

Forslag til

# Sykelstrategi for Tromsø

**2016 - 2026** pr januar 2016



# Gåstrategi for Tromsø

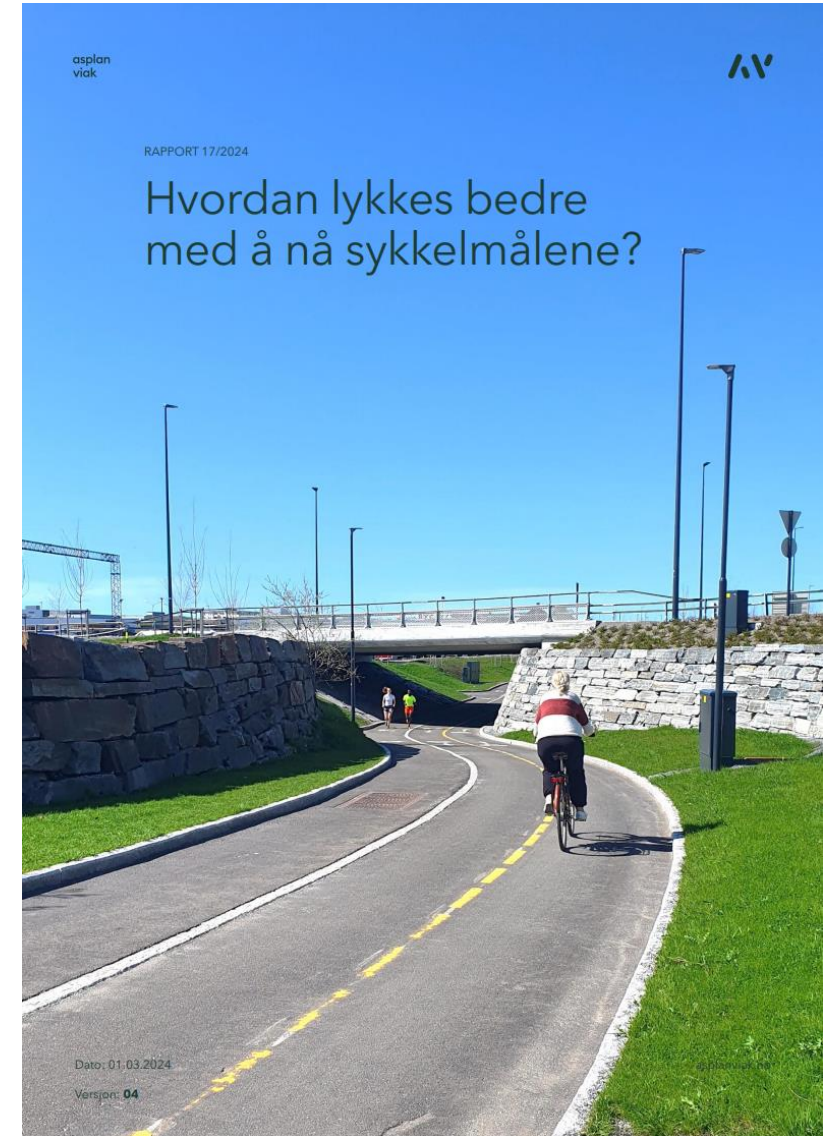
**2016 - 2030**

TRANSPORTNETT TROMSØ



### Anbefalinger fra Asplan Viak, omskrevet til å gjelde sykkel og gange :

- Det er vanskelig å argumentere for at en bestemt andel er «riktig»
- *Gang- og sykkelandeler* skaper en unødvendig og mulig konfliktskapende binding til andre transportformer. Er det f.eks. bedre for samfunnet at folk gjennomfører noen bestemt reise på sykkel enn med gange eller kollektivtransport?
- Prioritere *gange og sykling* i budsjetter
- Fortsette å bygge ut *gange- og sykkelveinettet*, men dreie satsingen til å handle mer om trafikkreduksjon og fartsreduksjon på veier som i dag er barrierer i tettstedene
- *Gange- og sykkelinfrastruktur* bør rammefinansieres
- *Gange- og sykkeltiltak* må være utformet på *gående og syklendes* premisser
- *Gange- og sykkeltiltak* må rettes dem mot de som ikke allerede *går eller sykler*, eller de man kan friste til å *gå eller sykle* mer enn de allerede gjør. På samme måte har det ingen direkte effekt på *gange- eller sykkelandelen* å tilrettelegge for sport eller rekreasjon
- Arealbruk som begrenser bilavhengighet og muliggjør *gange og sykling* vil bidra til økt *gå- og sykkelandel* på lang sikt. Sikre bedre sykkelparkering og redusert bilhold gjennom krav til nye bygninger og en gradvis fornying av bygningsmassen. Dette er imidlertid en gradvis prosess som må skje over flere tiår
- Videreutvikle trafikkreglene for å i større grad prioritere *gående og syklende*, gjøre dem tydeligere når det gjelder interaksjon mellom *kjørende, gående og syklende*, og styrke barn og unges selvstendige bevegelsesfrihet ved å gi barn og unge et sterkere rettslig vern i trafikken enn i dag
- Unngå modeller for bompengetakster og kollektivtakster som skaper unødvendige incentiver til å ta kollektivtransport eller kjøre bil fremfor å *gå eller sykle*
- Fremhev verdiskapingen som følger av *gange og sykling*



**Behov for nye målsetninger**

- Hovedmålsetningen bør være nullvekst i personbiltrafikken, i tillegg har det kommet nye, nasjonale målsetninger
- Manglende resultatmål, målbarhet og oppfølging
- Manglende forpliktelser i prioriteringene som er satt
- Er målsetning via modaler/andeler riktig vei å gå utover nullvekstmålet?
- Elsparkesykkel har kommet til som ny modal uten løsningsbeskrivelser
- Oppdatert og ny kunnskap finnes, og bør vises

**Behov for ytterligere definisjon for målgrupper**

- Spesielt virkemidlene/fysiske løsninger for å nå barn og unge er ubeskrevet
- Trafikksikker skolevei tar for seg fortau, kryss og skolens nærområder, men ikke hovedakser

**Behov for analyse av eksisterende strategier, prioriteringslister og tilhørende hovednett**

- Hovednettene er ikke vasket, mange av hovedlinjene inneholder maksløsninger for gange, sykkel, buss og bil. Dette viser seg vanskelig å løse, og kostbart å bygge
- Per i dag jobbes det ut fra prosjektark og handlingsprogram, ikke fra tiltakszoner eller prioriterte områder, som gir rom for andre mekanismer å definere løsninger og fremdrift, som kommunale prosjekter utenfor Tenk Tromsø eller utbyggingsavtaler

**Behov for konkret kommunikasjon, både innad og utad**

- Prioriteringslistene er utdaterte, og for publikum er det vanskelig å vite hva som vil bygges til deres fordel i fremtiden. Dette virker kontraproduktivt for å få flere til å vurdere å sykle eller gå mer
- Det er også vanskelig å koordinere prosjektene i Tenk Tromsø, spesielt opp mot andre byggeprosjekter

