavt potensial for sykling.

Vurderinger av potensial for sykling er oppsummert i figur 47.





Figur 47: Oppsummering av vurderinger av potensial for sykling. Rødt indikerer høyt potensial, oransje indikerer middels potensial og grønt indikerer lavt potensial. Sorte markeringer viser til delstrekninger beskrevet i figur 2.



Vurderingen av potensial tar utgangspunkt i eksisterende målpunkt og reisebehov knyttet til «nødvendige» reiser. Da strekningen mellom Drammen og Svelvik har opplagt mange kvaliteter, som nærhet til fjorden, kulturlandskap og «sykkelvennlig» topografi, vil et sammenhengende tilbud for syklister gjøre strekningen attraktiv for trening, opplevelse og rekreasjon. Dette vil gi befolkningen i Drammen, Nesbygda og Svelvik – og omkringliggende områder – økt folkehelse, både fordi det vil styrke nærmiljøkvalitetene og styrke muligheten til å drive fysisk aktivitet. Per i dag er det nokså begrensa muligheter for dette for deler av befolkningen langs strekningen, både fordi det er få tverrforbindelser mellom Svelvikveien og øvrig veinett og fordi dagens tilbud er i dårlig stand eller det mangler tilbud for gående og syklende. Å gå eller sykle langs Svelvikveien, der hvor det mangler tilbud per i dag, oppleves sannsynligvis som lite attraktivt.

#### 4.4.2 Potensial for reiser til fots

Potensialet for reiser til fots har mange likhetstrekk med potensialet for sykling, men det er allikevel noen forskjeller.

Potensialet for reiser til fots er **middels** på strekningen mellom Rundtom og Hans Tordsens gate og på strekningen mellom Hans Tordsens gate og Glassverket. Dette begrunnes med at det er langt å gå til Drammen sentrum. Det er imidlertid potensial for gange i tilknytning til holdeplasser og «lokalreiser» innenfor tettstedsområdet. Da strekningen nord for Hans Tordsens gate utgjør skolevei til Brandenga vurderes potensialet som noe høyere på denne strekningen enn strekningen mellom Hans Tordsens gate og Glassverket. Sør for Glassverket er det lite boligbebyggelse langs Svelvikveien.

Potensialet for reiser til fots vil derimot øke betydelig dersom industriområdene mot sjøen (hhv Tollboden-Slippen og Slippen-Glassverket) transformeres til boligbebyggelse.

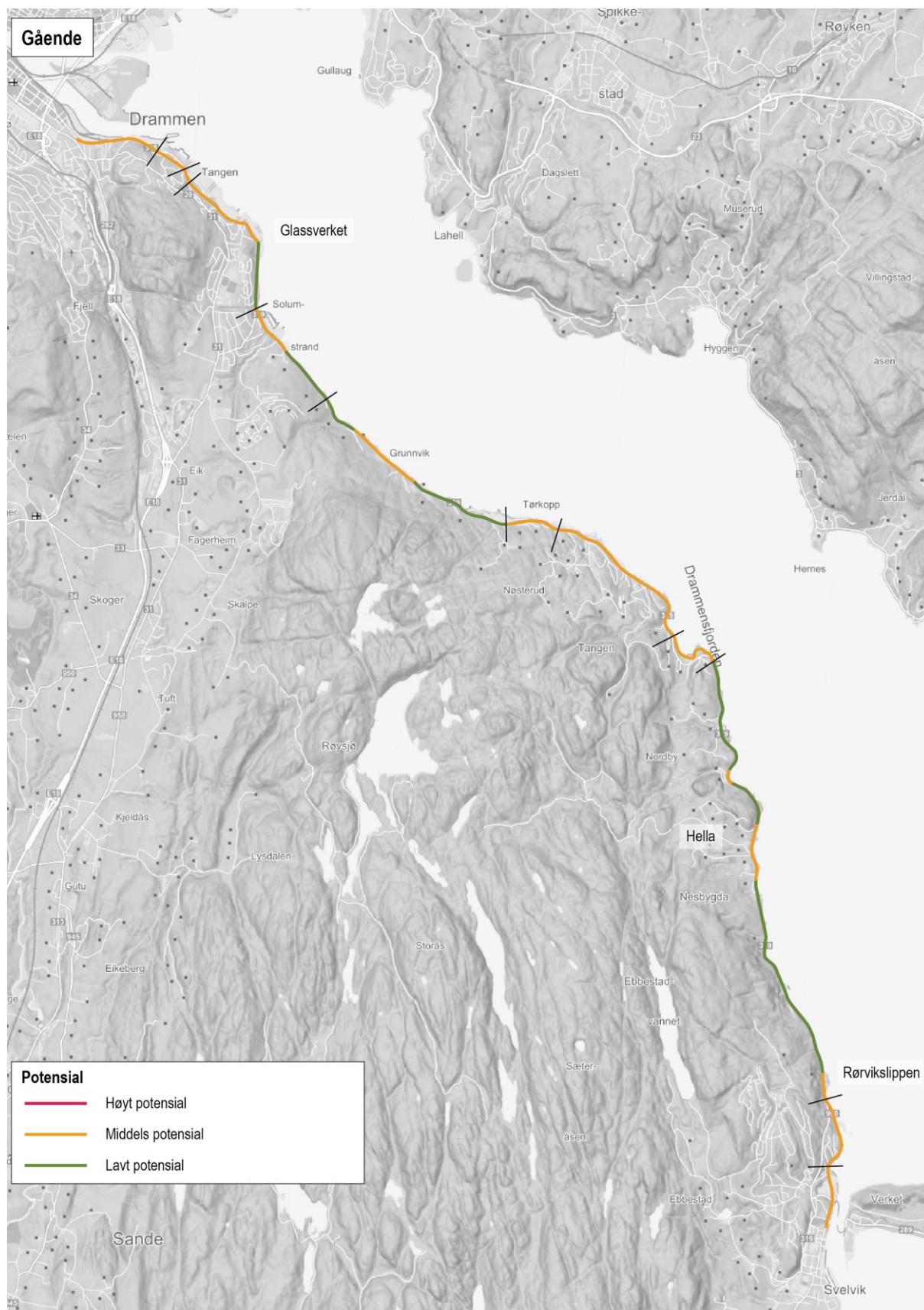
På strekningen mellom Glassverket og Oscar Kiærs vei er potensialet for reiser til fots **lavt**. Det samme gjelder strekningene mellom Oscar Kiærs vei og kommunegrensa, med unntak av to kortere delstrekninger hvor potensialet vurderes som **middels**. Den ene delstrekningen ligger mellom Oscar Kiærs vei og holdeplassene «Knivealleen» og badeplassen Knivestranda. Den andre delstrekningen ligger mellom krysset med Grønlibakken og krysset med Kollfurubakken, hvor det er potensial for reiser i tilknytning til holdeplassen «Grunnvik».

Boligutvikling på Knive/Lolland vil sannsynligvis ikke øke potensialet for reiser til fots på strekningen mellom Oscar Kiærs vei og Hans Tordsens gate på samme måte som for sykkel, da reisetiden for gående mellom de nye boligene og Drammen sentrum langs Svelvikveien blir forholdsvis lang.

Potensialet for reiser til fots vurderes som **lavt** på strekningene mellom Sandtangen bade plass (ved sørlige del av Nesvangveien) i nord og Hella (krysset med Tangerudveien) og mellom Hella (Sønsteby gård) og holdeplassen «Rørvikslippen»/badeplassen ved Villa Rørvik.

På strekningene gjennom tettstedsområdene Nesbygda (mellom Sagkleiva i nord og Sandtangen bade plass i sør), Hella (mellom krysset med Tangerudveien og avkjørsel til Sønsteby gård) og nordre del av Svelvik (mellom holdeplassen «Rørvikslippen»/badeplassen ved Villa Rørvik og inn mot Svelvik sentrum) vurderes potensialet som **middels**. Strekningen gjennom Nesbygda og strekningen langs Storgaten utgjør begge skolevei, hvor det vurderes som akseptabel gangavstand til hhv Tangen og Tømmerås skole. Fra hhv Hella og Sagbukta til Tangen skole er det imidlertid langt å gå. Det er allikevel **middels** potensial for reiser til fots gjennom Hella, som adkomst til holdeplassen «Hella» og rekreasjonsområdet langs fjorden. Tilsvarende er det middels potensial for reiser til fots gjennom Sagbukta, som adkomst til holdeplassene «Sagbukta» i begge retninger og til rekreasjonsområdet langs fjorden.

Vurderinger av potensial for reiser til fots er oppsummert i figur 48.



Figur 48: Oppsummering av vurderinger av potensial for reiser til fots. Rødt indikerer høyt potensial, oransje indikerer middels potensial og grønt indikerer lavt potensial. Sorte markeringer viser til delstrekninger beskrevet i figur 2.

Tilsvarende som for sykling, tar vurderingen av potensial for reiser til fots utgangspunkt i eksisterende målpunkt og reisebehov knyttet til «nødvendige» reiser. Da strekningen mellom Drammen og Svelvik har opplagt mange kvaliteter, som nærhet til fjorden, kulturlandskap og «sykkelveinlig» topografi, vil et sammenhengende tilbud for gående gjøre strekningen attraktiv for trening, opplevelse og rekreasjon. Dette vil gi befolkningen i Drammen, Nesbygda og Svelvik – og omkringliggende områder – økt folkehelse, både fordi det vil styrke nærmiljøkvalitetene og styrke muligheten til å drive fysisk aktivitet. Per i dag er det nokså begrensa muligheter for dette for deler av befolkningen langs strekningen, både fordi det er få tverrforbindelser mellom Svelvikveien og øvrig veinett og fordi dagens tilbud er i dårlig stand eller det mangler tilbud for gående og syklende. Å gå eller sykle langs Svelvikveien, der hvor det mangler tilbud per i dag, oppleves sannsynligvis som lite attraktivt.

## 5 Vurderinger av behov for tilrettelegging for gående og syklende

Formålet med mulighetsstudien er å vurdere hvordan man kan etablere et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen mellom Drammen og Svelvik. I lys av dette kan man si at behovet for tiltak er like stort på alle de delstrekningene hvor det mangler tilbud eller hvor tilbudet har en svært dårlig tilstand.

Det er allikevel ønskelig å peke på hvor behovet er størst, slik at man kan lage en strategi for prioritering av hvilke strekninger som bør bygges ut først.

Vurderinger av behov baserer seg på vurderinger av dagens standard (kapittel 3) og vurderinger av potensial (kapittel 4). Dersom en strekning f. eks. vurderes å ha høyt potensial og dagens standard vurderes som dårlig, vurderes behovet som stort.

### 5.1 Vurdering av behov for tilrettelegging for syklende

Behovet for syklende vurderes som stort på følgende delstrekninger:

- Rundtom – Skippergata nord
- Hans Tordsens gate – Oscar Kiærs vei

Behovet for syklende vurderes som middels på følgende delstrekninger:

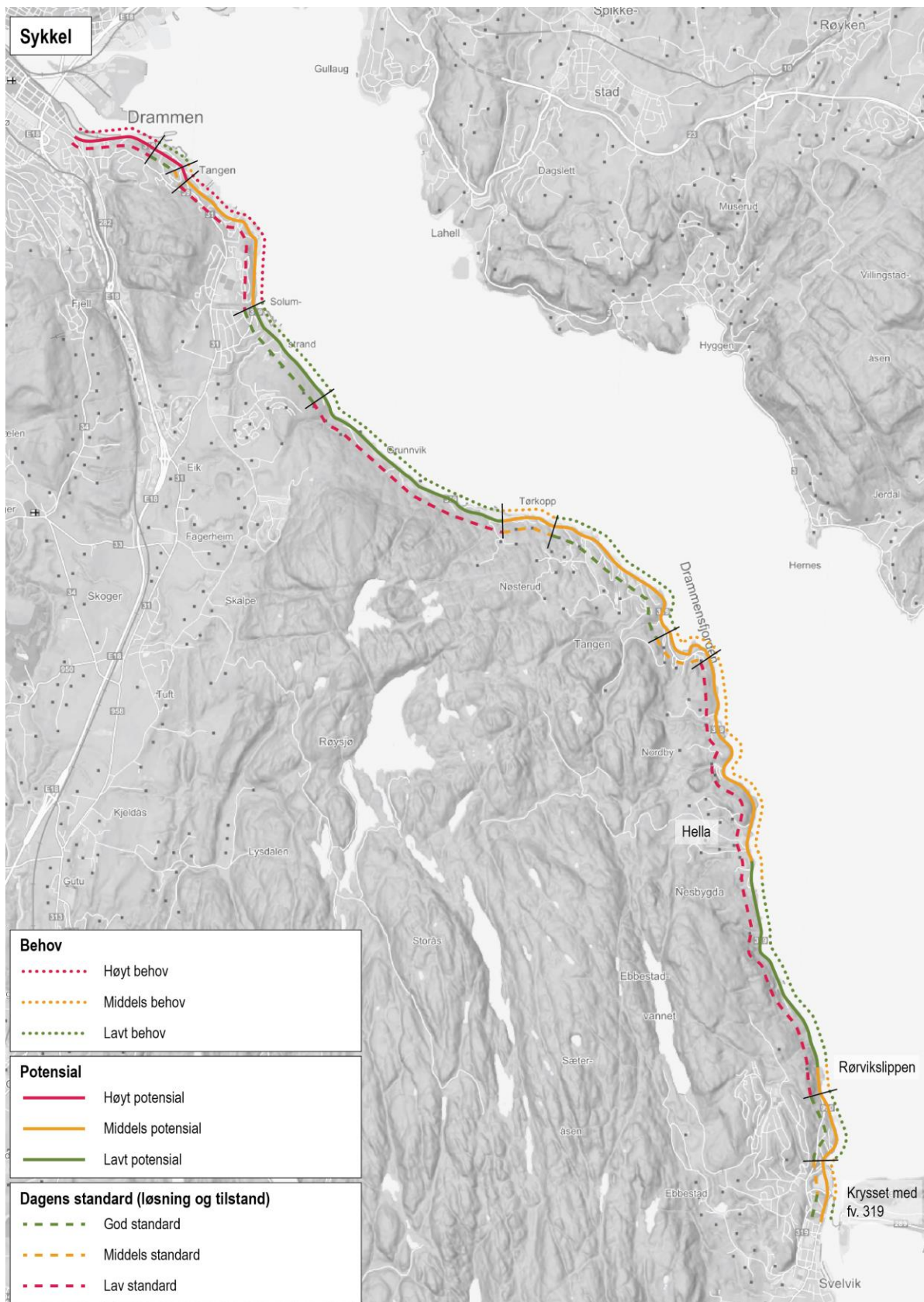
- Skippergata sør – Hans Tordsens gate
- Sagkleiva – Nøsterudveien
- Nesvangveien nord – Nesvangveien sør
- Nesvangveien sør – Hella (Sønsteby gård)
- Holdeplassen «Rørvikslippen» – badeplassen «Skjæra»
- Nordre Brenngate - sørsiden av krysset Storgaten/fv.319

På de øvrige strekningene vurderes behovet for syklende som lavt.

Strekningene er satt opp fra nord mot sør, ikke i prioritert rekkefølge.

Vurderingene av behov for syklende er oppsummert i figur 49 og tabell 6.





Figur 49: Oppsummering av vurderinger av behov for syklende. Rødt indikerer stort behov, oransje indikerer middels behov og grønt indikerer lavest behov. Sorte markeringer viser til delstrekninger beskrevet i figur 2.

Oppsummering av vurderinger knyttet til standard, potensial og behov for tiltak for syklende				
Strekning		Standard	Potensial	Behov
1a	Rundtom – Skippergata nord			
1b	Skippergata nord – Skippergata sør			
1c	Skippergata sør – Hans Tordsens gate			
1d	Hans Tordsens gate – Oscar Kiærs vei	31	32	
1e	Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342			
2	Svelvikveien 342 – Sagkleiva			
3a	Sagkleiva - Nøsterudveien			
3b	Nøsterudveien – Tangen – Nesvangveien nord			
3c	Nesvangveien nord – Nesvangveien sør			
4 (1)	Nesvangveien sør – Hella (Sønsteby gård)			
4 (2)	Hella (Sønsteby gård) – Rørvikslippen			
4 (3)	Rørvikslippen– krysset med Storgaten			33
5a	Krysset med Storgaten – Nordre Brennagate			
5b (1)	Nordre Brennagate – krysset med fv.319			
5b (2)	Krysset med fv. 319 – krysset med Kirkegaten			

Tabell 6: Oppsummering av standard, potensial og behov for tiltak for syklende. Fargekodene er de samme som beskrevet i tegnforklaringen til figur 49.

<sup>31</sup> Selv om Statens vegvesen planlegger oppgradering av fortauet her, gir ikke dette de syklende noe tilbud på strekningen.

<sup>32</sup> Med boligutbygging på Knive/Lolland vil potensialet bli stort på denne strekningen.

<sup>33</sup> Behovet er middels spesielt om sommeren, mht tilgang til badeplassen ved «Rørvikslippen».

## 5.2 Vurdering av behov for tilrettelegging for gående

Behovet for gående vurderes som stort på følgende delstrekninger:

- Rundtom – Skippergata nord
- Hans Tordsens gate – Glassverket

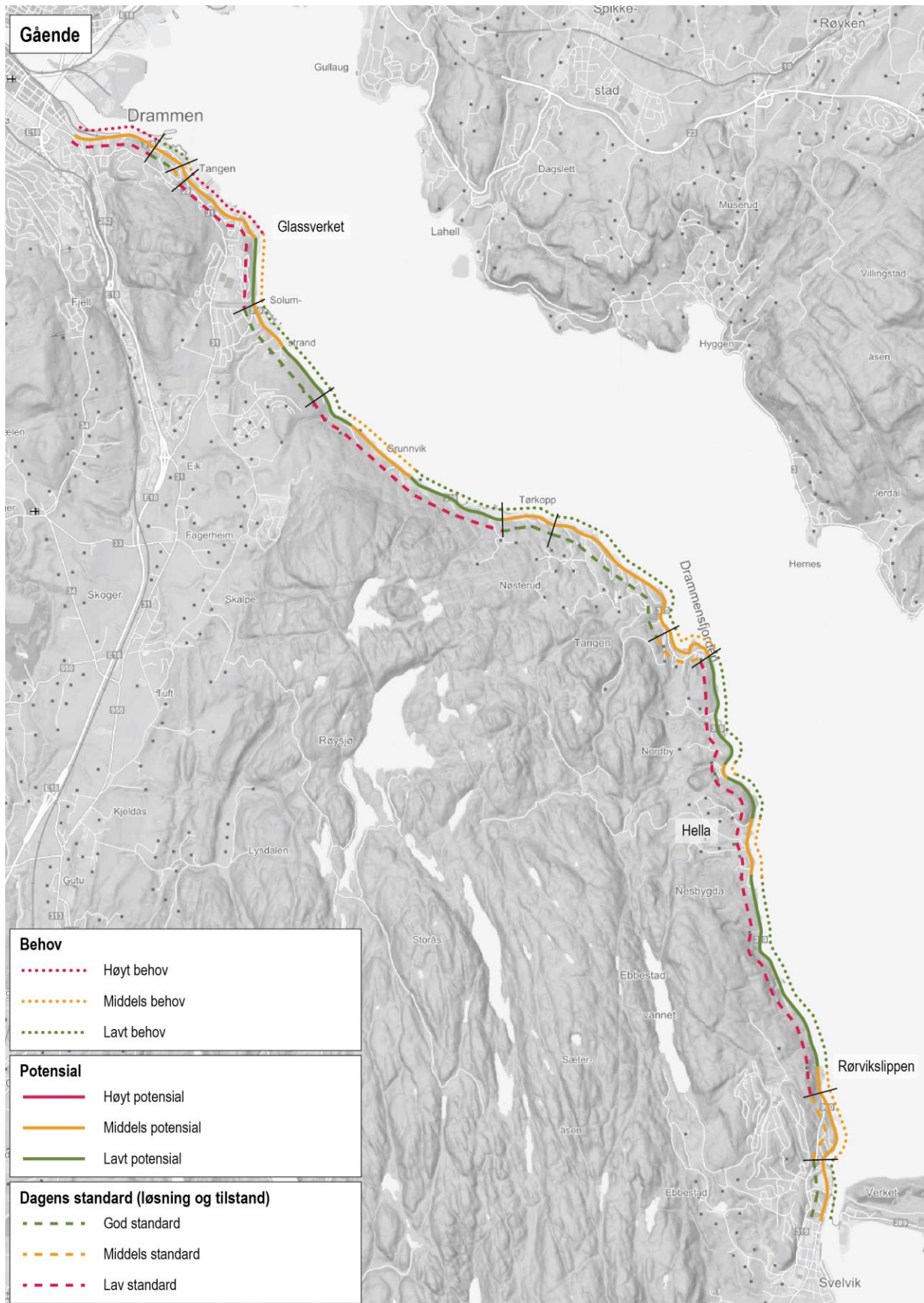
Behovet for gående vurderes som middels på følgende delstrekninger:

- Skippergata sør – Hans Tordsens gate
- Glassverket – Oscar Kiærs vei
- Strekning gjennom Grunnvik (Grønnlibakken-Kollfurubakken)
- Nesvangveien nord – Nesvangveien sør
- Strekning gjennom Sagbukta
- Strekning gjennom Hella (Tangerudveien – Sønsteby gård)
- Rørvikslippen - krysset Storgaten/fv. 319
- Krysset Storgaten/fv. 319 – krysset Storgaten/Nordre Brenngate

På de øvrige strekningene vurderes behovet for gående som lavt.

Strekningene er satt opp fra nord mot sør, ikke i prioritert rekkefølge

Vurderingene av behov for gående er oppsummert i figur 50 og tabell 7.



Figur 50: Oppsummering av vurderinger av behov forgående. Rødt indikerer stort behov, oransje indikerer middels behov og grønt indikerer lavest behov. Sorte markeringer viser til delstrekninger beskrevet i figur 2.



Oppsummering av vurderinger knyttet til standard, potensial og behov for tiltak for gående				
Strekning		Standard	Potensial	Behov
1a	Rundtom – Skippergata nord			
1b	Skippergata nord – Skippergata sør			
1c	Skippergata sør – Hans Tordsens gate		34	
1d (1)	Hans Tordsens gate – Glassverket	35	36	
1d (2)	Glassverket - Oscar Kiærs vei	37		
1e	Oscar Kiærs vei – Knivestranda			
1e (2)	Knivestranda - Svelvikveien 342			
2 (1)	Svelvikveien 342 – Grønnlibakken			
2 (2)	Grønnlibakken-Kollfurubakken			
2 (3)	Kollfurubakken - Sagkleiva			
3a	Sagkleiva - Nøsterudveien			
3b	Nøsterudveien – Tangen – Nesvangveien nord			
3c	Nesvangveien nord – Nesvangveien sør <sup>38</sup>			
4 (1)	Nesvangveien sør – Sagbukta nord			
4 (2)	Sagbukta nord – Sagbukta sør			
4 (3)	Sagbukta sør-Tangerudveien			
4 (4)	Tangerudveien – Sønsteby gård			
4 (5)	Sønsteby gård – Rørvikslippen			
4 (6)	Rørvikslippen– krysset med Storgaten			
5a	Krysset med Storgaten – Nordre Brennagate			
5b (1)	Nordre Brennagate – krysset med fv.319			
5b (2)	Krysset med fv. 319 – krysset med Kirkegaten			

Tabell 7: Oppsummering av standard, potensial og behov for tiltak for gående. Fargekodene er de samme som beskrevet i tegnforklaringen i figur 50.

<sup>34</sup> Potensialet er høyest på strekning 1a-1c, da dette utgjør skolevei for elever til Brandengen.

<sup>35</sup> Etter at Statens vegvesen har gjennomført den planlagte oppgradering av fortauet, vil standarden for gående blir god og behovet bli lavt.

<sup>36</sup> Potensial vurderes som høyt på strekning 1a-1d (1) med boligbygging/transformasjon i området Tollboden-Slippen og Slippen-Glassverket.

<sup>37</sup> Etter at Statens vegvesen har gjennomført den planlagte oppgradering av fortauet, vil standarden for gående blir god og behovet bli lavt.

<sup>38</sup> Fram til Sandtangen badeplass, like sør for Nesvangveien sør.

## 6 Forslag til løsninger

### 6.1 Prinsipper for utforming av langsgående anlegg for gående og syklende

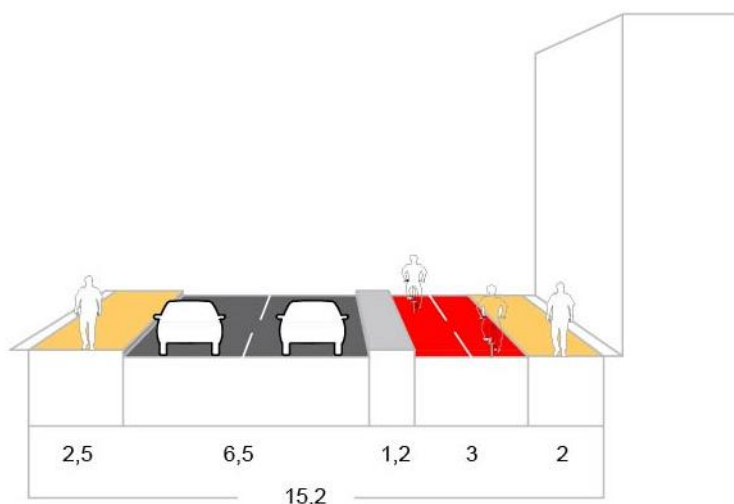
Nedenfor beskrives de prinsippene som er lagt til grunn for utforming av løsninger og vurdering av muligheter for gående og syklende på strekningen.

#### Systemvalg

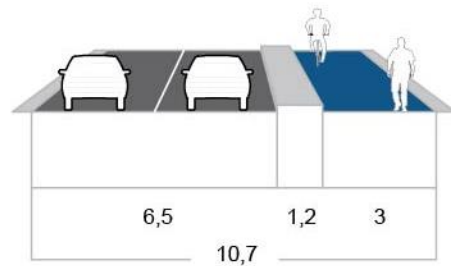
Anlegget for sykkeltrafikk utformes som «ensidig toveis»-system, dvs. at det etableres et anlegg på den ene siden av Svelvikveien hvor det er tillatt sykling i begge retninger. Dette begrunnes med at både boligbebyggelsen og målpunktene langs strekningen hovedsakelig ligger på den ene siden av Svelvikveien. Anlegget for sykkeltrafikk utformes som «sykkelvei med fortau» eller som gang- og sykkelvei. På strekninger hvor det er boligbebyggelse og målpunkter på begge sider av veien, etableres et tosidig tilbud for gående.

#### Prinsipper for utforming

- Anlegget utformes som «sykkelvei med fortau» (dvs. skille gående og syklende) på strekninger hvor potensialet for antall syklende vurderes som høyt.
- Anlegget utformes som gang- og sykkelvei (dvs. ikke skille gående og syklende) på strekninger hvor potensialet vurderes som middels eller lavt.



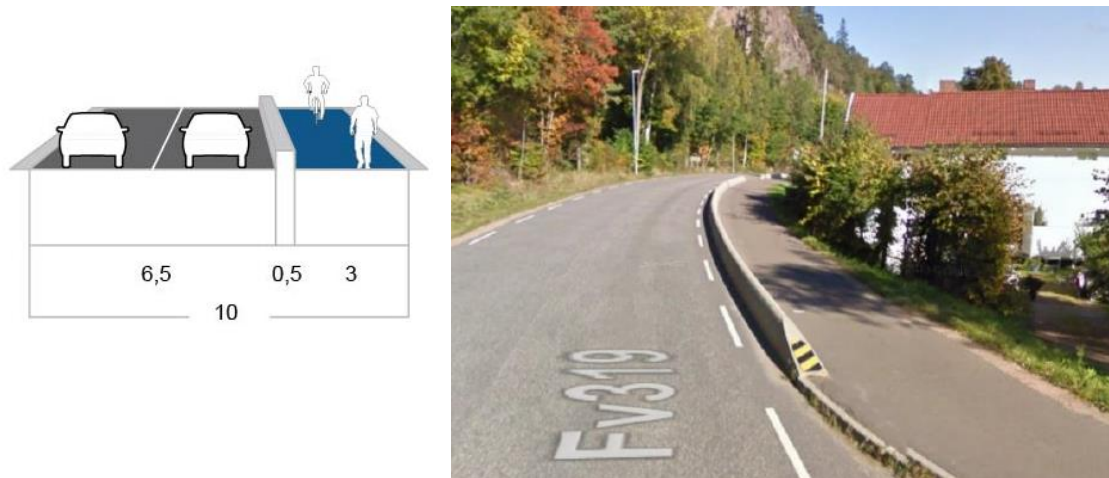
Figur 51: Tverrsnitt for gate med fortau (til venstre) og «sykkelvei med fortau» og trafikkdeler (til høyre).



Figur 52: Tverrsnitt for vei med gang- og sykkelvei og trafikkdel (til høyre). Ved fartsgrense 70 km/t skal trafikkdeleren være 3,0 meter (eventuelt veirekkverk dersom den er smalere enn 3,0 meter).

- Anlegg for gående og syklende skal ha gjennomgående belysning.
- Ved tilrettelagte kryssingspunkter skal det være intensivbelysning.
- På strekninger med «sykkelvei med fortau» skal sykkelveien plasseres bak holdeplasser.
- Minste vertikalkurveradius: 50 meter.
- Minste horisontalkurveradius: 40 meter.
- Krav til stoppsikt for syklende: 35-50 meter, avhengig av stigning/fall. Figur 72 bakerst i rapporten.
- Krav til sikt i kryss mellom GS-vei/sykkelvei og kryssende sidevei: 8 x 20 meter (20 meter ut mot sideveien). Figur 73 bakerst i rapporten.
- Krav til sikt i avkjørsler: 3 x 35-50 (stoppsikt). (stoppsikt ut mot GS-veien/sykkelveien). Figur 74 bakerst i rapporten.
- Krav til maks stigning/fall 5-8 % avhengig av lengde/område. Se figurliste bakerst i dokumentet.
- Tverrprofil vei/gate (fv. 319 Svelvikveien): Min kjørefeltbredde: 2 x 3,25 meter.
- Tverrprofil «sykkelvei med fortau»: 3,0 meter (sykkelvei) + 2,0 meter (fortau) + 2 x 0,25 meter skulder (gruset) + 1,2 meter trafikkdel mellom sykkelvei og kjørebane. Se figur 51.
- Sykkelveien skal ikke forkjørsreguleres gjennom kryss da det medfører store arealinngrep i tilknytning til kryss.
- Tverrprofil gang- og sykkelvei: 3,0 meter (asfaltert) + 2 x 0,25 meter skulder (gruset). Se figur 52.
- Tverrprofil fortau (uten sykkelvei): 2,5 meter (Drammen kommunes generelle standard for fortausbredden).
- Ved fartsgrense 70 km/t skal bredden på trafikkdeleren være 3,0 meter.

- Ved fartsgrense 60 km/t eller lavere kan trafikkdeleren være smalere enn 1,2 meter dersom det etableres «Svelvik ellipse» mellom kjørebanelen og GS-veien. Se figur 53.



Figur 53: Figuren til venstre viser tverrprofil for gang- og sykkelvei med «Svelvik-ellipse» som trafikkdeler mellom kjørebanelen og gang- og sykkelveien. Bildet til høyre viser strekning med «Svelvik ellipse» langs Fv. 319. Kilde: Google Maps.

- Løsningen skal utformes i tråd med nullvisjonens krav til et sikkert veitrafikksystem:

*Veiens utforming skal lede til sikker atferd. Løsningene skal være logiske og letteste for trafikantene og redusere sannsynligheten for feilhandlinger. Veimiljøet skal være informativt og ukomplisert. Veien skal invitere til sikker fart gjennom utforming og fartsgrenser. Kort sagt skal det være lett å handle riktig og vanskelig å handle feil.*

*Veiens utforming skal beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger. Veien skal ha beskyttende barrierer og et fartsnivå tilpasset veiens sikkerhetsnivå og menneskets tåleevne.*

I tillegg skal prinsipper for et helhetlig utformet hovedrutenett, omtalt i Sykkelstrategi for Drammen kommune,<sup>39</sup> legges til grunn:

- Hovedrutenettet skal være sammenhengende med god fremkommelighet og høy materialmessig kvalitet.
- Hovedrutenettet må være helhetlig utformet med fokus på kryss og overganger mellom ulike anleggstyper.
- Syklister bør i størst mulig grad ha separate anlegg, men kan dele areal med kjørende dersom det er merket godt både for bilister og syklister.
- Hovedrutenettet bør i størst mulig grad holde kotehøyden på langsgående ruter.
- Hovedrutenettet skal være skiltet og merket.
- Et sammenhengende sykkelnett innebærer at samme type anlegg beholdes over lengre strekninger.
- Syklistene bør, i den grad det er mulig, være separert fra øvrige trafikanter.

<sup>39</sup>

[https://www.drammen.kommune.no/Documents/Bolig,%20eiendom%20og%20byutvikling/Kommuneplanens%20arealdel%202015-2036/offentlig\\_etttersyn/15-Sykkelstrategi.pdf](https://www.drammen.kommune.no/Documents/Bolig,%20eiendom%20og%20byutvikling/Kommuneplanens%20arealdel%202015-2036/offentlig_etttersyn/15-Sykkelstrategi.pdf)



## 6.2 Foreslåtte løsninger på delstrekningene

I dette kapitlet presenteres foreslåtte løsninger på delstrekningene.

Det skiller mellom større investeringstiltak som hovedsakelig omfatter bygging av nye langsgående anlegg og mindre investeringstiltak som omfatter mindre investeringstiltak og utbedring av eksisterende løsninger. Eksempler på sistnevnte er reasfaltering, utbedring av holdeplasser, belysning, redusert fartsgrense, skilting av sykkelruter og sikring av kryssingspunkter.

### 6.2.1 Store investeringstiltak

#### 6.2.1.1 Beskrivelse og illustrasjon av de ulike alternativene

Løsningsalternativene er utarbeidet ved hjelp av modellerings- og analyseverktøyet «Infracore». Selv om dette ikke er et verktøy for prosjektering av veier, egner det seg godt for løsningsutvikling i en mulighetsstudie.

Modellen viser f. eks. hvor senterlinje vei må forskyves, hvilke bygninger som eventuelt kommer i konflikt med tiltaket og hvor store masser som må fjernes/fylles ut for å kunne gjennomføre tiltaket. Verktøyet gjør det mulig å visualisere tiltakene på en god måte, samtidig som det danner et godt grunnlag for kostnadsberegninger (usikkerhet +/- 40%). I vedlegg 6 gis det en nærmere beskrivelse av arbeidsmetoden knyttet til bruk av «Infracore».

Det er utarbeidet et «hovedalternativ» (alternativ 1) som omfatter hele strekningen mellom Drammen og Svelvik. I tillegg er det utarbeidet alternative løsninger (alternativ 2) for enkelte delstrekninger. Begge alternativene bygger på de samme prinsippene for utforming av anlegg for gående og syklende og kan gjennomføres innenfor realistiske rammer. I vedlegg 4 gis det en nærmere beskrivelse av konsekvensene knyttet til de ulike alternativene.

Nedenfor følger en beskrivelse av de ulike alternativene. Se også vedlegg 1 for illustrasjoner i A3-format.

#### **Alternativ 1 (hele strekningen fra 1a til 5b-2)**

- Alternativet legger opp til bygging av sammenhengende anlegg for syklende, separert fra biltrafikken, på alle strekninger hvor sykkelruta følger Svelvikveien. På 3 delstrekninger legges det opp til at sykkelruta følger parallelle gater. Dette gjelder Skippergata (1b), Nesvangveien (3c) og Storgaten (5a og 5b). Nesvangveien er en gate som er skiltet som GS-vei og hvor det er tillatt kjøring til eiendommer. Skippergata og Storgaten er gater med lav fartsgrense og lav trafikkmengde, og hvor det legges opp til sykling i blandet trafikk.
- Alternativet legger opp til separate anlegg for syklende, skilt fra gående, på delstrekninger hvor det både er stort potensial for gående og syklende. På disse delstrekningene legges det opp til «sykkelvei med fortau». Dette gjelder strekningen fra Rundtom til Glassverket (strekning 1a til 1d-1). På øvrige strekninger legges det opp til GS-vei.
- Alternativet legger opp til «ensidig toveis»-system på de strekningene anlegget for syklende følger Svelvikveien. Dette er anlegg som betjener sykkeltrafikk i begge retninger på den ene siden av veien. Anlegget for syklende er lagt på «landsiden» av Svelvikveien mellom Rundtom og Nesbygda (1a, 1c og deler av 3b). Ved Nesbygda skifter eksisterende anlegg side til «sjøsiden» av Svelvikveien. Mellom Nesbygda og Storgaten er anlegget for syklende lagt på «sjøsiden» (deler av 3b og 4). Dermed skifter anlegget for syklende side kun én gang på strekningen. Å legge opp til «sykkelvei med fortau» på «landsiden» mellom Rundtom og Glassverket (strekning 1a til 1d-1) er i tråd med anbefalingen i kommunedelplanen for fv.319. Denne løsningen bygger opp under dagens bosetting og målpunkter på strekningen.
- Alternativet legger opp til færre systemskifter sammenlignet med dagens løsning, da anlegget enten bygges som «sykkelvei med fortau» eller GS-vei. Begge disse løsningene sorteres under «ensidig toveis»-systemet, noe som gir redusert kryssingsbehov sammenlignet med

løsninger som skifter mellom «ensidig toveis» og «tosidig enveis»-systemer. Selv om alternativet legger opp til at sykkelruta skal følge parallelle gater (blandet trafikk i gater med lav fartsgrense og trafikkmengde) medfører ikke dette systemskifter, da disse strekningene ligger på samme side som anlegg for syklende.

- Med unntak av de strekningene hvor det legges opp til «sykkelvei med fortau», beholdes eksisterende GS-veier uendret (strekning 1e, 3b og 3c).
- Alternativet legger opp til tosidig anlegg for gående (fortau) på hele strekningen mellom Rundtom og Glassverket/Svelvikveien 91 (mellom 1a og 1d-1).
- Alternativet legger opp til samme fartsgrenser på strekningen som i dag, med unntak av to korte strekninger. Den ene gjelder en strekning gjennom tettstedet Nesbygda (deler av 3b), hvor fartsgrensen reduseres til 40 km/t mellom eksisterende kryssingspunkt, ved Svelvikveien 26, og et nytt kryssingspunkt ved krysset ved Isdamveien. Den andre gjelder en strekning i nordenden av Storgaten (5a-1), hvor fartsgrensen reduseres til 30 km/t.
- Alternativet legger opp til kjørefeltbredde: 2 x 3,25 meter på hele strekningen, med unntak av delstrekning 2. Her legges det opp til kjørefeltbredde: 2 x 3,0 m. Samtidig reduseres fartsgrensen til 40 km/t og ved 3 «kritiske punkter» (ved Svelvikveien 410, Svelvikveien 450 og Svelvikveien 511) innsnevres veien til kun ett kjørefelt (med vikeplikt for trafikk i den ene kjøreretningen). De 3 innsnevringene har en utstrekning på ca. 50 meter. Dette alternativet vurderes som eneste løsning dersom man skal etablere en sammenhengende løsning for syklende uten at det medfører innløsning av flere bygninger på strekningen. Tiltaket bidrar til fartsreduksjon og økt sikkerhet for gående og syklende ved kryssing av Svelvikveien. Tiltaket vurderes først som aktuelt etter åpning av ny vei Tørkop-Eik, da ny vei vil gi betydelig trafikkreduksjon på denne strekningen. Da Svelvikveien skal fungere som omkjøringsvei kan tiltaket imidlertid medføre utfordringer i perioder hvor den nye veien Tørkop-Eik er stengt. Tunnelene som inngår i ny vei Tørkop-Eik er planlagt med kun ett løp.
- Alternativet legger opp til at det etableres tilbud for gående og syklende på vestsiden av Storgaten, gjennom krysset med fv. 319. Dette bidrar til bedre tilkobling mellom Storgaten og fortauet langs fv. 319 (og videre forbindelser mot Ebbestad) og gir gode muligheter for å etablere et sikkert kryssingspunkt over fv. 319.



Figur 54: Alternativ 1 - delstrekning 1a, 1b og 1c. Løsninger viser ny sykkelvei med fortau på sørsiden av Svelvikveien, mellom Rundtom og Skippergata nord og mellom Skippergata sør og Hans Tordsens gate. Løsningen medfører at senterlinje vei må forskyves på store deler av strekningen. Dersom samme bredde/standard skal gjennomføres på hele strekningen, kommer løsningen i konflikt med eksisterende næringsbygg. Langs delstrekning 1b (Skippergata) beholdes dagens løsning (sykling i blandet trafikk) uendret.



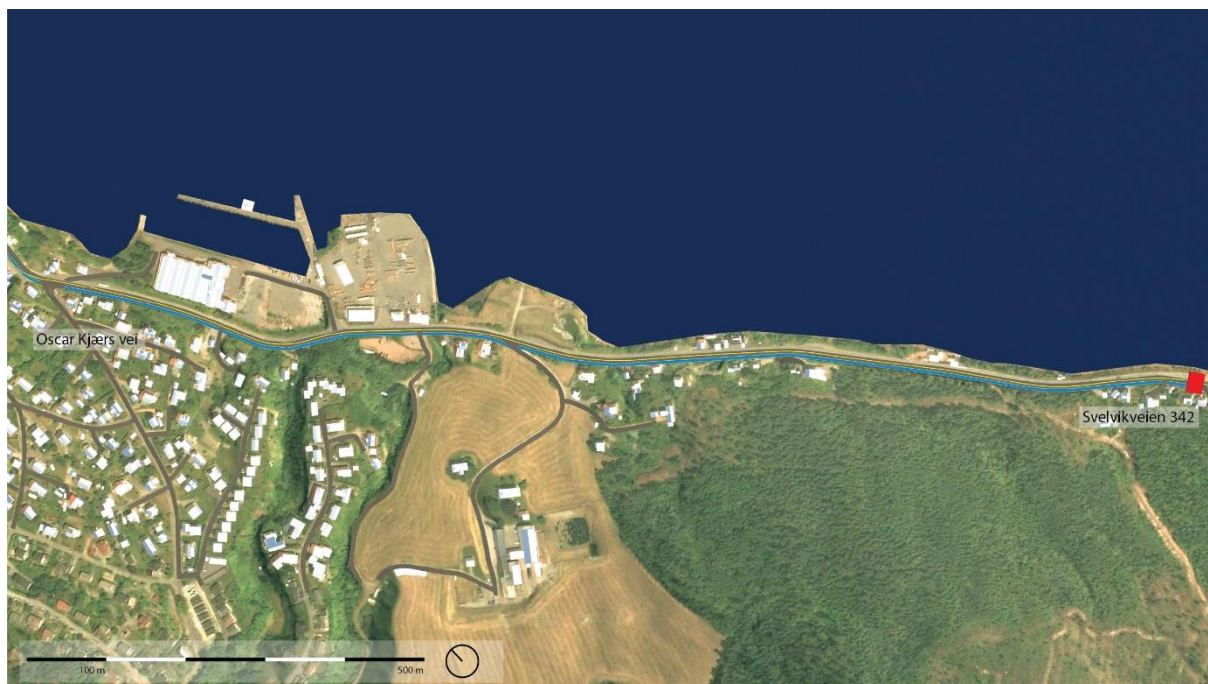


Figur 55: Alternativ 1 - delstrekning 1d-1. Løsninger viser ny sykkelvei med fortau på sørsiden av Svelvikveien, mellom Hans Tordsens gate og Glassverket/Svelvikveien 91. Løsningen medfører at senterlinje vei må forskyves på hele strekningen. Dersom samme bredde/standard skal gjennomføres på hele strekningen, kommer løsningen i konflikt med tre eksisterende næringsbygg.

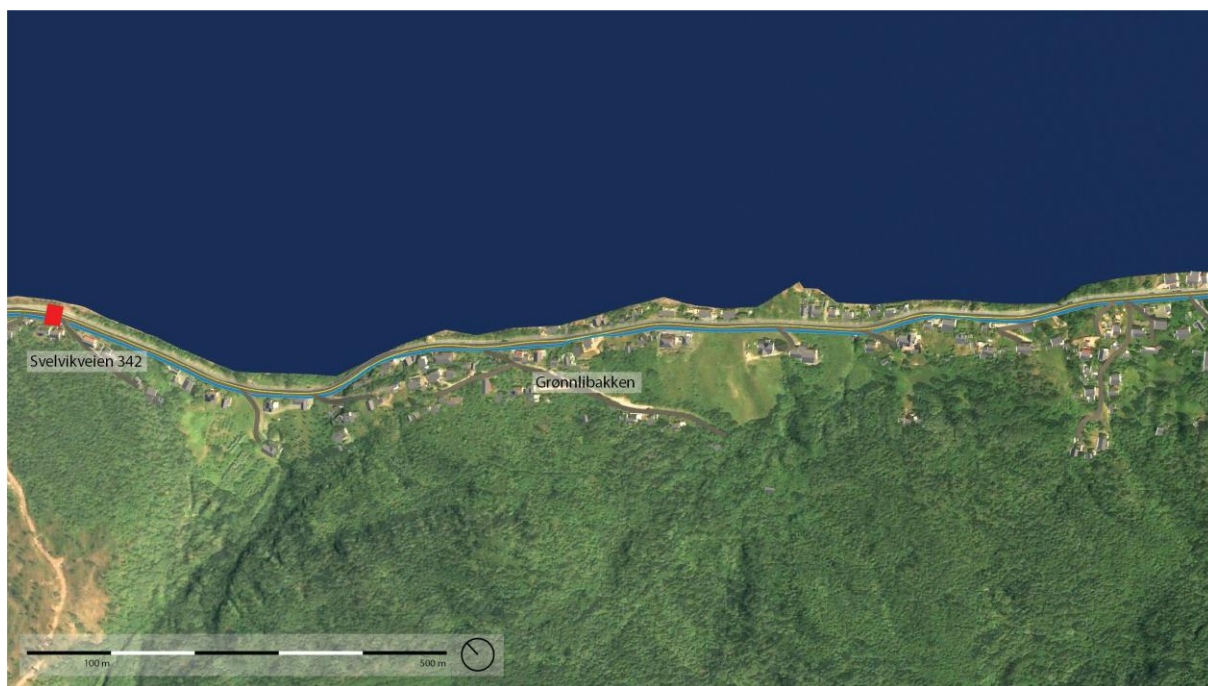


Figur 56: Alternativ 1 - delstrekning 1d-2. Løsningen viser ny GS-vei (med Svelvik-ellipse) på vestsiden av Svelvikveien, mellom Glassverket/Svelvikveien 91 og Oscar Kjærs vei. Løsningen medfører at senterlinje vei må forskyves over en ca. 100 m lang strekning.





Figur 57: Alternativ 1 - delstrekning 1e. Dagens løsning for gående og syklende (GS-vei på vestsiden av Svelvikveien mellom Oscar Kjærers vei og Svelvikveien 342), beholdes uendret.



Figur 58: Alternativ 1 – delstrekning 2, del 1. Løsningen viser ny GS-vei (med Svelvik-ellipse) på sør/vestsiden av Svelvikveien, mellom Svelvikveien 342 og Kollfurubakken. Veibredden reduseres til 6,0 m og fartsgrensen reduseres til 40 km/t. Ved to «kritiske punkter» snevres veien inn til ett kjørefelt (4,0 m) med vikeplikt for møtende trafikk i den ene kjøreretningen. Senterlinje vei forskyves kun på noen korte strekninger.





Figur 59: Alternativ 1 – delstrekning 2, del 2. Løsningen viser ny GS-vei (med Svelvik-ellipse) på sør/vestsiden av Svelvikveien, mellom Kollfurubakken og Sagkleiva. Veibredden reduseres til 6,0 m og fartsgrensen reduseres til 40 km/t. Ved ett «kritisk punkt» snevres veien inn til ett kjørefelt (4,0 m) med vikeplikt for møtende trafikk i den ene kjøreretningen. Senterlinje vei forskyves kun på noen korte strekninger.

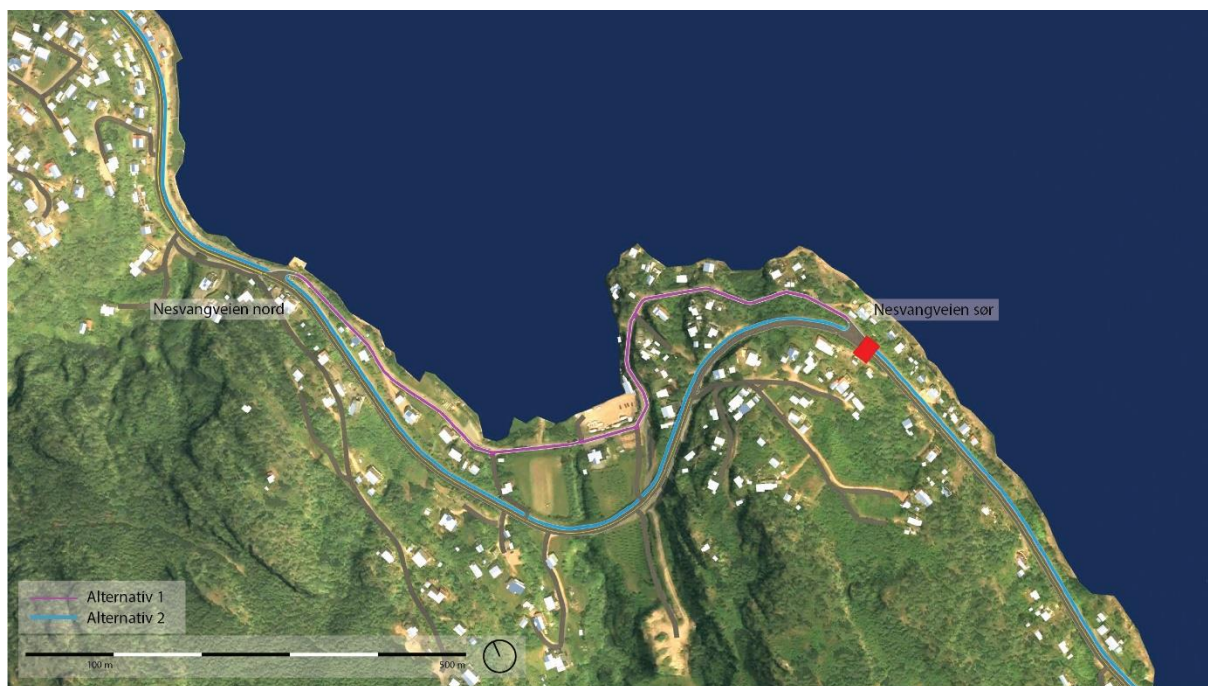


Figur 60: Alternativ 1 - delstrekning 3a. Løsningen viser ny GS-vei (med Svelvik-ellipse) på sørsiden av Svelvikveien, mellom Sagkleiva og Nøsterudveien. Senterlinje vei beholdes uendret.



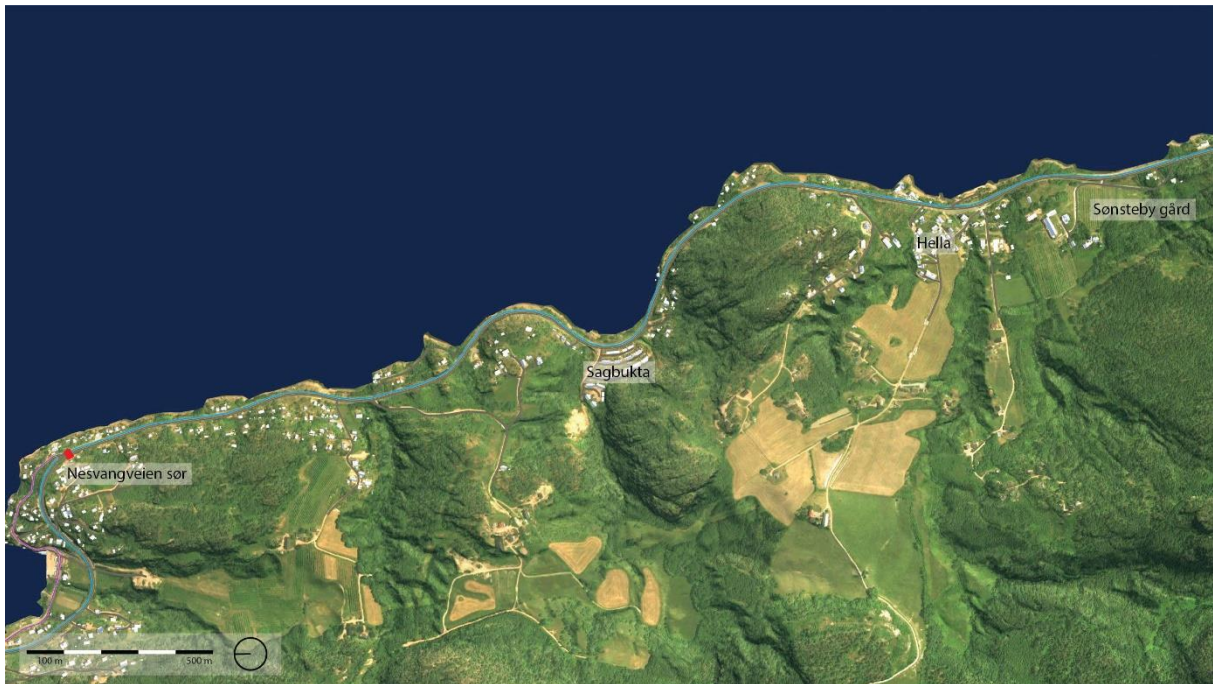


Figur 61: Alternativ 1 - delstrekning 3b. Dagens løsning for gående og syklende (GS-vei på vestsiden og østsiden av Svelvikveien mellom Nøsterudveien og Nesvangveien nord), beholdes uendret.

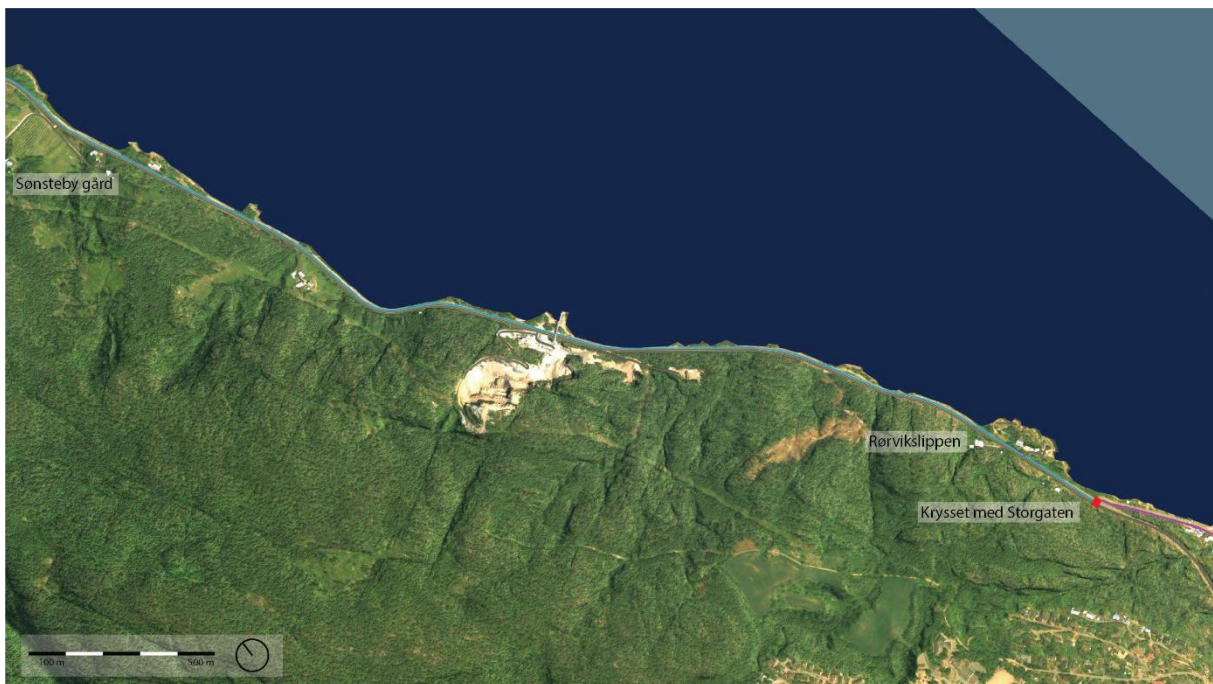


Figur 62: Alternativ 1 - delstrekning 3c. Alternativ 1 er vist med lilla linje. Dagens løsning for gående og syklende (kombinert GS-vei/adkomst til boliger mellom Nesvangveien nord og Nesvangveien sør), beholdes uendret.





Figur 63: Alternativ 1 - delstrekning 4-1. Løsningen viser ny GS-vei på østsiden av Svelvikveien, mellom Nesvangveien sør og Sønsteby gård. Senterlinje vei beholdes uendret.



Figur 64: Alternativ 1 - delstrekning 4-2. Løsningen viser ny GS-vei på østsiden av Svelvikveien, mellom Sønsteby gård og Krysset med Storgaten. Senterlinje vei beholdes uendret.





Figur 65: Alternativ 1 - delstrekning 5a. Dagens løsning for gående og syklende i Storgaten, mellom krysset med Storgaten og krysset med Nordre Brennegate, beholdes uendret.



Figur 66: Alternativ 1 - delstrekning 5b. Løsningen viser ny GS-vei på vestsiden av Storgaten, mellom krysset med Nordre Brennegate og sørsiden av krysset med fv. 319. Senterlinje vei beholdes uendret. Dagens løsning for gående og syklende på resten av strekningen i Storgaten beholdes uendret.



Nedenfor følger illustrasjoner som viser alternativ 1 ved Rundtom (delstrekning 1a) og ved Glassverket (delstrekning 1d).



Figur 67: Illustrasjon av alternativ 1 ved Rundtom (delstrekning 1a). Løsningen viser sykkelvei med fortau på sørsiden av Svelvikveien.



Figur 68: Illustrasjonen viser alternativ 1 ved Glassverket (delstrekning 1d). Løsningen viser sykkelvei med fortau på sør/vestsiden av Svelvikveien.

Nedenfor viser illustrasjon av alternativ 1 ved Hella (delstrekning 4-1).



Figur 69: Illustrasjon av alternativ 1 ved Hella (delstrekning 4-1). Løsningen viser GS-veg med "Svelvikellipse" som trafikkdeler mellom Svelvikveien og GS-vegen.

### **Alternativ 2 (1a til 1d-1)**

- Alternativet legger opp til bygging av «sykkelvei med fortau» på «sjøsiden» av Svelvikveien på strekningen mellom Rundtom og Glassverket/Svelvikveien 91. Alternativet følger ikke anbefalingen om sidevalg i kommunedelplan for fv.319, og gir ikke i like stor grad et tilbud tilpasset eksisterende bosetting og målpunkter på strekningen da dette er plassert på «landsiden» av Svelvikveien. Alternativet støtter imidlertid opp under befolkningsutviklingen knyttet til transformasjon av områdene Tollboden-Slippen og Slippen-Glassverket på «sjøsiden» av Svelvikveien, og legger til grunn at det fortauet som Statens vegvesen planlegger å oppgradere på «landsiden» av Svelvikveien gir skolebarn et tilfredsstillende tilbud på «landsiden» av Svelvikveien. Alternativet utløser behov for etablering av et sikkert kryssingspunkt ved Glassverket/Svelvikveien 91.

Løsningen gir følgende fordeler, sammenlignet med alternativ 1:

- ✓ Sykkelruta gir god forbindelse mellom nye boliger på «sjøsiden» av Svelvikveien og Drammen stasjon, uten sideskifte. Både sammenlignet med en eventuell sykkeltrasé gjennom selve transformasjonsområdet og med en sykkelrute langs «landsiden» av Svelvikveien (alternativ 1) vil dette alternativet gi bedre framkommelighet og sikkerhet for syklende da ruta på «sjøsiden» av Svelvikveien kommer i konflikt med få kryss og avkjørsler.
- ✓ Løsningen gir et mer sammenhengende tilbud for syklister på hele delstrekningen da det ikke legges opp til å benytte Skippergata med sykling i blandet trafikk.
- ✓ Sykkelruta går gjennom lokalsenteret Tangen (i motsetning til Skippergata), gir gående og syklende større tilgjengelighet til lokalsenteret på Tangen, sjøfronten og målpunkter/aktiviteter knyttet til transformasjonsområdene. Tiltaket vil i større grad bidra til et estetisk løft for lokalsenteret Tangen og transformasjonsområdene.
- ✓ Løsningen gir et «tosidig toveis»-system for syklende på strekningen mellom Rundtom og Hans Tordsens gate, da det er et eksisterende tilbud for gående og syklende på motsatt side av Svelvikveien.
- ✓ Løsningen gir større muligheter for å etablere trekker mellom sykkelvei og kjørebane da inngrepet skjer mot transformasjonsområdet. I så fall bidrar dette til å gi Svelvikveien et estetisk løft gjennom området.





Figur 70: Alternativ 2 - delstrekning 1a, 1b og 1c. Løsninger viser ny sykkelvei med fortau på nordsiden av Svelvikveien, mellom Rundtom og Hans Tordsens gate. Senterlinje vei beholdes uendret, med unntak av en ca. 100 m lang strekning. Dersom samme bredde/standard skal gjennomføres på hele strekningen, kommer løsningen i konflikt med to eksisterende næringsbygg og en eksisterende bolig.



Figur 71: Alternativ 2, delstrekning 1d-1. Løsninger viser ny sykkelvei med fortau på nordsiden av Svelvikveien, mellom Hans Tordsens gate og Glassverket/Svelvikveien 91. Senterlinje vei beholdes uendret, med unntak av en ca. 100 m lang strekning. Dersom samme bredde/standard skal gjennomføres på hele strekningen, kommer løsningen i konflikt med tre eksisterende næringsbygg.



**Alternativ 3 (strekning 1c og deler av 1d)**

- Alternativet legger opp til at det etableres en «intern» sykkelrute gjennom industriområdet, mellom krysset med Støperigata i nord og Svelvikveien 91 i sør (via bl.a. Støperigata og Sota).
- Alternativet forutsetter lav trafikk knyttet til virksomheten langs den alternative ruta.
- Hele eller deler av tiltaket vurderes som et mulig «strakstiltak», i påvente av etablering av alternativ 1 eller alternativ 2 (omtalt over), før og under transformasjon av industriområdene.
- Ruta vil ikke framstå som en attraktiv rute for de syklisterne som ønsker å komme raskt fram, men kan bidra til å fremheve kvaliteter knyttet til sjøfronten og kan utvikles som en rekreasjonsrute. Ruta kan også utgjøre et «forberedende tiltak» fram mot og under transformasjon av området.

Det er ikke utarbeidet illustrasjon av dette tiltaket. Hvilke løsninger som er mulige må avklares gjennom dialog med grunneiere og utviklere av flere av eiendommene langs fjorden. En slik prosess er ikke en del av dette forprosjektet.

**Alternativ 2 (1e)**

- Alternativet legger opp til at dagens trafikkdeler (ordinært veirekkverk) mellom GS-veien og kjørebanelen erstattes med «Svelvik-ellipse».
- Tiltaket vil gi enklere drift av GS-veien, men vil ikke medføre fordeler for gående og syklende ut over dette.

Det er ikke utarbeidet illustrasjoner av dette tiltaket.

### **Alternativ 2 (strekning 2)**

- Alternativet legger opp til sykling i blandet trafikk, dvs at det ikke etableres GS-vei som i alternativ 1. Fartsgrensen reduseres til 40 km/t og det etableres fartsdempende tiltak på hele strekningen.
- Tiltaket gir ikke et sammenhengende tilbud for gående og syklende, sammenlignet med alternativ 1.
- Tiltaket bidrar til økt sikkerhet for gående og syklende ved kryssing av Svelvikveien.
- Tiltaket vurderes først som aktuelt etter åpning av ny vei Tørkop-Eik, da ny vei vil gi betydelig trafikkreduksjon på denne strekningen.
- Da veien skal fungere som omkjøringsvei kan tiltaket medføre utfordringer i perioder hvor den nye veien Tørkop-Eik er stengt.

Det er ikke utarbeidet illustrasjon av dette tiltaket.

### **Alternativ 2 (strekning 3b)**

- Alternativet legger opp til etablering av «sykkelvei med fortau» med trerekker mellom sykkelveien og kjørebanelen gjennom tettstedet Nesbygda, mellom krysset med Sørjordet og krysset med Nøsterudveien. Løsningen er lagt på «landsiden» av Svelvikveien og omfatter ombygging av eksisterende GS-vei.
- Løsningen dimensjonerer for flere gående og syklende, og reduserer potensialet for konflikter mellom gående og syklende på en viktig skoleveistrekning.
- Løsningen gir et estetisk løft for tettstedet Nesbygda.
- Løsningen bidrar til å binde bebyggelsen og sjøen (Tangen fjordpark) på hver side av Svelvikveien tettere sammen.



Figur 72: Alternativ 2 - delstrekning 3b. Løsningen viser ny sykkelvei med fortau og trerekker på sørvestsiden av Svelvikveien, mellom Nøsterudveien og Sørjordet. Senterlinje vei beholdes uendret. På resten av strekningen, mellom Sørjordet og Nesvangveien nord, beholdes dagens løsning (GS-vei) uendret.

### **Alternativ 2 (strekning 3c)**

- Alternativet legger opp til etablering av GS-vei langs «sjøsiden» av Svelvikveien.
- Nesvangveien er lite attraktiv for syklister som skal sykle langt og effektivt. Løsningen gir derfor syklister et tilbud med høyere framkommelighet enn alternativ 1. Gående og syklende som ønsker en roligere rute kan benytte eksisterende løsning langs Nesvangveien.

Se figur 62, alternativ 2 (blå linje viser ny GS-vei på nordsiden av Svelvikveien).

### **Alternativ 2 (strekning 5a-1)**

- Alternativet legger opp til at deler av Storgaten, mellom krysset med fv. 319 og badeplassen «Skjæra», enveisreguleres mot sør. På denne strekningen omdisponeres veiarealene til ett kjørefelt og ensidig fortau mot «sjøsiden» av Storgaten og det tillates sykling mot enveisregulering.
- Løsningen medfører trafikk- og fartsreduksjon i nordlige del av Storgaten, samtidig som gående får et separat tilbud på denne delen av strekningen. Løsningen legger også bedre til rette for sykling i blandet trafikk.
- Alternativet må ses i sammenheng med etablering av GS-vei mellom krysset med Storgaten og badeplassen ved Rørvik/holdeplassen «Rørvikslippen»<sup>40</sup>. Til sammen vil disse tiltakene bidra til å knytte Svelvik og badeplassen ved Rørvik tettere sammen.



Figur 73: Alternativ 2 - delstrekning 5a-1. Løsningen viser fortau på østsiden av Storgaten, mellom krysset med fv. 319 og badeplassen "Skjæra". På resten av strekningen, mellom "Skjæra" og Nordre Brennagata, beholdes dagens løsning uendret.

<sup>40</sup> Det foreligger vedtatt reguleringsplan for Rørvikområdet (vedtatt 05.05.1997) for gang- og sykkelvei på strekningen mellom krysset fv. 319/Storgaten og Rørvik.



### Alternativ 2 (strekning 5b-1)

- Alternativet legger opp til etablering av «sykkelvei med fortau» med trerekker mellom sykkelveien og kjørebanelen gjennom nordlige del av Svelvik sentrum.
- Løsningen dimensjonerer for flere gående og syklende, og reduserer potensialet for konflikter mellom gående og syklende på en viktig skoleveistrekning.
- Løsningen gir et estetisk løft for denne delen av Svelvik sentrum.
- Tilsvarende som i alternativ 1 føres anlegget for gående og syklende gjennom krysset med fv. 319. Dette bidrar til bedre tilkobling mellom Storgaten og fortauet langs fv. 319 (og videre forbindelser mot Ebbestad) og gir gode muligheter for å etablere et sikkert kryssingspunkt over fv. 319.



Figur 74: Alternativ 2 - delstrekning 5b. Løsningen viser ny sykkelvei med fortau og trerekker på vestsiden av Storgaten, mellom krysset med Nordre Brennagata og sørsiden av krysset med fv. 319. Senterlinje vei beholdes uendret. På resten av strekningen, mellom sørsiden av krysset med fv. 319 og krysset med Kirkegaten, beholdes dagens løsning uendret.

Nedenfor følger illustrasjoner som viser alternativ 2 ved Rundtom (delstrekning 1a), Tangen (delstrekning 1b) og Glassverket (delstrekning 1d).



Figur 75: Illustrasjon av alternativ 2 ved Rundtom (delstrekning 1a). Løsningen viser sykkelvei med fortau på nordsiden av Svelvikveien.



Figur 76: Illustrasjon av alternativ 2 ved Tangen (delstrekning 1b). Løsningen viser sykkelvei med fortau på nordsiden av Svelvikveien.





Figur 77: Illustrasjon av alternativ 2 ved Glassverket (delstrekning 1d). Løsningen viser sykkelvei med fortau på nord/østsiden av Svelvikveien.



### 6.2.1.2 Måloppnåelse og anbefalt løsning

Vurdering av hvilke alternativer som gir best måloppnåelse for hhv. gående og syklende kan f. eks. gjennomføres i lys av to ulike strategier:

1. Å gi gående og syklende et langsgående tilbud på strekninger som mangler dette. Kvaliteten på tilbudet prioriteres lavere enn hensynet til å gi et sammenhengende tilbud på lange strekninger.
2. Å gi gående og syklende et tilbud med høy kvalitet på strekninger hvor potensialet er størst. Kvaliteten på tilbudet på strekninger med stort potensial prioriteres høyere enn hensynet til å gi et sammenhengende tilbud på lange strekninger.

I felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (2016)<sup>41</sup> er det satt opp 3 kriterier for hvordan strekninger skal prioriteres. Disse kriteriene er følgende:

- **Avstand**, dvs. at strekninger med kortest avstand til kollektivknutepunkt i prioriterte utviklingsområder skal prioriteres først.
- **Potensial**, dvs. at de strekningene som potensielt sett har flest brukere som kan få nytte av tiltaket (med utgangspunkt i befolkningsgrunnlag og reisestrømmer) prioriteres først.
- **Sammenhengende sykkelveinett**, dvs. at det prioriteres å etablere nye anlegg før standardheving/ombygging av eksisterende anlegg.

De to første kriteriene bygger opp under strategi 2 omtalt over, mens det siste kriteriet både gir støtte til strategi 1 og 2.

Da store deler av strekningen mellom Drammen og Svelvik har lavt potensial for gående og syklende og store deler av strekningene med størst potensial for gående og syklende har dårlig standard, bør man legge strategi 2 til grunn for valg av alternativer. I så fall bør man f. eks. prioritere oppgradering av dagens tilbud på strekningen nærmest Drammen sentrum, hvor dagens standard er forholdsvis dårlig. I så fall prioriteres potensialet knyttet til korte reiser innenfor «akseptabel» reiseavstand på sykkel og til fots framfor lange reiser mellom Svelvik-Drammen, Nesbygda-Drammen og Svelvik-Nesbygda.

I tillegg bør fortau ikke vurderes som anlegg for syklende. Selv om fortau er skiltet som GS-vei (delstrekning 3a) vurderes ikke dette som et tilbud for syklende, da sykling på fortau både gir dårlig framkommelighet og konflikter mellom gående og syklende.

Både strekning 1a-1d (1), 1d (2) og strekning 3b er gitt høy prioritet (hhv. prioritet 1, 2 og 5) og omfatter standardheving/ombygging av eksisterende tilbud. Strekning 4 (1) er imidlertid gitt høy prioritet (prioritet 3), da det mangler tilbud for både gående og syklende på denne delstrekningen.

Videre har vi valgt å legge et langsiktig perspektiv til grunn (mulig boligutbygging Knive/Lolland og transformasjonsområdene Tollboden-Slippen, Slippen-Glassverket), samt ny vei Tørkop-Eik.

De ulike alternativene er vurdert opp mot hverandre med tanke på måloppnåelse for hhv. gående og syklende. Vurderingen er oppsummert i tabell 8.

I vurderingen av måloppnåelse er det brukt en tredelt skala, hvor (+) angir noe måloppnåelse, (++) angir middels måloppnåelse og (+++) angir stor måloppnåelse.

Vurderingene skiller mellom måloppnåelse for hhv. gående og syklende og omfatter i hvilken grad de ulike alternativene bidrar til økt sikkerhet og attraktivitet for hhv. gående og syklende.

<sup>41</sup> <https://drive.google.com/file/d/0B0tOIBNo6UinbUVXcVE4OW5Dems/view>

Løsninger som bidrar til høy attraktivitet og sikkerhet gjelder f.eks.

- Løsninger hvor det er lag opp til separering mellom gående og syklende
- Løsninger som i liten grad medfører sideskifte (kryssing av Svelvikveien)
- Løsninger som har god kapasitet/tilstrekkelige bredder
- Løsninger med god linjeføring/geometri og som gir god fremkommelighet for spesielt syklende
- Løsninger som medfører få konflikter med kryssende sideveger og avkjørsler
- Løsninger som gir gående og syklende positive reiseopplevelser

For eksempel langs delstrekning 3c vurderes alternativ 2 å gi best måloppnåelse, spesielt for syklende. Dette henger sammen med at løsningen (ny GS-veg langs Svelvikveien) gir bedre linjeføring og framkommelighet for syklende, samtidig som eksisterende løsning beholdes som en attraktiv rute for gående i rolige omgivelser tilbaketrukket fra Svelvikveien.

Når det gjelder anbefalt løsning (alternativ 2) på delstrekning 5a-1 må dette ses i sammenheng med etablering av GS-vei mellom krysset med Storgaten og badeplassen ved Rørvik/holdeplassen «Rørvikslippen».

Når det gjelder delstrekning 1a-1d (1) er det foreløpig ikke tatt stilling til hvilket alternativ som vil gi høyest måloppnåelse for gående og syklende. Dette henger bl.a. sammen med stor usikkerhet knyttet til utforming av anleggene for gående og syklende gjennom selve transformasjonsområdet og hvor vidt transformasjonsområdet vil skjerme seg fra eller knyttes opp mot Svelvikveien. Dette vil ha stor betydning for valg av løsning for gående og syklende langs Svelvikveien på denne strekningen. På bakgrunn av dette sidestilles måloppnåelsen i alternativ 1 og 2 på denne delstrekningen. I kapittel 6.3 synliggjøres imidlertid forskjeller i kostnadsberegningene for hhv. alternativ 1 og 2.

Alternativ 3 (strekning 1c og deler av 1d) er ikke tatt med i vurderingen. Hele eller deler av dette alternativet kan tenkes bygd som "strakstiltak" før alternativ 1 eller 2 bygges, men alternativ 3 kan også være et godt supplement til alternativ 1 og 2 i en fremtidig situasjon da områdene langs fjorden er transformert til ny bruk.

Strekning	Alternativ	Måloppnåelse gående	Måloppnåelse syklende	Anbefaling	Kommentar
Strekning 1a-1d (1) Rundtom – Svelvikveien 91	Alternativ 1	+++	+++	Alternativ 1 og 2 sidestilles <sup>42</sup>	Alternativ 2 forutsetter utbygging i transformasjonsområdene Tollboden-Slippen-Glassverket.
	Alternativ 2	+++	+++		
Strekning 1d (2) Svelvikveien 91 – Oscar Kiærs vei	Alternativ 1	++	++	Alternativ 1	
Strekning 1e Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342	Alternativ 1	++	++	Alternativ 1	
	Alternativ 2	++	++		
Strekning 2 Svelvikveien 342 - Sagkleiva	Alternativ 1	++	++	Alternativ 1	Forutsetter at ny vei Tørkop-Eik er etablert.
	Alternativ 2	+	+		Forutsetter at ny vei Tørkop-Eik er etablert.
Strekning 3a Sagleiva - Nøsterudveien	Alternativ 1	+++	+++	Alternativ 1	
Strekning 3b Nøsterudveien-Tangen-Nesvangveien nord	Alternativ 1	++	++		
	Alternativ 2	+++	+++	Alternativ 2	Alternativ 2 gir høyest måloppnåelse for både gående og syklende.
Strekning 3c Nesvangveien nord – Nesvangveien sør	Alternativ 1	++	+		
	Alternativ 2	+++	+++	Alternativ 2	Alternativ 2 gir høyest måloppnåelse, spesielt for syklende.
Strekning 4 (1) Nesvangveien sør – Sønsteby gård	Alternativ 1	+++	+++	Alternativ 1	
Strekning 4 (2) Sønsteby gård - Rørvikslippen	Alternativ 1				
Strekning 4 (3) Rørvikslippen – krysset med Storgaten	Alternativ 1				
Strekning 5a (1) Krysset med Storgaten - Skjæra	Alternativ 1	+	+		
	Alternativ 2	+++	+++	Alternativ 2	Alternativ 2 gir høyest måloppnåelse for både gående og syklende.
Strekning 5a (2) Skjæra – Nordre Brennagate	Alternativ 1	++	++	Alternativ 1	
Strekning 5b (1) Nordre Brennagate – krysset med fv. 319	Alternativ 1	++	++		
	Alternativ 2	+++	+++	Alternativ 2	Alternativ 2 gir høyest måloppnåelse for både gående og syklende.
Strekning 5b (2) Krysset med fv. 319 – krysset med Kirkegaten	Alternativ 1	+	+	Alternativ 1	

Tabell 8: Vurdering de ulike alternativene mht. måloppnåelse for hhv. gående og syklende. De anbefalte alternativene er markert med grått.

<sup>42</sup> Se nærmere omtale av dette på side 97.



## 6.2.2 Mindre investeringstiltak, vedlikehold og «strakstiltak»

I påvente av å få etablert de store investeringstiltakene omtalt i kapittel 6.2.1 kan det gjennomføres mindre tiltak som vil bidra til å bedre forholdene for gående og syklende på strekningen.

Nedenfor oppsummeres forslag til mindre tiltak på de ulike delstrekningene. Disse tiltakene er ikke kostnadsberegnet.

Strekning	Forslag til tiltak
1a Rundtom-Skippergata nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikre kryssingspunktet over Svelvikveien i tilknytning til holdeplassen «Tangen kirke».</li> <li>Utbedre forholdene ved holdeplassen «Drammen slip». Mangler venteareal og dårlig skille mellom langsgående anlegg for gående og syklende og av-/påstigende.</li> </ul>
1b Skippergata nord-Skippergata sør	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikre kryssingspunktet (opphøyd gangfelt og intensivbelysning) over Svelvikveien ved Skippergata nord.</li> <li>Sikre kryssingspunktet (opphøyd gangfelt og intensivbelysning) over Svelvikveien ved Skippergata sør.</li> <li>Ruste opp eksisterende fortau.</li> </ul>
1c Skippergata sør-Hans Tordsens gate	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reasfaltere GS-veien.</li> </ul>
1d-1 Hans Tordsens gate-Svelvikveien 91	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statens vegvesen planlegger å gjennomføre oppgradering av fortauet langs Svelvikveien mellom Hans Tordsens gate og Oskar Kiærs vei. Oppgraderingen omfatter også redusert fartsgrense til 40 km/t og noen mindre utbedringer av holdeplasser på strekningen. I denne sammenhengen bør man også vurdere behov for etablering/sikring av kryssingspunkter i tilknytning til holdeplassene.</li> </ul>
1d-2 Svelvikveien 91-Oscar Kiærs vei	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statens vegvesen planlegger å gjennomføre oppgradering av fortauet langs Svelvikveien mellom Hans Tordsens gate og Oskar Kiærs vei. Oppgraderingen omfatter også redusert fartsgrense til 40 km/t og noen mindre utbedringer av holdeplasser på strekningen. I denne sammenhengen bør man også vurdere behov for etablering/sikring av kryssingspunkter i tilknytning til holdeplassene.</li> </ul>
1e Oscar Kiærs vei-Svelvikveien 342	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablere venteareal/repos ved holdeplasser som mangler dette («Oscar Kiærs vei», «Knivealleen», «Solumstrand kafe», «Isaksen») slik at bussen ikke sperrer for passerende GS-trafikk.</li> <li>Etablere sikre kryssingspunkter over Svelvikveien i tilknytning til holdeplasser.</li> </ul>
2 Svelvikveien 342-Sagkleiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etter åpning av ny vei Tørkop-Eik: Redusere fartsgrensen til 40 km/t og anlegge fartsdempende tiltak.</li> <li>Sanere holdeplasser og etablere venteareal/repos ved «gjenstående» holdeplasser på strekningen.</li> </ul>
3a Sagkleiva - Nøsterudveien	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablere venteareal/repos ved holdeplasser som mangler dette («Beck» og «Tørkop fabrikk»).</li> </ul>
3b Nøsterudveien – Tangen - Nesvangveien nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablere et nytt kryssingspunkt (opphøyd gangfelt med intensivbelysning) over Svelvikveien ved krysset med Isdamveien/Tangen fjordpark.</li> <li>Sikre eksisterende kryssingspunkt (opphøyd gangfelt med intensivbelysning) hvor GS-veien skifter side.</li> <li>Redusere fartsgrensen til 40 km/t på strekningen mellom de to ovennevnte kryssingspunktene.</li> </ul>
3c	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reasfaltere Nesvangveien.</li> <li>Skilte GS-veien/Nesvangveien fra fv. 319 (mangler i nordenden)</li> </ul>

Nesvangveien nord - Nesvangveien sør	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stenge for bilkjøring til eiendommene inn Nesvangveien fra nordsiden.</li> <li>• Vurdere utbedret belysning i Nesvangveien.</li> <li>• Etablere venteareal/repos ved holdeplasser som mangler dette («Jordfallbukta»).</li> <li>• Etablere et sikkert kryssingspunkt over Svelvikveien, f. eks ved innkjøring til båthavna, slik at beboere i området kan krysse Svelvikveien på en sikker måte og benytte GS-veien/Nesvangveien.</li> </ul>
4 Nesvangveien sør - krysset med Storgaten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere sikre kryssingspunkter over Svelvikveien i tilknytning til holdeplasser, f. eks. ved Sagbukta og ved Hella.</li> <li>• Vurdere sanering av holdeplasser på strekningen og etablere venteareal/repos ved «gjenstående» holdeplasser på strekningen (samtlige holdeplasser på strekningen mangler venteareal/repos, med unntak av holdeplassen retning Svelvik på Hella).</li> </ul>
5a -1 Krysset med Storgaten-Skjæra	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere fartsgrensen til 30 km/t og anlegge fartsdempende tiltak.</li> <li>• Enveisregulere strekningen mellom krysset med fv. 319 og badeplassen «Skjæra». Tillate sykling mot enveiskjøring.</li> <li>• Vurdere utbedret belysning på strekningen.</li> </ul>
5a-2 Skjæra-Nordre Brennagate	
5b-1 Nordre Brennagate - krysset med fv.319	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre kryssingspunktet (intensivbelysning og opphøyd gangfelt) over fv.319 ved krysset med Storgaten</li> <li>• Utbedre tilkoblingen mellom nordlige del av Storgaten og nytt fortau langs fv.319.</li> <li>• Bygge om bussholdeplassen til kantstopp, slik at man kan skille passerende GS-trafikk og ventende ved holdeplassen. Dette vil også gi muligheter for oppstramming av krysset.</li> </ul>
5b-2 Krysset med fv.319 - krysset med Kirkegaten	

Tabell 9: Forslag til mindre investeringstiltak, vedlikehold og "strakstiltak" på de ulike delstrekningene.

## 6.3 Kostnadsberegninger

### 6.3.1 Forutsetninger som ligger til grunn for kostnadsberegningene

De ulike alternativene, slik de er beskrevet i kapittel 6.2, har dannet grunnlag for mengdeoppsett. Estimeringsansvarlig har deretter gått igjennom mengdeoppsettet og lagt inn enhetspriser. Det er videre utført en tverrfaglig kontroll før estimatet er slutført.

Enhetsprisene er i hovedsak hentet fra prosjektene Kongsveien i Oslo, Storgata i Lillestrøm og Griniveien i Bærum.

Se vedlegg 2 og 3 for detaljerte kostnadsberegninger. Beregningene omfatter ikke kostnader knyttet til eventuell omlegging/sanering av avkjørsler og eventuelle kostnader knyttet til innløsning.

Tabell 10 oppsummerer kostnadsberegningene (avrundet til nærmeste mill.). Kostnadsberegningenes usikkerhet vurderes som innenfor +/- 40 %.



### 6.3.2 Oppsummering av kostnadsberegningene

Strekning	Strekningens lengde	Prosjektkostnader Alternativ 1	Prosjektkostnader Alternativ 2
1a Rundtom-Skippergata nord	1000m	24 mill.	17 mill.
1b Skippergata nord-Skippergata sør	380m	-	8 mill.
1c Skippergata sør-Hans Tordsens gate	200m	7 mill.	3 mill.
1d-1 Hans Tordsens gate-Svelvikveien 91	1350m	58 mill.	41 mill.
1d-2 Svelvikveien 91-Oscar Kiærs vei	750m	6 mill.	6 mill.
1e Oscar Kiærs vei- Svelvikveien 342	1300m	-	3 mill.
2 Svelvikveien 342-Sagleiva	2900m	19 mill.	19 mill.
3a Sagleiva - Nøsterudveien	800m	13 mill.	13 mill.
3b Nøsterudveien – Tangen - Nesvangveien nord	2000m	-	19 mill.
3c Nesvangveien nord - Nesvangveien sør	910m	-	9 mill.
4 Nesvangveien sør - krysset med Storgaten	6200m	84 mill.	84 mill.
5a -1 Krysset med Storgaten-Skjæra	300m	-	2 mill.
5a-2 Skjæra-Nordre Brennagate	700m	-	-
5b-1 Nordre Brennagate - krysset med fv.319	400m	5 mill.	6 mill.
5b-2 Krysset med fv.319 - krysset med Kirkegaten	200m	-	-
<b>SUM</b>		<b>216 mill.</b>	<b>230 mill.</b>

Tabell 10: Oppsummering av kostnadsberegninger for de ulike delstrekningene og alternativene (avrundet til nærmeste mill.). Grå felter markerer anbefalte alternativer.

Dersom man kun velger alternativ 1 innenfor alle delstrekningene vil de totale kostnadene bli 216 mill.

Dersom man kun velger alternativ 2 innenfor alle delstrekningene vil de totale kostnadene bli 230 mill.

Dersom man velger de **anbefalte alternativene** (en kombinasjon av alternativ 1 og alternativ 2, vist med grått i tabell 10) vil de totale kostnadene bli følgende:

**247 mill.** dersom man velger alternativ 1 på delstrekning 1a-1d (1) (vist med gult i tabell 10).

**227 mill.** dersom man velger alternativ 2 på delstrekning 1a-1d (1) (vist med rosa i figur 10).

Som det fremgår av kostnadsberegningene, er prosjektkostnadene på strekningen mellom Rundtom og Svelvikveien 91 (1a-1d-1) 20 mill. lavere i alternativ 2 enn i alternativ 1, selv om alternativ 1 ikke omfatter bygging av anlegg på delstrekning 1b (Skippergata).

Bygging av «sykkelvei med fortau» på delstrekning 1d-1 er det tiltaket som har de høyeste kostnadene per meter på hele strekningen mellom Drammen og Svelvik. Her blir prisen 30 000,- per m i alternativ 2 og 43 000,- pr meter i alternativ 1. Som tidligere omtalt, planlegger Statens vegvesen på vegne av veieier Buskerud fylkeskommune, å oppgradere fortauet på "landsiden" på denne strekningen, med oppstart sent i 2019/tidlig i 2020. Det er lite samfunnsøkonomisk å bygge om denne strekningen igjen i nær framtid. Alternativ 1 vil innebære ombygging av det planlagt oppgraderte fortauet for å få sykkelvei med fortau/ gang- og sykkelvei, mens alternativ 2 ikke innebærer å endre fortauet på "landsiden", men å supplere det med sykkelvei med fortau/gang- og sykkelvei på "sjøsiden".

## 7 Forslag til prioritering

### 7.1 Prioriteringer i et langsiktig perspektiv

De anbefalte alternativene (omtalt i kapittel 6.2) er lagt til grunn for vurdering av hvilke strekninger som bør prioriteres. De anbefalte alternativene legger et langsiktig perspektiv til grunn og forutsetter utbygging på Knive/Lolland og transformasjonsområdene Tollboden-Slippen og Slippen-Glassverket og at den nye veien Tørkop-Eik er etablert. Den anbefalte prioriteringen legger derfor også et slikt langsiktig perspektiv til grunn. Anbefalt prioritering er oppsummert i tabellen nedenfor.

Anbefalt alternativ	Prioritet	Kommentar
Strekning 1a-1d (1) Rundtom – Svelvikveien 91 Alternativ 1 eller 2	1	Delstrekning 1a og 1b bør prioriteres før 1c og 1d-(1).
Strekning 1d (2) Svelvikveien 91 – Oscar Kiærs vei Alternativ 1	2	Forutsetter utbygging på Knive/Lolland.
Strekning 1e Oscar Kiærs vei – Svelvikveien 342 Alternativ 1	Ingen tiltak	
Strekning 2 (1) Svelvikveien 342 - Grønnlibakken Alternativ 2	11	
Strekning 2 (2) Grønnlibakken - Kollfurubakken Alternativ 2	8	Gir bedre adkomst til holdeplasser og et tilbud for gående og syklende på en delstrekning med konsentrasjon av boliger/hytter.
Strekning 2 (3) Kollfurubakken - Sagkleiva Alternativ 2	11	
Strekning 3a Sagkleiva - Nøsterudveien Alternativ 1	4	Gir syklende på strekningen et tilbud.
Strekning 3b Nøsterudveien-Tangen- Nesvangveien nord Alternativ 2	6	Gir gående og syklende bedre sikkerhet og framkommelighet.
Strekning 3c Nesvangveien nord – Nesvangveien sør Alternativ 2	9	Gir syklende bedre framkommelighet.
Strekning 4 (1) Nesvangveien sør – Sønsteby gård Alternativ 1	3	Gir muligheter til å gå og sykle mellom Hella og Tangen skole, bedre adkomst til holdeplasser og et tilbud for gående og syklende på delstrekninger med konsentrasjon av boliger ved Sagbukta og Hella.
Strekning 4 (2) Sønsteby gård - Rørvikslippen Alternativ 1	10	
Strekning 4 (3) Rørvikslippen – krysset med Storgaten Alternativ 1	7	Gir gående og syklende et tilbud mellom Svelvik og Rørvikslippen.
Strekning 5a (1) Krysset med Storgaten - Skjæra Alternativ 2		
Strekning 5a (2) Skjæra – Nordre Brennagate Alternativ 1	Ingen tiltak	
Strekning 5b (1) Nordre Brennagate – krysset med fv. 319 Alternativ 2	5	Gir syklende på strekningen et tilbud.
Strekning 5b (2) Krysset med fv. 319 – krysset med Kirkegaten Alternativ 1	Ingen tiltak	

Tabell 11: Oppsummering av anbefalt prioritet i et langsiktig perspektiv.

Forslaget legger opp til å prioritere strekninger som ligger innenfor sykkelavstand til Drammen sentrum først (1a-1d). Delstrekningene nærmest Drammen sentrum (1a og 1b) bør prioriteres aller først.

Deretter prioriteres strekninger innenfor sykkelavstand til Tangen skole/tettstedet Nesbygda (4-1 og 3a). Strekningen som mangler tilbud for både gående og syklende (4-1) er prioritert før strekninger som mangler tilbud for syklende (3a).

Deretter prioriteres strekningen gjennom Svelvik (5b-1).

Deretter prioriteres utbedring av strekningen gjennom tettstedet Nesbygda (3b).

Deretter prioriteres strekningen i nordenden av Svelvik fram til Rørvikslippen (4-3 og 5a-1).

Deretter prioriteres en kortere delstrekning innenfor delstrekning 2 (2-2).

Deretter prioriteres oppgradering av strekningen i sørenden av Nesbygda (Nesvangveien 3c).

Lavest prioriteres delstrekning 2-1, 2-3 og 4-2, da potensialet for gående og syklende er lavest på disse delstrekningene. 2-1 og 2-3 gis lavere prioritet enn delstrekning 4-2, da ny vei Tørkop-Eik vil gi betydelig trafikkreduksjon på denne strekningen.

## 7.2 Prioriteringer i et kortsiktig perspektiv

Da det er usikkerheter knyttet til utbygging på Knive/Lolland, transformasjonsområdene Tollboden-Slippen-Glassverket og ny vei mellom Tørkop-Eik må man stille spørsmål ved hvor vidt forskyving i tid og eventuelt bortfall av disse tiltakene vil påvirke forslag til prioritering av strekninger.

Uten utbygging av transformasjonsområdene Tollboden-Slippen-Glassverket bør man velge alternativ 1 på delstrekningene 1a - 1d (1).

Uten utbygging av transformasjonsområdene Tollboden-Slippen-Glassverket reduseres potensialet for gående og syklende på strekningen 1a – 1d (1) betydelig. Det anbefales allikevel å opprettholde denne som 1. prioritet, uavhengig av alternativ, da potensialet for gående og syklende uansett er størst på denne delstrekningen mellom Drammen og Svelvik.

Uten utbygging på Knive/Lolland reduseres potensialet for gående og syklende på delstrekning 1d (2). Da Statens vegvesens oppgraderingsprosjekt kun omfatter oppgradering av eksisterende fortau, og ikke vil gi de syklende et tilbud på strekningen, anbefales det å opprettholde denne som 2. prioritet. Potensialet for gående og syklende er uansett høyere på denne delstrekningen sammenlignet med øvrige delstrekninger mellom Drammen og Svelvik (etter delstrekning 1a-1d (1)).

Dersom det ikke bygges ny vei mellom Tørkop-Eik, vil ikke dette medføre endringer mht prioritering av delstrekning 2. Ny vei Tørkop-Eik påvirker ikke potensialet for gående og syklende på denne delstrekningen. Delstrekningen er allerede gitt lav prioritet og dette anbefales opprettholdt.



## Vedlegg

VEDLEGG 1 Illustrasjoner A3

VEDLEGG 2 Kostnadsberegninger alternativ 2

VEDLEGG 3 Kostnadsberegninger alternativ 1

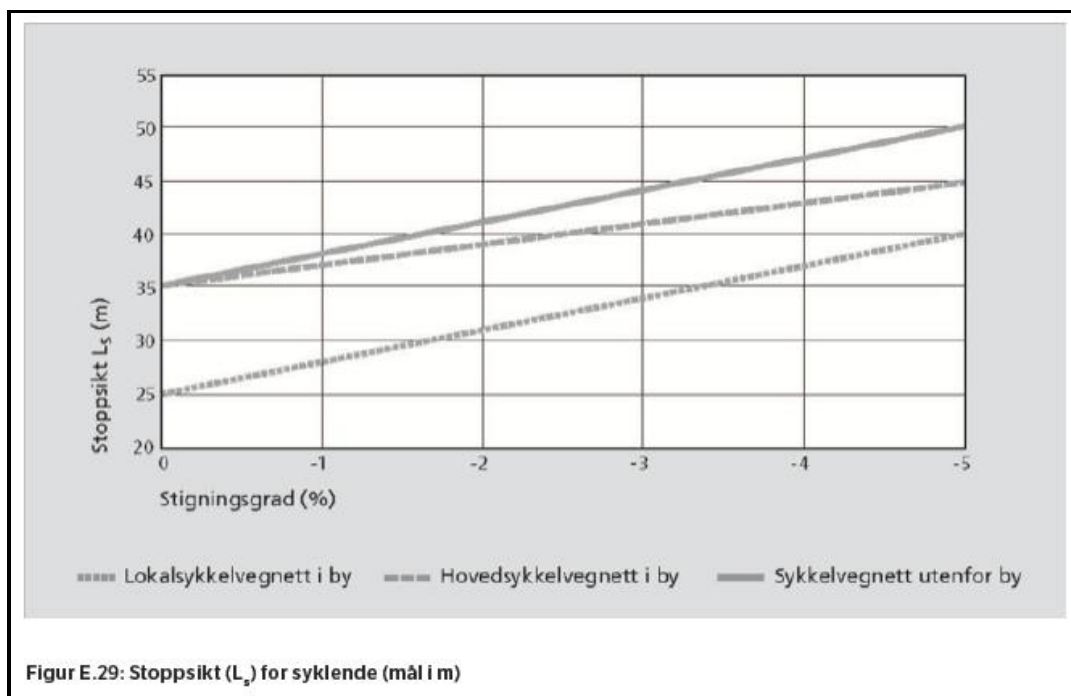
VEDLEGG 4 Løsningsbeskrivelser alle delstrekninger alternativ 1 og 2

VEDLEGG 5 Oversiktskart delstrekninger

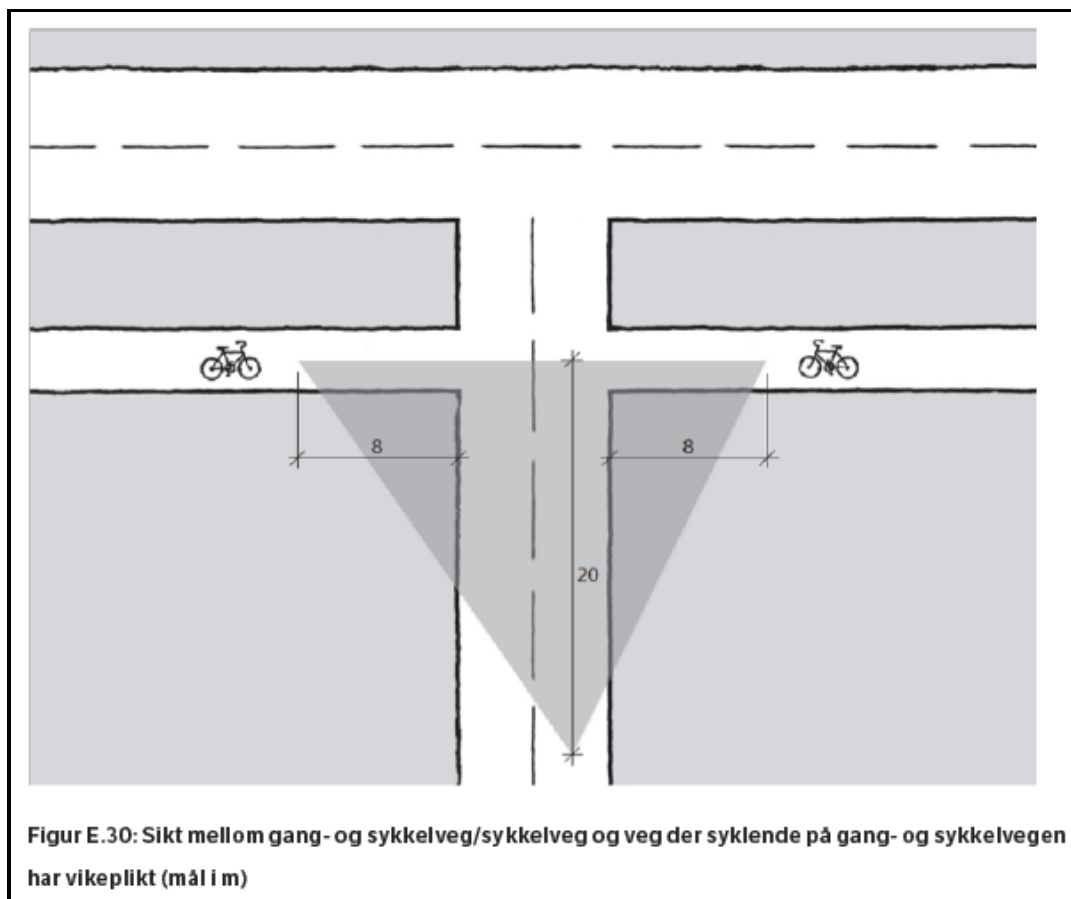
VEDLEGG 6 Infracworks som arbeidsmetode

VEDLEGG 7 Illustrasjoner alternative løsninger

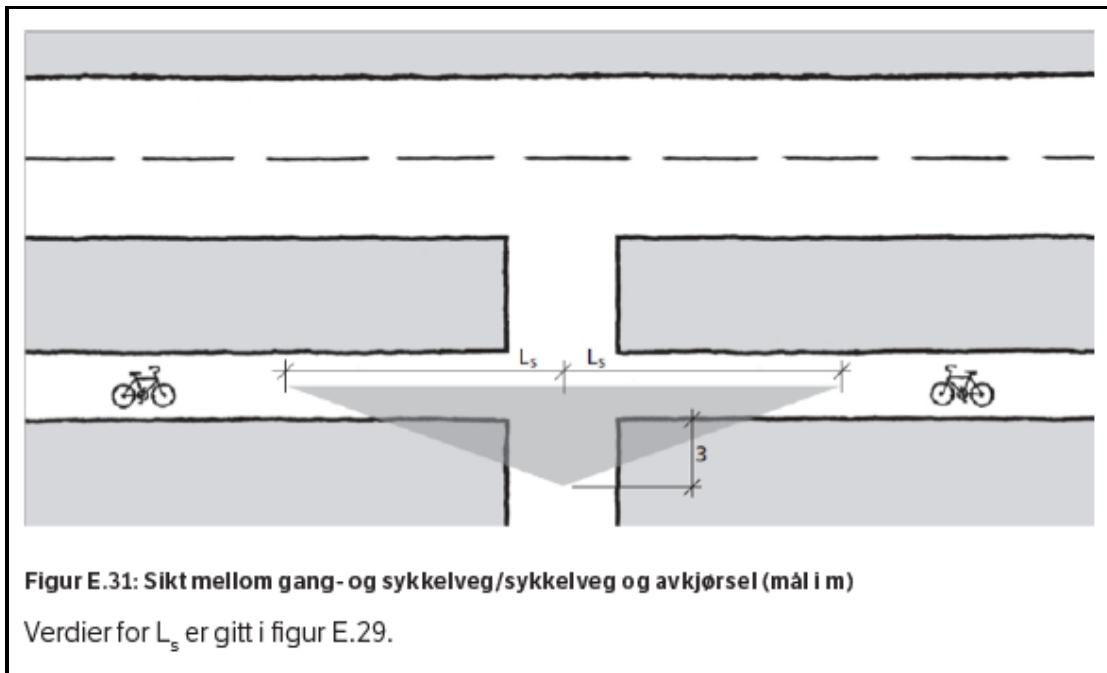
## Figurliste



Figur 78: Stoppesikt for syklende, avhengig av stigning/fall og type sykkelveinett. Kilde: V122 Sykkelhåndboka.



Figur 79: Krav til sikt i kryss mellom GS-vei/sykkelvei og sidevei. Kilde: V122 Sykkelhåndboka.



Figur 80: Krav til sikt i avkjørsler. Kilde: V122 Sykkelhåndboka.

**Tabell 3.2: Maksimal stigning for gang- og sykkelveg, sykkelveg og sykkelveg med fortau**

Stigningens lengde (m)	I sentrumsområder	Utenfor sentrumsområder
< 3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
> 100 m	5 %	5 %

Figur 81: Krav til maksimal stigning/fall. Kilde: V122 Sykkelhåndboka.

**Tabell 3.3: Bredder på gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau (eksklusive skuldre) avhengig av antall gående og syklende (mål i m)**

Gående/time <sup>1)</sup> Syklende/time <sup>1)</sup>	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
	<15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

<sup>1)</sup> Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden.

Figur 82: Krav til bredder på GS-vei/sykkelvei med fortau". Kilde: V122 Sykkelhåndboka.



**Standard Sykkelvei med fortau**

Sykkelvei med fortau er et separat veianlegg for gående og syklende, som er skiltet som sykkelvei og adskilt fra øvrig trafikk med kantstein eller grøft (se Figur 14).

**Trafikale forutsetninger**

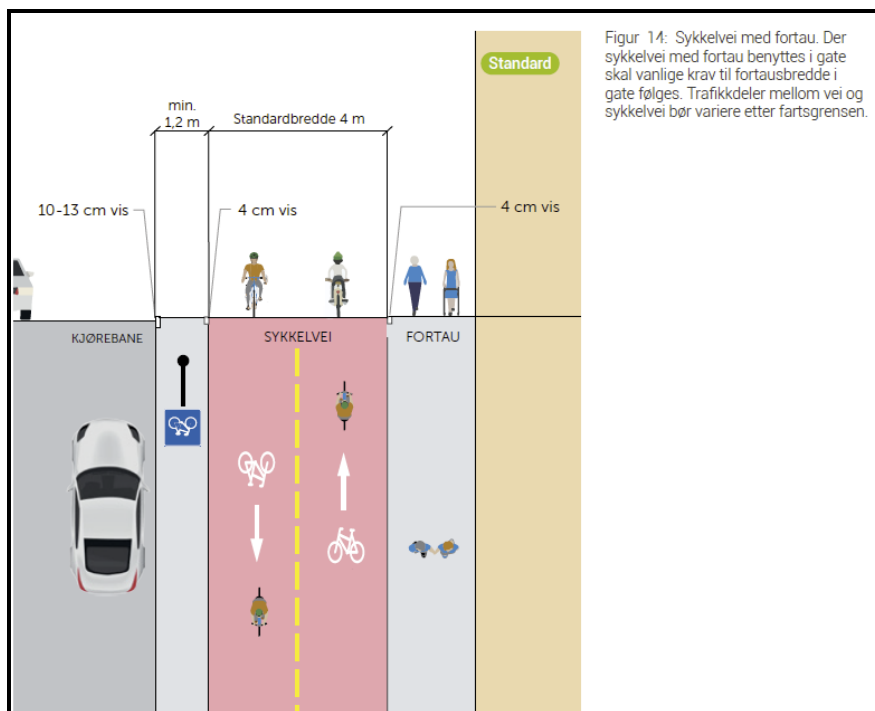
Sykkelvei med fortau egner seg best på strekninger med få kryss eller planskilte kryss. I bymessige områder anbefales opphøyde sykkelfelt fremfor separate veianlegg. Sykkelvei med fortau har god kapasitet og fungerer for sykling i ulike hastigheter, også rask sykling (over 30 km/t). På strekninger med mange gående må fortauet dimensjoneres tilsvarende.

**Dimensjoner**

Minimumsdimensjonene for løsningen bør bare brukes når sykkeltrafikken og gangtrafikken det planlegges for tilsier det. I by kan det være hensiktsmessig å variere bredden på fortausarealet og/eller sykkelarealet på deler av traseen der man kan forvente mange gående eller rask sykling. Det anbefales å harmonisere fortausbredden med det som ellers er vanlig i Oslo med minimum på 2,5 m. Variabel bredde gjør lokale tilpasninger og overgang til traseer med ekspresstandard enklere.

- Sykkelvei med fortau på den ene siden skal ha bredde på 2,5 - 5 m på sykkelarealet og 2,5 - 5 m på fortausarealet. Standardbredden på sykkelarealet er 4,0 m.
- Fortausarealet skilles fra sykkelarealet med ikke-avvisende kantstein med fas.

Figur 83: Minimumsbredden i "Oslostandarden".



Figur 14: Sykkelvei med fortau. Der sykkelvei med fortau benyttes i gate skal vanlige krav til fortausbredde i gate følges. Trafikdeler mellom vei og sykkelvei bør variere etter fartsgrensen.

Figur 84: "Sykkelvei med fortau" i "Oslostandarden" angir 1,2 meter trafikdeler mellom sykkelvei og kjørebane.