



Forslag til

# Sykkelstrategi for Tromsø

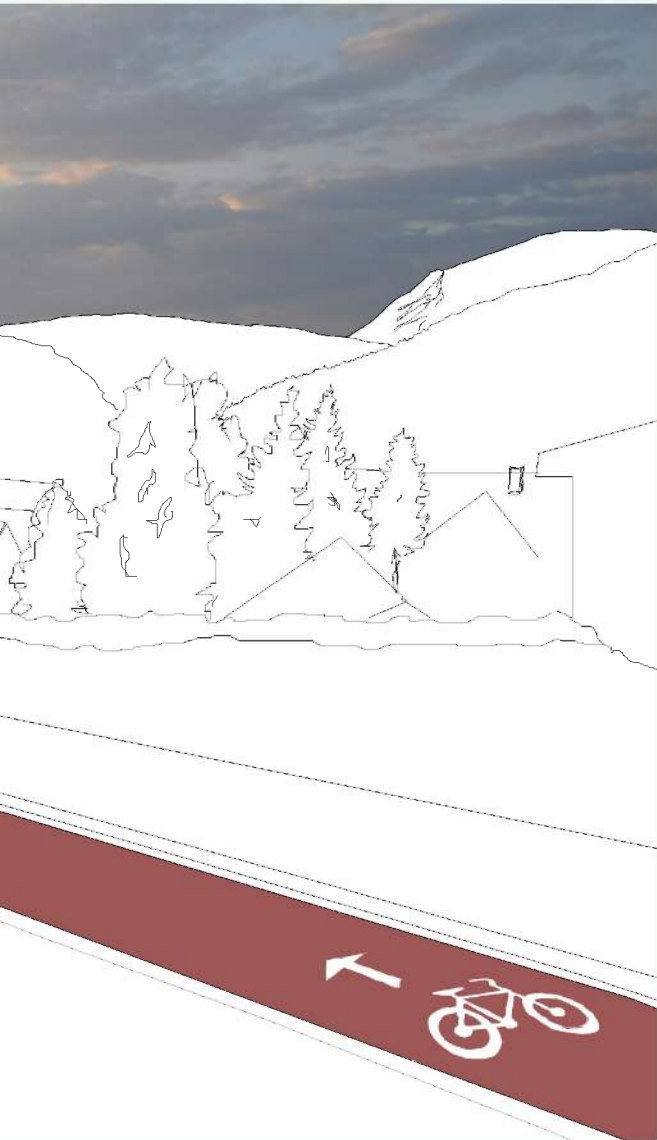
**2016 - 2026** pr januar 2016





Sykkelfelt i Kirkegårdsvegen, et tiltak som står klart i 2016.

# FORORD



## VI SKRIVER 2026.

*Tromsø fremstår som en miljøvennlig og innbydende by. Vi lar gjerne bilen stå og velger heller å kjøre buss, gå eller sykle.*

*Det er merkbart mindre støy, støv og lokal forurensning enn for ti år siden. Folk gir uttrykk for at de trives med litt fysisk aktivitet hver dag og at det gir øket energi i en hektisk hverdag.*

*Sentrumslivet blomstrer. Biltrafikken er kraftig redusert og parkering i gatene er nesten borte. Det er grønnere, roligere og triveligere å oppholde seg i sentrumsgatene. Eierne av butikker og kaféer forteller om en stadig økning i antall kunder og besøkende som går, sykler eller tar bus-sen til sentrum. Flere enn tidligere ønsker å bosette seg i sentrum av Tromsø.*

*Sykkel er nå et helt vanlig transportmiddel i Tromsø; rett og slett fordi det er enkelt, selvfølgelig og uproble-matisk. Hovednettet for sykkel er ferdig utbygget og syklistene i alle aldre ferdes trygt, effektivt og komfortabelt rundt i byen. Standarden er god, driften er effektiv og vintervedlikeholdet er best i landet.*

*Tromsø er en ekte sykkelby.  
Hele året.*



Familietur i sentrum under Arctic Race 2014. Foto: Sjur S. H. Melsås



# INNHold

Sykelstrategi for Tromsø 2016–2026 .....	1
1. Innledning .....	7
Bakgrunn for arbeidet .....	3
2 Dagens situasjon .....	8
3 Sentrale definisjoner .....	9
4. Mål .....	10
4.1 Formål .....	10
4.2 Mål .....	10
4.3 Delmål .....	11
4.3.1 Delmål 1: Sammenhengende hovednett .....	11
4.3.2 Delmål 2: Lokalnett og snarveger .....	12
4.3.3 Delmål 3: Planarbeid, sykkeltellinger og ulykkeregistrering .....	12
4.3.4 Delmål 4: Drift med høy kvalitet hele året .....	13
4.3.5 Delmål 5: Sykkelparkering .....	14
4.3.6 Delmål 6: Informasjonsarbeid .....	14
4.3.7 Delmål 7: Sykkelkultur .....	15
4.4 Målgrupper .....	16
5. Hovednett for sykkel .....	17
6. Prioriterte strekninger .....	18
7. Kilder .....	21



Foto: Sjur S. H. Melsås



# 1. INNLEDNING

## BAKGRUNN FOR ARBEIDET

**TILRETTELEGGING FOR SYKLING ER GOD MILJØPOLITIKK,** helsepolitikk og samfunnsøkonomi. Regjeringen ønsker at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Sykkel er en enkel, rimelig og miljøvennlig transportform i forhold til bil. I tillegg til skadelige avgasser fra motoriserte kjøretøy er svevestøv tidvis et stort problem i Tromsø. Hvis flere kan gå eller bruke sykkel i sin daglige transport vil problemet reduseres.

Sykling innebærer fysisk aktivitet som bidrar til å forebygge sykdom; både fysisk og psykisk. Folk som sykler til jobb og skole får en helsegevinst som kommer både syklisten og samfunnet til gode i form av mer energi til jobb og studier, samt lavere sykefravær.

Andelen reisende i Tromsø som benytter sykkel er lav. Løsningen er å arbeide for et sammenhengende sykkelnett og sørge for god standard på drift – og vedlikehold. Samtidig må det jobbes målrettet med motivasjons og informasjons arbeid. Når syklistene opplever at det er trygt og effektivt å sykle vil sykkelandelen i Tromsø øke raskt.

Planlagte sykkelhovednett går langs fylkes-, riks- og kommunal veg. Fortsatt nært samarbeid mellom kommune, fylke og stat er viktig for en vellykket sykkelsatsing. Det gjelder både bygging av infrastruktur, drift, informasjonsarbeid og atferdskampanjer.

Sykkelstrategi 2016 – 2026 viser prioriterte satsingsområder for at Tromsø skal nå målet om at halvparten av alle reiser i 2030 skal foregå med miljøvennlig transport.



## 2. DAGENS SITUASJON



Transportsykling foregår i flere former og hastigheter. Foto: Sjur S. H. Melsås

**TROMSØ HAR STOR BEFOLKNINGSVEKST** og økende transportbehov. I følge Statistisk sentralbyrå vil befolkningen øke med ca. 14 000 de neste 20 årene. Med dagens reisemønster tilsvarer det 25 % flere daglige reiser i 2030. Alle trafikantgruppene har behov for enkel, trygg og effektiv transport. Tromsø er kompakt og egner seg godt for sykling. Hele 41 % av alle bilreiser i Tromsø er 3 km eller kortere<sup>1</sup>. Det er en avstand som for de fleste er overkommelig med sykkel. Men det er et stort behov for utbygging av et hovednett for sykling i Tromsø, for byen har færrest kilometer gang- og sykkelveg per 1000 innbygger<sup>2</sup>.

Manglende tilrettelegging gir dårlig trafikkikkerhet og komfort. Konflikt om vegarealet mellom syklende og andre trafikanter er ikke uvanlig. Syklende er henvist til fortau, gang- og sykkelveg og kjørebane. Sykling på fortau fører til irritasjon og konflikt mellom fotgjenger og syklist, og gang-/ sykkelvegene er ofte lite effektive for syklist som vil raskt frem. Tromsøbrua er pr november 2015 eneste strekning der syklende har eget areal adskilt fra gående og kjørende.

Tromsøs topografi og klima kan by på utfordringer. Bakker og lang vinter kan være barrierer for de som ønsker å sykle, men moderne sykkelbekledning, mer snøfattige vintre og økt salg av el-sykler bidrar allerede til å redusere disse barrierene.

For å nå målet om større andel reiser med miljøvennlige transportformer må flere sykle på vinteren. For at det skal være attraktivt å sykle vinterstid er det viktig med høy kvalitet på vinterdrift, og at det blir en enhetlig og forutsigbar vinterstandard på både kommunale, fylkeskommunale og statlige sykkelveger.

Reisevaneundersøkelsen for 2013 viser at 58 % av reisene på virkedager i Tromsø foregår med bil (som fører eller passasjer), 25 % til fots, 12 % med buss og 4 % med sykkel. Byens fem faste sykkeltelepunkt supplert med årlige manuelle tellinger viser en betydelig økning i antall syklist, som viser en gjennomsnittlig økning i antall syklist med 26 % ved fra sept. 2013 til sept. 2015.

1 Reisevaneundersøkelsen 2013/2014. Faktaark for de største byområdene.

2 Sammenlignet med de 10 største kommunene i landet





## 3. SENTRALE DEFINISJONER



Sykkelfelt i kjørebanelen. Foto: Statens vegvesen v/ Lars Christensen



Sykkelveg med fortau. Foto: Statens vegvesen v/ Lars Christensen

---

### HOVEDNETT FOR SYKKEL

Et grovmasket nett av viktige traseer mellom boligområder, arbeidsplasser, studieplasser og handel. Hovednettet er sammenhengende, tilbyr syklister god fremkommelighet og må være mulig å sykle i 25 – 30 km/t. Drift og vedlikehold har høy standard hele året.

---

### HOVEDRUTER

Sammenhengende strekning på hovednettet. Den enkelte rute er nummerert og skiltet.

---

### SYSTEMSKIFTE

Fysisk overgang mellom ulike sykkelløsninger, eks mellom sykkelveg og sykkelfelt.

---

---

### LOKALNETT FOR SYKKEL

Traséer hvor det mulig å sykle og som ikke defineres som hovednett. Et lokalnett består gjerne av lokale og lite trafikkerte gater, snarveger, gang- og sykkelveger, turveger, parker, stier m.m.

---

### SYKKELANDEL

Omfang av persontransport med sykkel i forhold til andre transportmidler.

---



## 4. MÅL



Nye Stakkevollvegen utføres med sykkelveg med fortau.

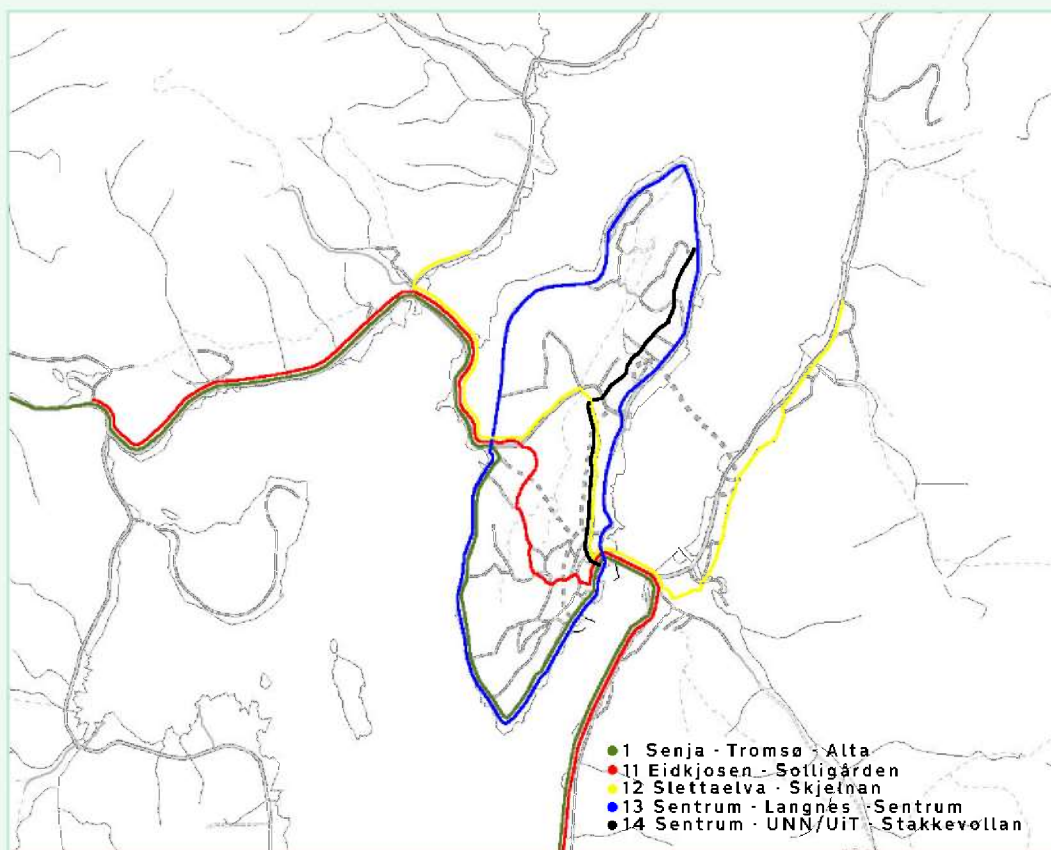
### 4.1 FORMÅL

Sykelstrategien beskriver hvordan Tromsø skal bli en bedre sykkelby. Sentralt i dette er utvikling av et hovednett for sykkel, samt andre tiltak og virkemidler som er nødvendig for å nå målet om økt sykkelandel i Tromsø. Sykelstrategien skal være et verktøy for politikere, administrasjon og planleggere ved prioritering av tiltak og løsninger for bygging, forvaltning og drift av sykkelvegnettet, og for kommunens transport- og helsepolitikk.

### 4.2 MÅL

Sykelstrategien har følgende hovedmål:

- 01 En markant økning i antall sykklister i Tromsø.** Innen 2026 skal sykkelandelen i Tromsø være minst 15 % på sommeren og 8 % om vinteren.
- 02 Alle syklende skal føle seg trygge i trafikken.**
- 03 Enkelt, normalt og attraktivt å sykle i Tromsø.** På korte reiser skal det være tidsmessig fordelaktig å velge sykkel fremfor bil.



Hovedruter for sykkel i Tromsø

## 4.3 DELMÅL

### 4.3.1. Delmål 1: Sammenhengende hovednett

Hovednettet for sykkel er ferdig utbygd i 2026, er sammenhengende og har systemskifter utformet på en sikker og logisk måte. Sykkelnettet er skiltet.

*Hovednettet utformes med følgende krav:*

- A Helhetlig og lettfattelig.** Innebærer at det velges et ensartet system som gjør trafikken lett å forstå for alle trafikanter, og med færrest mulig systemskifter/ brudd. Enkle løsninger er også enklest å bygge og vedlikeholde. Det skal være mulig å sykle i 25-30 km/t i et hovednett.
- B Direkte.** Rutene i et hovednett må være uten omveger i forhold til alternative traséer. Hovednettet bør ikke være lengre enn alternativ bilveg.
- C Attraktivt:** Traséene for hovednettet bør ikke bestå av mørke og trange underganger, bakgårder og trange gater. Parker, grøntområder, åpne områder og steder med god utsikt anbefales.
- D Sikkert:** Løsninger for sykkel skal være trafikksikre. Det skaper forutsigbarhet og gir økt sikkerhet og trivsel for alle. Syklister må prioriteres i konfliktområder, og det vil ofte være nødvendig å regulere for bilisters vikeplikt for syklister. I et hovednett skal det alltid etterstrebes fysisk skille mellom biler, syklende og gående.
- E Komfortabel:** Hovednettet skal ha god vegdekke og vedlikeholdes hele året med bl.a. tetting av huller, senkning av kantstein, kosting og godt vintervedlikehold.



Hverdagssyklister heies frem i morgentrafikken. Foto: Gjert-Henrik Vedeler

#### 4.3.2 Delmål 2: Lokalnett og snarveger

De fleste som bruker sykkel som transportmiddel til daglige gjøremål er innom lokalnettet i løpet av en sykkeltur. Det er viktig at også lokalnettet er godt vedlikeholdt med gode kryssløsninger for syklister. Lokalnettet er spesielt viktig for barn siden skolene i stor grad er lokalisert i tilknytning til boligområder. For å få flere barn til å sykle til skolen bør skolevegene prioriteres.

Tromsø kommunes snarveger ble registrert i 2014. Snarveger bidrar til å korte ned avstanden mellom hjem og skole/arbeid. De mest brukte snarvegene bør gjøres mer attraktive i forhold til å gå og sykle. Tromsømarka er en viktig del av lokalnettet for sykkel.

Ved å gi syklister anledning til å sykle *mot* kjøreretningen i utvalgte envegskjorte gater åpnes det flere nye snarveger og alternative sykkelruter. Tiltaket er allerede iverksatt i en rekke gater i Tromsø.

#### 4.3.3 Delmål 3: Planarbeid, sykkeltegn og ulykkeregistrering

Systematisk planlegging og utbygging av hovednett for sykkel forutsetter at det avsettes areal til sykkel-løsninger i kommuneplanens arealdel som føringer for fremtidige reguleringsplaner og byggeprosjekt. All planlegging og bygging av sykkel-løsninger kvalitetssikres av personell med plan- og sykkel-faglig kompetanse.

Det er nødvendig med systematiske tellinger på hovednettet. Dette kan foregå både med faste tellepunkt og manuelle tellinger.

Godt planarbeid må tuftes på kunnskap om hvilke strekninger som er ulykkesbelastet. Det er i dag ikke et godt nok system for registrering av ulykker der syklister er involvert. Politets register gir en viss oversikt, men bare omtrent 10 % av alle faktiske hendelser med sykkel registreres<sup>3</sup>. Statens vegvesen har med bakgrunn i denne ulykkesdatabasen utarbeidet rapporten «Ulykkesdata for Tromsø kommune i perioden 2007-2014» med oversikt over ulykker hvor sykkel var involvert. Det er mulig å hente erfaringer fra UNN Harstad, som systematisk samler inn lokal ulykkesstatistikk.

<sup>3</sup> 10 % er et nasjonalt erfaringstall for ca. hvor stor andel av faktiske personskader med sykkel involvert som er registrert i nasjonale trafikku-lykkes-registeret (Straks-registeret).



Testing av nye driftsløsninger. Her brukes en «sweeper». Foto: Trondheim Bydrift

#### 4.3.4 Delmål 4: Drift med høy kvalitet hele året

Tromsø kommune har drifts- og vedlikeholdsansvar for alle kommunale gang- og sykkelveger og fortau. Statens vegvesen har tilsvarende ansvar for alle riks- og fylkesveger. Vegeierne har ulike krav til vinterdrift. Det resulterer i at gang- og sykkelveger oppleves forskjellig på riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Dette skaper uforutsigbarhet for syklistene og bidrar til at mange velger bort sykkel om vinteren.

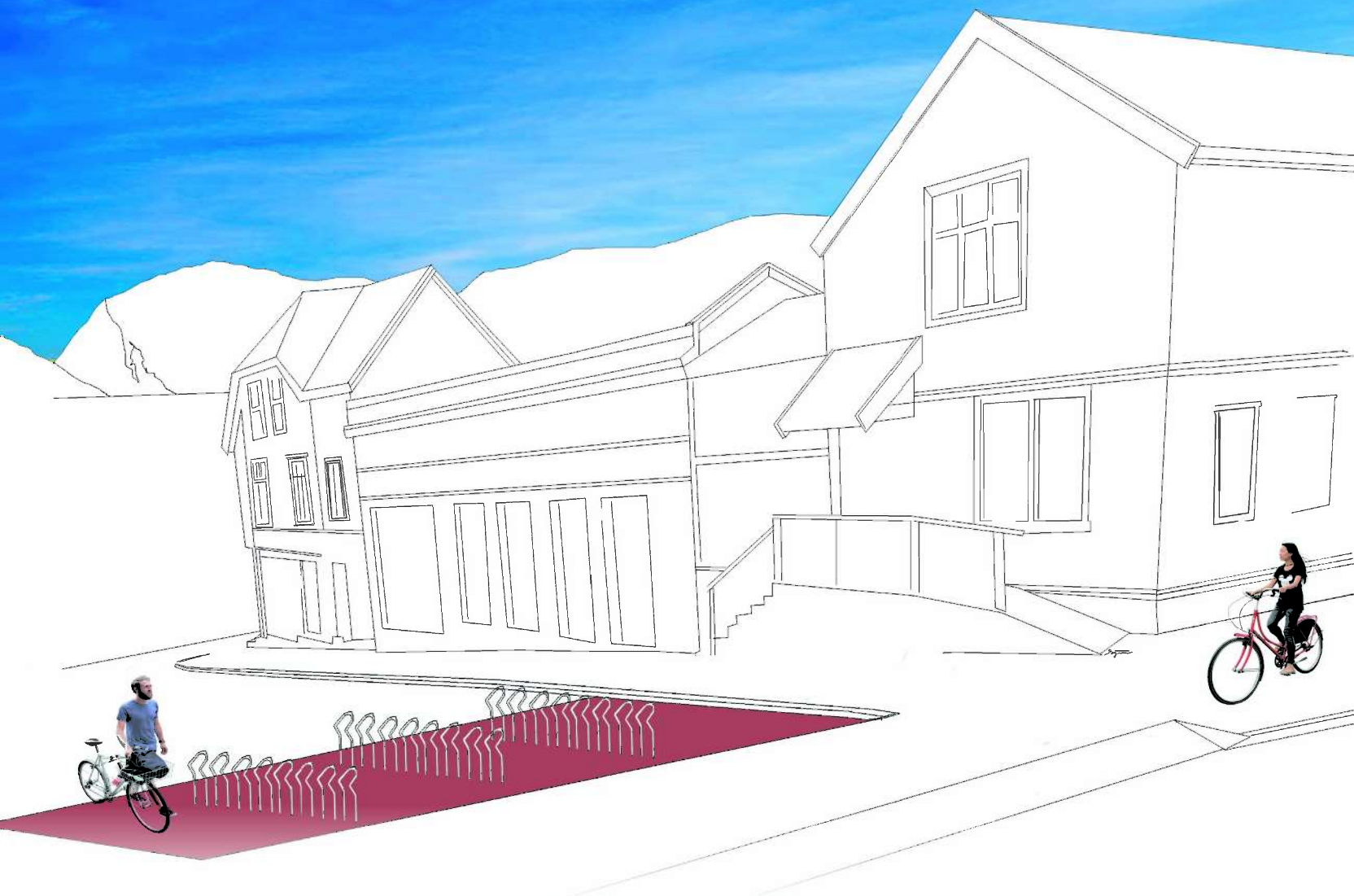
Sommerdriften av gang- og sykkelveger er også essensiell. Etter at vinteren er over og gang- og sykkelvegene er uten snø, må det raskt kostes og spyles. Ofte strøs det på nytt etter spyling på grunn av sene snøfall. Dersom strøsanden blir liggende på bar asfalt kan dette skape farlige situasjoner for de som sykler.

Ensartet vedlikehold med høy forutsigbar standard er nødvendig. Tromsø er en by med lang vinter. Det gir byen en mulighet til å bli ledende nasjonalt – og internasjonalt innen vinterdrift av sykkelnett. Det kan innebære utvikling av en design som er tilpasset lokale forhold.

Økt standard på drift og vedlikehold av *hovednettet* innebærer:

- Alt vintervedlikehold for sykkel skjer etter nasjonal standard klasse «GsA» eller «GsB»<sup>4</sup>. . Kravet iverksettes i takt med inngåelse av nye driftskontrakter.
- Når snøen har smeltet skal det kostes og spyles. Arbeidet må gjøres mer dynamisk og gjennomføres hele året ved behov.
- Regelmessig vedlikehold og reparasjon av alle skader langs sykkelanlegg som forårsaker dårlig trafikksikkerhet må utbedres uten opphold; ref. ordningen «Sykkelfeller i Tromsø».
- Vegmerking av sykkelanlegg må ha årlig vedlikehold og utføres så raskt som praktisk mulig om våren.

4 Håndbok R 610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger»



Cora Sandels gate er et av flere gode, sentrale punkter for sykkelparkering i Tromsø sentrum.

#### **4.3.5 Delmål 5: Sykkelparkering**

Enhver sykkeltur starter og slutter med parkering av sykkelen. Sykkelparkering er et enkelt, viktig og lite ressurskrevende tiltak som motiverer flere til å sykle. Gode sykkelparkeringsanlegg gir dessuten signal om at sykling er ønskelig. Det må etableres flere offentlige sykkelparkeringsplasser ved viktige målepunkt som handelssteder, arbeidsplasser, store bussholdeplasser, skoler, idrettsanlegg, kulturbygninger m.m.

#### **4.3.6 Delmål 6: Informasjonsarbeid**

Hovednett for sykkel skiltes slik at det gir sykkelistene oversikt og informasjon om rutenummer, målepunkt og avstander langs sykkelrutene. Skilting er ekstra viktig om vinteren for å informere om oppmerking dekket av snø (f.eks. sykkelfelt). Hovednett for sykkel skiltes i henhold til gjeldende nasjonale skiltnormal. Oversiktskart eller områdekart med mulige sykkelruter plasseres på strategiske steder som bussholdeplasser, hovedruter for sykkel, større arbeidsplasser m.m

Sykkelskilting gir i seg selv motivasjon til å sykle, og skiltingen gir andre trafikanter påminnelser om at sykklistere er en prioritert gruppe i Tromsø-trafikken. Det bør produseres både digitale sykkelkart og kart på papir som informerer om hovednett for sykling. Det bør også vurderes å lage kart som viser viktige lokalruter og utvalgte snarveger.



Sykkelkurs for lærer i 2014. Foto: Bo Eide

#### 4.3.7 Delmål 7: Sykkelkultur

For å lykkes med å få flere til å sykle til daglige gjøremål er det nødvendig med fokus på flere områder. Byer som arbeider aktivt for sykkel som transportform har gode erfaringer med kombinasjonen av fysiske tiltak, informasjon og påvirkning for å endre atferd. Oppbygging av en god «sykkelkultur» krever systematisk, målrettet og langsiktig kommunikasjonsarbeid parallelt med fysiske sykkeltiltak.

Kampanjer har som mål å påvirke innbyggerne til å velge sykkel til daglige transportbehov. Tydelige budskap tilpasset ulike målgrupper vil føre til ny bevissthet og endret adferd. Samfunnsgevinst som bedre bymiljø og folkehelse vil alltid være elementer i kommunikasjonsarbeidet, men størst vekt på hvor

effektivt, enkelt og rimelig det er å bruke sykkel fremfor bil i daglig transport. Følelsen av *frihet* på sykkel er også et viktig budskap å formidle.

Et sentralt informasjonstiltak er skilting av hovedvegnett, lokalnett og noen snarveger for syklende. Informasjon om sykkeltilbudene formidles til byens innbyggere og bedrifter gjennom bruk av kartløsninger og ulike informasjonstiltak.

Sykkelopplæring av barna i kommunen er en prioritert oppgave. Det er lange tradisjoner for dette i skolen, og arbeidet bør styrkes i Tromsø-skolen. Et viktig tiltak er å bidra til at lærerne i barneskolen har tilstrekkelig kompetanse og ressurser til å gjennomføre god sykkelundervisning.

#### 4.4 MÅLGRUPPER

I år 2000 eide 80 % av Norges befolkning en sykkel (Berger m.fl.2000). Det er flere sykler i de fleste hjem, og potensialet for at flere kan sykle er stort. God infrastruktur bidrar til at de som sykler blir mer tilfreds med tilbudet, og vil være gode ambassadører ovenfor de som ikke sykler.

Økt sykkelandel i Tromsø innebærer at de som sykler i dag må fortsette med det, de som sykler litt må sykle mer og de som ikke sykler i dag må begynne.

Viktige målgrupper i strategiperioden 2016–2026 er:

- **Barn og unge:** Det skal være naturlig og trygt å sykle. Foreldre og skole må bidra til god sykkelopplæring for barn og unge.
- **Hverdagsbilister:** Flere må bli inspirert til å la bilen stå i den daglige transporten.
- **Handlende:** Påvirke til at flere velger sykkel fremfor bil i daglig handel.



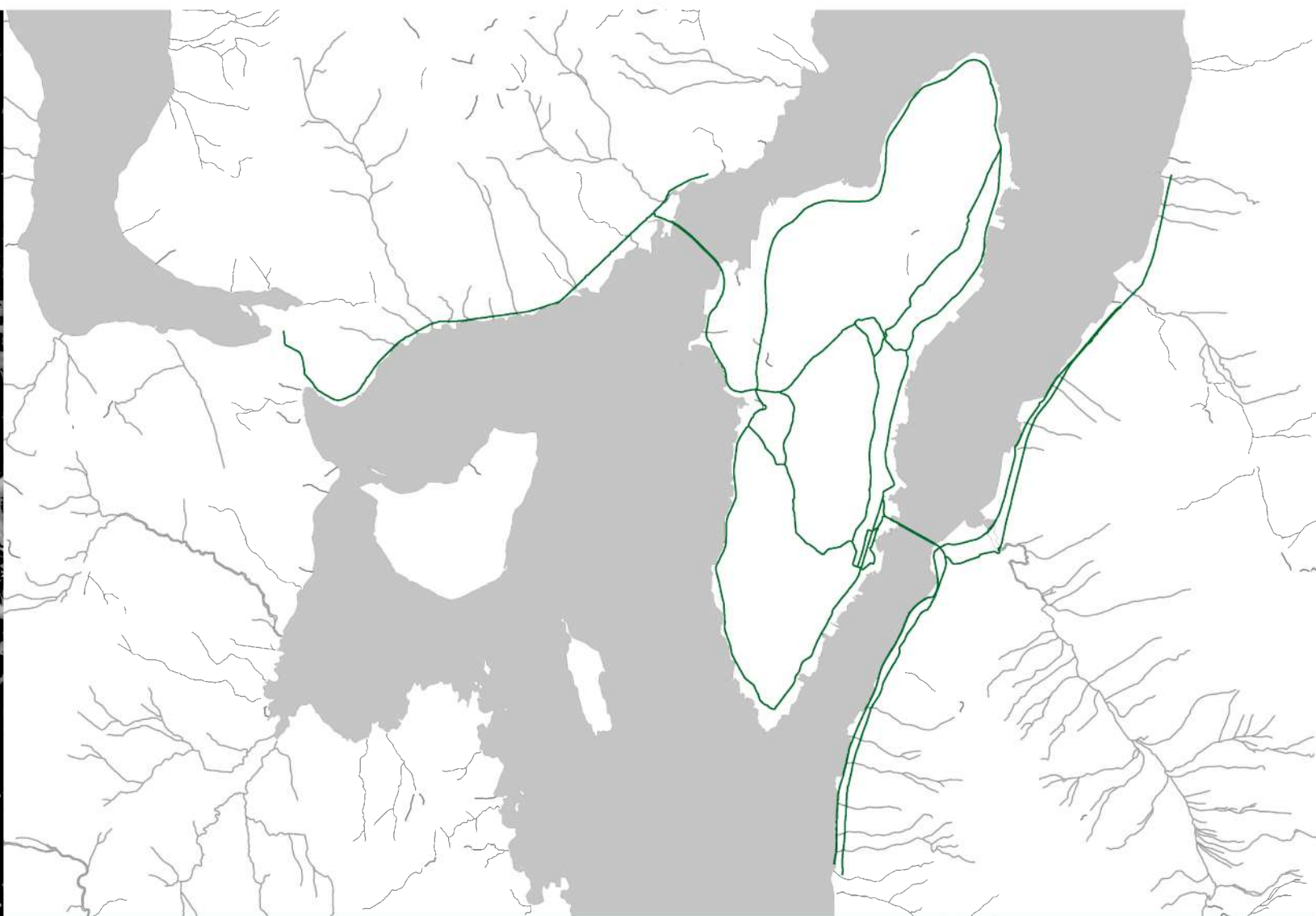
Tromsø Sykkelfestival 2015 på Charlottenlund. Foto: Sjur S. H. Melsås





## 5. HOVEDNETT FOR SYKKEL

**HOVEDNETT FOR SYKKEL I TROMSØ** vil i hovedsak bestå av løsningene «sykkelveg» og «sykkelfelt» (jfr Sykkelhåndboka, Statens vegvesen V122) eller bedre. Løsningen «blandet trafikk» kan benyttes langs lokalnett for sykkel.

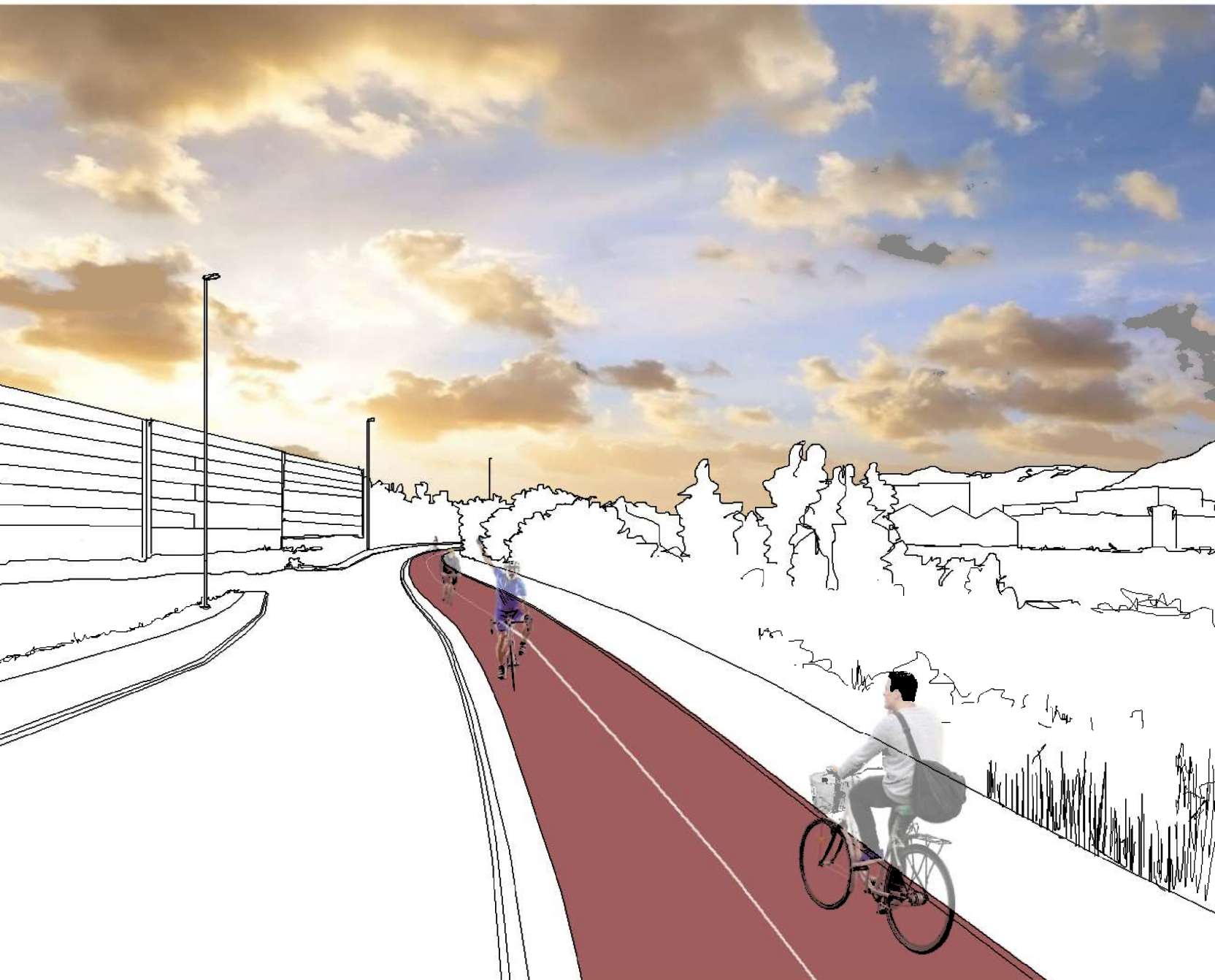


Hovednett for sykkel i Tromsø



## 6. PRIORITERTE STREKNINGER

**DET ER I DENNE SYKKELSTRATEGIEN** lagt vekt på hovednettet for sykkel i Tromsø. På flere av strekningene er det nødvendig med atskillelse mellom gående og syklende. Mange kryssløsninger må utbedres for å gjøre de trygge for myke trafikanter. På enkelte strekninger er det også behov for å vurdere etablering av nye traséer; f.eks. mellom Evjenvegen og Theodor Widdings gate.



Strandvegen har et stort potensiale for økt andel syklende. Her tegnet med sykkelveg med fortau



Det er ønskelig med følgende prioritering ved bygging av traséene:

1. Dramsvegen
2. Strandvegen
3. Langnesbakken
4. Stakkevollvegen
5. Sentrum – Bymyra – Huldervegen – Giæverbukta
6. Stakkevollvegen – nordspissen – Hamna
7. Veslefrikkvegen – Hansine Hansensv – Utsikten – Ringvegen
8. Sentrum
9. Tverrforbindelsen
10. Kvaløyvegen – Giæverbukta
11. Kvaløya: Bruhodet – Sandnessundbrua – Kaldfjord skole
12. Tromsøbrua (bruhodene)
13. Sandnessundbrua (bruhode vest)
14. Tromsøbrua – Theodor W.v – Evjenvegen – Fv.53 – Skjelnan.
15. Giæverbukta – Sandnessundbrua
16. Hamna – Giæverbukta
17. Solstrandvegen
18. Slettaelva
19. Ekspress sykkelveg langs E8 og Fv.53 fra Berg til Skjelnan.



Stier i marka benyttes som snarveier om sommeren. Foto: Sjur S. H. Melsås



## 7. KILDER

**Bergen kommune (2009).** *Sykelstrategi for Bergen 2010–2019.* Bergensprogrammet. Transport, byutvikling og miljø. Bergen: Bergen kommune.

**Trond Berger m.fl. (2000).** *Tråkk. Håndbok for syklist.* Statens vegvesen og Syklistenes Landsforening, Oslo 2000.

**Statens vegvesen (2010).** *Vegvalg Tromsø. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø.* Statens vegvesen.

**Statens vegvesen (2015).** *Vegulykker med personskader. Ulykkesdata for Tromsø kommune i perioden 2007–2014.* Utarbeidet av Statens vegvesen, Region nord, Steinar Utby. Uttaksdato: 24.02.2015.

**Vegdirektoratet (2012).** *Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014–2023.* Vegdirektoratet: Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen. Transportplanlegging.

**Vegdirektoratet (2014).** *Sykelhåndboka V122.* Vegdirektoratet: Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen. Juni 2014.



*Sykkelstrategien er utarbeidet på grunnlag av:*

- Transportnett Tromsø; delstrategi for sykkel 2016–2026.
- Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø (Vegvalg Tromsø 2010)
- Nasjonal Transportplan 2014–2023
- Nasjonal sykkelstrategi 2010–2019
- Kommuneplan 2007–2018.

Sykelstrategi for Tromsø 2016 - 2026

