

Sykkelstrategi 2025-2032

UTKAST

Sammenhengende hovednett

Prioriteringer

Tiltakstrinn

Forord

Tenk Tromsø presenterte i 2016 sin sykkelstrategi for 2016-2026, som ble brukt som grunnlag for byvekstavtalen for Tromsø, vedtatt i 2023. Strategien du nå leser, er den reviderte versjonen, med justerte mål og verktøy for å nå disse målene. Erfaringer fra arbeidet med byvekstavtalen, ny faglig viten og innspill, samt evaluering av den utgående strategien har vært premissgivende for revisjonen.

Tenk Tromsø har sitt hovedmål nedfelt i byvekstavtalen – nullvekst i personbiltrafikken.

I dette ligger det en nødvendig økning i andelene gående, syklende og kollektivreisende. For å få flere til å sykle mer og lenger, finnes det mange tilgjengelige virkemidler. Mer og bedre infrastruktur for syklende regnes som det viktigste bidraget, samtidig som et godt tilbud for sykkelparkering, holdningskampanjer og samarbeid med næringslivet er vist å fungere.

Den reviderte strategien er utarbeidet av en arbeidsgruppe med deltakere fra Statens Vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune.

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Om byvekstavtalen	4
1.2	Om byvekstavtalens tiltak og prosjekter	4
1.3	Om strategien	4
2	Målsetninger	6
2.1	Hovedmål	7
2.2	Delmål	7
2.3	Målgruppe	8
3	Prioritering	9
4.1	Hovednett	10
4.2	Prioriteringsakser	11
4.3	Skolevei	12
4.4	Innenfra ut	13
4	Trinnvis utbygging	14
4.1	Trinn 1: Rask og synlig etablering av hovednettet	15
4.2	Trinn 2: Utvikling av separerende infrastruktur	17
4.3	Trinn 3: Utvikling mot sammenhengende hovednett etter beste løsninger	19
5	Sykkelparkering	20
6	Drift og vedlikehold	22
7.1	Oulo: Beste praksis	23
7.2	Tromsø: Mulighetsstudie	24
7	Kommunikasjon	25
8.1	Mulige løsninger	26
8.2	Kampanjer	26
8	Evaluering	27
	Evaluering av måloppnåelse	28

1 Innledning

1.1 Om byvekstavtalen

Tenk Tromsø består av fire samarbeidsparter: Tromsø kommune, Troms fylkeskommune, Statsforvalteren i Troms og Finnmark og Statens vegvesen. Partene jobber sammen med innbyggerne i Tromsø for å oppnå flere miljøvennlige reisevalg og bærekraftig byutvikling.

Partene har forpliktet seg til å samarbeid om å nå nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»

Tenk Tromsø er navnet på både bypakken og byvekstavtalen, og bypakken inngår i byvekstavtalen. Bypakken ble vedtatt i stortinget 11. mai 2021 og bygger på lokale vedtak om bompenger og prioriterte prosjekter. Bypakken består av en prioritert prosjektportefølje som definerer hvilke prosjekter vi har lov til å medfinansiere med bompenger.

Byvekstavtalen ble signert 30 oktober 2023, og er en tiårig forpliktende avtale mellom stat, fylke og kommune der partene forplikter seg nullvekstmålet. Byvekstavtalen består av definerte satsingsområder: Gange, sykkel, trafikkisikkerhet, Kollektivtransport og Mobilitet. Byvekstavtalen medfinansieres av statlige belønningsmidler.

1.2 Om byvekstavtalens tiltak og prosjekter

Byvekstavtalen er porteføljestyrt, og det rulleres årlig et handlingsprogram som definerer bruken av midlene gitt av avtalen. I dette vises hvilke prosjekter og tiltak som er prioritert i kommende periode. Det viser også hvordan prioriterte prosjekter er planlagt finansiert. Gjennomføring av handlingsprogrammet er knyttet til bevilgninger i både kommunalt budsjett, fylkeskommunalt budsjett og statsbudsjett.

Alle tiltak og prosjekter vurderes finansiert ut fra antatt måloppnåelse i henhold til nullvekstmålet. Prosjektene i porteføljen er av svært ulik utstrekning og karakter. Det kan for eksempel være små punktvis prosjekter som innfartsparkering, fortausstrekninger og bussknutepunkt, til store strekningsvise prosjekter som langs Stakkevollvegen. Med bakgrunn i at Tenk Tromsø er porteføljestyrt vil handlingsprogrammets tiltaksliste og utbyggingsrekkefølgen kunne endre seg.

Mer informasjon om Tenk Tromsø og prosjektene er å finne på nettsiden tenktromso.no

1.3 Om strategien

Denne strategien er en oppdatert versjon av sykkelstrategien fra 2016. Det er gjort flere endringer, både i hvordan hovednettet for sykkel planlegges og hvilke tiltak som prioriteres. Endringene bygger på erfaringene fra den forrige strategien.

Tidligere la man opp til at hele hovednettet skulle bygges ut etter en detaljert prioriteringsliste. Det har vist seg vanskelig å gjennomføre i praksis. Derfor er det behov for en ny strategi som gir bedre verktøy for å velge hvilke prosjekter og tiltak som skal gjennomføres – og hvordan dette kan gjøres enklere og mer realistisk.

Forskning viser at et sammenhengende hovednett er avgjørende for å få flere til å sykle. Å vente på at hele nettet skal bygges ut etter "beste løsning" kan ta lang tid. Det er dermed nødvendig å finne mer effektive måter å bevege seg mot målene.

Ifølge Nasjonal transportplan 2022–2033 skal sykkelandelen på landsbasis være 8 %, og hele 20 % i de ni største byene. I Tromsø var sykkelandelen 7 % i 2024 – blant de høyeste i landet, men fortsatt langt unna målet. Samtidig ble Tromsø i 2024 gitt 47. plass av 59 i kåringen av Norges beste sykkelbyer i Syklistenes landsforenings spørreundersøkelse.

Denne strategien setter ikke konkrete prosentmål for sykkelbruk. I stedet legges det vekt på å få på plass hovednettet tidlig, og deretter oppgradere infrastrukturen jevnt over tid. Erfaringer fra andre sykkelbyer viser at jo mer sammenhengende og godt tilrettelagt nettet er, desto flere sykler.

Trygghet og sikkerhet er like viktig som selve sykkelandelen, og forskning viser at dette i seg selv bidrar til at flere velger sykkel. Strategien foreslår derfor tre hovedtiltak:

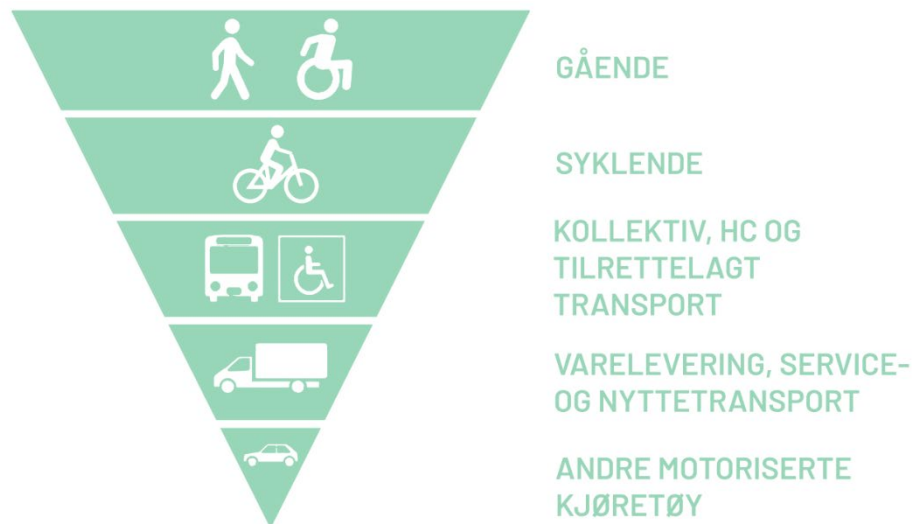
1. Rask etablering av hovednettet med enkle grep som fartsreduksjon, trafikkregulering, skilting og tiltak som gjør det lettere å velge sykkel på de rutene folk allerede bruker.
2. Utbygging av fysisk adskilt infrastruktur, som skiller syklistene fra både gående og biltrafikk. Dette er viktig for både trygghet og sikkerhet, og skal brukes ved nye utbygginger.
3. God vinterdrift, slik at de som sykler om sommeren også velger sykkel om vinteren.

Dette er grunnlaget for endringene i strategien. I de neste kapitlene forklares hvordan Tromsø skal jobbe videre for å få flere til å velge sykkel.

OVERORDNEDE FØRINGER

- Byvekstavtalen for Tromsø
- Nasjonal transportplan
- Formingsveileder for Tenk Tromsø
- Tromsø kommunes tekniske norm
- Statens Vegvesens håndbøker og veiledere
- Rapport 17/2024 *Hvordan lykkes bedre med å nå sykkelmålene?* fra Asplan Viak

2 Målsetninger



Figur 1: Den omvendte mobilitetspyramiden, tilsvarende vist i Statens Vegvesens N-V125 Gateveileder og Tromsøs kommuneplanens arealdel. Dette prinsippet er førende for moderne byutvikling, og beskriver et hierarki motsatt av tidligere tiders byutvikling ut fra fremkommelighet basert på motorisert ferdsel.

2.1 Hovedmål

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

Byvekstavtalen beskriver nullvekstmålet for personbiltrafikken. For å nå dette, må flere gå, sykle og ta bussen i Tromsø i årene som kommer. Andelen syklende i Tromsø har økt siden referanseåret 2019, men veksten er langt under det nasjonale målet om 20%. Samtidig er det sentralt å ikke isolere en prosentvis målsetning for syklende – flere må også gå og reise med bussen. Nøkkelen for dette er en faktisk oppfølging av prinsippet om den omvendte mobilitetspyramiden, der infrastruktur for gående og syklende prioriteres i og før annen tilrettelegging.

2.2 Delmål

2.2.1 *Å raskt etablere og kontinuerlig utvikle et sammenhengende hovednett av god standard*

Denne strategien har som mål å raskt etablere et sammenhengende hovednett for syklistene. Det anses som det viktigste grepet for å få flere til å sykle i Tromsø – på en trygg og tydelig måte for alle trafikanter. Nettverket skal gå der folk bor og følge deres reiser dit de faktisk skal.

Rask, fysisk og synlig etablering er nødvendig for at syklende skal føle seg sett og ivaretatt i trafikken. De beste infrastrukturelle løsningene er plasskrevende, og Tromsø er en by bestående av smale gaterom. Dermed viser denne strategien til flere trinn for å gjennomføre hovednettet for syklende, samt hvor og hvordan man bør prioritere utviklingen for dette.

Første trinn handler om enkle tiltak som gjør hovednettet synlig for både syklistene og andre. Dette gjøres med løsninger fra Statens vegvesens gatenormaler og sykkelveileder, som kan settes opp raskt. Herunder ligger

også å identifisere og utbedre problempunkter i hovednettet. Disse tiltakene er ikke ment som endelige, men som et første skritt i videreutviklingen av nettet i de to neste trinnene.

Tenk Tromsøs strategi for gående er også oppdatert parallelt, og de to planene støtter hverandre. Der syklist prioriteres, prioriteres også gående. Målet er å skille gående, syklist og biltrafikk mest mulig – i tråd med prinsippet om et omvendt mobilitetshierarki.

2.2.2 Sikring av god drift langs hovednettet

Andelen syklende i Tromsø sommerstid er blant de høyeste i landet, på tross av begrenset tilrettelegging. Men ettersom antallet syklende går kraftig ned om vinteren, krever denne delen av året et langt større fokus. Målet er ikke å omvende syklende til helårssyklist, men å forlenge det som anses som sykkelsesong. Forutsigbarhet i snørydding over hele hovednettet og tidlig kosting og veimerking om våren er sentralt for dette, samt jevnlig reparasjon av skader som oppstår vinterstid.

2.3 Målgrupper

Dem som ikke allerede sykler

Hovedmålet for sykkelstrategien er at flere skal sykle mer. 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 syklende ut fra dem som kjører eller sitter på i bil, *samt ivareta og utbedre for dem som allerede sykler.*

Kjørende er ikke en homogen gruppe, men trafikkreduserende tiltak, spesielt rettet slik at grønn mobilitet oppleves mer effektivt, har gitt resultater i mange storbyer. Vurderinger av trafikksanering, fartsreduksjoner og omreguleringer av kjøreveier må dermed ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og sykling.

Dem som allerede sykler

Tromsø har en allerede høy andel syklende sett i nasjonal målestokk, og det er viktig å beholde denne gruppen. Ny og godt utformet infrastruktur er de beste tiltakene for syklende, men strakstiltak, som bedre drift, økt synlighet i trafikkbildet og reguleringer til fordel for syklende vil merkes raskt for de som sykler i dag.

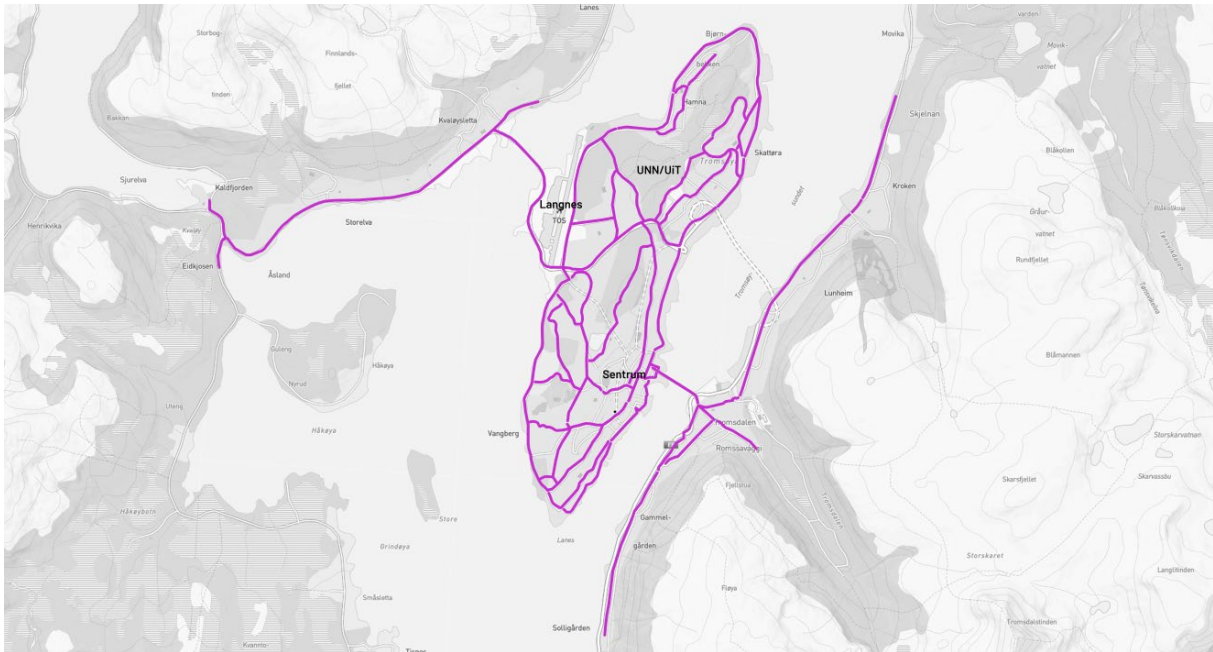
Barn og unge er en sentral gruppe for fremtidig nullvekst. Det er denne gruppen som vokser opp med å gå eller sykle. Hvilken grad de tar med seg reisevanene inn i voksenlivet kan avhenge av opplevelsene dette gir. I denne konteksten er skoleveiene de enkleste strekningene å peke ut som satsingsområder. Ifølge RVU for 2024 foregikk bare 4% av skolereisene i Tromsø på sykkel.

Eldre har et særlig behov for god infrastruktur for å kunne opprettholde mobilitet, helse og selvstendighet i hverdagen. Trygge, godt vedlikeholdte og adskilte sykkelveier reduserer risikoen for ulykker, noe som er spesielt viktig for eldre som ofte er mer sårbare ved fall og sammenstøt. God belysning, tydelig skilting og jevne overflater gjør det lettere å bevege seg, samtidig som det bidrar til økt trygghetsfølelse. Tilrettelagt sykkelinfrastruktur gjør det også mulig for eldre å bruke elsykkel eller tilpassede sykler, noe som kan være utslagsgivende for at disse kan være aktive og delta i samfunnet lengst mulig.

3 Prioriteringer

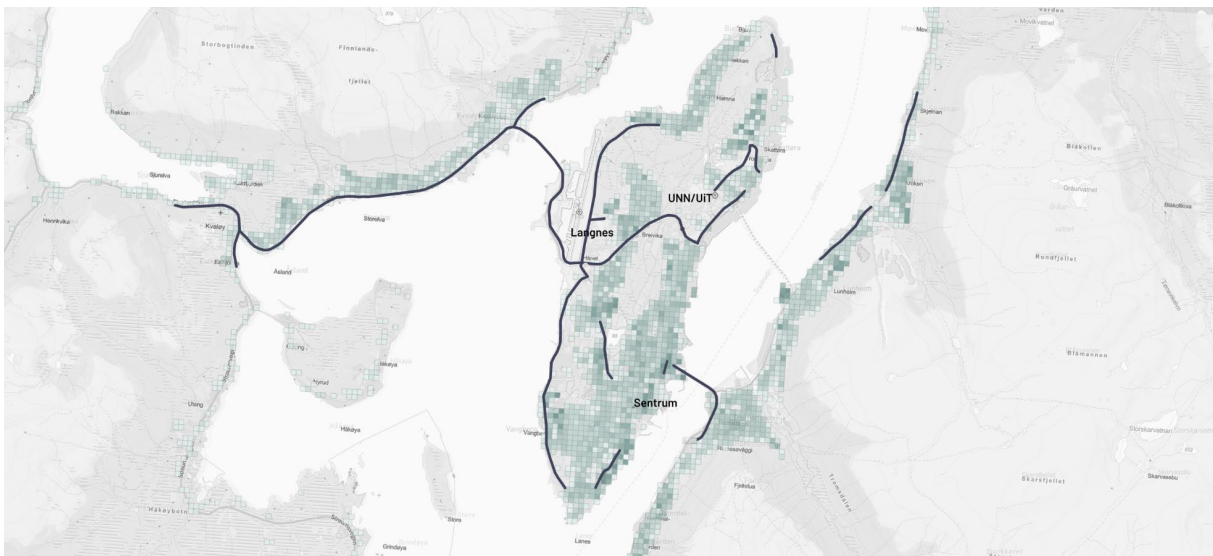
3.1 Hovednett for myke trafikanter

Hovednettet består av de viktigste ferdselslinjene for gående og syklende, og det er langs disse at tiltak gir størst effekt på hvor mange som velger å gå eller sykle. Gående og syklende planlegges ofte sammen, fordi de har behov for å være adskilt fra biltrafikken – og på de mest trafikkerte strekningene, også fra hverandre. Løsningene varierer derfor langs hovednettet, men som et prinsipielt minimum skal det alltid være fortau der det gjennomføres fysiske tiltak.



Figur 2: Hovednett for gående og syklende med alle tiltaksgrader

Enkelte deler av hovednettet strekker seg dog over gater med lite trafikk og begrenset fysisk plass, spesielt i eldre byområder med smale gater og tett bebyggelse. I disse tilfellene skal tiltak som fartsreducerende tiltak, gangfelt eller felles ferdselsarealer med prioritet for gående gjennomføres, og dette som midlertidige tiltak inntil fortau og/eller sykkelinfrastruktur kan etableres.



Figur 3: Eksisterende infrastruktur per 2024, markert mørk blå, der myke trafikanter er separert fra annen trafikk. De mest befolkningstette områdene, markert grønt, har de mest åpenbare manglene i hovednettet.

3.1 Prioriteringsakser

Prioriteringsakser 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 akser, 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.



Figur 4: Prioriteringsakser Sydspissen – UNN/UiT og Tromsdalen – Langnes. Dette er de tetteste befolkningsområdene, og områdene med lavest grad av tilrettelegging for syklende.

3.3 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. Ved å prioritere gode gangforbindelser i og rundt sentrum, kollektivknutepunkt, skoler, sentre og andre sentrale funksjoner, sikres det at flest mulig får trygge og attraktive gangveier til og fra daglige gjøremål.



Figur 6: Prioritering for tiltak med separerende infrastruktur. Utgangspunkt i knutepunktene sentrum og UNN/UIT, samt bydelen Tromsdalen, som ligger tett på sentrum via Tromsøbrua.

Når slike områder er godt koblet til nærliggende boligområder, nærmiljø og byrom, legges det til rette for helhetlige, sammenhengende gangnettverk. 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.

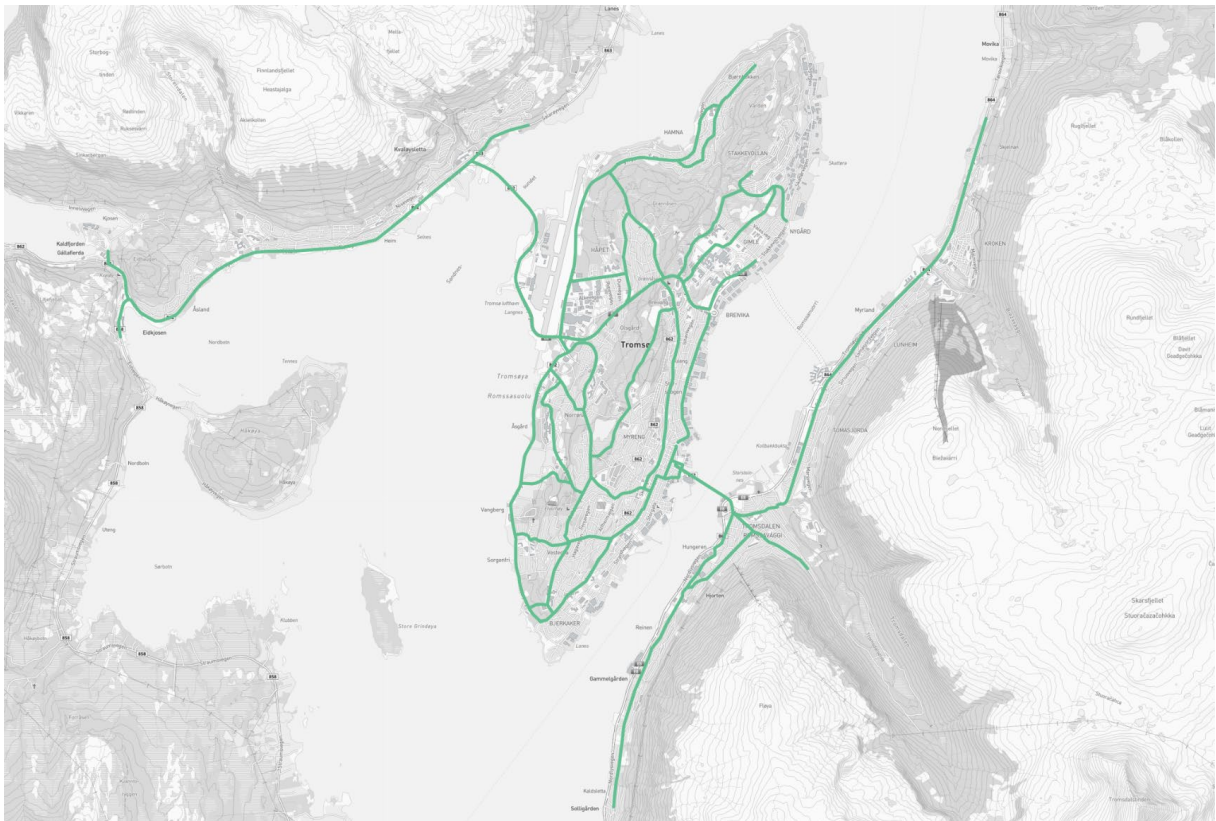
4 Trinnvis utvikling

4.1 Trinn 1

Et godt hovednett for syklistar skal være:

- Sammenhengende – alle delstrekninger henger sammen
- Direkte – få eller ingen omveier
- Attraktivt – god utforming og lite støy
- Sikker – både i opplevd og faktisk forstand
- Komfortabelt – jevnt underlag og minst mulig hindringer og bratte bakker

For å vise sykklendes plass i trafikken er det viktig å raskt kople sammen de sentrale strekningene som utgjør hovednettets. Ved breddeutvidelser og større byggeprosjekter får man bygget tiltak etter beste løsning, men dette er svært tidkrevende. Det er allikevel flere tiltak som kan gjøres uten erverv, omreguleringer og høye kostnader, som beskrives som første trinn. Videre derfra følger de mer omfattende grepene, som prioriteres årlig i Tenk Tromsøs handlingsprogram, og dette vil følge frem til hovednettets for gående og syklende sammen er etablert etter beste mulige løsninger.



Figur 7: Hovednett for myke trafikanter i første trinn

Tiltak for tidlig, synlig etablering av hovednett



Figur 8: Delesymbol fra Statens Vegvesens håndbok, samt eksempler på sykkelboks og delesymbol fra Løkkegata i Lillehammer. Illustrasjon og foto: Statens Vegvesen og Google Street View/tiltak.no



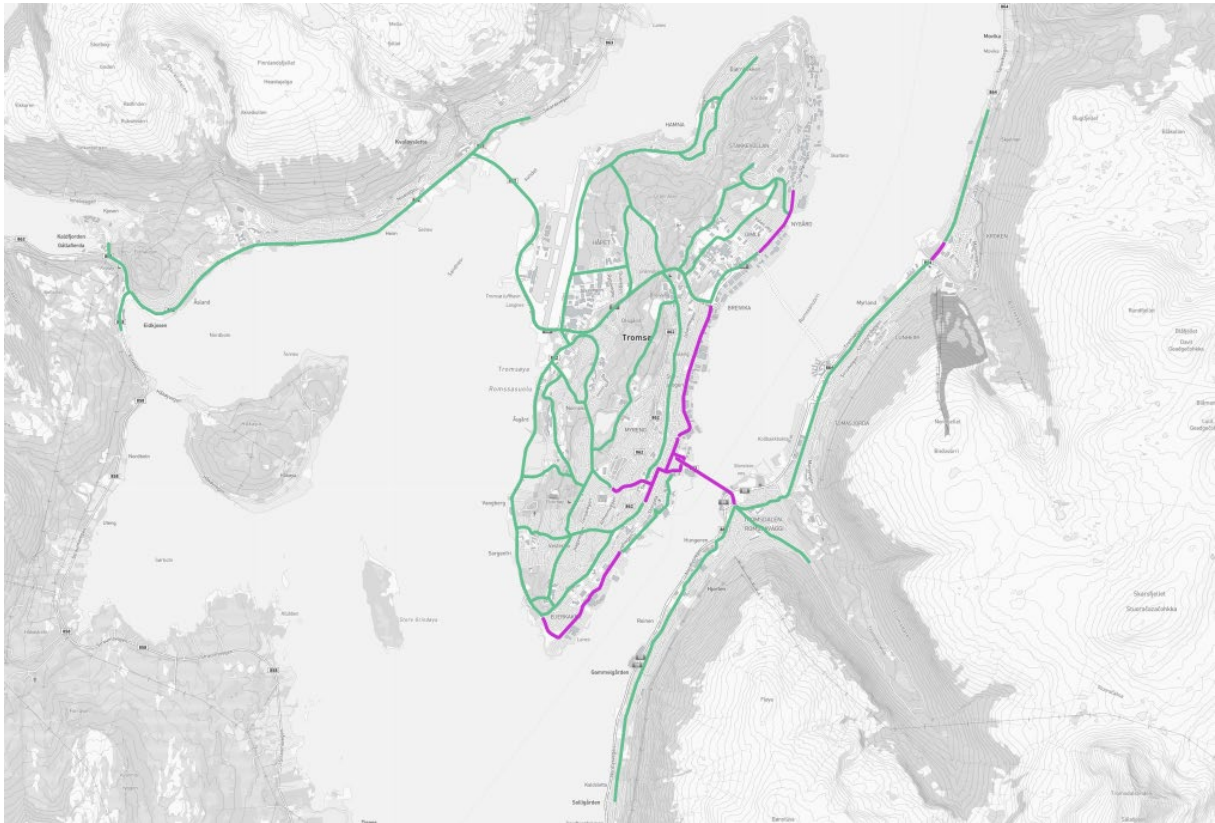
Figur 9 og 10: Mulig lokal veivisningsoppmerking i veibanen – synliggjør syklendes plass i veibanen, og angir avstand til målpunkter. Her vist i krysset Mellomvegen/Røstbakken på Sør-Tromsøya. Foto: Google Street View

Infrastrukturtiltak for syklende som raskt lar seg gjennomføre for å kople sammen hovednett:

- 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

4.2 Trinn 2

Utviklingen av hovednettet via fysiske tiltak er krevende i en tett by som Tromsø, der gatenettet preges av smale bredder som skal ivareta flere trafikantergrupper. Større tiltak, som etablering av sykkelvei med fortau, krever ofte omreguleringer, ervervsprosesser og store anleggsprosjekt for å ikke ta areal fra kollektivreisende eller gående. Slike prosjekter tar dermed tid å iverksette og gjennomføre, og har store økonomiske rammer som fastsettes i Tenk Tromsøs handlingsprogram. Dette trinnet i utviklingen av hovednettet for myke trafikanter bestemmes dermed i den årlige rulleringen av handlingsprogrammet.

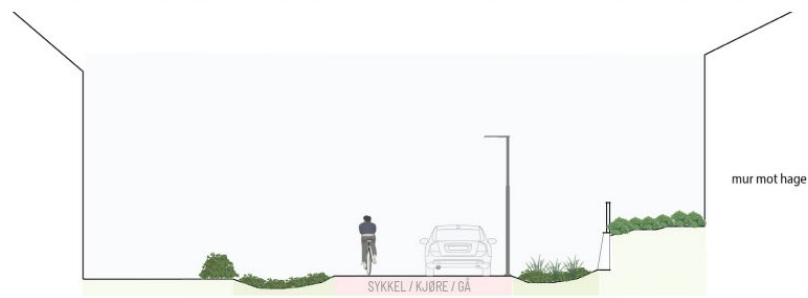


Figur 11: Hovednett for syklende, med relevante tiltak i Handlingsprogram 2026-2029 markert lilla.

Tiltakene i dette trinnet følger premissene i Tenk Tromsøs formingsveileder, med fokus på beste praksis. Formingsveilederen beskriver hvordan tiltak for gående og syklende best utformes, gitt konteksten de står – eksempelvis om hovednettet går gjennom små boligkater eller store hovedveier. Sammen med Tromsø kommunes tekniske norm og Veivesenets håndbøker og normaler, definerer veilederen hvordan hovednettet skal bygges ut.

- 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 trafikanterers premisser, med varme i bakken i sentrumsområdene

2.3.1 - BOLIGGATE - smal gate med toveis kjørefelt og grøntareal for snø og overvann



- | | | |
|------------------|------------------------|-----------------------------|
| • FORTAU: Nei | • KJØRERETNING: Toveis | • GRØNT OVERVANNSTILTAK: Ja |
| • SYKKELVEG: Nei | • FARTSGRENSE: Lav | • GATETRÆR: Nei |

2.3.5 - SAMLEVEG - skille mellom kjørebane og syklende/gående, stor andel grøntareal for snø og overvann



- | | | |
|-----------------|------------------------|-----------------------------|
| • FORTAU: Ja | • KJØRERETNING: Toveis | • GRØNT OVERVANNSTILTAK: Ja |
| • SYKKELVEG: Ja | • FARTSGRENSE: Middels | • GATETRÆR: Ja |
| • G/S-VEG: Nei | | |

2.4.1 - HOVEDGATE - toveis kjørefelt, sykkelveg med fortau, grøntrabatt med trær for overvann

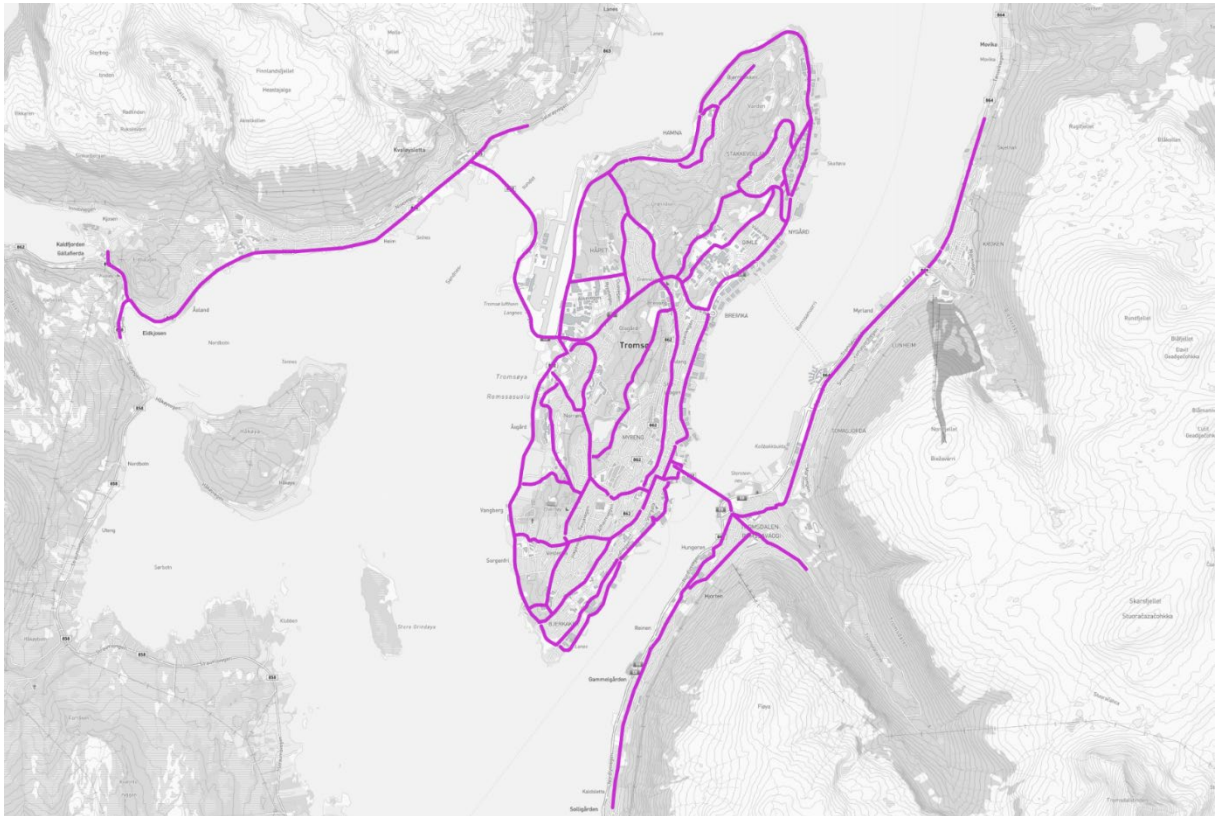


- | | | |
|--------------------|----------------------|---------------------------|
| FORTAU: To sider | KJØRERETNING: Toveis | GRØNT OVERVANNSTILTAK: Ja |
| SYKKELVEG: En side | KOLLEKTIVFELT: Nei | GATETRÆR: Ja |

Figurer 12-14: Utdrag fra Tenk Tromsøs formingsveileder

4.3 Trinn 3

I løpet av byvekstavtalens levetid er målet at hele hovednettets 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. Hele hovednettets skal bruke Tenk Tromsøs formingsveileder som føring for utforming og konsept.



Figur 15: Hovednett for gående og syklende med alle tiltaksgrader.

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. Begge tiltak vil bidra til å gjøre gange og sykkel til arbeidsreiser mer aktuelt for bydelene lenger unna de store knutepunktene.

5 Sykkelparkering

Prinsipper for god sykkelparkering

Gode parkeringsmuligheter ved eller nær målpunkter er avgjørende for at sykling skal være attraktivt. En god sykkelparkering forbedrer sykkelopplevelsen ved å være lett tilgjengelig nær reisemålet, sikrer at sykkelstøtten står stødig med gode stativer og gir sikkerhet mot tyveri og skader.

Det er viktig å utforme og forankre en sykkelparkeringsnorm, både for å sette utformingsstandard for offentlig sykkelparkering, og som veileder for private tiltak.

I bysentrum kan flere små grupper med sykkelparkering gi best tilgjengelighet for korttidsparkering. Parkeringsløsninger bør tilpasses parkeringens varighet og formål, som korttids-, dag- eller langtidsparkering. Behovet for antall plasser vurderes ut fra lokale forhold, transportmiddelfordeling og områdets funksjon, og kan avklares gjennom overordnede planer eller parkeringsnormer som stiller krav til antall og kvalitet, inkludert for ulike sykkeltyper som lastesykler og sykler med vogn.

God drift og godt vedlikehold er også avgjørende for sikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet. Spesielt innendørs parkering må ha egne driftsregimer for å holde dette i hevd over tid.

Tilgjengelig

Godt plassert
og universelt
utformet

- Ligger ved sykkelvegnettet og er lett å se
- Ligger nær inngangen til reisemålet
- Hindrer ikke andre trafikanter
- Er enkel å bruke for alle

Attraktiv

Innbydende
og riktig
dimensjonert

- Har høy kvalitet og er lett å drifte
- Tilbyr gode tilleggsfasiliteter
- Har tilstrekkelig antall plasser
- Passer for ulike typer sykler

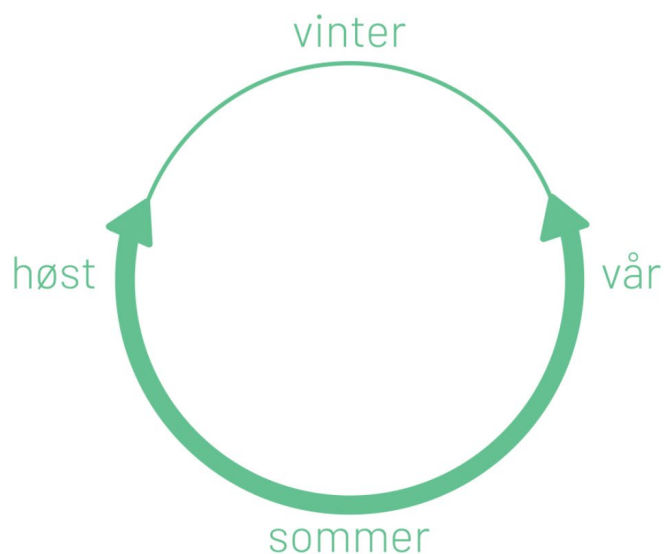
Trygg

Sikker
mot tyveri
og skader

- Er godt belyst
- Har stativ som gir tilstrekkelig støtte
- Har beskyttelse mot vind og nedbør
- Forebygger tyveri og hærverk

Figur 16: Utdrag fra Statens Vegvesens Rapport 408: Sykkelparkering (2020)

6 Drift og vedlikehold



Figur 16: Årshjul for syklende i Tromsø. Ikke alle skal bli helårssyklister, men for en økning i sykkelandelen må det tilrettelegges for at syklendes 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.

6.1 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. Som nevnt i 5.1 er oppgradering og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur et lett tilgjengelig verktøy, spesielt egnet for å belønne dem som allerede sykler.

6.2 Tromsø: Mulig pilotprosjekt

Samarbeidspartene i Tenk Tromsø må finne nye driftsmetoder som i større grad hensyntar behovene for myke trafikanter. Nøkkelen for dette kan ligge i å så langt som mulig implementere Oulos metodikk.

- Felles driftskontrakt *for hovednettene for gående og syklende* mellom veieierne
- GsB-standard over hele nettet
- Riktig driftsmaskiner for infrastrukturen, ikke infrastruktur ut fra den tilgjengelige maskinparken
- Rask kosting etterfulgt av gjenoppmerking i kjørebane tidlig om våren

7 Kommunikasjon

Den viktigste kommunikasjonen for syklende foregår underveis på reisen. Utover værmelding krever hverdagslig sykling lite eller ingen planlegging. Kommunikasjon utad bør dermed være rettet som nyttige verktøy for dem som allerede sykler, og motiverende for dem som vurderer å sykle.

7.1 Mulige løsninger

- Fokus på faktiske verktøy for befolkningen og turister, slik at det er enklere og mer appellerende å velge å gå eller sykle.
- Driftsstatus, som fra skisporet.no
- Veivisningstiltak – kontinuerlig oppdatert oppmerking i bakken, der syklende ser den
- Arbeidsvarslingsplaner ut fra gående og syklendes premisser

7.2 Kampanjer

- Fremme sykling som sådan. Ikke fokus på sikkerhet og ulykker – forskningen peker mot at dette er kontraproduktivt. Unngå stereotyper.
- Grønne sykkelruter merkes og markedsføres, eksempelvis marka, Sydspissen – Vest-Tromsøya

8 Evaluering

Evaluering av måloppnåelse

Nullvekstmålet gjelder for Tromsø kommune som helhet. Målet skal nås i løpet av avtaleperioden, noe som innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2019. [Strategiens måloppnåelse vurderes](#) via kriteriene og indikatorene for byvekstavtalen.

For å kunne følge med på utvikling i måloppnåelse, rapporterer Tenk Tromsø årlig på følgende indikatorer for måloppnåelse sett mot referanseåret 2019:

- Byindeks: endringer i personbiltrafikk
- Reisevaner: endringer i reiseaktivitet, reisemønster og transportmiddelfordeling
- Endringer i antall kollektivreiser
- Endringer i utslipp av klimagasser i Tromsø (CO2-ekvivalenter)
- Endringer i klimagassutslipp fra veitrafikk (CO2-ekvivalenter)
- Endringer i arealbruk
- Endringer i parkering

Årlig oppfølging av måloppnåelse presenteres gjennom Tenk Tromsøs årsmelding, og spesielt resultatene fra RVU regnes som evaluering for måloppnåelse for hovedmålet i denne strategien.