

Temahefte Orkdal 2040

Gå og sykle i Orkdal!



Strategier for øket gang- og sykkeltrafikk frem mot 2040

Forord

Som et utfyllende dokument til kommunedelplan Orkanger-Fannrem Gjølme og som et vedlegg til prosjektet 2040 omhandler denne rapporten hvorfor det bør tilrettelegges og satses på gang og sykkeltrafikk, Orkdal kommunes strategier for å få til en økt miljøvennlig transport, samt eksempler på sykkelparkering og komplimenterende tiltak som bør gjennomføres frem mot 2040 for å oppnå kommunens visjoner om et bærekraftig samfunn. Rapporten er utarbeidet av Plan og forvaltning i Orkdal kommune.

Innhold

<i>Innledning</i>	<u>3</u>
<i>Hvorfor bør vi gå og sykle mer?</i>	<u>4</u>
<i>Orkdal kommunes gang- og sykkelstrategi</i>	<u>5</u>
<i>Sykkelparkering</i>	<u>6</u>
<i>Sykkelpotensialet Orkanger – Fannrem - Gjølme</i>	<u>8</u>
<i>Ønskelinjekart og hovedsykkelnett</i>	<u>10</u>
<i>Litteratur for arbeid med sykkelnett og sykkelparkering</i>	<u>14</u>

Innledning

Det kommunale prosjektet Orkdal 2040 og kommunedelplan for Orkanger- Fannrem – Gjørme legger vekt på at utviklingen i sentrumsområdene i Orkdal skal være bærekraftig. For å få til bærekraftige transportløsninger setter derfor kommunedelplan for Orkanger- Fannrem – Gjørme fokus på gang- og sykkeltransport.

Planlegging og utbygging av et sammenhengende hovednett for sykkel vil være et viktig tiltak for å oppnå økt sykling.

Nasjonal sykkelstrategi ble lansert i Nasjonal transportplan 2006–2015 og rulleres som en del av Nasjonal transportplan 2010–2019. Sykkelstrategien har som mål å gjøre det attraktivt å sykle for alle, med følgende delmål:

- > Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser
- > I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles
- > 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

I tillegg til at Orkdal vil følge opp nasjonale målsetninger om sykkel vil kommunen også legge til rette for gående i småbyen.

Gående har ofte andre krav og det er i noen tilfeller viktig å skille mellom gående og syklende, blant annet for å oppnå rask fremkommelighet med sykkel.



Foto: Orkdal kommune.

Hvorfor bør vi gå og sykle mer?

- Miljøvennlig transport

Sykkel og gange har i praksis ikke negative miljømessige konsekvenser ut over trafikkulykker mellom syklende og gående som kan ses på som forårsaket av et transportsystem påført de syklende og gående.

Fotgjengere og syklister bidrar til å begrense luftforurensninger, utslipp vil reduseres ytterligere hvis flere går eller sykler.

- Helsefremmende transport

Å gå og sykle forbedrer folks fysiske kondisjon og reduserer sykkelighet og dødelighet. Å sykle mer enn 10 minutter pr dag reduserer for eksempel risikoen for å få hjertekrampe eller hjerteinfarkt med 5 – 10 prosent.

Mer sykling gir bedre helse for den enkelte, og det bidrar til bedre miljø dersom sykling erstatter bilreiser. Dette gir en positiv samfunnsøkonomisk gevinst.

- Arealmessig gunstig transport

Tettstedsområdet Orkanger-Fannrem-Gjølme ligger på flate partier i elvedalen, og avstandene fra nord (Gjølme-Orkanger) til sør (Fannrem) er ikke mer enn ca 6 km. Det gjør at det topografisk og bystrukturmessig ligger godt til rette for at sykkeltrafikk er et reelt alternativ til å kjøre bil.

Det er derfor arealmessig et godt potensial for å utløse økt sykkelbruk i løpet av perioden frem mot 2040.

At Orkdal kommune gjennom prosjektet 2040 vil satse enda mer på kompakt bystruktur og nær sentrum/bolig/arbeidsplasslokalisering vil kunne gjøre det mer attraktivt å gå eller å benytte sykkel som transportmiddel siden avstander mellom bolig og arbeidsplasser vil bli kortere i enkelte områder. Bymessig fortetting sparer landbruksarealer.

Visste du at du på 15 minutter kommer ca 3 km med sykkel?



Fjordgata, Orkanger. Foto: Monica Rusten.

Orkdal kommunes gang- og sykkelstrategi

VISJONER FREM MOT 2040

- Småbyen har en kompakt levende bykjerne med attraktive sentrumsfunksjoner innen gangavstand.
- Elva Orkla og nærområdene har sammen med områdene ved Idrettsparken og Gammelosen blitt sentrale sammenhengende friområder for befolkningen. Det er opparbeidet et sammenhengende turvegnett for gående og syklende i hele småbyen.

Strategier for å nå visjonene:

All planlegging og utbygging innenfor kommunedelplanområdet Orkanger-Fannrem-Gjølme skal lette overgangen til mindre energikrevende transportformer; som gang, sykkel og kollektivtransport. Universell utforming av utearealer og gangveger skal gjennomføres.

Gang og sykkeltrafikk skal prioriteres fremfor bil ved nybygging og vedlikehold av veger. Dette innebærer at kommunen vil bidra økonomisk til satsing på gang- og sykkeltrafikk. Orkdal kommune er bevisst på at sykkelbruk er en viktig del av en helhetlig transportstrategi, og at helseeffekten av økt sykkelbruk er innsatsgrunnlag.

- Dokumentering av barn og unges bruk av utearealer gjennom registreringer av *barnetråkk* i statens kartverks nasjonale database skal igangsettes, og vil kunne være obs- områder i fremtidig saksbehandling for vurdering av om utbygging berører viktige uteområder.
- Utbygging av et sammenhengende hovedsykkelnett skal prioriteres. Første etappe av fremtidig nett er vist i kommunedelplan for Orkanger-Fannrem-Gjølme.
- Sykkelkart for befolkning og turister skal utarbeides.
- Vinterbrøyting av eksisterende nett skal prioriteres høyt, også med hensyn på overgangspunkter mellom bilveg og gangveg /sykkelstier.
- Lys og stoppe/sitteplasser langs Orkla på turvegnettet skal prioriteres.
- Kommunedelplan Orkanger- Fannrem – Gjølme setter krav om sykkelparkeringsplasser i nye og endrede reguleringsplaner.
- Kommunedelplan for Orkanger-Fannrem-Gjølme setter krav om sykkelparkering ved nybygging/reovering av kontorer, forretninger, servicevirksomhet mv.
- Kommunedelplan for Orkanger-Fannrem-Gjølme har norm for minstekrav til antall sykkelparkeringsplasser.
- Kommunedelplan Orkanger- Fannrem – Gjølme har rekkefølgebestemmelser for å prioritere vanskelige punkt i sammenhengende nett for gang/sykkeltrafikk.

I tillegg til positive virkemidler og initiativ for å få øket gang- og sykkeltrafikk og minske utslipp fra bilisme, vil kommunen i et perspektiv frem mot 2040 begrense parkeringsplasser for personbiler i sentrumsområdene jfr. Klima- og energiplan.

Sykkelparkering

Sykkelbruk forutsetter god sykkelparkering. Det er et direkte forhold mellom mengden av sykkeltrafikk og antall parkerte sykler.

Ved tilrettelegging for økende sykkeltrafikk blir det stadig viktigere med gode løsninger for sykkelparkering.

I tillegg til bestemmelser om sykkelparkering i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner legges det her frem prinsipper og retningslinjer for hva som bør legges vekt på ved planlegging og etablering av sykkelparkeringsplasser.

- Plassering av sykkelparkering bør være nært målpunkt og nær ruten til målet.
- Økt sykkeltrafikk krever flere og bedre tilrettelagte sykkelparkeringsplasser.
- Sykkelparkeringsplassene skal være trygt, skjermet og hensiktsmessig plassert.
- God plassering og utforming av sykkelparkeringsplasser signaliserer at sykling er ønsket.
- Gode sykkelparkeringsplasser vil bidra til en penere småby.

Gode sykkelparkeringsplasser og godt utformede og skjermede områder for sykkelparkering gir signaler om at sykling er ønsket. De som sykler har glede av at plassene er overdekket og er tyverisikre.

Parkeringsbehovet ved eksisterende kommunale bygg og ved ulike bedrifter eller senter bør kartlegges. For alle nye bygg bør det planlegges sykkelparkering ut i fra et mål om å øke sykkelandelen på besøks, handels og arbeidsreiser.

Planlagt



Rådhuset. Foto: Orkdal kommune.

Eller tilfeldig?



Prix, Fannrem. Foto: Orkdal kommune.

Plassering nær målet avhenger av situasjonen. Ved større senter eller kollektivknutepunkt kan det være opp til 30-50m, men for mindre butikker er 5-10m ideelt.

Enhver sykkeltur starter og ender med en parkert sykkel.

Økt sykkeltrafikk krever flere og bedre tilrettelagte sykkelparkeringsplasser.

Sykkelparkeringsplassene skal være: *trygt, skjermet og hensiktsmessig plassert.*

Sykkel skal prioriteres.

Bildet illustrerer utfordringene, hva er prioritert her?



Bunnpris Orkanger. Foto: Orkdal kommune

Ideelle krav til sykkelparkering

Lett å få øye på	Plassering nær ved veinett / sykkelrutenett, selvforklarende og/eller god skilting
Se innbydende ut	Gode adkomster, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring
Ligge i umiddelbar nærhet til målet	Plassering tett ved inngangen /utgangen
Ligge på syklistens naturlige rute mot målet	Plassering på den riktige siden av målet, hvis alle kommer fra én side, ellers på begge/flere sider av inngangen
Tilstrekkelig i antall plasser	I hver seksjon litt (ca. 10 %) flere plasser enn det er parkerte sykler ved rushbelastning
Sikre sykkelen mot været	Typisk et spørsmål om overdekning (herunder sykkelboks) eller innendørs parkering - stativer, som bare dekker setet, fungerer også
Sikre sykkelen mot tyveri	Kan løses ved et avlåst eller overvåket rom eller ved å muliggjøre fastlåsing til stativet
Passe til alle typer sykler	Stativet skal kunne klare forskjellige hjulstørrelser, hjulbredder og rammeutforminger (barne-/voksensykler, terrengsykler/bysykler) - spesialsykler og sykkeltilhengere kan likevel ikke forventes også å passe i stativet
Ikke skade sykkelen	Stativet må ikke utsette hjul for skadelige vridninger eller lakken for skrammer. Deler, som kommer i kontakt med sykkelens ramme skal være belagt med gummi eller lignende
Lett å bruke	Et spørsmål om stativutforming, med tyverisikring som et særlig problem, om avstand mellom stativer (så syklene ikke filtrer seg inn i hverandre) samt om adkomstens utforming
Lett å renholde og vedlikeholde	Et spørsmål om innbyrdes plassering (feiling mellom stativer) og om overflatebehandling og utforming av evt. bevegelige deler

Tabell fra Statens vegvesen Vegdirektoratet, Utbyggingsavdelingen rapport nr 2007/08, Sykkelparkering

Sykkelpotensialet Orkanger – Fannrem - Gjølme

Syklende velger rute ut fra:

- Transport/Fremkommelighet
- Opplevelse
- Trygghet

Voksne syklister med lang erfaring som trafikant velger annerledes enn en 10-åring på skoleveg eller en eldre syklist på tur. De vil ha forskjellig vektlegging av trygghet, fremkommelighet og opplevelsene.

Det er også forskjell på hvilke løsninger som vil være gode for en som prioriterer å komme seg raskt på jobben og for en som søker rekreasjon på kveldstur.

I kommunedelplan for Orkanger – Fannrem- Gjølme 2010- 2022 er det innarbeidet et utvidet fremtidig turvegnett langs Orkla, samt at en del gang/sykkelveger vises i planen.

Behov for en helhetlig satsing

Arbeidet med planen og perspektivet frem mot 2040 viste behovet for et hovedsykkelnett, hvor det kan legges vekt på god tilgjengelighet mellom Fannrem-Orkanger og Orkanger-Gjølme.

Områdene skal bindes sammen på best mulig måte for syklende, slik at arbeids, besøks- og handelsreiser mellom Fannrem-Orkanger – Gjølme kan foregå på en helsefremmende, miljøvennlig måte.

Orkdalsvegen har i dag sammenhengende gang- og sykkelveg fra Fannrem til Orkanger. På bakgrunn av opplysninger fra registrerte sykkelulykker (STRAKS - registeret til statens vegvesen) om at de fleste kryss langs Orkdalsvegen er ulykkespunkter, sees behovet for å gjøre tiltak for at dem som kommer fort på sykkel. Disse bør regnes som fullverdige trafikanter og få eget sykkelfelt med forkjøringsrett.

Ved å etablere egne sykkelfelt vil fremkommelighet for sykler være mer trafikksikker og raskere, og syklende kan bevege seg mellom Fannrem og Orkanger/Gjølme i 30 km/t. Fremtidig hovedsykkelnett er derfor vist i kommunedelplan for Orkanger-Fannrem-Gjølme.

Orkanger/Fannrem står for tur i Statens vegvesen sin satsing på tilrettelegging for sykkel. Fra 2014 er det midler for tilrettelegging. Kommunen vil samarbeide med vegvesenet om å få til et sammenhengende hovednett. Alternative traseer kan også bli en mulighet.

Forve bru.

Bruer uten gang- eller sykkelfelt, og vanskelige kryss må prioriteres for å få til et sammenhengende nett som kan være trygt både for den som sykler til jobb, og for dem som skal ut på tur.



Hva med vinteren da? Vi som bor så langt nord...

”Eg tenkte ikkje at vinteren er den rette tida for å skrive om sykling, men julebesøk i Groningen i Nederland gav støyten til å reflektere over transportsystema i byar og tettstader nettopp nå.

Europa blei ramma av kulde, snø og trafikkaos. I Nederland var det problem med bil- og flytrafikken og nesten stans i jernbanetransporten. Då var det utruleg å oppleve at alle sykkelveggar i Groningen var nybrøyta og sykkeltrafikken gjekk unna omtrent som på ein fin sommardag.”

Helge Fiskaa, professor i by - og regionplanlegging, NTNU. Kronikk i Adresseavisen 25.01.10.

Satsing på sykkeltransport, både med egne sykkeltraseer, samt aktivt vedlikehold og brøyting kan gjøre det attraktivt å sykle selv midt på vinteren. Groningen er sykkelbyen i Nederland hvor nesten 40 % av alle personturer foregår på sykkel.

Nederland er et land som har satset på sykkel. Gjennom nasjonal plan for satsing på tilrettelegging for sykkel, og statlig tilskudd, har sykling blitt satt på dagsorden gjennom nasjonale transportplaner, kollektivselskapene satser sterkere på sykkelen som tilbringer til bane og buss.

I Norge foregår omtrent 6 % av alle reiser på sykkel, i Sverige er tallet 12 % mens det i Nederland er ca 29 %. Klima og topografi alene kan ikke forklare den lave sykkelbruken i Norge.

Potensialet for økt sykkelbruk finnes først og fremst innenfor de korte bilreisene. Det er et potensial for å overføre omtrent 35 % av alle korte (3 til 4 km) bilreiser i Norge til gange eller sykkel.

Innenfor området Orkanger-Fannrem – Gjølme gjør den flate elvedalen sitt til at det ikke er topografisk vanskelig å sykle. Avstandene er heller ikke for lange. Den viktigste forutsetningen for å øke sykkelandelen er å bedre fremkommeligheten for sykkel i forhold til bil.

I tillegg til et sammenhengende nett og satsing på brøyting og vedlikehold, må holdningene til denne type transport påvirkes og endres.

Mobilitetsstyring kan benyttes som virkemiddel i tillegg til fysisk tilrettelegging.

I mobilitetsstyring er informasjon, holdningsskapende arbeid og annen tilrettelegging for miljøvennlige transportvalg viktig.

Eksempler på bruk av mobilitetsstyring kan være sykkelkampanjer, eller tilrettelegging med sykkelparkering og dusjmuligheter hos en bedrift eller hos en kommunal enhet.

Det handler mye om holdninger.

Vi sier det blir vanskelig å få med seg melken hjem uten bilen...

Men, kan vi ikke bruke sykkelvesker eller kurv for å få med oss det vi trenger på korte turer da?

Barna får plass i en sykkelvogn!



Foto: Orkdal kommune

Ønskelinjekart og hovedsykkelnett

Det er utarbeidet et ønskelinjekart på bakgrunn av eksisterende situasjon (2009) og med tanke på fremtidige sykkelveger eller gang/sykkelveger.

Ønskelinjekartet for sykkel viser eksisterende veger for gang- sykkeltrafikk, samt områder som er regulert men ikke bygd. Kartet viser også forslag til nye ruter.

Kartet viser vanskelige punkt som må utbedres for sammenhengen, spesielt med tanke på sykkel.

De vanskelige punkt er vist i egen tabell, tabellen er ikke uttømmende, slik at det kan være ytterligere vanskelige punkt som kan være aktuelle.

Kartet er utarbeidet på grunnlag av eksisterende reguleringsplaner, kommuneplanens arealdel, befaringer, intervjuer ved Washington Mills, Rådhuset og Orkanger videregående skule, samt opplysninger om ulykkespunkt i STRAKS registeret til statens vegvesen.

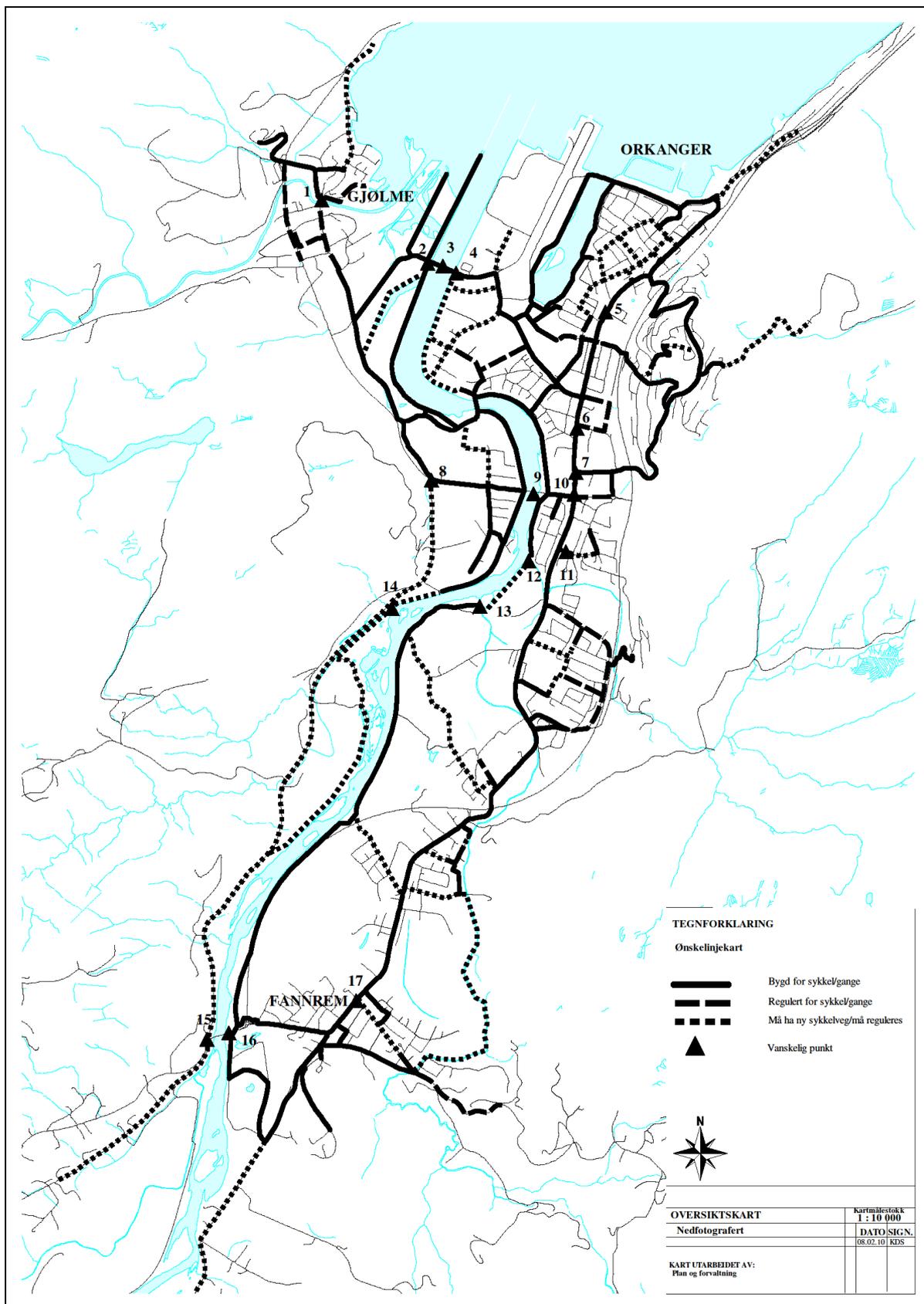
Kartet gjelder området Orkanger-Fannrem – Gjølme, men nettet vises mot Torshus folkehøgskole og mot Blåsmo. Linje videre mot nabokommunen Skaun er også vist. Det er viktig å tilrettelegge for at syklende kan pendle mellom kommunene. Samtidig er det fine turmuligheter langs fjorden på den nedklassifiserte gamle E39.

Ønskelinjekartet skiller ikke klart på egne sykkelveger eller gang- sykkelveger.

Det er utarbeidet et eget kart som viser hovedsykkelvegnett i et perspektiv mot 2040 hvor en ser for seg at det er egne traseer for sykkel, for en rask og enkel fremkommelighet.

Fokus på et sammenhengende hovednett betyr ikke at sentrumsområdene, eller Evjen og Fannrem blir ”glemt” med tanke på lokalnettet for sykkel, men hovedfokus bør være på å få til et sammenhengende hovednett innenfor kommunedelplanområdet slik at fremkommelighet for arbeidsreiser innenfor området blir god, og sykkel kan ha like gode forhold som bilen.

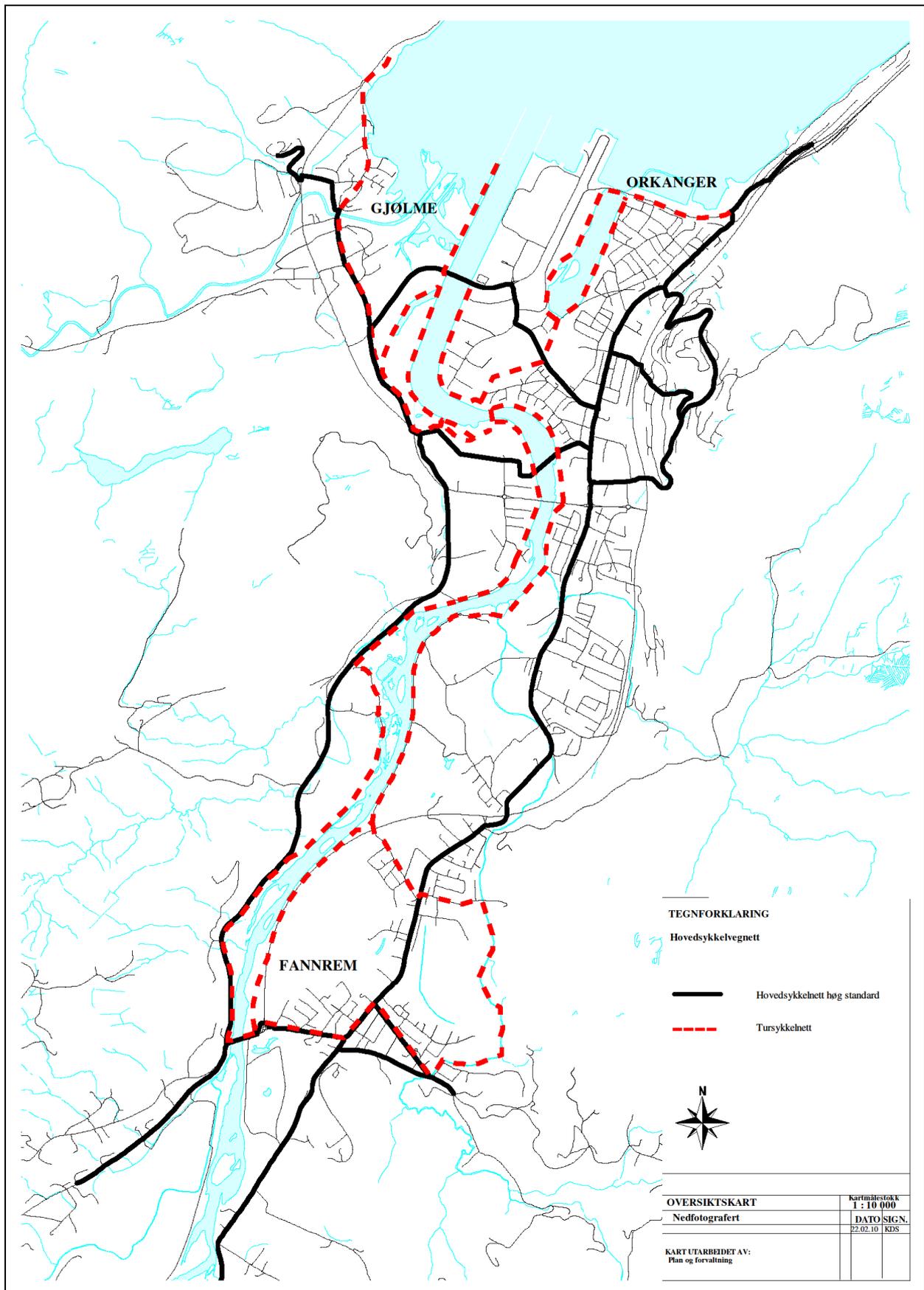
ØNSKELINJEKART FOR SYKKEL OG GANGE



TABELL TIL ØNSKELINJEKART, vanskelige punkt og tiltak er ikke i prioritert rekkefølge

Punkt	Sted	Problem	Forslag til tiltak
1	Gjølme, bru over Skjenaldelva	Ikke plass til biler + sykkel/gangtrafikk	Holde stengt for biltrafikk (ny bru/egen gang/sykkelbru)
2	Sør-vestside Grønørbrua	Dårlig/smalt kobling turstingang/sykkelveg	Utvide kobling mellom turstinett og gang/sykkelveg
3	Grønørbrua	Smalt fortau over brua	Eget sykkelfelt/utvidet bru
4	Sør-østside Grønørbrua	Ikke kobling mellom tursti og gang/sykkelveg (autovern)	Åpning mellom tursti og gang/sykkelveg
5	Overgangsfelt ved barneskole Orkanger	Uoversiktlig. Ulykkespunkt	Vikeskilt/Speil/eget sykkelfelt (fartshump)
6	Overgangsfelt Møbelringen Orkanger	Uoversiktlig. Biler kommer fort i krysset.	Eget sykkelfelt, Vikeskilt (evnt fartshumper)
7	Overgangsfelt Statens hus Orkanger	Uoversiktlig. Biler kommer fort i krysset. Ulykkespunkt.	Eget sykkelfelt/undergang (evnt fartshumper)
8	Krysset fv. 710/462,Gjølme	Uoversiktlig. Biler stor fart. Ingen overgang i dag.	Undergang (E39 kommer her)
9	Bårdshaugbrua	For smalt for gang/sykkeltrafikk	Egen, ny bru for gang-sykkeltrafikk.
10	Undergang ved Domus	Dårlig oversikt. Ulykker. Sykles fort, konflikt mellom syklende.	Merking høyre/venstre (og eget for gående) Eller fremtidig E39 i kulvert og gnag/sykkeltrafikk over.
11	Kryss ved Sykehuset	Mye biltrafikk. Konflikter. Ulykkespunkt.	Eget sykkelfelt(fartshumper)
12	Bekk Evjen/Lindebakken	Mangler bru	Ny bru
13	Bekk Evjen/Daløya	Mangler bru	Ny bru
14	Bekk	Mangler bru	Ny bru
15	Kryss fv 462/Forve bru	Mye trafikk, mangler sykkelveg (og gangveg)	Eget sykkelfelt (ny bru)
16	Forve bru	For smalt for gang/sykkeltrafikk	Ny bru/egen bru gang/sykkeltrafikk
17	Gammelvegen opp til Sundlibakkan	Dårlig sikt pga bygg langt frem i gaten. Ulykkespunkt	Eget sykkelfelt (Skilt/Speil/fatshump)

HOVEDSYKKELNETT I PERSPEKTIVET MOT 2040



Litteratur for arbeid med sykkelnett og sykkelparkering

For relevant litteratur om detaljert utforming av sykkelvegnett vises til:

Sykelhåndboka - utforming av sykkelanlegg. Håndbok 233 av Statens vegvesen (2003).

For relevant litteratur om sykkelparkering vises til:

Sykkelparkering. Rapport nr 2007/08 av Statens vegvesen, utbyggingsavdelingen. (2007)

For å fylle rollen som pådriver og spre kunnskap om tiltak som øker sykkelbruken har Statens vegvesen etablert et sykkelbynettverk (startet i 2004) i samarbeid med Syklistenes landsforening. Nettverket driftes av Statens vegvesen, og Syklistenes landsforening er sekretariat. Nettverket tilbyr kurs, studieturer, nyhetsbrev, nettsider er etablert, www.sykelby.no, med aktuelle publikasjoner, nyhetssider m.v. Medlemskap er gratis.