

Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025





Supert på to hjul i Trondheim

I løpet av årene som kommer blir det gradvis bedre å sykle i byen. Flere tydelige og sammenhengende ruter vil gjøre det lettere å orientere seg, og raskere og sikrere å komme frem.

Sykelstrategien legger opp til at sykkelbyen Trondheim er slik i 2025:

- Vi sykler dobbelt så mye som i 2009. Et 180 kilometer langt, sammenhengende nett for sykling binder bydeler sammen.
- Halvparten av dette nettet består av sykkelveg, sykkelfelt og andre løsninger særlig tilrettelagt for syklistene.
- Det finnes mange trygge og attraktive p-plasser for sykler i byen.
- Syklistene synes sykkelanleggene er godt driftet og vedlikeholdt året rundt.
- Alle opplever at det er trygt å sykle i Trondheim.

Sykling er i seg selv ikke et mål, men et middel for å oppnå god helse og gode opplevelser for den enkelte, og bedre byliv, miljø og økonomi for samfunnet. Jo flere som sykler eller går, jo mindre belastning blir det på vegnett og på kollektivtrafikken. En sykkelby er en god by. Flere syklistene gir bedre folkehelse, mindre sykefravær, mindre støy, bedre byluft, lavere utslipp av klimagasser, bedre plass og kortere bilkøer. Ved høy sykkelandel vil også trafikksikkerheten bli bedre når flere sykler.

Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune står bak sykkelstrategien gjennom Miljøpakken. Strategien følger Miljøpakkens tidshorisont (2025). Miljøpakken har satt av midler som helt eller delvis finansierer de fleste nye anlegg for sykling. Det er også satt av midler for vesentlig bedre drift og vedlikehold på sykkelvegnettet.

Sammen jobber vi for visjonen:

Trondheim skal være Norges beste sykkelby!



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

FLERE PÅ SYKKEL: Trondheim har 100 000 sykkeltureturer i snitt per dag som mål i 2025. Sykling kutter bilkøer, gjør byen bedre og er godt for folkehelsen.

Innhold i sykkelstrategien

| | |
|---------------------------------|----|
| Mål | 4 |
| Virkemidler | 8 |
| • Gode fysiske anlegg | 10 |
| • God drift og godt vedlikehold | 18 |
| • Kommunikasjon og opplæring | 20 |
| • Sykkelvevnlige arealbruk | 23 |





Mål

For å bli Norges beste sykkelby har en satt opp tre mål:

1. Flere syklistar

- Sykkelandelen skal dobles
- Flere barn, unge og kvinner som sykler

2. Tryggere å sykle

- Færre skadde syklistar
- Flere syklistar føler seg trygge i trafikken

3. Enklere å sykle

- Trondheim skal ha et sammenhengende hovednett for sykling
- God komfort og framkommelighet for sykkel hele året
- Flere parkeringsplasser for sykkel

Om mål 1: Sykkelandelen er dobbelt så høy i 2025 som i 2009

Flere må velge sykkel framfor bil hvis vi skal få til en bærekraftig byutvikling.

En dobling av sykkelandelen betyr at sykkel skal stå for ca 15 % av alle reiser i Trondheim i 2025 mot ca 7,5 % i 2009/2010. Omregnet til antall sykkelturner tilsvarer dette en økning fra 40 000 til ca. 100 000 i snitt per dag. En dobling av sykkelandelen gir mer enn dobling av antall turner fordi antall reiser øker. Det skyldes at byen vokser.

Klimaforliket på Stortinget i 2012 slår fast at trafikkveksten i storbyene skal tas på miljøvennlig transport. Nasjonal Transportplan har som mål at sykkeltrafikken i byer og tettsteder minst skal dobles innen 2023. Trondheim har allerede høy sykkelandel etter norske forhold, men mye lavere enn gode sykkelbyer i for eksempel Sverige, Danmark, Finland, Nederland og Tyskland.



Reisevaneundersøkelsen fra 2009/2010 viser at nesten 80 % av alle sykkelturner i Trondheim er kortere enn fire kilometer. Men også 46 % av alle reiser med bil er under fire kilometer og innenfor vanlig sykkelavstand. Potensialet for å bruke sykkel på korte og mellomlange reiser er med andre ord stort.

På den annen side er mange arbeidsreiser over 4 kilometer. Både for å avlaste kollektivsystemet og vegnettet, må vi ha fokus på jobbsyklisten. Av samme grunn er det viktig at flere som sykler om sommeren også velger sykkel om vinteren. Sør-Trøndelag fylkeskommune anslår at hver ny bussreise i rushtid nå (2013) koster det offentlige 15 -20 kroner.

Vi sparer mye mer penger enn vi bruker på å tilrettelegge for sykling. En million kroner investert i et godt sykkelnett i Trondheim gir samfunnet minst 4-5 millioner kroner tilbake (TØI-rapport, Sælensmide 2003). Hver bilist som blir aktiv jobbsyklist sparer samfunnet for 3 millioner kroner over et livsløp i form av positive helseeffekter (Helsedirektoratet, Sælensmide 2008).

Flere barn, unge og kvinner på sykkel

Økt fysisk aktivitet er viktig av hensyn til folkehelse. Både gode og dårlige vaner etableres tidlig. Barn og unge som er vant til å sykle, vil lettere benytte sykkel som framkomstmiddel senere i livet. En kombinasjon av sikrere skoleveger, systematisk opplæring og holdningsskapende arbeid er nødvendig for å øke sykkelbruken blant de unge.

Stikkprøver Miljøpakken gjorde ved flere barne- og ungdomsskoler våren og høsten 2013 viser at mange elever blir kjørt med bil. Scooter og moped har blitt vanlig i videregående skole. Det er også potensial for å øke kvinneandelen. Reisevaneundersøkelsen fra 2009/2010 viser en fordeling blant syklistene på 40/60 mellom kvinner og menn. Kvinneandelen er enda lavere vinters tid.

Nærmere 50 % av alle reiser i Trondheim er knyttet til handel/service og fritid. Veldig få bruker sykkel på slike reiser. Også her må sykkelandelen opp om vi skal nå målet om dobling.

Måleindikatorer:

- Sykkelandeler registrert via reisevaneundersøkelser (spørreundersøkelser).
- Registrere sykkeltrafikk ved automatiske tellepunkt i et system som gir oversikt over utviklingen.
- Manuelle tellinger som viser andel barn, ungdommer og kvinner som går og sykler til skolen.



Foto: Lars Erik Sira, Statens vegvesen.

RASKT PÅ SYKKEL: Verftsbrua binder Midtbyen og Nedre Elvehavn sammen for syklistar og gående. Slike snarveier gjør det lettere å få flere til å sykle.





Om mål 2: Det er trygt og sikkert å sykle i Trondheim

Undersøkelser viser at fysisk tilrettelegging er viktig for at folk skal føle seg trygge i trafikken og velge sykkel som transportmiddel. Sammenhengende sykkelvegnett av høy standard på strekninger og i kryss forbedrer syklistenes sikkerhet, trygghetsfølelse og framkommelighet. I tillegg må kryss sikres for å redusere ulykkene spesielt knyttet sykkel/bil. Dette er den alvorligste ulykkestypen. Kryssene bør utformes slik at trafikantene lett ser hverandre og at det er lett å forstå hvem som har vikeplikt. Trafikkareal må merkes og farges slik at trafikantgruppene tydelig ser hvem arealet er tenkt for. Biltrafikken bør ha lav hastighet i kryss og ved overganger.

Måleindikatorer:

- Antall skadde syklist
- Andel syklist som føler seg trygge i trafikken (spørreundersøkelser)



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen.

TRYGT Å SYKLE: Gode anlegg gir trygghet og sikkerhet. Bildet viser sykkelveg med fortau på Søndre Ilevollen.

Om mål 3: Det skal være enkelt å bruke sykkel i Trondheim

Det er vedtatt politisk å prioritere sykkelvegnettet i Midtbyen og de bynære områder og ved skoler høyest. Sykkelen skal være et konkurransedyktig alternativ på turer under fem kilometer. I tillegg skal reisetiden ned på lengre sykkelture. Det betyr at framkommelighet for sykkel må prioriteres foran framkommelighet for bil. Sykkelparkering inngår i et helhetlig tilbud. Utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett må følges opp med drift og vedlikehold som gjør det attraktivt å bruke sykkelnettet hver dag året rundt.

Måleindikatorer:

- Lengde på sykkelnett med tilrettede anlegg
- Antall sykkelparkingsplasser på offentlig areal i sentrum
- Andel syklist som mener sykkelanleggene er godt vedlikeholdt (spørreundersøkelser)

| MÅL 1: FLERE SYKLISTER | 2009 | 2018 | 2025 |
|---|-------|-------------------------------|-------------------------------|
| Andel av alle turer i Trondheim som skjer på sykkel på årsbasis skal økes. (Sykkelandel fra RVU.) | 7,5 % | 11 % | 15 % |
| Andel barn som går eller sykler til skolen skal økes. (Telling gjennomført på enkelte skoler vår/høst 2013, registrering av antall biler fordelt på barnetrinn 1-7.) | 75 % | 85 % | 90 % |
| Andel kvinner som sykler skal økes. | 40 % | 45 % | 50 % |
| MÅL 2: TRYGGERE Å SYKLE | | | |
| Antall skadde syklist skal ikke økes i perioden sammenliknet med gjennomsnitt for perioden 2000-2009 selv om sykkeltrafikken økes. (Politirapporterte syklist - antall.) | 50 | 45 | 45 |
| Andel syklist som føler seg trygge i trafikken skal økes. (Registreringer gjennomføres i 2014.) | - | +30 % i forhold til 2014-tall | +70 % i forhold til 2014-tall |
| MÅL 3: ENKLERE Å SYKLE | | | |
| Lengde av hovednettet særlig tilrettelagt for syklist skal økes. (Sykkelveg (med fortau), sykkelfelt og sykkelgater.) | 12 km | 50 km | 80 km |
| Tilfredshet med drift og vedlikehold av sykkelanleggene skal økes: | | | |
| • Om sommeren (indikator feiing sykkelanlegg) | 47 | 60 | 65 |
| • Om vinteren (indikator brøyting sykkelanlegg) | 30 | 50 | 65 |
| (Trondheim bydrifts brukerundersøkelser sommer og vinter legges til grunn, poengskala 0-100.) | | | |
| Antall parkeringsplasser for sykkel skal økes i perioden. (Indikator antall offentlige p-plasser i Midtbyen på gategrunn med god standard. med god standard menes faste sykkelstativ montert på gategrunn.) | 650 | 1000 | 1300 |



Foto: Hans Kringstad, Trondheim kommune.

SYKKE SPARER PLASS: Parkering er viktig for syklist. Antall p-plasser skal øke kraftig. Sykkelstativet på bildet viser at en parkert bil tar like mye plass som ti sykler.





Virkemidler for å nå målene

Målet om dobbelt så høy sykkelandel krever en kombinasjon av tiltak som kan utfylle hverandre og gi en gjensidig forsterkende effekt. Et samspill mellom virkemidlene er avgjørende for å lykkes med dette.

Fem hovedgrep

1 Gode fysiske anlegg

Nye, gode anlegg for sykling er helt nødvendig. Utbygging tar tid og krever store investeringer.

2 God drift og godt vedlikehold

God drift vil øke nytteverdien av både eldre og nye anlegg. Bedre drift kan raskt gi mer sykling.

3 Kommunikasjon og opplæring

Kommunikasjon og opplæring må skje kontinuerlig for å gjøre tilbud kjent, og motivere til andre reisevaner.

4 Sykkelvenlige arealbruk

Arealplanlegging som prioriterer sykkel er en forutsetning for å få til gode anlegg. Sykkelvenlige arealbruk kan også bidra til at flere bor i sykkelavstand fra arbeid, handel og andre tilbud.

5 Lettere å få med sykkel på kollektive transportmiddel

Det bør bli enklere og billigere å ta med sykkel på kollektivreise.

Tiltak for å begrense bilkjøring vil ytterligere forsterke effekten av virkemidlene i denne sykkelstrategien.

På lignende måte kan vi oppnå samspilleffekter mellom forskjellige delmål: Trygge sykkelveger og raske snarveger motiverer flere til å sykle. Mange syklistere skaper økt trygghet og rekrutterer nye syklistere. Sikrere skoleveger og kursing av barn vil øke sykkelandelen. Færre barn som blir kjørt til skolen gjør skolevegen tryggere og oppmuntrer andre til å sykle eller gå.

Tilrettelegging ved butikken gjør det enklere å parkere en sykkel enn en bil. Tilrettelegging ved barnehagen gjør det hyggeligere å hente og bringe sine barn med sykkel enn med bil.

Muligheter for å parkere sykkelen ved viktige kollektivknytepunkt vil også fremme sykling som et attraktivt og godt transportmiddel.

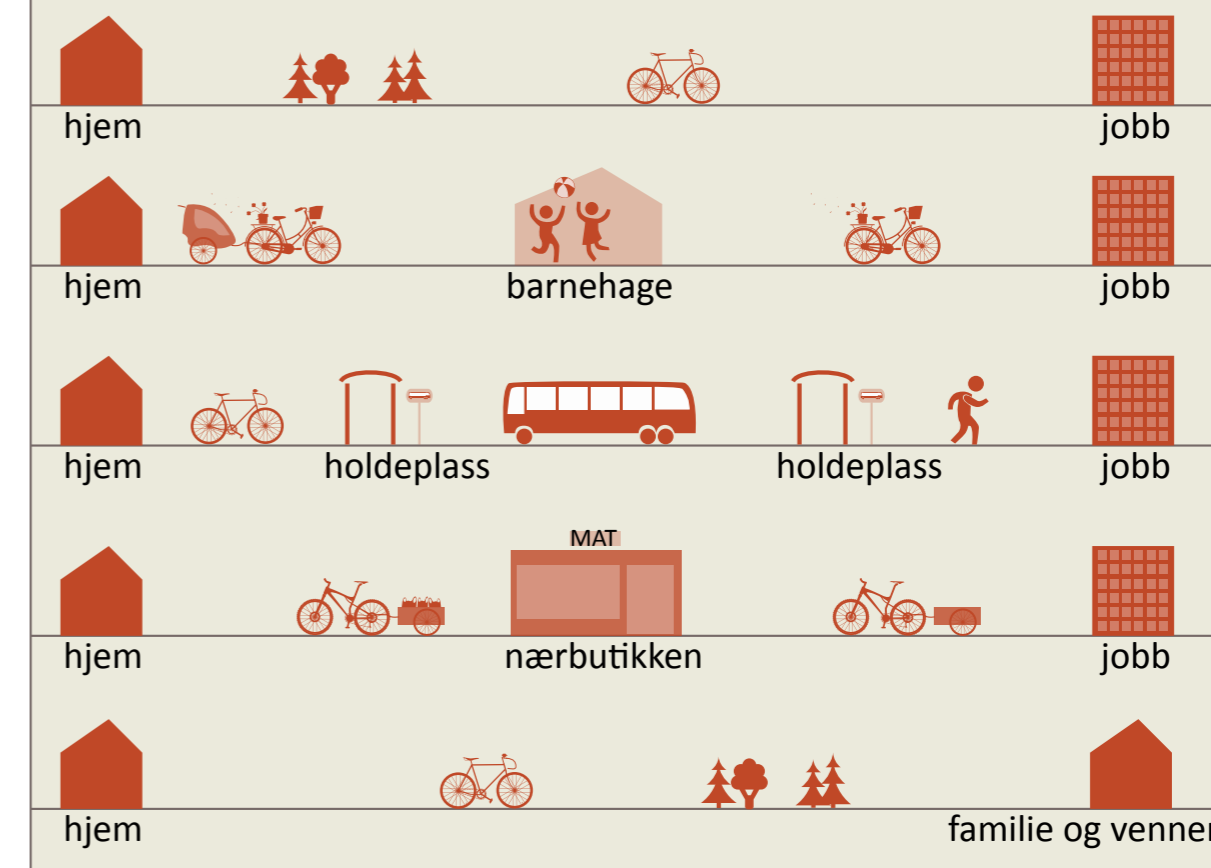
Mange små og store tiltak må til for å oppmuntre folk til å velge sykkelen, spesielt framfor bilen.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen.

SYKKELBY: Sykling skaper attraktive byer. Høy sykkelandel gir mindre utslipp, mindre trengsel og mindre støy – kort sagt en bedre byatmosfære. Trondheim har som mål å alminneliggjøre sykling.

Illustrasjon: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.



SYKKEL TIL JOBB OG FRITID: Eksempler på hvordan man kan benytte sykkelen på hele eller deler av en reise.





Gode fysiske anlegg

- Sammenhengende hovednett
- Synliggjøring av sykkelanlegg
- Trafikkregulerende tiltak
- Sykkelparkering og andre fasiliteter
- Sykkelheiser
- Bysykler



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen.

NYE SYKKELRUTER: Trondheim skal bygge ut et omfattende hovednett for sykling, totalt ca 180 kilometer. Bildet er fra Skansen. Økonomiske analyser viser at investering i et godt sykkelnett gir samfunnet pengene tilbake mange ganger.

Sammenhengende hovednett for sykkel

Et sammenhengende nett med høy standard vil:

- Øke sikkerheten for syklister
- Øke framkommeligheten for syklister
- Tydeliggjøre hovedrutene og syklistenes plass i vegnettet (synliggjøring og trygghet)
- Bidra til bedre opplevelse med å sykle

I løpet av perioden 2012-2025 skal det etableres et sammenhengende hovednett for sykkel i Trondheim. Formålet er å knytte bydeler og boligområder sammen med sentrum, samt å knytte viktige publikumsområder sammen med sentrumsrutene. Hovednettet prioriterer ruter der det er mulig å nå mange syklister.

Særlig tre forhold er viktige ved bygging av anlegg som stimulerer til økt bruk av sykkel:

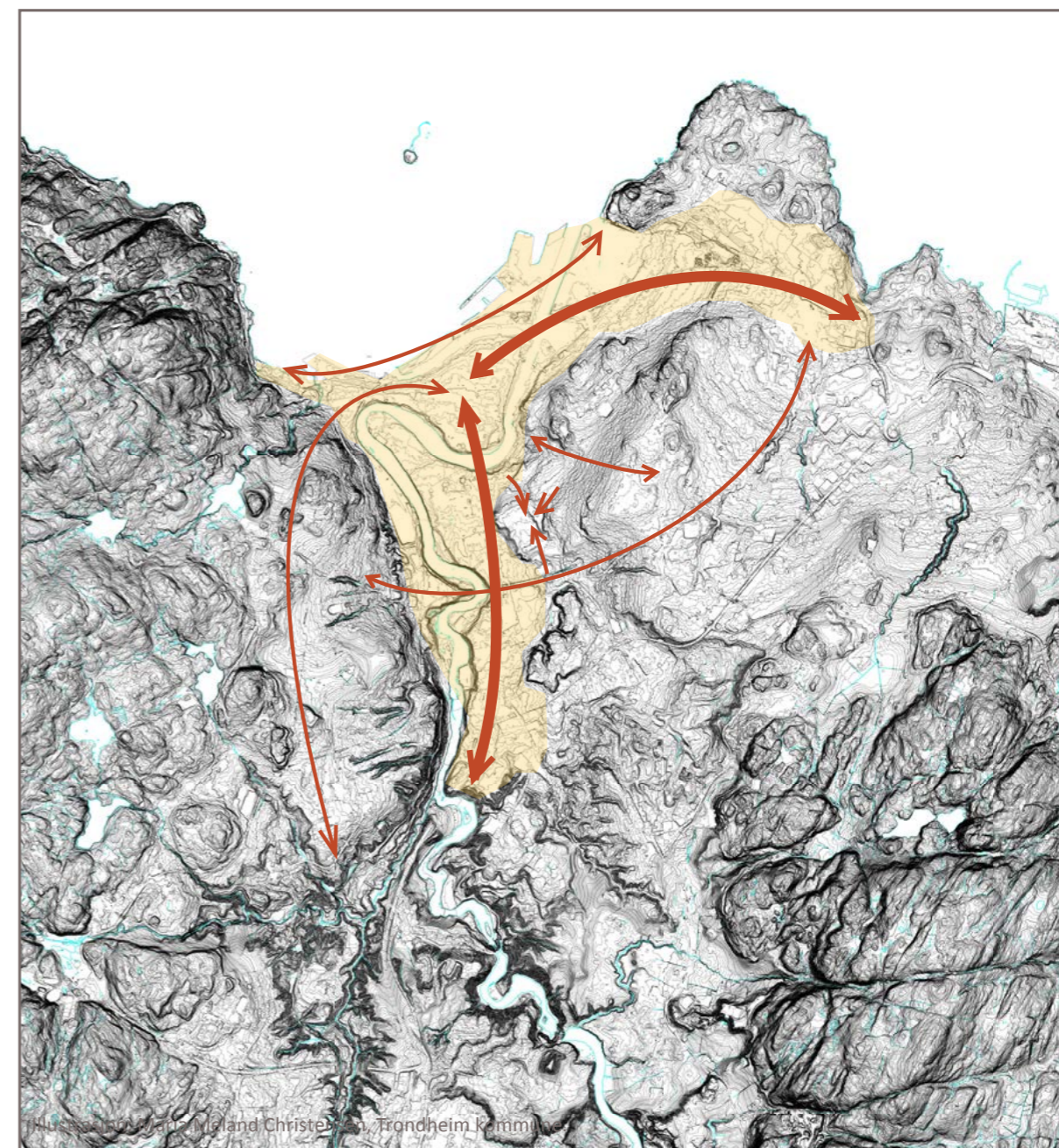
- Fjerne standardbrudd ved å utbedre mindre flaskehals og farlige kryss i sykkelnettet
- Bygge nye snarveger, bru og underganger som binder bydeler sammen
- Sikre høy standard på størst mulig andel av hovednettet

Høy standard innebærer en størst mulig andel egne sykkelveger som skiller syklister fra annen trafikk, og størst mulig andel egne sykkelfelt der det ikke er plass til sykkelveger. Det siste gjelder særlig i Midtbyen.

Også boligarter med liten biltrafikk og lav hastighet er et godt tilbud til syklister. Fortau skal ikke inngå i hovednettet for syklister. Andelen tradisjonelle gang- og sykkelveger på hovednettet reduseres, men i det sammenhengende hovednettet for sykkel i Trondheim vil gang- og sykkelveger fortsatt være et godt alternativ der konflikten mellom syklister og gående er liten.



God utforming av kryss og logisk oppmerking er også viktig. Opphøyde gangfelt med sykkelkryss kombinert med sykkelanlegg gir høy opplevd trygghet og reell trafiksikkerhet.



OPP OG NED PÅ SYKKEL: Kartet viser høydeforskjeller i Trondheim. Strategisk utbygging av sykkeltilbud tar hensyn til landskapet. Der det er relativt flatt er det størst potensial for mer sykling. Dette samsvarer godt med hvor byen vokser mest. Pilene markerer viktige transportstrømmer.





Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

UNG PÅ SYKKEL: Gode og dårlige vaner fester seg tidlig. Det er viktig å venne barn til å sykle både av hensyn til hver enkelt sin helse og av hensyn til bysamfunnet. Bildet er fra Bakklandet.

Synlige resultater på kort sikt, høy kvalitet på lang sikt

I behandlingen av trinn 2 i Miljøpakken ble det gitt politiske signaler om hvilke områder og strekninger som skal ha prioritet ved utbygging av et sammenhengende nett. De sentrumsnære områdene skal prioriteres først.

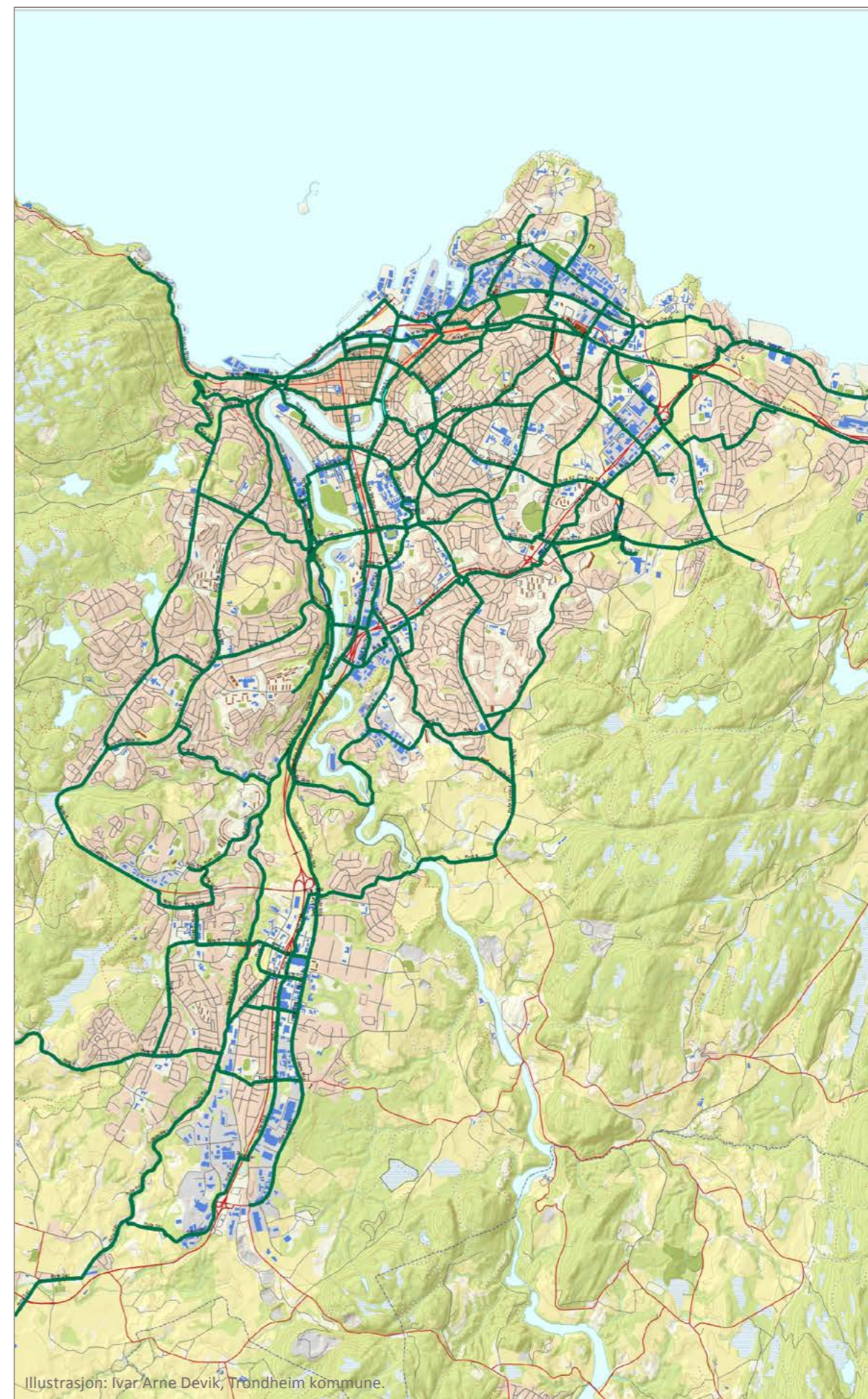
For å oppnå mer sykling blant barn og unge er det viktig å prioritere trygge sykkelveger, logiske sykkelruter og god sykkelparkering ved skolene.

Sykkelekspressveger legger til rette for sykling i høy hastighet over lengre avstander (5-20 km). Omfattende utbygging åpner for å etablere gode hovedtraseer østover mot Ranheim.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

PLASS TIL SYKKLING: I byen er det trangt og kamp om hver kvadratmeter. Vi har lange tradisjoner for å prioritere bil selv om sykling krever lite plass. I Kjøpmannsgata har syklistene fått litt av bilistenes areal.



Illustrasjon: Ivar Arne Devik, Trondheim kommune.

SYKKELNETT: Kartet viser planlagt hovednett for sykling i Trondheim – totalt ca. 180 km.





Synliggjøring av sykkelanlegg

Det er lagt føringer for sykkelanlegget i Trondheim gjennom formannskapetets behandling av "Designprogram for sykkel i Trondheim" i 2012. Formannskapet sluttet seg til konklusjonene i designprogrammet og vedtok prinsippene for videre sykkelplanlegging her i byen. Vedtaket presiserer også at det skal benyttes anlegg med rustbrun farge tilpasset byens omgivelser.

Anlegg som framstår som tydelige har flere fordeler:

- **Oversikt:** Det blir enklere for syklister å orientere seg i sykkelvegnettet, og lettere å se hvor anleggene fører videre.
- **Sikkerhet:** Bilistene blir mer oppmerksomme på syklister.
- **Markedsføring:** Alle som ferdes i gatene ser at det finnes gode tilbud til syklistene, og at Trondheim satser på sykkel som transportform.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

TAKK FOR AT DU SYKLER: Synliggjøring av sykkelanlegg er viktig for å markere at sykling har status. Daværende statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Marit Arnstad åpnet røde sykkelstier i Midtbyen høsten 2012.

Sykkelteletter med sanntidsinformasjon

I tillegg til å heve sykkelens status, bidrar teletter med informasjon og dokumentasjon, og til å synliggjøre sykling som transportform.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen.

SYKKELTELLER: Automatisk telling ved Teknostallen på Tempe.

Skilting av sykkelruter

Skiltingen skal bidra til å gi oversikt og forutsigbarhet. Effektiv skilting virker dessuten som markedsføring i seg selv, og skal ha høy prioritet.

Trafikkregulerende tiltak

Følgende punkter skal vurderes i nye planer for hovednett for sykkel og for skoleveger:

Lavere fart

Mindre biltrafikk og lavere hastighet på bilene gjør det mer attraktivt å sykle. Det er enklere og billigere å få til gode løsninger for syklistene dersom hastigheten på biltrafikken reduseres. Det samme gjelder der det ikke er gjennomgangstrafikk.

Tillate sykling mot envegskjøring

Norske og internasjonale undersøkelser dokumenterer at dette ikke skaper trafikk-sikkerhetsproblemer, men snarere gir en del positive effekter for sikkerheten. Dette er allerede gjennomført på enkelte strekninger i Trondheim, og gjør sykling raskere og mer fleksibelt. Sykling mot envegskjøring skal vurderes tillatt i alle gater med envegskjøring.

Prioritet ved kryssing

Syklister kan gis prioritet og bilister vikeplikt der sykkelveg krysser bilveg. Kombinert med opphøyde gangfelt gir dette høy trafiksikkerhet. For å oppnå forutsigbarhet og sikkerhet bør tiltaket gjennomføres flere steder over lengre strekninger.

Egne trafikksignaler for syklistene

Trafikksignal for syklistene i kryss bedrer sikkerheten for syklistene og kan gi økt framkommelighet. Rekkverk eller andre støtteordninger gir bedre komfort ved stopp. Trafikksignal er velegnet i kryss der trafikken er for tett og hastigheten på biltrafikken for høy til at det kan etableres opphøyde gangfelt.

Stenging av bolig-gater

Ved behandlingen av Miljøpakkens trinn 2 ble det vedtatt at enkelte bolig-gater kan stenges for gjennomgangstrafikk for å gi syklende og gående bedre forhold når nytt vegnett skal bygges ut. Dette er et billig og effektivt tiltak for å prioritere sykling og bedre konkurransekraften til sykkeltrafikken.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

SYKKELSKILT: Øverst skilt som viser sykkelrute. Nederst informasjon om at det er lov å sykle mot envegskjøring, noe som gir sykkelene økt konkurransekraft.





Sykkelparkering og andre fasiliteter

Enhver sykkel tur starter og slutter med en parkert sykkel. Mer sykkeltrafikk gir flere parkerte sykler. Gode sykkelparkeringsanlegg signaliserer at sykling er ønsket, og er et effektivt tiltak for å få flere til å sykle.

Det skal etableres flere offentlige p-plasser på viktige målpunkt i og rundt sentrum. Standarden er avgjørende for bruken. Egne sykkelstativ bør etableres over alt hvor sykler parkeres.

Konkrete tiltak:

- Overdekkede og tyverisikrede sykkelstativ og -skap ved utvalgte kollektivholdeplasser (Bike & Ride) og reisemål.
- Fastmonterte sykkelpumper og informasjon om sykkelnettet, bysykkelordning etc. ved viktige parkeringsanlegg.
- Plasser for lastesykler og sykkelhengere, f.eks. ved barnehager og dagligvarebutikker.
- Utarbeide veileder for sykkelparkering, med eksempelsamling, til bruk ved både offentlig og privat utbygging.
- Følge opp at private bygger parkeringsanlegg for sykkel etter gjeldende normer.

I sentrum er det potensial for levering av lette varer med lastesykler.

Bysykler

Trondheim innførte en bysykkelordning i 1997, som senere er utvidet. Bysyklene representerer et supplement til kollektivtransport, og de er et bidrag til å redusere bilbruken. Tilbudet bidrar til å alminneliggjøre sykkel som reisemiddel i byen. Man bør vurdere å utvide tilbudet til også å omfatte el-sykler.



Foto:

BYSYKLER: Tilbudet er populært og bør utvikles. Bysyklene har god parkering.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

PARKERT SYKKEL: Alle sykkel turer ender med en hensatt sykkel. Mange må parkere provisorisk.

Sykkelheiser

Sykkelheisen Trampe har vært en suksess siden den åpnet i 1993. Heisen fraktet over 220 000 syklist opp Brubakken fram til 2013. Da ble Trampe oppgradert til en standard som tilfredsstillende gjeldende sikkerhetskrav.

Aktuelle bakker hvor det vurderes å bygge nye heiser er:

- Blussuvollsbakken
- Steinberget
- Gyldenløves gate



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

SYKKELHEIS: Trampe i Brubakken er et nyttig hjelpemiddel for syklist, og en internasjonal kjendis og attraksjon for Trondheim.

El-sykler

El-sykkel kan erstatte lengre bilreiser og gjøre store høydeforskjeller overkommelig for syklende og vil være et bidrag for å få flere til å velge sykkel og dermed bidra til å nå målene i sykkelstrategien.

El-sykler bør inngå som et supplement til bilpool-ordninger som i dag eksisterer på større arbeidsplasser. Et av målene i Miljøpakken er at klimautslippene fra transport i kommunens egen virksomhet skal reduseres med 40 %. Innkjøp av el-sykler vil i den sammenheng være et viktig og riktig grep for å redusere disse utslippene.

Elektriske lastesykler kan redusere utslippene fra varetransport i Midtbyen og intensive næringsområder i Trondheim.





God drift og godt vedlikehold

- Økt innsats på drift av anlegg, særlig om vinteren.
- Standard på drift og vedlikehold skal tilfredsstillende Statens vegvesens Håndbok 111.

Bedre å sykle året rundt

Et sykkelnett uten hull og løsgrus gjør det triveligere og tryggere å sykle om sommeren. Skal sykkelandelen dobles, må også flere sykle om vinteren. Trondheim har et stort potensial for økt vintersykling. Bedre vinterdrift vil rekruttere nye syklister utenfor høysesongen. Dette er et gode i seg selv. I tillegg vil det avlaste kollektivtrafikken. Tiltak for økt vintersykling er langt billigere enn å finansiere toppene som oppstår vinters tid innen kollektivtransport.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

SYKKEL MED PIGG: Bedre drift vil få flere til å sykle også vinters tid. Flere vintersyklister avlaste kollektivtrafikken når presset på buss og trikk er størst.

Vinteren 2007/2008 ble det gjennomført ekstra drifts- og vedlikeholdsinnsats på to hovedruter for sykkel. En påfølgende spørreundersøkelse viste at brukerne var svært fornøyd:

- De fleste hadde opplevd standardheving siden forrige sesong.
- 40 % ga 5 eller 6 poeng av 6 mulige for endring i standard.

Statens vegvesens håndbok 111 har krav til drift og vedlikehold. Denne skal legges til grunn for drift- og vedlikehold på hovednett for sykkel i Trondheim. Det vil etter hvert sikre god standard på drift og vedlikehold til enhver tid. Særlig for vinterdriften vil det måtte skje en gradvis opptrapping.

Tre eksempler på hva dette betyr i praksis:

- Krav til dekke på sykkelvegen: Maksimum ujevnhet på dekke om sommeren 10-15 mm og om vinteren 20 mm.
- Sprekker på vegdekke som er over 10 mm brede skal tettes innen 1 uke.
- Raskere utrykning ved snøfall. Det tillates maksimum 1 cm løs snø før brøyting, kosting og eventuelt salting.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.



SYKKELSERVICE: Feiing av sykkelfelt om sommeren og rydding med spesialutstyr vinters tid.

Sommervedlikeholdet skal ha høy standard. Det krever faste rutiner:

- Merking av sykkelfelt og sykkelveger skal skje tidlig i sesongen, og gjentas før merkingen er slitt.
- Sykkelfelt og sykkelveger skal feies regelmessig.

God merking og drift markerer at sykkelens status som et viktig transportmiddel. Det øker også sikkerheten og trygghetsfølelsen hos brukerne. Motsatt vil dårlig vedlikehold svekke sykkelens status og gi inntrykk av at den har lavere prioritet enn bil og kollektivtrafikk.

Ved å innføre krav i henhold til håndbok 111 vil også kostnadene for drift- og vedlikehold av hovednettet øke. Trondheim kommune beregnet i 2010 en merkostnad på 3,5 mill. kr. for driftsinnsats tilsvarende håndbok 111 på 53 km av hovednettet.



Foto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

VINTERSYKLING: En kald dag i Trondheim. Ca 30 prosent av dem som sykler om sommeren sykler også vinters tid. Men i den mest utsatte vintermåneden har vi hatt en sykkelandel ned mot 1 prosent av alle reiser.





Kommunikasjon og opplæring

- Informasjon
- Rådgivning til arbeidsplasser
- Opplæring ved skolene
- Kampanjer og arrangement

Erfaring fra flere europeiske byer viser at informasjon og dialog kombinert med utbygging av sykkelvegnett er effektive virkemidler for å øke sykkeltrafikken.

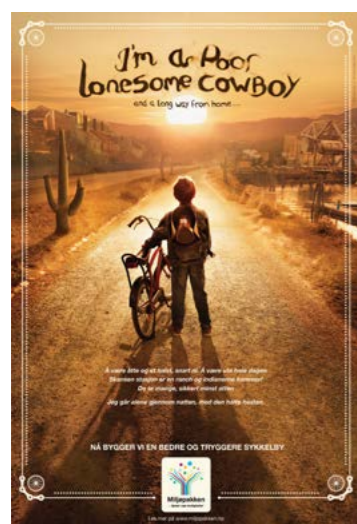
Kommunikasjonstiltakene skal bidra til å bygge en sterkere og tydeligere sykkelkultur i Trondheim ved å:

- Informere om byens sykkeltilbud
- Informere om regler, og om hvordan du sykler trygt og kjører bil slik at andre kan sykle trygt
- Påvirke folks vaner og skape bevissthet om hvilke valg man tar når man reiser.

Målgrupper

Trafikanter er en uensartet gruppe. Kommunikasjonsaktivitetene skal rettes mot:

- **Barn- og unge:** Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at sykkelandelen spesielt for ungdom mellom 16 -20 år har gått ned de siste årene. Selv om sykkelandelen fortsatt er høyere enn gjennomsnittet i denne aldersgruppen ser en her endringer i reisevanene, spesielt med fremveksten av antall scootere. Det er viktig både ut fra helseinteresser og miljøhensyn at vi får barn og unge til gå og sykle til skole og andre reisemål.
- **Hverdagssyklisterne:** Er allerede aktive syklister. Sykkelen blir brukt som transportmiddel til arbeid/skole, for å handle og til fritidsaktiviteter. Mange av hverdagssyklisterne er klar over fordelene med å sykle, men vi må kommunisere med dem for å øke sykkelbruken.
- **Tursyklisterne:** Sykler sjelden, og stort sett kun for rekreasjon. Betrakter ikke sykkelen som et transportmiddel for daglig bruk. Gruppen utgjør et stort potensial for mer sykling fordi tursyklisterne i utgangspunktet allerede er positive til sykling.
- **Potensielle syklister:** Sykler sjelden eller aldri. Utgjør et stort potensial. Bare ved å få folk til å prøve sykkel, kan vi få mange til å sykle mer.



SYKKEL-PLAKATER: Miljøpakken har produsert plakater og filmer for å motivere til mer sykling.

Budskap

Budskapet tilpasses målgruppa og valg av kanal. Vi skal stimulere folk til å sykle mer ved å:

- **Skape positive assosiasjoner;** sykling er moro, kult, gir deg frihet og uavhengighet, og sykling bidrar til bedre bymiljø.
- **Bruke rasjonelle budskap;** sykling er enkelt, praktisk, lønnsomt, billig, hurtig, miljøvennlig, trygt og gir god helse.
- **Alminneliggjøre sykling.**

Kommunikasjonstiltak

Nettbaserte, interaktive løsninger skal tilby brukerne all relevant informasjon om det å være syklist i byen. Brukerne skal enkelt kunne gi tilbakemelding om forholdene.



SYKKEL-PR: Rosenborg-spillere i kampanje for Miljøpakken og sykling til fotballkamp.

Kampanjer og arrangement

Det skal gjennomføres 1-2 kampanjer årlig for å markedsføre sykkelen som framkomstmiddel og valg av livsstil, og Trondheim som sykkelby.

Vi skal markere alle typer åpninger av sykkelanlegg og begivenheter knyttet til sykkel og gjennomføre arrangementer som kan få flere til å sykle, eksempelvis gratis vårpuss. Arrangementene kan være i egen regi, i samarbeid med andre eller fungere som støtte til aktører som gjennomfører på egen hånd.





Rådgivning

Vi skal gi råd til bedrifter, etater, læresteder og organisasjoner om hvordan de kan legge til rette for økt sykling gjennom Miljøpakkens reiserådgiver. Også el-sykkel må markedsføres som et nyttig alternativ.



Foto: Kjellaug Fredrikke Fuglem, Statens vegvesen



Foto: Kjellaug Fredrikke Fuglem, Statens vegvesen

SYKKELKURS: Barn i aksjon på Eberg trafikkgård. Tidlig innsats gir resultater.

Opplæring

Særlige tiltak for barn og unge

Bystyret i Trondheim ønsker at skolene skal åpne for mer sykling på barnetrinnet. Det er et mål at alle skoler og barnehager i Trondheim har sertifisert miljøundervisningen med grønt flagg. Gjennom Grønn barneby bør det tilbys kurs og undervisningsopplegg som kan tilpasses trafikkforholdene og skolevegen ved den enkelte skole, og som skolen kan bruke til sin sertifisering. Trondheim har et unikt tilbud ved Eberg trafikkgård. Eberg kan inngå som en del av mer omfattende opplæringspakker for skolene.

Trafikkundervisningen ved Eberg involverer både skole, lærere, elever og foresatte. Siden oppstarten i 2000/2001 fram til 2013 hadde over 16 000 elever fått undervisning ved Eberg. Likevel er det bare anslagsvis halvparten av skolene i Trondheim som benytter seg av tilbudet. Alle skolene i Trondheim bør bruke Eberg trafikkgård som del av et obligatorisk undervisningsopplegg.

Det er viktig med god dialog med rektorer og Foreldrenes arbeidsutvalg om kurs og holdningsskapende arbeid, men også for å kartlegge og utbedre trafikkfarlige punkter på skolevegen slik at sykling kan skje på en trafiksikker måte.



Foto: Mari Olden, Trondheim kommune

SYKKEL I SENTRUM: Ungdom med sykler samles til uformellprat på Torvet. Det er et mål å alminneliggjøre sykling i Trondheim. Det vil si å gjøre sykkel vanlig for alle enten du skal på jobb, skole, butikk, besøk – eller bare ta en tur

Sykkelvennlig arealbruk

- Fortetting av byen
- Korte og direkte traseer
- Gode kompromiss i kampen om gatearealet
- Fokus på både helheten og detaljene
- Opplæring av planleggere i sykkelvennlig arealbruk

De grunnleggende forutsetningene for sykkelbruk legges i arealplanene. Byfortetting gir korte avstander og bedre mulighet for å benytte sykkel på turer til arbeid og skole og andre viktige målpunkt. I en sykkelvennlig by lokaliseres viktige virksomheter slik at de er lett tilgjengelige uten bruk av bil. Gode tjenestetilbud i bydelene øker tilbudet innenfor sykkelavstand. God tilknytning til friområder oppmuntrer til bruk av sykkel til rekreasjon.

I arealbrukspolitikken skaper summen av mange små skritt, vedtak og enkeltplaner, forutsetningene for hvordan transporten skjer. Sykkel må tenkes på før bilvegen er på plass. Hovedrutene for sykkel må sikres arealmessig før den detaljerte planleggingen og verdiutviklingen av områdene starter. De må planlegges optimalt slik at de gir korte avstander og korte reisetider. Hvis ikke går noe av gevinsten med tette bystrukturer tapt.

Prinsippene for planlegging av hovedruter for sykkel må nedfelles sterkere i kommuneplanens areal med bestemmelser, retningslinjer og veiledere. Det bør settes i gang et prosjekt for å revidere disse og få inn generelle krav om korte og direkte traseer, tverrsnittsbredder som gir tilstrekkelig plass for snøopplag og en mer hensiktsmessig og attraktiv sykkel-parkering.



Foto: Hans Kringstad, Trondheim kommune.

Måten vi planlegger hovedruter for sykkel og andre sykkelvennlige tiltak på, vil variere ettersom vi planlegger i nye utbyggingsområder, eller i allerede utbygde områder.

SYKKELBRU: Dalenbrua for syklist og fotgjengere åpnet i 2012 og binder bydeler sammen.

I jomfruelige områder er utgangspunktet godt. Utfordringen er å unngå at det tenkes bygg og bilveg først og deretter ivaretagelse av hensynet til forgjengere og syklist etterpå. I utbygd by er gatebreddene begrensede og kampen om arealene større. Hovedrutene må prioriteres tilfredsstillende skal de få tiltenkt funksjon. Plass kan frigjøres gjennom blant annet å redusere bilparkering og innføre enveisregulerte gater.

Det er viktig at det også avsettes nok plass for sykkel-parkering ved arbeidsplasser, skoler, servicetilbud, kollektivknutepunkt og innfartsårer til marka.

Det trengs opplæring av planleggere og plan- og byggesaksbehandlere for å spre kunnskap om hvordan en utvikler en sykkelvennlig arealbruk og infrastruktur. Her vil vi lære av de landene som har lykkes best, og overføre kunnskapen til våre fagfolk og til veiledningsmateriale som forslagsstillere bruker i plansaker.





Saksprotokoll

Utvalg: Bystyret
Møtedato: 24.04.2014
Sak: 51/14

Tittel: **Saksprotokoll: Sykkelstrategi og retningslinjer for planlegging av sykkelanlegg**

Resultat: Behandlet
Arkivsak: 14/6610

VEDTAK:

Bystyret vedtar forslaget til sykkelstrategi for Trondheim 2014 – 25. Følgende føringer legges til grunn:

1. Trondheims skal være Norges beste sykkelby. Tre klare mål skal nås innen 2025:
 - a. Flere skal sykle, spesielt flere barn, ungdom og kvinner. Sykkelandelen skal øke fra 7,5 % til 15 %.
 - b. Folk skal oppleve større trygghet, og risikoen for ulykker skal reduseres. Trafikkareal må merkes og farges slik at trafikantgruppene tydelig ser hvem arealet er tenkt for.
 - c. Det skal bli enklere å benytte sykkel. Trondheim skal ha et sammenhengende hovednett for sykklister.
2. Målene skal nås gjennom en kombinasjon av flere virkemiddel:
 - a. Bygge gode fysiske sykkelanlegg
 - b. Etablere gode drifts- og vedlikeholdsstandarder for sykkelanleggene
 - c. Drive effektiv kommunikasjon og opplæring blant sykklister og andre
 - d. Utvikle et sykkelvennlig arealbruksmønster
 - e. Gjøre det lettere å få med sykkel på kollektive transportmidler
3. Utviklingen skal måles og evalueres, og rapporteres til formannskapet årlig.

Bystyret vedtar forslaget til retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim. Følgende forhold vektlegges spesielt:

4. Det planlegges sykkelanlegg med høy kvalitet basert på kunnskap og erfaringer fra de beste sykkellandene:
 - a. Som hovedregel benyttes rødbrun farge på sykkelanleggene, eller ulike materialer og struktur, for å tydeliggjøre sykklisterens ferdselsårer.
 - b. Hovedruter for sykkel gis prioritet i kryss framfor mindre viktige bilveger.
 - c. Enveiskjøring for biltrafikk vurderes som virkemiddel for å gi plass for nye sykkelanlegg innenfor eksisterende vegareal. Slike saker forelegges formannskapet som egne saker.
 - d. Atskilt sykkelveg med fortau benyttes som standardløsning på hovedrutene. Toveis sykkelveg benyttes der det kan anlegges sikre kryss med sidevegene. Enveis sykkelveger

benyttes der det er lite fare for sykling i feil retning og vanskelig å finne trafiksikre løsninger for sykkelveg og toveis sykkelveger. I bratte bakker bør toveis sykkelveg unngås.

e. Sykkelfelt benyttes hovedsakelig som midlertidige tiltak. Der biltrafikken og trafikkhastigheten er begrenset, kan sykkelfelt være varige løsninger når det er vanskelig å etablere gode sykkelveger.

f. Gater med lite biltrafikk og lav trafikkhastighet kan inngå i hovedrutene når de utformes for sykklister.

g. Kombinerte gang- og sykkelveger benyttes i mindre boligområder og i spredtbygde strøk hvor sykling kan foregå uten konflikt med fotgjengere.

h. Det bygges trafiksikre kryss. Midtdeler og/eller opphevede kryssområder benyttes i kryss uten lysregulering. Der lyssignal er nødvendige, utformes signalplanene slik at fotgjengere og sykklister opprettholder god framkommelighet. Det etableres egen lysregulering for sykklister i kryss som vurderes som trafikkfarlig og hvor dette kan bedre forutsigbarheten for alle trafikanter. Planskilte kryss bygges der sykklisterens sikkerhet og framkommelighet ikke kan ivaretas godt på annen måte. I slike tilfeller er det viktig å planlegge slik at høydeforskjellene for sykklisterne blir minst mulig og krappe svinger unngås.

i. Det tilrettelegges gode og sikre parkeringsanlegg, spesielt i sentrale bystrøk. Det etableres flere parkeringsplasser for sykkel i nærheten av kollektivholdeplasser.

5. Tiltak prioriteres for å oppnå synlige resultater på kort sikt og høy kvalitet på lang sikt. Tilrettelegging av strekningsvise hovedruter prioriteres. Utbyggingsrekkefølgen for de ulike hovedrutene vedtas gjennom Miljøpakkens handlingsprogram. Bystyret ber om at alternativer for hovedsykkelruter fra Ila mot Byåsen blir utredet og lagt inn i kommende handlingsprogram.

6. Trafikksikring av skolevei skal prioriteres. Ved å begrense eller hindre gjennomgangstrafikk i boligområder og rundt skolene blir det lettere og tryggere å bruke sykkel.

7. Bystyret mener at ved planlegging av nye eller oppussing av eldre skoler skal det legges opp til sykkelparkering for minst 1/3 av elevmassen.

8. Bystyret ber rådmannen påse at samtlige barne- og ungdomsskoler i Trondheim lager konkrete tiltak for hvordan man skal oppnå økt sykling til og fra skolen og økt sykkelglede blant elevene. Dette kan blant annet dreie seg om utsetting av flere sykkelstativ, økt bruk av Eberg trafikkgård, holdningskampanjer rettet mot elevene i forbindelse med sykkelprøve og tiltak i forbindelse med utdeling av sykkelcertifikat. Det er viktig at tiltakene er lokalt tilpasset.

Det forutsettes for øvrig at gjeldende trafiksikkerhetsplan for Trondheim kommune (2012-2016) hvor det blant annet er et vedtatt mål å øke bruken av sykkelhjelmer, aktivt følges opp.

9. Bystyret ber rådmannen vurdere en utvidelse av dagens bysykkelordning slik at tilbudet dekker større deler av byen. En utvidelse bør skje i forbindelse med ny anbudskonkurranse.

10. Bystyret ber rådmannen etablere et brukerutvalg bestående av engasjerte og aktive sykklister som rådgivere på gjennomføring av sykkelstrategi. Utvalget bør bestå av både jobb- og skolesykklister.





11. Rådmannen bes også se på muligheter for bedre tilrettelegging for sykkelbruk og -parkering i forbindelse med idrettsarrangement og rundt idretts- og nærmiljøanlegg som ofte benyttes av ungdom. Det er viktig at slike tiltak også blir tilpasset lokalt, i samarbeid med idrettslag, foreninger og brukere.

FLERTALLSMERKNAD - Sp, KrF, Ap, SV, MDG, R, H, FrP, V, PP:

Bystyret er positive til sykkelstrategiens målsetninger som gir en bedre folkehelse generelt, men er svært skeptisk til de signaler det gis ved at ord som "fin" kropp skal benyttes i kommunikasjon ut til innbyggerne. Bystyret mener at vi bør fokusere på de helsemessige fordelene det er med økt aktivitet, og ikke bruke ord som lett forbindes med kroppsfokus.

Behandling:

Halvor Bueng (FrP) foreslo:

1. Punkt 4a), 4b) og 4c) strykes.

2. Punkt 4f) endres til "*Gater med lite biltrafikk og lav trafikkhastighet kan inngå i hovedrutene, når de utformes på en måte som ivaretar både fotgjengere, motorkjøretøy og syklist*".

3. Tillegg til punkt 4i):

Økningen i antall parkeringsplasser for sykkel skal ikke gå på bekostning av allerede etablerte parkeringsplasser for motorkjøretøy.

4. Nytt punkt:

Parkeringsforbud i gater med veiledende sykkelfelt innføres ikke, før tilsvarende antall parkeringsplasser er etablert i samme område.

Halvor Bueng (FrP) fremmet merknad pva FrP:

Merknadsstillerne er uenige i finansieringsformen i Miljøpakken. I tillegg til at bompengene gir en urettferdig skjevfordeling av avgiftsbelastningen, er det urimelig at bompenger fra bilistene skal finansiere tiltak for andre grupper av trafikanter.

Joakim Strand (H) foreslo tillegg til pkt 8, ny siste setning:

Det forutsettes for øvrig at gjeldende trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune (2012-2016) hvor det blant annet er et vedtatt mål å øke bruken av sykkelhjelm, aktivt følges opp.

Marte Løvik (Sp) fremmet merknad på vegne av Sp, KrF, Ap, SV, MDG, R, H:

Bystyret er positive til sykkelstrategiens målsetninger som gir en bedre folkehelse generelt, men er svært skeptisk til de signaler det gis ved at ord som "fin" kropp skal benyttes i kommunikasjon ut til innbyggerne. Bystyret mener at vi bør fokusere på de helsemessige fordelene det er med økt aktivitet, og ikke bruke ord som lett forbindes med kroppsfokus.

Eirik Schrøder (Ap) foreslo på vegne av Ap, SV, Sp, KrF, MDG, H, V, R:

Rådmannen bes også se på muligheter for bedre tilrettelegging for sykkelbruk og -parkering i forbindelse med idrettsarrangement og rundt idretts- og nærmiljøanlegg som ofte benyttes av ungdom. Det er viktig at slike tiltak også blir tilpasset lokalt, i samarbeid med idrettslag, foreninger og brukere.

Geirmund Lykke (KrF) foreslo pva KrF, Ap, H, V, SV, MDG, R, Sp:

(Endringer er skrevet med fet skrift)

Bystyret vedtar forslaget til sykkelstrategi for Trondheim 2014 – 25. Følgende føringer legges til grunn:

1. Trondheims skal være Norges beste sykkelby. Tre klare mål skal nås innen 2025:

a. Flere skal sykle, spesielt flere barn, ungdom og kvinner. Sykkelandelen skal øke fra 7,5 % til 15 %.

b. Folk skal oppleve større trygghet, og risikoen for ulykker skal reduseres. **Trafikkareal må merkes og farges slik at trafikantgruppene tydelig ser hvem arealet er tenkt for.**

c. Det skal bli enklere å benytte sykkel. Trondheim skal ha et sammenhengende hovednett for syklist

2. Målene skal nås gjennom en kombinasjon av flere virkemiddel:

a. Bygge gode fysiske sykkelanlegg

b. Etablere gode drifts- og vedlikeholdsstandarder for sykkelanleggene

c. Drive effektiv kommunikasjon og opplæring blant syklist og andre

d. Utvikle et sykkelvennlig arealbruksmønster

e. Gjøre det lettere å få med sykkel på kollektive transportmidler

3. Utviklingen skal måles og evalueres, **og rapporteres til formannskapet** årlig.

Bystyret vedtar forslaget til retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim. Følgende forhold vektlegges spesielt:

4. Det planlegges sykkelanlegg med høy kvalitet basert på kunnskap og erfaringer fra de beste sykkellandene:

a. Som hovedregel benyttes rødbrun farge på sykkelanleggene, eller ulike materialer og struktur, for å tydeliggjøre syklistenes ferdselsårer.

b. Hovedruter for sykkel gis prioritet i kryss framfor mindre viktige bilveger.

c. Enveiskjøring for biltrafikk vurderes som virkemiddel for å gi plass for nye sykkelanlegg innenfor eksisterende vegareal. **Slike saker forelegges formannskapet som egne saker.**

d. Atskilt sykkelveg med fortau benyttes som standardløsning på hovedrutene. Toveis sykkelveg benyttes der det kan anlegges sikre kryss med sidevegene. Enveis sykkelveger benyttes der det er lite fare for sykling i feil retning og vanskelig å finne trafikksikre løsninger for sykkelfelt og toveis sykkelveger. **I bratte bakker bør toveis sykkelveg unngås.**

e. Sykkelfelt benyttes hovedsakelig som midlertidige tiltak. Der biltrafikken og trafikkhastigheten er begrenset, kan sykkelfelt være varige løsninger når det er vanskelig å etablere gode sykkelveger.

f. Gater med lite biltrafikk og lav trafikkhastighet kan inngå i hovedrutene når de utformes for syklist

g. Kombinerte gang- og sykkelveger benyttes i mindre boligområder og i spredtbygde strøk hvor sykling kan foregå uten konflikt med fotgjengere.





h. Det bygges trafikksikre kryss. Midtdeler og/eller opphevede kryssområder benyttes i kryss uten lysregulering. Der lyssignal er nødvendige, utformes signalplanene slik at fotgjengere og syklistene opprettholder god framkommelighet. **Det etableres egen lysregulering for syklistene i kryss som vurderes som trafikkfarlig og hvor dette kan bedre forutsigbarheten for alle trafikanter.** Planskilte kryss bygges der syklistenes sikkerhet og framkommelighet ikke kan ivaretas godt på annen måte. **I slike tilfeller er det viktig å planlegge slik at høydeforskjellene for syklistene blir minst mulig og krappe svinger unngås.**

i. Det tilrettelegges gode og sikre parkeringsanlegg, spesielt i sentrale bystrøk. **Det etableres flere parkeringsplasser for sykkel i nærheten av kollektivholdeplasser.**

5. Tiltak prioriteres for å oppnå synlige resultater på kort sikt og høy kvalitet på lang sikt. Tilrettelegging av strekningsvise hovedruter prioriteres. Utbyggingsrekkefølgen for de ulike hovedrutene vedtas gjennom Miljøpakkens handlingsprogram. **Bystyret ber om at alternativer for hovedsykkelruter fra Ila mot Byåsen blir utredet og lagt inn i kommende handlingsprogram.**

6. Trafikksikring av skolevei skal prioriteres. Ved å begrense eller hindre gjennomgangstrafikk i boligområder og rundt skolene blir det lettere og tryggere å bruke sykkel.

7. Bystyret mener at ved planlegging av nye eller oppussing av eldre skoler skal det legges opp til sykkelparkering for minst 1/3 av elevmassen.

8. Bystyret ber rådmannen påse at samtlige barne- og ungdomsskoler i Trondheim lager konkrete tiltak for hvordan man skal oppnå økt sykling til og fra skolen og økt sykkelglede blant elevene. Dette kan blant annet dreie seg om utsetting av flere sykkelstativ, økt bruk av Eberg trafikkgård, holdningskampanjer rettet mot elevene i forbindelse med sykkelprøve og tiltak i forbindelse med utdeling av sykkelcertifikat. Det er viktig at tiltakene er lokalt tilpasset.

9. Bystyret ber rådmannen vurdere en utvidelse av dagens bysykkelordning slik at tilbudet dekker større deler av byen. En utvidelse bør skje i forbindelse med ny anbudskonkurranse.

10. Bystyret ber rådmannen etablere et brukerutvalg bestående av engasjerte og aktive syklistene som rådgivere på gjennomføring av sykkelstrategi. Utvalget bør bestå av både jobb- og skolesyklistene.

Votering:

Innstillingen fikk ingen stemmer og falt.

Lykkes forslag unntatt tillegg 1b, 4a, 4b, 4c, 4f og tillegg 4h (lysregulering) ble enstemmig vedtatt.

Lykkes forslag tillegg 1b ble vedtatt mot 6 stemmer (6FrP).

Lykkes forslag 4a, 4b og 4c ble vedtatt mot 6 stemmer (6FrP).

Ved alternativ votering mellom Lykkes forslag 4f og Buengs forslag ble Lykkes forslag vedtatt mot 6 stemmer (6FrP) avgitt for Buengs forslag.

Lykkes forslag tillegg 4h (lysregulering) ble vedtatt mot 6 stemmer (6FrP).

Buengs forslag tillegg 4i) fikk 6 stemmer (6FrP) og falt.

Buengs forslag nytt punkt fikk 6 stemmer (6FrP) og falt.

Strands forslag ble enstemmig vedtatt.

Schrøders forslag ble enstemmig vedtatt.

FrP, V, PP sluttet seg til merknaden fra Sp m fl

Ingen flere sluttet seg til merknaden fra FrP (mindretallsmerknad).

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift





TRONDHEIM
KOMMUNE



SØR-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen



Tekst: Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Syklistenes landsforening.

Forsidefoto: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

Layout: Maria Meland Christensen, Trondheim kommune.

Grafikk: Uredd AS og Maria Meland Christensen.