

Verksted for sykkelplanlegging i byområder



[vc_row row_type=»row» use_row_as_full_screen_section=»no» type=»full_width» angled_section=»no» text_align=»left» background_image_as_pattern=»without_pattern» css_animation=»»][vc_column][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»» el_class=»ingress»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text] Løsninger for god sykkelplanlegging er i mange tilfeller knyttet til andre forhold enn selve sykkelanlegget, og krever en helhetlig forståelse og tilnærming til oppgaven. Bruk av verksted for sykkelplanlegging i byområder skal sikre at riktig og tverrfaglig kompetanse innen by-, transport- og mobilitetsplanlegging kobles inn i tidlig fase av planleggingen. Denne verkstedbaserte metoden legger til rette for en enkel, lett gjennomførbar og effektiv metode for å oppnå dette, og sørger for at det raskt etableres en

mulighetsstudie for gatebruk og sykkelplanlegging som kan ligge til grunn for videre planlegging av byområdet.

Foto: Hedda Muren Olsen, Norconsult

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_column_inner el_class=»postimage» width=»1/2″][/vc_column_inner][/vc_row_inner][vc_column_text]

1. Problem og formål

Problem

Både nasjonale, regionale og lokale målsetninger legger til grunn at andelen sykkelreiser skal øke. Potensialet for dette er størst i de sentrale byområdene, der det er høy konsentrasjonen av folk, tilbud og målpunkter. Samtidig viser det seg i mange tilfeller at de mest tettbebygde byområdene oppleves som de minst trygge å sykle i. Utfordringen er både knyttet til manglende tilbud, dårlig fremkommelighet, dårlig tilgjengelighet, begrenset gateareal og konflikter mellom de ulike trafikkgruppene. Manglende tilbud eller lav kvalitet på tilbudet til syklende har ført til at syklistene i mange tilfeller velger kjørebane, fortau eller andre gatearealer i mangel på egne og godt tilrettelagte arealer. Mangelen på plass har preget sykkelkulturen i Norge, atferdsmønsteret til syklistene og påvirket syklistenes omdømme. Dårlig tilrettelegging bidrar til unødvendig høyt konfliktnivå på tvers av trafikantgruppene, og redusert trafiksikkerhet for både gående og syklende. En grunnleggende ambisjon for sykkelplanlegging i Norge er å normalisere sykkel som fremkomstmiddel, med en egen plass i trafikkbildet (Norconsult 2016). Problemet er sammensatt, men en sentral problemstilling er prioritering av gatearealene på tvers av trafikantgruppene, og samspillet mellom disse. Gode løsninger for sykkelplanlegging er ofte knyttet til andre faktorer enn sykkelanlegget, enten det har å gjøre med valg av sykkelnett og trasé, det totale trafikkbildet og trafikkmengde, hastigheter, opplevelsesfaktorer, forhold til andre trafikanter eller andre faktorer som må vurderes i et helhetlig gateperspektiv. God gatebruksplanlegging og trafikale tiltak på andre områder enn sykkelplanlegging i form av sykkelløsninger fra håndbøker og tekniske krav, er avgjørende for å skape et godt sykkeltilbud.

Formål

I håndbok N100 [Veg- og gateutforming](#) heter det at en «*sammenstilling av de ulike transportnettene vil være en naturlig del av en gatebruksplan (veg- og gatenettsplan) og vil være med på å styre detaljutformingen av den enkelte gatenke.*» (Statens vegvesen 2022). Hovedformålet med bruk av arbeidsverksteder slik som denne metoden legger opp til, er å sikre at riktig og tverrfaglig kompetanse innen by-, transport og mobilitetsplanlegging kobles inn i tidlig fase av planleggingen. Dette er viktig fordi løsningen for god sykkelplanlegging i mange tilfeller er knyttet til andre forhold enn sykkelanlegget. Metoden skal gjennom dette bidra til å etablere et gatebruksperspektiv i tidlig fase av planlegging for sykkel i bysentra og tettbebygde områder, for å sikre at planlegging for sykkel skjer i sammenheng med helhetlig planlegging av trafikk, gater og byrom (se Figur 1). Dette skal også bidra til større og felles bevisstgjøring om de helhetlige gatebrukshensynene blant deltakerne i prosessen. Formålet med metoden er også å legge til rette for en enkel, lett gjennomførbar og effektiv metode for

å oppnå dette. Metoden er lite ressurskrevende, gjennomføres med enkle midler og etablerer raskt en mulighetsstudie for gatebruk og sykkelplanlegging som kan ligge til grunn for videre planlegging av byområdet.

2. Beskrivelse av tiltaket

Prinsipper for god sykkeltilrettelegging i by:

- Syklister og gående skal i minst mulig grad måtte dele arealer, blant annet for å skille trafikanter med ulik hastighet.
- Syklister (og gående) skal ha et sammenhengende, trygt og fremkommelig nett som er lett å orientere seg i.
- Sykkelnettet skal i størst mulig grad representere de raskeste rutene (ikke omveier).
- Det skal være mulig for syklister med ulik hastighet å passere hverandre på en trygg måte.
- Hver gate bør helst ikke inneholde mer enn tre av de ulike trafikantgruppene gående, syklister, kollektivtrafikk og bil.

Kilde: Norconsult (2017) Forslag til metodikk for å kartlegge forholdene for syklister og gående i et bysentrum. Casestudie: Midtbyen i Trondheim. Del 1: prosessrapport. Sandvika: Norconsult.

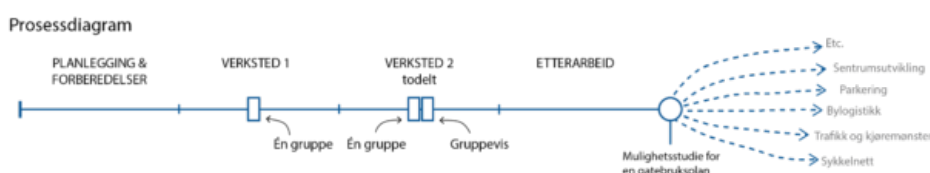
Verksted som metode

Verksted er et egnet verktøy i lys av formålet med tiltaket, og skal bidra til å

- sikre rask og god tilgang til relevant kunnskap og tverrfaglige vurderinger innledningsvis i planleggingsfasen.
- skape gode rammer for uformelle og felles drøftinger av behov, hensyn og muligheter på tvers av fag- og ansvarsområder.
- skape felles forståelse for bruk av de aktuelle gatearealene og ambisjoner for byutvikling innledningsvis i planleggingen for sykkel.

Metoden legger opp til at det arrangeres to arbeidsverksteder. Det første har til hensikt å identifisere et ideelt linjenett for sykkel, mens det andre verkstedet har til hensikt å realitetsorientere og tilpasse dette i et helhetlig gatebruksperspektiv.

Proessen steg for steg



Figur 1: Prosessdiagram.

Hele prosessen fra oppstart av arbeidet til mulighetsstudien for gatebruksplanen ligger klart,

kan variere i tid. Særlig hensynet til at verkstedene krever deltakere fra flere etater gjør at man må regne med å bruke litt tid på å finne tidspunkter der alle kan delta. Mellom verkstedene bør man regne med en viss tid for å kunne oppsummere og bearbeide arbeidet fra det første verkstedet. Når verkstedene er gjennomført, gjenstår etterarbeidet før mulighetsstudien for gatebruksplan står klart. Dette kan variere i tid, avhengig av hva som kommer frem i arbeidet i verksted 2. Her kan det både være behov for registreringer eller videre avklaringer før utkastet kan ferdigstilles. Her er det viktig at behovet for avklaringer og kunnskap er på nivå i tråd med mulighetsstudiens nivå og krav i denne fasen av planleggingsprosessen. Det er et mål i seg selv at denne verkstedbaserte prosessen og ferdigstillingen av mulighetsstudien skal være kortfattet og effektiv, for deretter å kunne ligge til grunn for videre prosess og optimalisering av denne. Nivået på studien bør derfor være knyttet til løsningsprinsipper og innledende vurderinger om areal, trafikale- og bymessige hensyn og vurderinger om gjennomførbarhet.

Planlegging og forberedelser

Før gjennomføring av verkstedene er det viktig at arbeidsopplegget og praktiske forberedelser er klare. Under er de ulike delene av forberedelsene beskrevet i detalj.

Avgrens planområdet: Noe av det første som bør gjøres er å fastsette avgrensing på byområdet det skal arbeides med. På den måten blir det lettere å vite hva man trenger av oppdatert informasjon og registreringer. Avgrensingen må kartfestes, og bør følge med i invitasjonen til verkstedet.

Invitasjon til verkstedene: Invitasjon bør sendes ut i god tid, og gjerne etter å ha sjekket med hver enkelt deltaker hvorvidt aktuelt tidspunkt passer. Deltakelse fra alle de aktuelle etatene og organisasjonene er et avgjørende suksesskriterium for at prosessen skal bli vellykket.

Til verksted 1 er det i hovedsak sykkel- og vegplanleggere som er hovedmålgruppen. Sykkelplanleggere/sykkelansvarlige i kommunen og sentrale personer fra Statens vegvesen bør delta, gjerne også supplert med en representant for brukerne, for eksempel en representant fra Syklistenes Landsforenings lokallag.

Til verksted 2 er det viktig å samle deltakere med ulik kompetanse, og representanter fra de mest sentrale aktørene. Utover deltakerne fra verksted 1 vil dette eksempelvis være øvrige fagfolk fra kommunen (arealplanleggere, drift, teknisk etat, etc.), eventuelle andre relevante ansatte i Statens vegvesen og representanter for busselskaper/fylkeskommune og kollektivtransportselskaper.

Tidsbruk: Til verksted 1 settes det av en halv arbeidsdag. Til verksted 2 settes det av en full arbeidsdag.

Materiell og arbeidsgrunnlag: Et godt arbeidsgrunnlag er avgjørende for en god arbeidsprosess. Arbeidsgrunnlaget bør sendes ut til deltakeren i forkant. Nedenfor er det listet opp en rekke registreringer og informasjon over fremtidig infrastruktur som bør være oppdatert for å kunne få det beste utbytte av arbeidet. Dersom det er vesentlige mangler i kunnskapen om dagens sykkeltrafikk bør det vurderes å gjennomføre registreringer eller

tellinger i forkant av arbeidet.

Arbeidsgrunnlag

- Gang-/sykkeltellinger
- Strava-kart*
- Signalanlegg
- Fartsgrenser
- ÅDT
- Trafikkulykker
- Høydelagskart og eventuelt lengdeprofiler av utvalgte gater
- Gatebredder
- Kjøremønster
- Kollektivtrafikkruiter
- Arealplaner
- Sykkelstrategi
- Plan for sykkelveinettet
- Etc.

*Strava er en webside og en "app" som logger brukernes reiser. Et Strava-kart viser en sammenstilling av alle disse reisene og kan gi en god indikator på rutevalg og trafikkmønster blant gående og syklende. Fordi dataene er basert på det utvalgte brukere som velger å benytte tjenesten, bør resultatene tolkes i lys av dette. Materiell som skal brukes på verksteddagen

- Skjermpresentasjon av det aktuelle arbeidsgrunnlaget
- Eventuelt utskrift av sentralt arbeidsgrunnlag
- Transparent skissepapir (tilnærmet matpapir)
- Store oversiktskart over det avgrensede området hvor metoden skal gjennomføres
- Tusjer i ulike farger
- Teip

Fasiliteter

Arbeidsverkstedene foregår med fokus på felles skissering på ark, og rommet må være egnet for denne type arbeid. Sørg for å benytte et arbeidsrom med god plass rundt bordet, og med gode lys og luftforhold. Arbeidsbordet bør være egnet til å sitte rundt slik at man kan ha en felles diskusjon over kartunderlag på bordet. Sørg for å rydd bordet for eventuelle ledninger og datautstyr. Beregn også veggplass til å henge opp skisser og eventuelle utskrifter av arbeidsunderlag. Prosjektor og pc må også være tilgjengelig, men skal ikke være i sentrum med hensyn til bord og møblering.

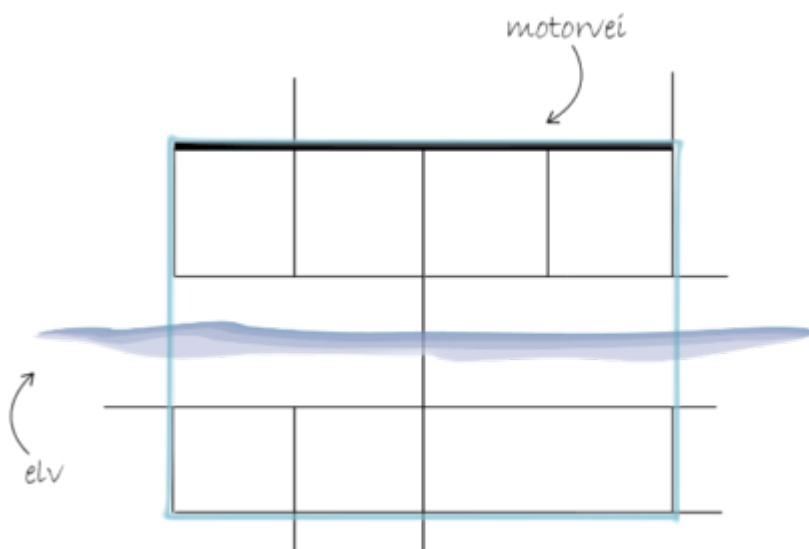
Verksted 1 - ideelt linjenett for sykkel

I det første verkstedet er hensikten å identifisere «ønskelinjer» («desire lines») som grunnlag for å definere et ideelt linjenett for syklistene. En ønskelinje er den raskeste ruten de syklende vil velge å ta uavhengig av tilrettelagt tilbud eller trafikale forhold. I denne fasen av arbeidet er det utelukkende sykkelhensyn som skal ivaretas. Verkstedet gjennomføres gjennom en serie avgrensede øvelser for å kartlegge utgangspunktet for linjenettet.

Øvelsene i verkstedet skal ha ideallinjer i fokus, og ikke ta hensyn til andre «hemmende» faktorer enn konkrete fysiske barrierer. Øvelsen gjennomføres i tre steg:

- Ønskelinjer for reiser gjennom det avgrensede byområdet
- Ønskelinjer for reiser til målpunkter innenfor det avgrensede byområdet
- Sammenstilling av kart

Alle øvelsene skal tegnes inn på store kart med skissepapir og tusj. Som grunnlag for å kunne vise eksempler på de ulike øvelsene er det utarbeidet et fiktivt eksempelkart over et byområde med ulike typer barrierer (fig.3). Den lyseblå firkanten viser avgrensningen av



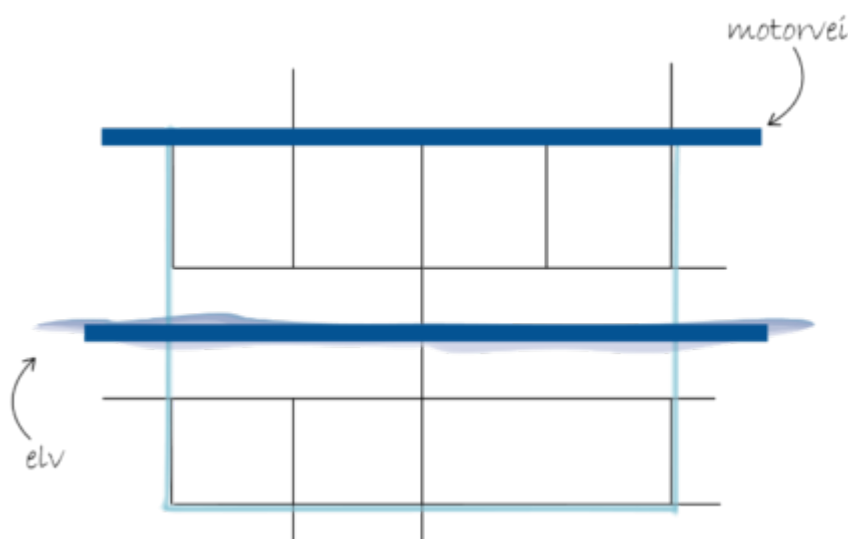
området.

Figur 2: Fiktivt

eksempelkart over byområde. For å gjennomføre øvelsen, trenger man underlagskartet, skissepapir, teip og tusjer i ulike farger. Velg en tusjfarge for hvert av stegene under.

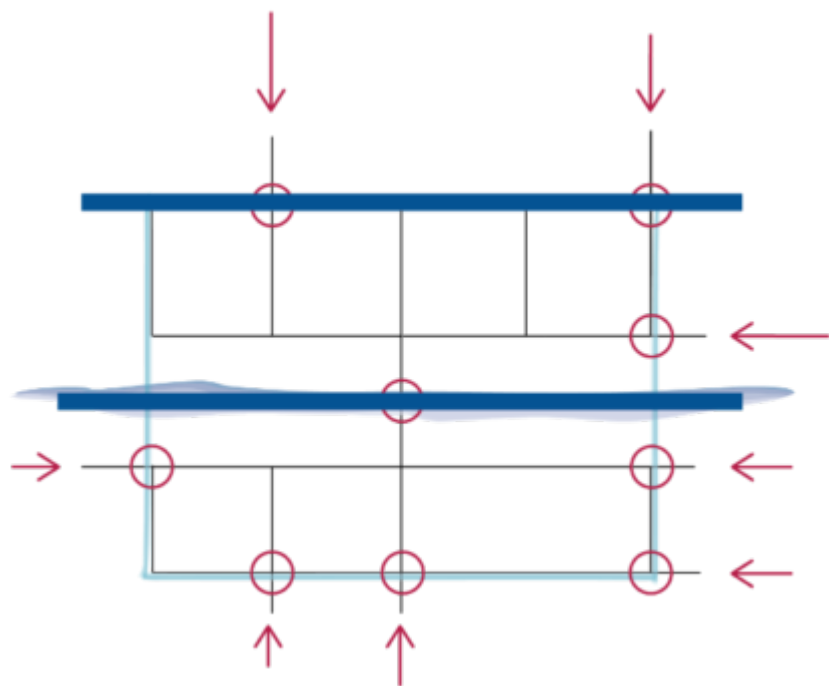
Steg 1 - Ønskelinjer for reiser gjennom byområdet

```
[/vc_column_text][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left»  
css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text]
```



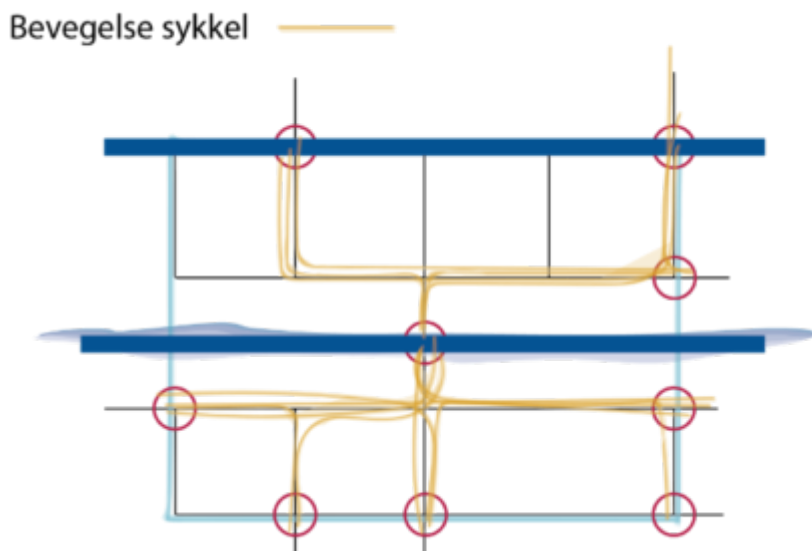
Figur 3. A: Barrierer.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text] A:
 BARRIERER (eksempelfarge mørkeblå). Finn og marker de ulike barrierene innenfor
 avgrensningen på kartet. Barrierer er elementer i bymiljøet eller sentrumsområdet som ikke
 går an å krysse. Eksempel på barrierer er elv, terrengforskjell, motorvei mm.
 [/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal»
 thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left»
 css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text]



Figur 4. B: Koblingspunkter.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text] B:
 KOBLINGSPUNKTER (eksempelfarge rød). Marker deretter «innganger» inn til det avgrensede
 byområdet og punktene i barrierene der man kommer gjennom («åpning» i barrierene). Slike
 punkter kan for eksempel være bruer over elver eller motorveier, underganger mm. Disse
 punktene kaller vi samlet sett for *koblingspunkter*.
 [/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal»
 thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left»
 css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text]



Figur 5. C:

Ønskelinjer. [/vc_column_text][vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text] C: ØNSKELINJER (eksempelfarge gul). Legg over et transparent skissepapi slik at disse linjene blir tegnet på et eget ark. Når man har markert alle koblingspunktene, skal man tegne opp raskeste vei mellom hvert koblingspunkt: - fra inngang til inngang - fra inngang til åpning - mellom de ulike åpningene i barrierene. Alle punktene skal kobles sammen.

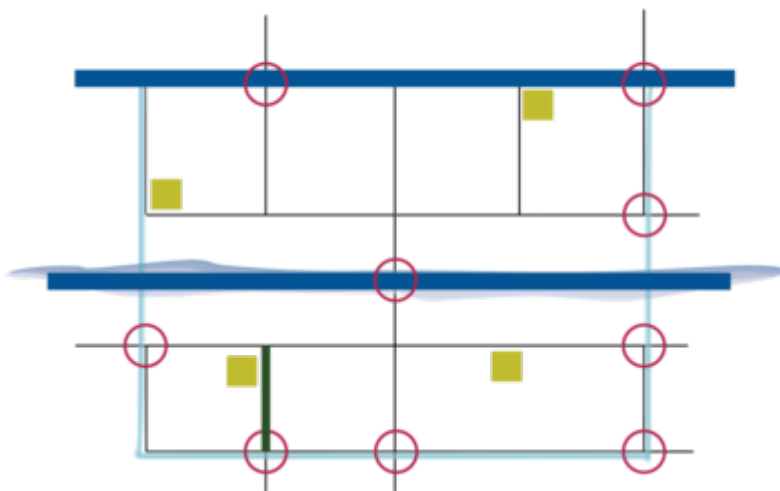
[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»][vc_column_inner][vc_column_text]

Steg 2 - Ønskelinjer for reiser til målpunkter innenfor byområdet

Legg linjekartet fra steg C til siden. Deretter kan man velge om man vil tegne videre på kartet man har med barrierer og koblingspunkter, eller om man vil legge et nytt transparent skissepapi over kartet man sitter igjen med fra forrige steg.

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text]

Målpunkt ■ Gågate —

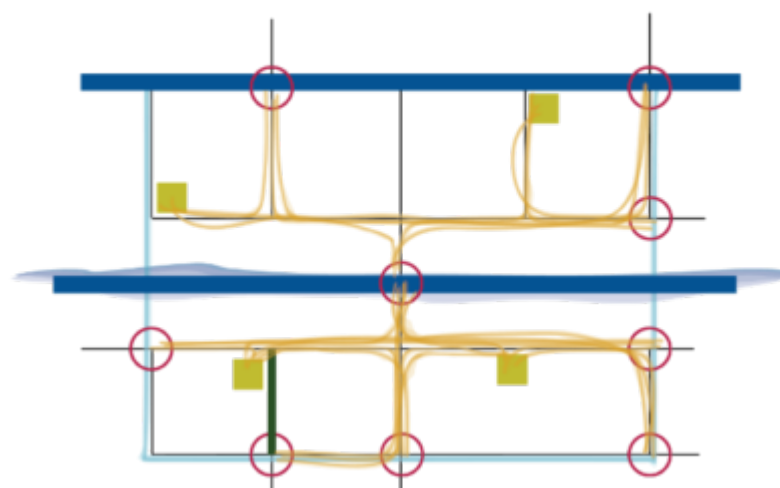


Figur 6. D: Møteplasser og

målpunkter. I denne øvelsen skal man markere alle møteplasser og målpunkter innenfor byområdet. Dette kan være torg, gågater, bibliotek, skoler, barnehager, arbeidsplasser, togstasjon, handel mm. Begynn med gågater, plasser og torg (eksempelfarge mørkegrønn). Dette er arealer hvor syklister må sykle på fotgjengernes premisser. Derfor er det nyttig å registrere disse slik at potensielle gatebrukskonflikter synliggjøres i arbeidet med sykkelveinettet. Marker deretter øvrige målpunkter (eksempelfarge lys grønn).

Deretter registrere disse slik at potensielle gatebrukskonflikter synliggjøres i arbeidet med sykkelveinettet. Marker deretter øvrige målpunkter (eksempelfarge lys grønn).

Bevegelse sykkel — Målpunkt ■ Gågate —



Figur 7. E: Ønskelinjer.

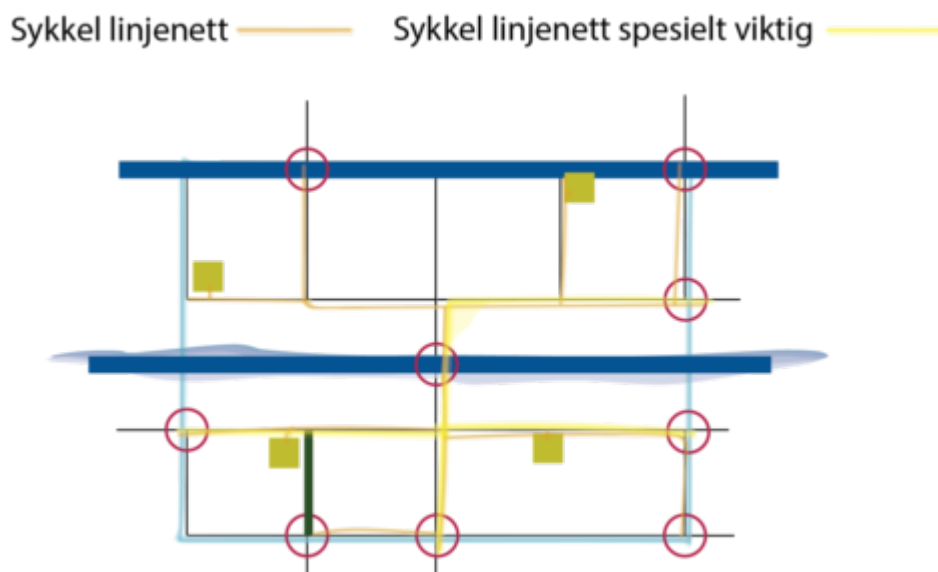
ØNSKELINJER. Legg over et transparent skissepapir slik at disse linjene blir tegnet på et eget ark. Tegn deretter opp raskeste vei mellom hvert punkt: - mellom koblingspunkt til målpunkt - mellom målpunkt til målpunkt. Alle de nye punktene skal kobles sammen.

Deretter registrere disse slik at potensielle gatebrukskonflikter synliggjøres i arbeidet med sykkelveinettet. Marker deretter øvrige målpunkter (eksempelfarge lys grønn).

type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»»][vc_column_inner][vc_column_text]

Steg 3 - Sammenstilling av kart

Legg de to kartene med ønskelinjer fra steg C og E over hverandre, og deretter et nytt transparent tegnepapir på toppen. Lag et nytt kart der alle linjene tegnes inn, basert på ønskelinjene. Bruk deretter en egen farge for å markere de linjene som har blitt markert flest ganger gjennom øvelsene med «ønskelinjer». Disse er spesielt viktige linjer. Kartet man nå sitter med er et kart som viser ideal for sykkelnettet. Dette benyttes som grunnlag for verksted 2. Merk at ifølge [Sykkelhåndboka](#) skal normal maskevidde på et hovednett for sykkel være 500 - 800 meter, men noe mindre (tettere) i sentrale områder.



Figur 8: Sammenstilling av

kart

Verksted 2 - realitetsorientering og tilpassing i helhetlig gatebruksperspektiv

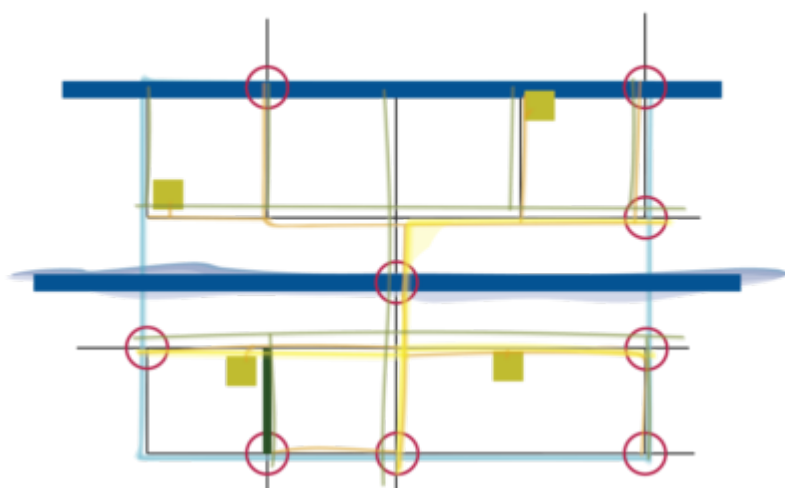
I verksted 2 er fokuset realitetsorientering, tilpassing og videre bearbeiding av det foreslåtte linjenettet for sykkel. Dette skal til slutt resultere i en mulighetsstudie for gatebruk i det aktuelle byområde. I verksted 2 tas andre trafikantgrupper og relevante hensyn inn i diskusjonen, og man skal gjennom arbeidet sortere ut hvilke gater som er viktig for ulike trafikanter og aktiviteter. Verksted 2 er todelt. I første del forsetter man å tegne på kart. Her skal man tegne inn den resterende infrastrukturen for å få en oversikt over gatebilde og identifisere hvor det oppstår konflikter og utfordringer. I andre del av verkstedet identifiserer man problemer og utfordringer, og drøfter mulige løsninger på disse. For å gjennomføre øvelsene, trenger man underlagskartet fra verksted 1, kart med ideelt sykkelnett fra verksted 1, skissepapir, teip og tusjer i ulike farger. Legg et nytt transparent tegnepapir på toppen av underlagskart og sykkelnettkart fra verksted 1. Velg en tusjfarge for hvert av stegene under.

Del 1 - kartlegg andre trafikantgrupper og identifiser utfordringer

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»»][vc_column_inner]

width=»1/2»][vc_column_text]

Bevegelse gående

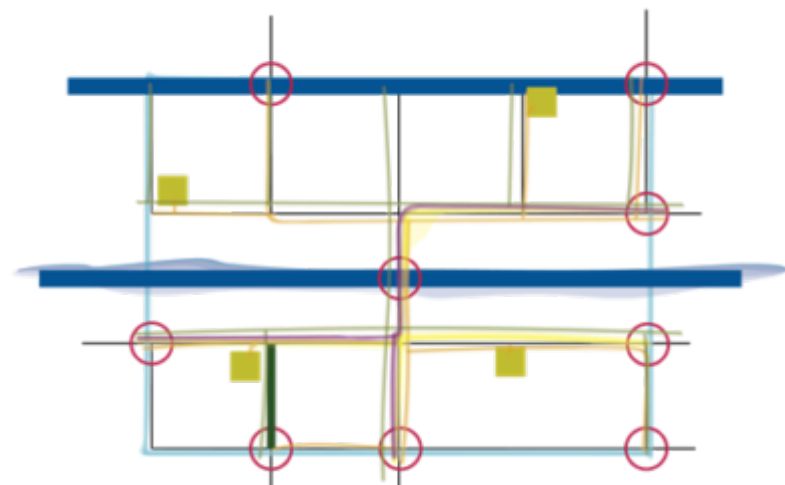


Figur 9. A: Gående.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text] A: GÅENDE (eksempelfarge mørkegrønn). Som utgangspunkt er det gående i alle gater. Tegn derfor inn bevegelseslinjer i de gatene som vurderes som mest sentrale og flest gående.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal» thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text]

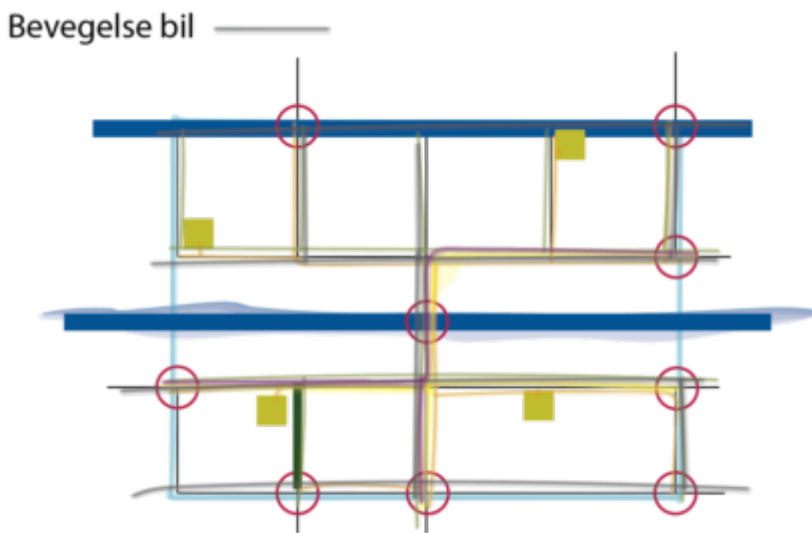
Bevegelse buss



Figur 10. B: Buss.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text] B: BUSS (eksempelfarge lilla). Tegn inn fremtidig nett/traseer for kollektivtrafikk.

[/vc_column_text][/vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal» thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text]

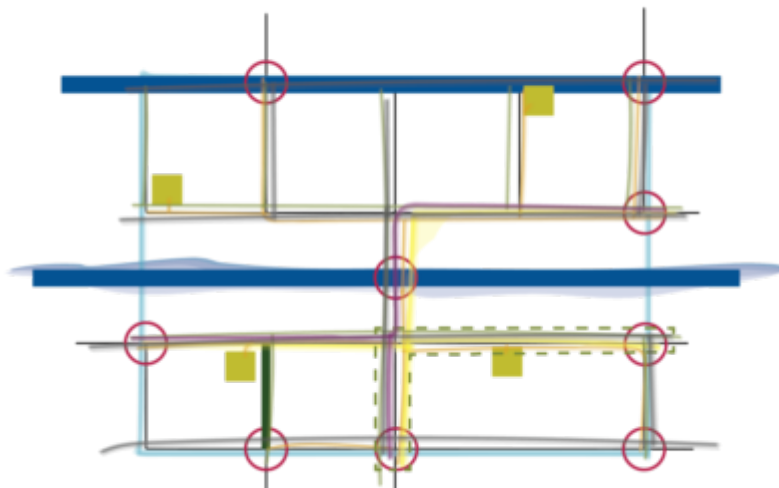


Figur 11. C: Bil.

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text] C: BIL (eksempelfarge grå). Tegn inn fremtidig nett/traseer for bil innenfor avgrensingen. Dersom man ikke har definert en framtidig plan for veg og kjøremønster, kan det være nyttig å gjennomføre en øvelse for bil tilsvarende den man gjorde for sykkel i verksted 1. Dette vil kunne gi svar på hvilke gater som er sentrale for gjennomgangstrafikk og målpunkter, og hvilke gater som i mindre grad har behov for prioritering.

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal» thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text]

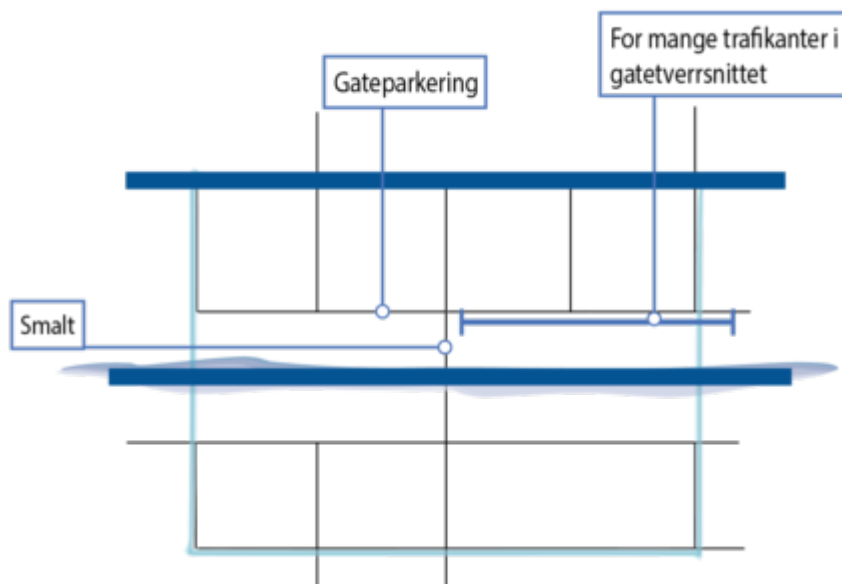
Eksisterende sykkeltilrettelegging



Figur 12. D: Eksisterende

sykkelplanlegging. [/vc_column_text][vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text] D: EKSISTERENDE SYKKELPLANLEGGING (eksempelfarge stiplet grønn). Tegn inn der det er eksisterende sykkelplanlegging. Her er dette vist med å tegne området hvor det er sykkelplanlegging.

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_separator type=»normal» thickness=»1px»][vc_row_inner row_type=»row» type=»full_width» text_align=»left» css_animation=»»][vc_column_inner width=»1/2»][vc_column_text]



Figur 13. F: Identifiser

utfordringer og konflikter. [/vc_column_text][vc_column_inner][vc_column_inner width=»1/2″][vc_column_text] F: IDENTIFISER UTFORDRINGER OG KONFLIKTER (eksempel tekstbokser). Vurder det samlede kartet man nå har, og identifiser sentrale utfordringer og konflikter knyttet til sykkelplanlegging især. Finn frem et nytt underlagskart over dagens situasjon, og noter de ulike utfordringene på dette. Alternativ til tekstbokser og piler er bruk av post-it lapper.

[/vc_column_text][vc_column_inner][vc_row_inner][vc_column][vc_row][vc_row row_type=»row» use_row_as_full_screen_section=»no» type=»full_width» angled_section=»no» text_align=»left» background_image_as_pattern=»without_pattern» css_animation=»»][vc_column][vc_column_text]

[/vc_column_text][vc_column][vc_row][vc_row row_type=»row» use_row_as_full_screen_section=»no» type=»full_width» angled_section=»no» text_align=»left» background_image_as_pattern=»without_pattern» css_animation=»»][vc_column][vc_column_text]

[/vc_column_text][vc_column][vc_row][vc_row row_type=»row» use_row_as_full_screen_section=»no» type=»full_width» angled_section=»no» text_align=»left» background_image_as_pattern=»without_pattern» css_animation=»»][vc_column][vc_column_text] [/vc_column_text][vc_column][vc_row]

[vc_row row_type=»row» use_row_as_full_screen_section=»no» type=»full_width» angled_section=»no» text_align=»left» background_image_as_pattern=»without_pattern» css_animation=»»][vc_column][vc_column_text]

Eksempler på konflikter kan være at det er for smalt over broa når alle trafikantene skal over denne, at gateparkering båndlegger areal eller at det er for flere trafikanter i gatetverrsnittet enn det som er ideelt eller gjennomførbart.

Del 2 - drøft utfordringer og konflikter

I del 2 av verkstedet kan deltakerne gjerne deles inn i mindre grupper på 3-4 personer. Resultatkartet med punkter og linjer henges på veggen sammen med kartet der utfordringer og konflikter er notert. Hver gruppe får tildelt ett nytt kartunderlag over dagens situasjon, og

får i oppgave å skissere en gatebruksplan basert på de to kartunderlagene på veggen. Sentrale spørsmål til gruppene:

- Hvordan skal vi prioritere i de enkelte gatene?
- Finnes det gode alternative ruter for trafikantgruppene som kan løse de utfordrende punktene og delstrekningene?
- Hva kan vi gjøre for å optimalisere kvaliteten på tilbudet for de syklende?
- Hvilke virkemidler kan vi ta i bruk for å skape et godt tilbud for de syklende?

Det bør settes av ca. en time til arbeidet. Deretter presenterer hver av gruppene sine forslag i plenum, og drøftes med resten av deltakerne. Referent noterer sentrale diskusjonspunkter.

- Er det temaer som går igjen i diskusjonene?
- Er det enkelte av utfordringene som går igjen på tvers av diskusjonene?
- Er det informasjon eller kunnskap som mangler for å kunne gjøre en god vurdering eller ta en veloverveid beslutning?

Det samlede kartunderlaget og løsningsforslagene sammen med noterte punkter fra diskusjonen legges til grunn for fremstilling av en mulighetsstudie for gatebruk i det aktuelle byområdet.

Eksempel på problemstillinger

Gateparkering

- Hvor er bilparkering i konflikt med sykkelveinettet?
- Hvor finnes det bilparkering i dag (ensidig/tosidig/p-hus)?

Vurder om bilparkeringen bør fjernes, om noen andre trafikanter kan flyttes eller om sykkelveinettet bør legges om.

Omgivelser: opplevelse og attraktivitet

- Hvor er det hyggelig å sykle i dag?
- Er det noen traseer eller punkt fra idealet hvor det ikke er hyggelig å sykle.
- Hvilke tiltak kan man gjøre det mer attraktivt å sykle her?

Vurder om sykkelveinettet bør legges om. Vurder om det er aktuelt å sykle omvei for å sykle

Etterarbeid

Dersom det gjennom prosessen er kommet frem særlig behov for innhenting av kunnskap, informasjon eller avklaringer kan dette vurderes å hentes inn i etterkant. Eventuelle registreringer kan også gjennomføres ved behov. Dette må vurderes ut ifra omfang og framdrift, og behov med tanke på at nivået i denne fasen er en innledende mulighetsstudie. Sentrale kunnskapshuller eller manglende avklaringer må eventuelt beskrives i mulighetsstudien.

Utkast til gatebruksplan og veien videre

Avslutningsvis illustreres et foreløpig forslag til gatebruksplan, med utgangspunkt i sammenstilte kart og innspill fra verkstedene. De alternative forslagene fra del 2 i verksted 2 dokumenteres og legges ved som supplement til hovedkartet. Planen beskrives, og sentrale utfordrende punkter og konflikter pekes ut. Mulighetsstudien vil kunne ligge til grunn for videre arbeid med løsningsutvikling og prosessplanlegging.

3. Supplerende tiltak

Ved behov kan et supplerende verksted gjennomføres med gående som tema. Dette kan legges til grunn for en tilsvarende prosess som i verksted 2, skissering av snarevegprosjekt eller generelt legges til grunn som kunnskapsgrunnlag for kommende planer og prosjekter. Det kan være nyttig å gjennomføre en felles befaring for deltakerne i forkant av verksted 2 for å sikre lik kjennskap til området det skal arbeides med. En aktuell tilleggsaktivitet til mulighetsstudien for gatebruksplan er å gjennomgå forslaget og identifisere alle enkle tiltak som raskt kan forbedre tilbudet for syklistene. Disse kan iverksettes parallelt med det videre arbeidet med planen og de mer omfattende løsningene.

4. Hvor er tiltaket egnet?

Metodikkens formål er knyttet til sykkeltilbudet i byområder og tettbebygde strøk. Tiltaket er spesielt egnet og rettet mot sentrumsområder av små og mellomstore norske byer, men kan også fungere for avgrensede sentrumsområder i de større byene.

5. Bruk av tiltaket - eksempler

Metoden ble utviklet og anvendt i praksis sentrum i Trondheim for å komme fram til en helhetlig gatebruksplan for Midtbyen (Norconsult 2016-2017). Metoden er også blitt gjennomført for Ålesund sentrum (Norconsult 2017-2018).



Figur 14:

Eksempelillustrasjoner og foto fra verkstedene for Midtbyen i Trondheim.



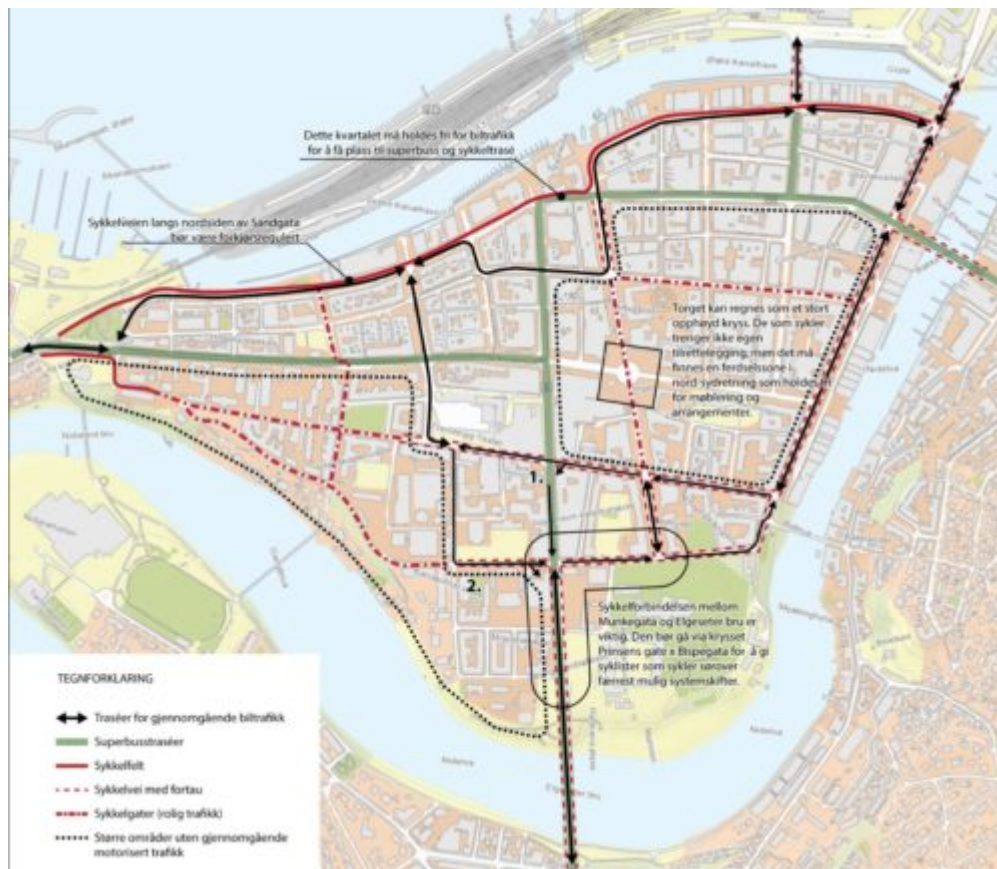
Figur 15: Digitalisert versjon

av øvelse F i verksted 2 i Ålesund: utpeking av utfordrende punkter.



Figur 16: Alternativ for

trasévalg som kom fram i verkstedet i Ålesund.



Figur 17: Oppsummeringskart

fra Midtbyen, Trondheim som viser mulighetsstudie for gatebruksplan.

6 Miljø- og klimapåvirkninger

Økt sykkelandel vil bidra positivt til å møte både nasjonale, regionale og lokale mål knyttet til reduserte klimagassutslipp. Nullvekstmålet legger til grunn at all vekst i personbiltransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivreiser. Bedre sykkelplanlegging i samspill med andre trafikantgrupper vil potensielt også føre til mindre konflikt med disse, og bidra til et mer effektivt og helhetlig mobilitetssystem i byområdene. Dette vil også komme kollektivreisende og gående til gode.

7 Andre virkninger

Kunnskaps- og erfaringsutveksling om gatebruk og sykkelplanlegging i verkstedene vil kunne bidra til å øke generell kompetanse innenfor disse områdene på tvers av deltakere og organisasjoner. Det vil også kunne bidra til økt gjensidig forståelse og god dialog i fremtidige prosesser.

8 Kostnader for tiltaket

Kostnader er i hovedsak knyttet til ressursbruk blant ansvarlige for tiltaket og deltakerne på verkstedet. Investerings- og driftskostnader kommer eventuelt som en konsekvens av gjennomføring av tiltak utpekt gjennom dette tiltaket.

9 Formelt ansvar

Et verksted for sykkelplanlegging vil ofte være kommunene sitt ansvar, men i samarbeid med ulike aktører og myndigheter - heriblant Statens vegvesen. Resultatet av dette tiltaket er en mulighetsstudie og ikke en formell plan etter PBL.

10 Referanser

Norconsult 2016

Forslag til metodikk for å kartlegge forholdene for syklist og gående i et bysentrum.

Casestudie: Midtbyen i Trondheim. Del 1: prosessrapport. Sandvika: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen 2022

[Veg- og gateutforming](#). Håndbok N100. Oslo: Vegdirektoratet.

Steder metodikken har blitt utprøvd som er beskrevet:

- Utprøving av gatebruksplanmetodikk. Casestudie i Midtbyen.
 - Oppdragsgiver: Vegdirektoratet og Trondheim kommune.
 - År: 2016-2017.
 - Konsulent: Norconsult.
- Mulighetsstudie sykkeltrasé i Ålesund sentrum.
 - Oppdragsgiver: Ålesund kommune.
 - År: 2017-2018.
 - Konsulent: Norconsult.

[/vc_column_text][/vc_column][/vc_row]