



SYKLISTENE  
Trondheim

## Miljøpakkens handlingsprogram 2015-18 Høringsutkast

Trondheim, 26. januar 2015

Til Miljøpakkens handlingsprogram 2015-18 Høringsutkast er våre innspill som følger:

Ref.	Gjelder	Vårt innspill	Begrunnelse
1	Evaluering av målene (tabell 1)	Oppnåelse av tallfestede mål bør beskrives med tall	Å angi måloppfyllelse med indikasjoner er ikke tilfredsstillende. Større presisjon bør forventes.
2	Generelt om måloppnåelse	Handlingsprogrammets oppnåelse av mål i perioden bør tallfestes	Handlingsprogrammet sier ingenting om sammenhengen mellom tallfestede mål og programområdene/de enkelte prosjektene.
3	Generelt om måloppnåelse	<i>Endring i andel miljøvennlige reiser per krone</i> bør angis for de programdelene og de største prosjektene	Det er ventelig utfordrende å tallfeste "antall nye miljøvennlige reiser per million", men det bør være mulig å anslå/sannsynliggjøre. Evnen til å oppnå mål bør oppgis. Man vil da kunne prioritere tiltakene som gir størst måloppnåelse.
4	Fordeling mellom programområdene (tabell 3)	Programområdet <b>sykkel</b> bør økes i perioden	Sykkelsatsningen i 2013-2016 preges av dyre prosjekter med lite effekt: Heimdalsvegen og sykkelekspressveg øst (vesentlig effekt først når den er sammenhengende). Det er svært lønnsomt å få flere til å sykle; økning av rammen til sykkel vil gi økte midler til prosjekter som gir større effekt.
5	Fordeling mellom programområdene (tabell 3)	Programområdet <b>gangveger</b> bør økes i perioden	Det er svært lønnsomt å få flere til å gå; økning av rammen til gangveger og snarveger vil gi økte midler til tiltak som gir stor effekt.
6	Fordeling mellom programområdene	Avhengighet av ny belønningsavtale bør utgå. Sykkelsatsningen bør gå foran andre programområder.	Avhengighet av ny belønningsavtale er nevnt, men ikke kvantifisert. Dette gir et utydelig handlingsprogram. Politiske vedtak bør hindre at sykkelsatsningen blir salderingspost. Det er mest lønnsomt å satse på økt gåing og sykling.
7	Innfartsparkering	Innfartsparkering for sykkel ( <i>Bike &amp; Ride</i> ) bør inngå, men tallfestet antall i planperioden	Det er begrenset mulighet til utvidelse mange steder. Sykkelparkering gir opp i mot 10 ganger så mange parkeringsplasser på samme areal. Trygg sykkelparkering (f.eks. låsbare skap) vil ventelig føre til overgang fra privatbil til sykkel, i tråd med målene. Dette er ventelig en billig måte å øke måloppnåelsen.
8	Kollektivtiltak	Vurder bytog Ranheim/Brattøra/Lerkendal	Bytog på jernbanetrase Ranheim - Brattøra - Lerkendal/Heimdal utfyller superbuss, og vil gi foretting Grilstad/Leangen/Lilleby/Nyhavna/Brattøra/Marienburg/Tempe
9	Kollektivtiltak	Vurder lang tunnel Ranheim - Lerkendal	Dobbeltspor i lang tunnel Ranheim - Lerkendal (jamfør Høyhastighetsutredningens forslag) åpner for bl.a. bytog

Ref.	Gjelder	Vårt innspill	Begrunnelse
10	Trafikksikkerhet	Øk innsatsen på <u>oppførte gangfelt</u> og <u>bedre belysning</u> av gangfelt	Større opplevd trygghet og økt reell sikkerhet oppnås ved oppførte gangfelt og god belysning. Dette grepet har i liten grad blitt bruk av Miljøpakken så langt. Dette er ventelig en billig måte å øke måloppnåelsen i Miljøpakken.
11	Overordnede føringer sykkel	De tallfestede målene sykkelstrategien som ble vedtatt i april 2014 bør inn	Sykelstrategien har tallfestede mål for 2018 og 2024. Disse målene er operative, og handlingsprogrammet bør kunne måles mot prosjektene evne til å oppfylle målene.
12	Sykelprosjekter	Etablering av tilbud som gir mange nye sykkelreiser bør legges inn i planen, f.eks. tilbud mellom Lade og Midtbyen	Det mangler et trygt og attraktivt tilbud mellom Midtbyen og Lade, et område med storstilt boligutbygging i perioden. Et tilbud via Lade alle og Strandveien fram til Solsiden og Pirbrua ville ventelig gi mange nye sykkelreiser.
13	Midtbytiltak	Et tettere sykkelnett bør planlegges for Midtbyen	Et nett med en maskevidde på < 250 meter bør legges til grunn i sentrumsområder. I tillegg kommer sidenett, som Midtbyen bør ha mye av.
14	Innherredsruta	Sykelveg bør anlegges i Innherredsveien fra Persaunvegen og til nytt tilbud i Kirkegata	Et trygt og attraktivt tilbud mellom Kirkegata og Persaunvegen mangler. Handlingsprogrammet foreslår å stoppe ved Buran østfra; det gir ikke sammenhengende tilbud, og følgelig liten effekt
15	Rødbrun asfalt	Rød asfalt bør ikke legges på midlertidige sykkelfelt	Rød farge tydeliggjør sykkelfelt, men til en relativt høy pris. I høyt trafikkerte gater som Kjøpmannsgata er den røde fargen allerede svært utydelig. Sykkelfelt finnes i dag på strekninger som bør bygges om til sykkelveg, f.eks. i Singsakeringen og Tyholtringen. Man bør vurdere å droppe dyr rød asfalt på anlegg som skal bygges om i løpet av få år.
16	Dybdals veg	Oppgradert snarvei <b>Blomsterstien</b> bør avsluttes <u>for</u> Dybdahls veg starter. Det bør vurderes om støyskjerming legges mellom sykkelveg og kjøreveg	Det foreslås at sykkel skal stå for 50 % av investeringskostnaden på 90 mill. kr. Vegeier vil anlegge sykkelfelt, noe mange opplever som utrygt, og vil ventelig føre til få nye sykkelreiser. Midler til sykkelsatsningen bør brukes for å øke sykling, ikke til å lage bredere veibane. Erfaringer fra Innherredsveien ved Saxenborg allé viser hvor mye mer trivelig det er å sykle bak støyskjerming. Da vil flere sykle og gå.
17	Tabell 12	Snarveg Reppe-Vikåsen	Gi gående og syklende skolebarn en snarvei mellom Reppe og Vikåsen. Det er ventelig svært lønnsomt.

Med vennlig hilsen fra Syklistenes Landsforening i Trondheim, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim  
*Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelens som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.*