

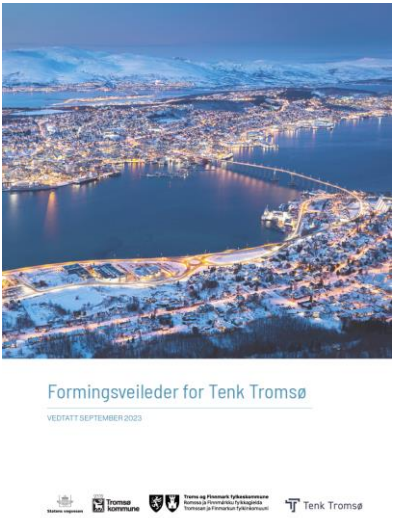


REVIDERTE GÅ- OG SYKKELSTRATEGIER



Asplan Viak rapport 17/2024

Definerende for målsetninger og virkemidler – også for gående – og overens med mange av erfaringene fra arbeidet med Tenk Tromsø hittil



Formingsveileder Tenk Tromsø

Definerende for stedsanalyse, utformingsprinsipper ut fra by- og gaterommene Tenk Tromsøs tiltak skal stå i



Kommuneplanens arealdel
På høring

Beskriver arealutviklingen i Tromsø, med fokus på fortsatt tett by med korte avstander



Kommunalteknisk norm
Revideres høsten 2025

Gir tekniske beskrivelser for infrastruktur, grøntområder og bestemmelser for offentlige areal



Syklistenes landsforening
Årlig sykkelundersøkelse

Beskriver utviklingen for syklende i norske byer, herunder Tromsø, som ligger som 47ende av 59 byer, rangert av de syklende, samt behovene beskrevet av de syklende



Planveiledere Tromsø kommune
Handlingsplan byrom 2023
Gatebruksplan sommeren 2025

Beskriver utviklingen for syklende i norske byer, herunder Tromsø, som ligger som 47ende av 59 byer, rangert av de syklende, samt behovene beskrevet av de syklende

Gåstrategi 2025-2032

Hovedmål: *Gjøre det bedre for dem som allerede går og få flere til å gå mer*

Delmål: *Sikring av god drift for alle gående*

Målgrupper: *Dem som ikke allerede går*

Dem som allerede går

Hovedmålet for gåstrategien er at flere skal sykle mer og lenger. Samtidig er ikke dette et mål i et vakuum. I Tromsø foregår allerede 32% av alle reiser til fots eller på sykkel, og halvparten av alle reiser via buss, til fots eller på sykkel (RVU, 2024). Det er dermed sentralt for å nå nullvekstmålet å ikke ta fra annen grønn mobilitet, men verve nye gående ut fra dem som kjører eller sitter på i bil, samt ivareta og utbedre for dem som allerede går. Strategiene setter dermed ikke mål om en prosentvis andel gående eller syklende.

Tromsø har en allerede høy andel gående og syklende i nasjonal målestokk – henholdsvis 25% og 7% i RVU 2024 – og denne gruppen må ivaretas, ikke glemmes i tilretteleggingen for nye gående eller syklende.

Sykelstrategi 2025-2032

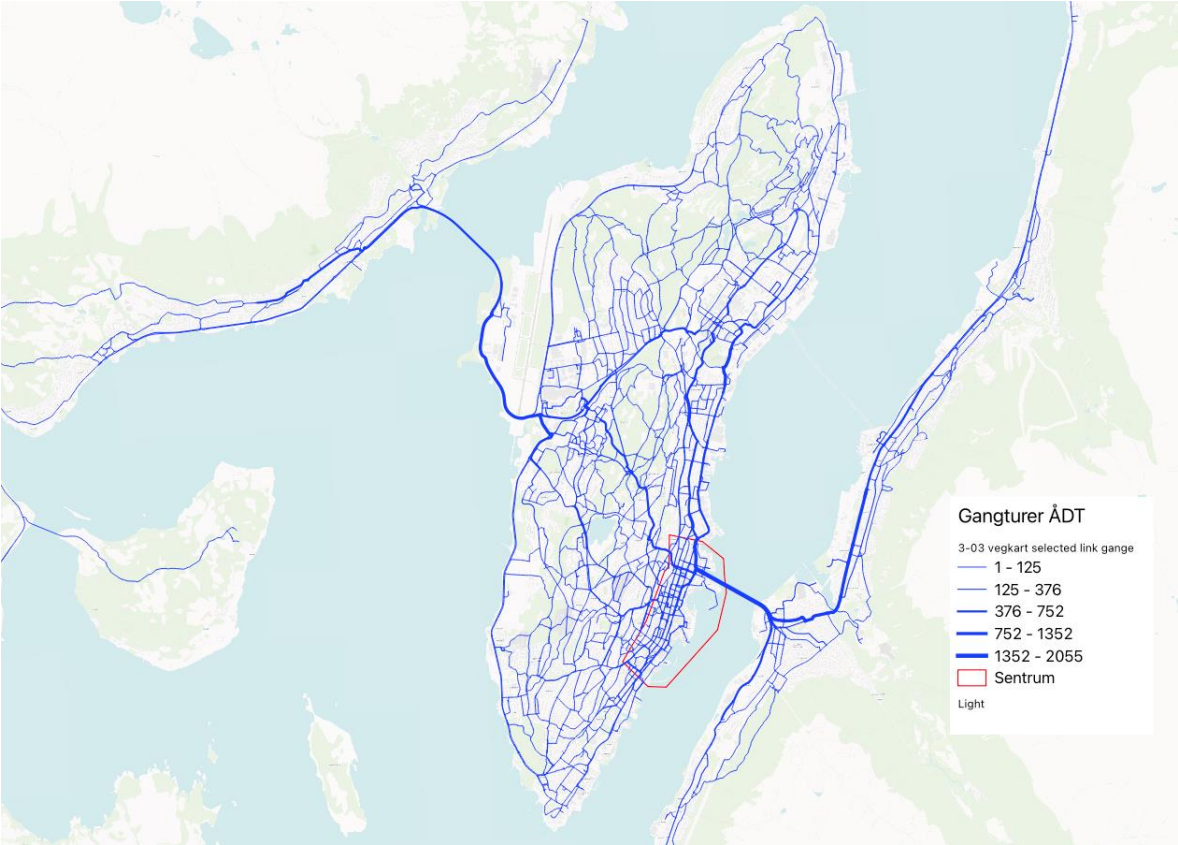
Hovedmål: *Gjøre det bedre for dem som allerede sykler og få flere til å sykle mer*

Delmål: *Å raskt etablere og kontinuerlig utvikle et sammenhengende hovednett av god standard*
Sikring av god drift langs hovednettet

Målgrupper: *Dem som ikke allerede sykler*

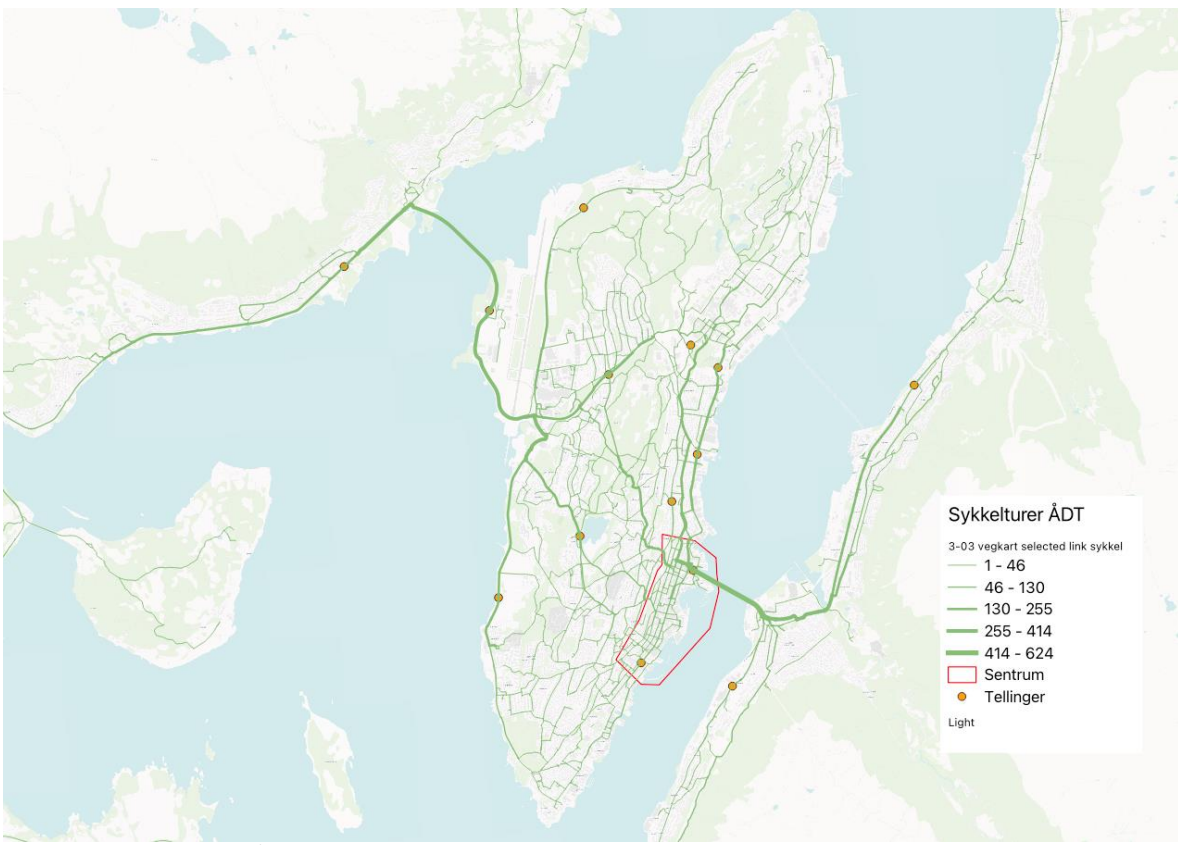
Dem som allerede sykler

Mange av tiltakene for å rekruttere nye gående eller syklende vil også belønne de som allerede går og sykler. Samtidig kan et fokus på å opprette nye ferdselsårer gå ut over oppgradering av eksisterende infrastruktur, som videre påvirker mulighetene for bedre vinterdrift. En balanse må dermed søkes ved etableringen og prioriteringen av prosjektene i byvekstavtalens handlingsprogram. Av samme årsak settes heller ikke et mål om å kun nå dem som ikke sykler eller går i dag. Allikevel nevner begge strategier barn, unge og eldre – målgruppene som har størst behov for tilrettelegging i gaterommene.



Gangreiser i Tromsø byområde

Tromsø kommune har inngått avtale med Telia og Ducky for modellering av reisestrømninger med innhentet data fra Telia som grunnlag. Med en respondentbase på medio 40% av befolkningen vises Tromsøboeres bevegelser til fots og på sykkel.

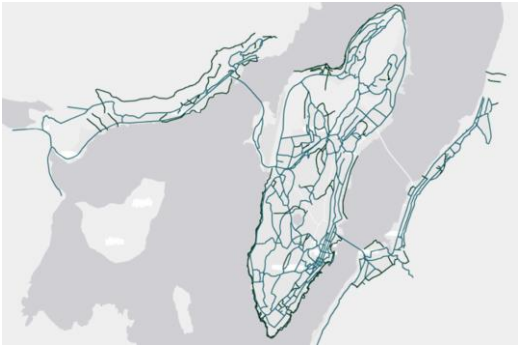


Sykkelreiser i Tromsø byområde

Feilmarginer finnes, spesielt for de svakere strekningene, men det er en klar tyngde på sørøst-siden av Tromsøya, altså sentrum til UNN/UiT og Langnes-Kvaløya. Dette materialet kalibreres fortsatt, og er ikke brukt i strategiene, men er nyttig sett opp mot hovednettet for gående og syklende.



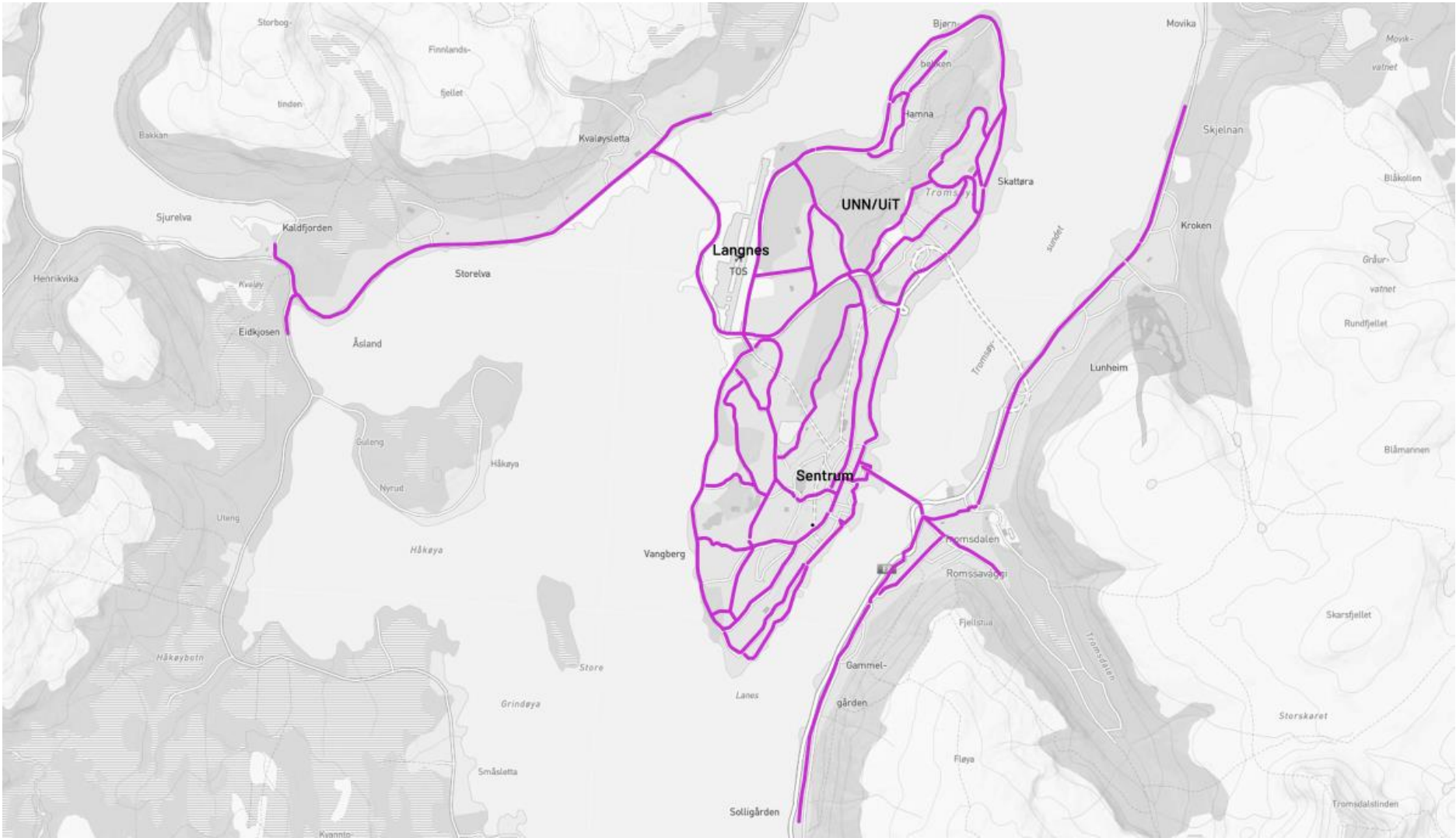
Opprinnelig hovednett sykkel



Opprinnelig hovednett gange

Strategiene tar for seg ett hovednett for både gående og syklende, mer finmasket enn gjeldende sykkelhovednett, og mer grovmasket enn gjeldende ganghovednett.

Dette tar med seg mer av det mye brukte lokallet i gjeldende sykkelstrategi, men gir også lettere prioriteringer for tiltak for gående.



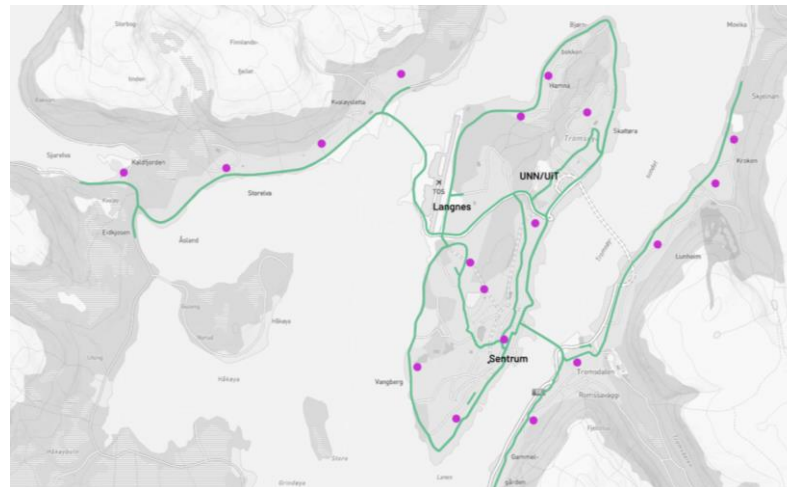
Hovednett gange og sykkel reviderte strategier



Prioriteringsaksjer

Prioriteringsaksjer brukes for å målrette innsatsen der den har størst effekt for gående. Disse aksene definerer viktige gangforbindelser mellom sentrale funksjoner som kollektivknutepunkter, skoler, handelsområder, parker og offentlige tjenester, samt drift av disse. De fungerer også som en rettesnor i arealplanlegging, slik at ny bebyggelse og byutvikling kobles til og styrker det eksisterende gangnettet.

Gjennom å konsentrere innsatsen langs utvalgte aksjer, kan det skapes trygge, attraktive og sammenhengende gangforbindelser som fremmer gange som transportform i hverdagen. Gitt befolkningstettheten i Tromsø og tilgangen på eksisterende infrastruktur, sentreres aksene på sør- og østsiden av Tromsøya, fra Sydspissen til UNN/UiT og fra Tromsdalen til Langnes.



Skoleveier

I Tenk Tromsøs handlingsprogram ligger prosjektet Trygg skolevei, som skal bidra til økt trafiksikkerhet, med påkopling til hovednettet og boligområdene tilknyttet de forskjellige skolene.

Tiltak innenfor dette prosjektet skal gjøre skoleveiene tryggere, med tiltak spesielt for gående i form av utbedring av kryss, fartsreduksjon, hjertesoner rundt skoler. Det er utarbeidet egen rapport for dette, med flere tiltakstrinn, og de fleste skolene har allerede fått utbedret etter først trinn.



Innenfra ut

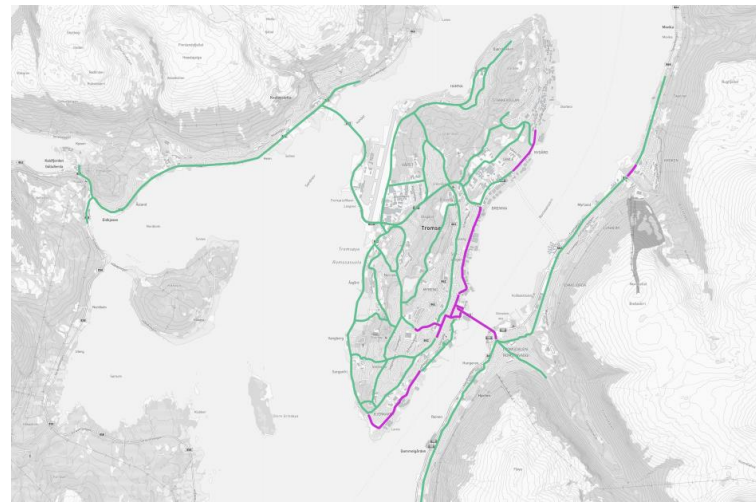
Tilrettelegging for gående gjøres best fra knutepunkt og utover fordi disse stedene er naturlige mål- og startpunkter for mange reiser, og fungerer som viktige overganger mellom ulike transportformer. Dette gir størst effekt både for økt gangandel og for byens samlede tilgjengelighet, og sikrer at tiltakene faktisk brukes.

Tilnærmingen gjør det også mulig å bygge ut gangtilbudet trinnvis, med utgangspunkt i høyest trafikkerte områder, og der behovet for oppgradering er størst. Gitt mangel på eksisterende infrastruktur er det sentrum, Tromsdalen og UNN/universitetsområdet som vurderes som knutepunktene med sterkest behov for oppgraderinger og nyetableringer.

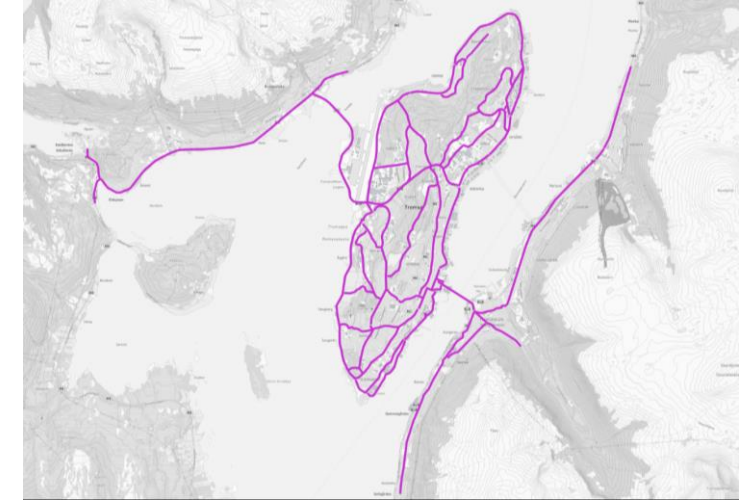
- Etablere, drifte og kontinuerlig utvikle et sammenhengende, universelt utformet hovednett for myke trafikanter, med separerende løsninger mellom gående og syklende.
- Oppgradere og øke vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur for myke trafikanter.
- Øke satsingen på vinterdrift for gående og syklende, ut fra behovene fra myke trafikanter og spesielt med tanke på universell utforming. Fra å vurdere felles driftsavtaler mellom veieiere, til små detaljer som hva slags brøyteskjær som skal brukes i gang- og sykkelarealer, med Oulo by som eksempel på beste løsning.
- Sikre sammenhengende, oppvarmede fortau og krysningspunkter i sentrumsområdet.
- Fortsette arbeidet med koplinger i form av fortau til holdeplasser over hele bysonen.
- Oppgradere og veivise kartlagte og prioriterte snarveier i bysonen, spesielt i tilknytning til holdeplasser og hovednettet.
- Arbeide med veivisning for myke trafikanter, både skilting og oppmerking på bakken, eksempelvis for avstander til knutepunkt eller holdeplasser.
- Planlegge for, og gjennomføre trafikksanerende tiltak over hele bysonen, herunder bruk av virkemidler som fartsreduserende tiltak, bilfrie gater, utforming av kryss og byrom på myke trafikanters premisser.
- Fokusere på lenker og forbindelser for gående, både i planlegging og gjennomføring av offentlige prosjekter og i bestemmelser for private planforslag.
- Etablere og håndheve arbeidsvarslingsrutiner med spesielt fokus på anleggsarbeid nær eller på infrastruktur for gående.
- Fortsette arbeidet med trafikksikre skoleveier, spesielt med tanke på å etablere hjertesoner rundt skolene, og å kople skoleveiene til hovednettet for gående og syklende.
- Bruke prinsippene fra Tenk Tromsøs formingsveileder ved utforming av by- og gaterom, herunder belysning, grøntarealer, overvannshåndtering med mer.
- Kontinuerlig oppdatere tekniske normer ut fra beste løsning og etter den omvendte mobilitetspyramiden.
- Etablere flere benker og pauseplasser langs ferdselsårer, og drifte disse om vinteren. For eldre og personer med nedsatt funksjonsevne er dette et svært nyttig tiltak for å øke komfort og rekkevidde, og dermed få flere ut og gå.
- Kontinuerlig vurdere, evaluere og utbedre tiltak for gående, også i Tromsømarka.
- Forsterke håndheving av lokal forskrift for gårdeieres ansvar for drift av fortau og gaterom, samt tydeliggjøre regler og kontroll for kommersiell møblering av gaterom.



- Opprustning av eksisterende infrastruktur
- Vikepliktsregulering i kryss, samt etablering av sykkelbokser
- Fartsreducerende tiltak, samt håndheving av disse
- Enveiskjøring med motgående sykling tillatt
- Utstrakt bruk av oppmerking, veivisning, samt prøveprosjekt med lyslogoer vinterstid
- Utstrakt bruk av delesymbol over ikke-trafikkintensive strekninger
- Økt bruk av sykkelgater og miljøgater
- Strakstiltak i grøntstruktur, som vinterdrift av utvalgte strekninger i Tromsømarka
- Økt tilrettelegging for sykkelparkering
- Omfattende oppgradering av snarveier



- Utforming som separerer gående og syklende fra hverandre og annen trafikk
- Sykkelvei med fortau
- Sykkelfelt med fortau
- Utstrakt etablering av sykkelparkeringsplasser, etter prinsippene for god sykkelparkering
- Krysningpunkter utformet på myke trafikanter premisser, med varme i bakken i sentrumsområdene



I løpet av byvekstavtalens levetid er målet at hele hovednettet skal være universelt utformet, tilpasset trafikkmengdene og de lokale forholdene for bydelene.

De mest brukte ferdselsårene skal ha separerende infrastruktur som sykkelvei- eller sykkelfelt med fortau, og gater med lavere ÅDT og lavere tiltaksgrad skal ha fysiske, fartsreducerende tiltak.

Herunder ligger også mulige større tiltak utenfor Tenk Tromsøs handlingsprogram per mai 2025, som bruk av eventuelle rømningsveier i tunnelsystemet gjennom Tromsøya til nytte for gående og syklende, eller fergeløsning som vil kunne ta gående og syklende over Tromsøsundet.

Oulo: Beste praksis

Oulo i Finland er foregangsmodellen for vinterdrift for myke trafikanter. Mens snømengdene i Tromsø, snittemperatur og temperaturvariasjon er annerledes, er metodikken Oulo kommune sammen med de tilsvarende etatene for vegvesen og fylkeskommune har etablert mulig å etablere også i Tromsø.

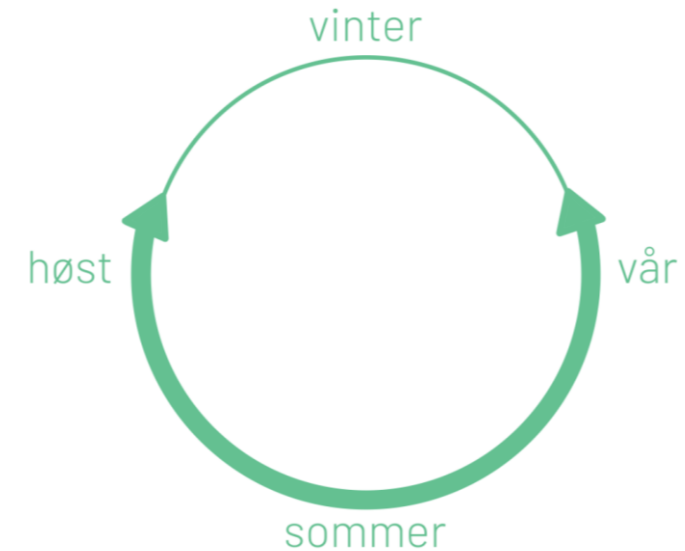
Denne optimaliseringen av vinterdrift kommer fra noen overordnede prinsipper:

- Driften av hovednettet for gående og syklende er lagt under én driftskontrakt, felles for alle tre veieiere, mens lokalnettet ellers driftes som vanlig av flere entreprenører
- Ufravikelige krav til brøytestandard og kosting, med bøtesatser ved brudd
- Entreprenørens kontrakt beskriver at hovednettet skal befares med sykkel jevnlig, for at driftspersonellet skal kontinuerlig ha kjennskap til hvordan best mulig drift må gjøres
- Detaljer som utforming på rillet brøyteskjær, bruk av strøsand og liknende er nøyaktig beskrevet og kontraktfestet
- Driftsbudsjettet regnes som et strategisk verdivalg ut fra påvirkningen det har på befolkningen

Nær like viktig er behovet for vedlikehold – med Tromsøs tine-frys-sykluser sprekker asfalt opp, kantsteiner ødelegges av brøyteskjær, veimerking blir borte som følge av den høye piggdekkandelen og synes ikke når det er snø på bakken. Oppgradering og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur et lett tilgjengelig verktøy, spesielt egnet for å belønne dem som allerede sykler.

Gående og syklende har ulike behov for helårsdrift, spesielt i vinterhalvåret, noe som krever ulik tilnærming i drift og vedlikehold. Gående ferdes ofte i lavere hastighet og på mindre arealer som fortau og gangveier, der snø, is og ujevnheter raskt kan føre til fall og skader – særlig for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Detaljer i vinterdriften blir dermed viktig.

Med Tromsøs mange bakker og store snømengder er eksempler på dette å finne metoder som gjør at ellers godt brøytede traséer ikke blir glatte skøytebaner i tine-frys-sykluser, og driftsrutiner som sikrer at langsgående snøkanter ikke blir uoverkommelige hindre for personer med funksjonsnedsettelse.



Årshjul for syklende i Tromsø: Ikke alle skal bli helårssyklister, men for en økning i sykkelandelen må det tilrettelegges for at sykklendes skuldersesonger strekker seg lengre, altså at flere begynner å sykle tidligere på året, og fortsetter å sykle utover høsten. God drift og jevnt vedlikehold er en sentral faktor for dette.

- 1 Vedtak Styringsgruppe Tenk Tromsø
- 2 Lokalpolitisk behandling
- 3 Lokalpolitisk vedtak
- 4 Grafisk produksjon
- 5 Strategier klare for publisering!