



Trondheim, 28. mai 2013

Syklistenes Landsforening i Trondheim viser til utsendt forslag til saksfremlegg for *Miljøpakke for transport i Trondheim: prioritering av prosjekter 2014*, sak 13/19476.

Hovedbudskap

Syklistenes Landsforening mener rammenes innhold og størrelse for 2014 bør endres for bedre å oppfylle Miljøpakkens mål om overføring av reiser fra bil til sykkel:

- **Prioritering av billige, synlige og effektive tiltak som fremmer sykling** som utrulling av "den røde løper", sykkelparkering og bedre vedlikehold.
- **Høyere trafiksikkerhet gjennom effektive tiltak som raskt kan settes i verk**, så som opphøyde overganger, enveiskjøringer og stenging for gjennomgangstrafikk.¹
- Etablering av sammenhengende sykkeltilbud i **Sandgata og Fjordgata**.
- **Planlegging av sykkelekspressvegen** Tverrforbindelsen Byåsen – Tempe.

Innledning

SLF er selvsagt svært positive til mulighetene som Miljøpakken gir for å etablere et sammenhengende nett som oppfattes som trygt av brukerne, og på denne måten bidrar til at andelen reiser med sykler øker, i henhold til målet om dobling av sykkeltrafikken innen 2024. Byen har allerede fått viktige forbedringer, hvor vi særlig vil fremheve "den røde løper" i Kjøpmannsgata og Bispegata. Selv om vi ytret skepsis til valg av sykkelfelt fremfor sykkelveg, ser det ut til at mange finner det trygt å sykle mot kjøreretningen.

Satsningen på sykkel frontes mye i media, og vi vil berømme reiserådgiveren og informasjonsgruppen i Miljøpakken for deres gode arbeid med å framsnakke sykling. Dette er et grep som har vært fraværende tidligere, og som bl.a. ble anbefalt i BYPAD-rapporten. I vårt arbeid som hverdagssyklistenes talsmenn er vi veldig tilfredse med samarbeidet med reiserådgiveren og informasjonsgruppen, og støtter at dette området tilgodeses belønningssmidler.

Miljøpakken gir forventninger om satsning på sykkel, men for brukerne og kanskje også for politikerne er ikke satsningen like synlig på gateplanet. Vi sikter her til opplevelsen brukerne har av sykkelanleggenes gjennomgående kvalitet. Det er stor kontrast mellom nybygde anlegg, som for eksempel Søndre Ilevollen, og tilbudet i øvrige deler. Generelt lider sykkeltilbudet av at svært mange av anleggene preges av dårlig dekke, høye fortauskanter og dårlig vinterdrift. Selv helt nye sykkelfelt som dem i Udbyes gate er allerede blitt slitt bort, og dermed er det reelt sett ikke et tilbud.

Når bompunktene innenfor Omkjøringsveien og på Byåsen etableres fra årsskiftet, burde gode alternativer til bil være etablert på forhånd. Vi har forståelse for at etablering av sammenhengende sykkeltilbud ikke er gjort over natta, men understreker at det

¹ Jamfør flertallsmerknaden i Bystyret 23. mai 2013 i sak 0082/13, der det heter at "Bystyret mener det er viktig å begrense gjennomgangstrafikk i boligområder og rundt skoleområder, dette vil gjøre det lettere og tryggere å bevege seg til fots og på sykkel i nærmiljøet rundt en skole".

eksisterende tilbudet kan gis en lenge etterlengtet oppgradering av vegdekke, bedre synliggjøring gjennom rødbrun asfalt, og høy kvalitet i helårsdrift. Dette er enkle tiltak som kan iverksettes umiddelbart. For å sitere Erik Rød i Statens vegvesen: "*Vi kan omsette store midler på eksisterende anlegg hvis det bevilges penger til det. Det er sagt at fra 2014 kan det komme midler fra Miljøpakken til oppgradering av eksisterende GSV. Slike investeringer kan utføres uten spesiell planlegging, grunnerverv, eller byggesaksbehandling, og ev. budsjetter kan derfor raskt omsettes til realverdier.*"

Kommentarer til saksfremlegget

Til saksfremlegget har vi følgende kommentarer.

- I 2014 som i 2013 fremstår Miljøpakkens satsningen på sykkel som **lite ambisiøs m.h.t. måloppnåelse**. Den største satsningen kostnadmessig, Heimdalsvegen, gir neppe mange nye sykkelreiser. Det satses lite på tiltak som kan gi raske effekter. Dette er både uheldig, og unødvendig. Søknaden til Samferdselsdepartementet hadde et betydelig høyere ambisjonsnivå for 2014, også om man ser bort fra Heimdalsvegen. De foreslåtte belønningsmidlene til sykkelsatsningen i figur 5 er på kun 20 millioner, mens de i søknaden er på 95 millioner. Blant annet mangler hele 30 millioner til markering og oppgradering av hovedrutene.
- **Det finnes knapt noe mer lønnsomt å bruke offentlig midler til enn på å få flere til å sykle.** Miljøpakkens ambisjoner om å doble andelen sykkelturer innen 2024 må nås gjennom tiltak som gjør sykling mer attraktivt. Ambisjonene for sykkelsatsningen i 2014 totalt sett bør økes vesentlig.
- **Rødbrun asfalt.** Etter at man i 2012 fikk politisk enighet om bruk av rødbrun asfalt og sykkelfeltoppmerking med rumlefelt, har man et infrastrukturtiltak som kan ruller ut mange steder. Dette er et svært billig tiltak sammenlignet med regulering og bygging av nye sykkelveger, og vil gi effekt umiddelbart. Vi oppfordrer Miljøpakken til å bruke langt større midler i 2014 til dette tiltaket enn de 4 millionene som foreslås i budsjettet. **Posten med rød asfalt bør minst dobles** og dekke etablering av "den røde løper" på samtlige av dagens regulerte sykkelfelt. Dette bør om nødvendig finansieres med låneopptak, slik at man får gevinsten så tidlig som mulig. Næringsforeningen påpeker at den årlige kostnadsveksten innen vegsektoren er høyere enn lånekostnadene, et moment som også taler for å fremskynde dette.
- Mangel på **trygg og attraktiv parkering** er et av de største hindrene for økt sykling. Frykten for å få sykkelen stjålet gjør at mange foretrekker bil. **Trondheim er i den "heldige" situasjon at det i liten grad er lagt til rette** for attraktiv og trygg sykkelparkering, særlig i.f.m. innfartsparkering. Etablering av *Bike & Ride* for sykkel er langt billigere per parkeringsplass enn *Park & Ride* for bil. Trondheim Parkering tar mål av seg å etablere og drifte sykkelparkering. Miljøpakken kan støtte opp om dette ved å forsere utbygging av sykkelparkering, og etablere gode tilbud ved kollektivholdeplasser samt ved målpunkter i og nær Midtbyen i passende antall og kvalitet². Virkningen av tiltaket nås raskt og effektivt, og vil vise hurtige resultater.

² Internasjonale erfaringer tilsier at 40 % av plassene bør tilbys i form av sykkelstativer uten tak eller overvåkning, 40 % under tak og med overvåkning, og 20 % innendørs/skap med overvåkning. Tilbud av enkleste kvalitet må være innen 50 meter fra målet, mens brukerne aksepterer noe større avstand til høykvalitetstilbud.

- **Økt innsats på drift og vedlikehold** er kanskje det enkelttiltaket som kan gi flest nye sykkelreiser snarest mulig. Særlig er potensialet for flere reiser om vinteren til stede, med de gunstige følgene dette har for avlastning av vegnettet og kollektivtrafikken, og ikke minst helseeffekten. Vi mener beløpene som foreslås til dette tiltaket bør være mye større, og etterlyser de beløpene som ble angitt i søknaden om belønningssøknader. En innsats på **minst 20 millioner i 2014**, i samsvar med belønningssøknaden, vil gi en betydelig forbedring av eksisterende anlegg og muliggjøre rasjonell helårsdrift. Tilsvarende satsning for "tilgjengelighet holdeplasser" i tråd med belønningssøknaden etterlyses (10 millioner i 2014). Satsningen på vedlikehold (utbedring av eksisterende anlegg) bør være stor i 2014, da mange av anleggene er i så dårlig stand at det er både kostbart og vanskelig å tilby barvegstandard, slik man ønsker. På sikt kan beløpene gradvis forskyves fra vedlikehold til drift, for dermed å tilby økende andel strekninger med barvegstandard.
- **Trafikksikkerhet.** Vi imøteser en større satsning på sikring av overganger finansiert av trafikksikkerhetsmidlene i Miljøpakken. Opphøyde gangfelt er et tiltak som gir sikre overganger for både gående og syklende, og vi etterlyser større innsats på dette området. Dette grepet gir også gevinster for forflytningshemmede, og tilgodeser en gruppe som ved en rekke anledninger har etterlyst oppfyllelse av tidligere vedtatte mål. Med samme argumentasjon som ovenfor mener vi at dette bør prioriteres allerede i 2014, slik at effekten oppnås tidligst mulig. Tiltaket krever ikke tidkrevende reguleringsarbeid, og dermed kan man oppnå resultater raskt. Vi etterlyser spesifikt utbedring av trafikksikkerheten av rundkjøringen nederst i Dybdahls veg; denne mangler i saksfremlegget. Studieturen til Nederland har kanskje gitt idéer til løsning? Økt innsats på rød løper, drift og vedlikehold samt opphøyde gangfelt vil vise handlekraft og synlige forbedringer overfor de trafikantgruppene man ønsker mer av, og oppveier det forholdet at få nye sykkelanlegg blir ferdigstilt i 2013 og 2014.

Kommentarer til enkeltprosjekter

Til sykkelprosjektene som er planlagt for 2014, vil vi knytte følgende kommentarer:

- **Heimdalsvegen.** Dette er som kjent et svært kostbart prosjekt som ventelig gir få nye hverdagssyklister. Tvert imot kan det føre til økende konflikter mellom bilister og de mange sportssyklister som vil fortsette å benytte fylkesveien. Det er generelt lite forståelse fra norske bilister for at sykkelidretten bruker vegbanen når det finnes sykkelanlegg parallelt. Når det er sagt, erfarer vi at våre alternative forslag til restriktive tiltak for biltrafikken i Heimdalsvegen ikke har ført frem, og tar derfor ikke omkamp på dette. Det er nødvendig å gi hverdagssyklende og gående et trafikksikkert tilbud, og sykkelvegen vil utgjøre en viktig brikke i et kontinuerlig nasjonalt sykkeltilbud, f.eks. for sykkelturnister. Vi vil i denne omgang understreke at prosjektet synes å ha stor usikkerhet som følge av svært usikre grunnforhold, og poengterer at **eventuelle overskridelser ikke må gå på bekostning av Miljøpakkens øvrige sykkelprosjekter.** Avtaler som sikrer dette bør inngås innen prosjektet starter, slik at rammebetingelsene er kjent. Det synes i denne sammenheng å være rimelig at posten «Lokale veger» i Miljøpakken også bidrar med en andel som svarer til de kostnadene forbundet med sikring av fylkesvegen, eventuelt E6 Sør.

- **Dybdals veg.** På samme vis som Heimdalsveien er dette er kostbart prosjekt, særlig sett i lys av antall nye sykkelruter det er rimelig å forvente at den genererer. Vi har ytret skepsis til valg av sykkelrute i en så trafikkert veg, men vegeier er bestemt på at dette er samlet sett det beste. På tross av disse forholdene støtter vi prosjektet, da vi oppfatter at sanering av avkjørsler samt støytiltakene tilsier at vegen **vil tåle større trafikkbelastning i fremtiden, og dermed muliggjør restriktive tiltak på vegforbindelser nærmere sentrum** (for eksempel Høgskoleringen, Singsakeringen og Jonsvannsveien), og dermed bedre forhold for syklende og gående i disse deler av byen. Vi mener det er **rimelig at støy midler og «Lokale veger» bærer en større del av kostnadene enn det som foreslås**, i lys av at tiltaket isolert sett gir bedre støyforhold og bedre forhold for motorisert trafikk, mens fremkommelighetsgevinsten for syklende er diskutabel. Det er biltrafikken som utløser behov for støyskjerming.
- **Sykkeltiltak Midtbyen.** Vi etterlyser fremdrift i etablering av tilbud mellom øst (Ilen kirke) og vest (Bakke bru/Verftsbrua). **Et tilbud i Sandgata, Olav Tryggvasons gate og Fjordgata bør planlegges og etableres snarest mulig.** Dette er i tråd med politiske signaler om å prioritere sykkelprosjekter i sentrale områder først.

Vi vil trekke frem behov for planlegging av **Tverrforbindelsen Byåsen – Tempe** i 2014. Dette **bør inngå i Statens vegvesen planarbeid knyttet til Byåsen tunnel**, ettersom det ikke lar seg gjøre å etablere et tilbud til gående og syklende i direkte forbindelse med selve tunnelen eller ny Sluppen bru. Uavhengige analyser³ viser at denne forbindelsen har potensial for å generere svært mange nye reiser med sykkel. Følgelig bør man snarest mulig komme i gang med arbeidet med konseptvalg og reguleringsplan.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Liodden Sanders
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, trondheim@syklistene.no

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkel som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

³ Utført av Tobias Nordstrøm fra det svenske firmaet SpaceScape på oppdrag fra AB-fakultetet på NTNU.