

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 syklistene.
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 syklistene 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 trafiksikre 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 syklister.

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 syklister opprettholder god framkommelighet. Det etableres egen lysregulering for syklister 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 sykkelsertifikat. 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 sykkelhjelm, 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 syklister som rådgivere på gjennomføring av sykkelstrategi. Utvalget bør bestå av både jobb- og skolesyklister.

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 syklistene"*.

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 bompengeneinnkrevingen 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 syklistene.

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 syklistene 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 trafiksikre løsninger for sykkel 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 syklistene.
 - 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 syklister opprettholder god framkommelighet. **Det etableres egen lysregulering for syklister 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 sykkelsertifikat. 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 syklister som rådgivere på gjennomføring av sykkelstrategi. Utvalget bør bestå av både jobb- og skolesyklister.

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