



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø		

Temasak KPA: Sykkel - forslag til hovednett, bestemmelser og retningslinjer

Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling:

Nytt hovednett for sykkel og nye, anbefalte krav og retningslinjer for sykkel omtalt i saken tas inn i kommuneplanens arealdel.

Vedlegg

1 HOVEDNETT SYKKEL 2023.03.24

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommuneplanens arealdel

Hovednett for sykkel 2009

Høringsdokumenter hovedplan for sykkel 2018

Sammendrag:

Saken omhandler revidert hovednett for sykkel og ny sykkel-parkeringsnorm, som planlegges tatt inn i kommuneplanens arealdel. Det vil senere bli utarbeidet en revidert hovedplan for sykkel som viser kommunens mål og strategier for sykkel i Stjørdal og en handlingsplan som viser forslag til prioriterte prosjekter samt en totaloversikt over strekninger hvor det bør jobbes videre med planlegging for sykkel.

Saksopplysninger:

Hovednett for sykkel er sammenhengende, prioriterte sykkelruter. I tillegg til hovednett for sykkel har vi tegnet ut lokalnett for sykkel (lyseblått i kartet). Hovednettet dekker ei rute langs E6, de mest trafikkerte strekningene på E14 samt viktige forbindelser mellom boliger, skoler og arbeidsplasser hvor det er realistisk at folk vil sykle i hverdagen. Hovednett for sykkel ble vedtatt av kommunestyret i 2009 og forankret i kommuneplanens arealdel i 2013. Revidert hovednett for sykkel planlegges tatt inn i ny kommuneplanens arealdel.

Kommunedirektøren har valgt å gjøre arbeid med hovedplan for sykkel uten forankring som kommunedelplan med tilhørende prosess (varsel om planoppstart, planprogram mv). På samme måte som i 2009 planlegger kommunedirektøren (etter vedtak i kommunestyret) å

begynne å ta i bruk nytt vedtatt hovednett med tilhørende dokumenter i sin saksbehandling (med henvisning til kommunestyrets vedtak). Mange av de planlagte tiltakene har vedtatte reguleringsplaner eller vil kreve reguleringsplan før gjennomføring og her er det prosessuelle krav for involvering og medvirkning ihht plan- og bygningsloven.

Forslag til hovedplan for sykkel, med revidert hovednett for sykkel, ble sendt på høring i 2018. Under følger en oppsummering av uttalelsene.

Uttalelse Komite kultur, næring og miljø - 12.12.2018

Komiteen ønsker at Stjørdal kommune skal etablere en sykkelgård i sentrum, og at dette tas i inn i hovedplan sykkel 2018.

Uttalelse Komite plan - 12.12.2018

Det legges inn et nytt punkt i punktet strategi.

Det må legges stor vekt på opplæring i sykkelbruk og trafikkregler i alle skoler der elever bruker sykkel som fremkomstmiddel. Det legges inn et punkt om hvordan utfordringene ved økt bruk av elektriske sykler skal møtes. Kommunen videreutvikler bruk av delte felt mellom gående og syklende etter mal av gangveien gjennom Sandskogan, sykkelvei med fortau.

Uttalelse Komite Levekår - 11.12.2018

Stjørdal kommune ønsker å etablere en sykkelgård, for opplæring til barn og unge. Dette som et virkemiddel til å nå målet om at 90 % av alle barn og unge går eller sykler til skolen.

Uttalelse Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg - 10.12.2018

Det legges inn et nytt punkt i punktet strategi.

Det må legges stor vekt på opplæring i sykkelbruk og trafikkregler i alle skoler der elever bruker sykkel som fremkomstmiddel.

Det legges inn et punkt om hvordan utfordringene ved økt bruk av elektriske sykler skal møtes.

Kommunen videreutvikler bruk av delte felt mellom gående og syklende etter mal av gangveien gjennom Sandskogan, sykkelvei med fortau.

Uttalelse i Ungdomsrådet - 10.12.2018

Ungdomsrådet tar saken til orientering.

Uttalelse Eldrerådet - 10.12.2018

Eldrerådet slutter seg til rådmannens forslag til innstilling.

I høringsperioden ble følgende innspill notert i møter

- Gang og sykkelveg fra Skatvalskrysset til Voldsdalen kan gi flere syklister fra Skatval
- Manglende bit langs Kirkevegen bør komme på plass

- Gang- og sykkelveg fra Stjørdal til Hegra er viktig
- Ønske om gang- og sykkelveg fra Mæla bru og vestover mot Reppa
- Ønske om tilrettelegging for gående og syklende langs Ole Vigs gt fram til Ringvegen

En kartlegging blant barn og unge, 5-15 år, ga følgende innspill:

Hva skal til for at du skal sykle mer:

- Trygge veier
- Mer gangfelt
- Mer plass til syklist
- Flere sykkelstativ på skolen
- Sykkelløyper
- Crossbane

Hva kan gjøres for å gjøre det bedre for syklist i Stjørdal:

- Sykkelbane
- Sykkelstier
- Flere sykkelveier
- Sykkelstier i skolen
- Bilfritt sentrum
- Færre biler
- Lavere fartsgrense
- Sykkelveg fra Skatval til Stjørdal
- Bedre sykkelparkering i sentrum
- Sykkelpark

Andre innspill og kommunedirektørens vurdering av innspill:

Muruvikasti

Det er mange som ønsker gs-veg / tursti langs jernbanespor fra Hell til Muruvika likt som fra Muruvika til Hommelvika. Enn så lenge er sporet i drift til jernbaneformål og så lenge det ønskes jernbanedrift til næringsområdet i Muruvika blir jernbanespor liggende. Dersom spor legges ned er dette en etterlengtet trase som man må forsøke å få på plass. Alternativt må man jobbe med å få på plass et tilbud som ikke bruker jernbanetraseen.

Ringvegen

Det er mottatt innspill med ønske om å få sammenhengende gang- og sykkelveg langs Ringvegen fra E14/Ringbanen til Husbyvegen. Kommunedirektøren ønske å få til sykkelveg med fortau langs Ringvegen og har derfor markert strekningen som rød. Dette er tatt inn både i hovednett.

Opplæring

Det er mottatt politiske innspill om bedre tilrettelegging for opplæring av barn og unge. En sykkelgård i sentrum er nevnt. Kanskje kan man finne en løsning med mobil sykkelgård som kan flyttes rundt mellom skolene? Opplæring i skolen er viktig for å nå målet om at 90 % av

alle barn og unge går eller sykler til skolen. Det vurderes som viktig at man har opplæring i sykkelbruk og trafikkregler i alle skoler.

Elektriske sykler og elsparkesykler

Elsykler og elsparkesykler øker antall brukere og øker også farten. Økt antall brukere og økt fart øker behovet for separering mellom gående og syklende. På de mest trafikkerte strekningen er løsningen å bygge sykkelfelt eller sykkelveg med fortau.

Valg av løsninger

Der hvor det er mange syklister er det behov for å skille gående og syklende. Det er derfor aktuelt å bygge om noen eksisterende gang- og sykkelveger til sykkelveg med fortau, slik som igjennom Sandskog. Dette gjelder blant annet langs Ringvegen. Ved bygging av nye strekninger må det vurderes om trafikkmengden tilsier at det bør bygges sykkelveg med fortau fremfor vanlig gang- og sykkelveg. I sentrumskvartalene er sykkelfelt anbefalt løsning.

En del av innspillene mottatt i 2018 må følges opp i videre arbeid med hovedplan for sykkel, som har et større fokusområde enn denne saken. Denne saken omhandler hovednett for sykkel som skal inn i kartet til kommuneplanens arealdel, samt forslag til bestemmelser og retningslinjer som skal inn i kommuneplanens arealdel.

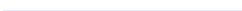
BESKRIVELSE AV ENDRINGER SIDEN FORRIGE PLAN FRA 2009

Hovednett for sykkel er oppdatert siden 2009 med gjennomførte prosjekter, samt endrede behov og premisser. Under følger en redegjørelse for endringene. Gule/grønne linjer er anlegg som er bygd eller hvor dagens situasjon vurderes som god nok til å være del av hovednett for sykkel. Rosa/røde linjer er ruter for hovednett for sykkel hvor dagens tilbud vurderes som mangelfullt/for dårlig. Kart for hovednett for sykkel er oppdatert slik at nye anlegg bygd etter 2009 har skiftet farge fra rosa/rødt til grønt. I tillegg er det en del strekninger som før var lysegrønne (OK) som har blitt rosa/røde (behov for tiltak) da behovene/vurderingene har endret seg.

Under følger en oversikt over endringer i hovednett for sykkel fra 2009 fram til dagens forslag. I Skjelstadmark, Hegra, Flora og Elvran opprettholdes hovednettet som i dag, uten endringer.

TEGNFORKLARING



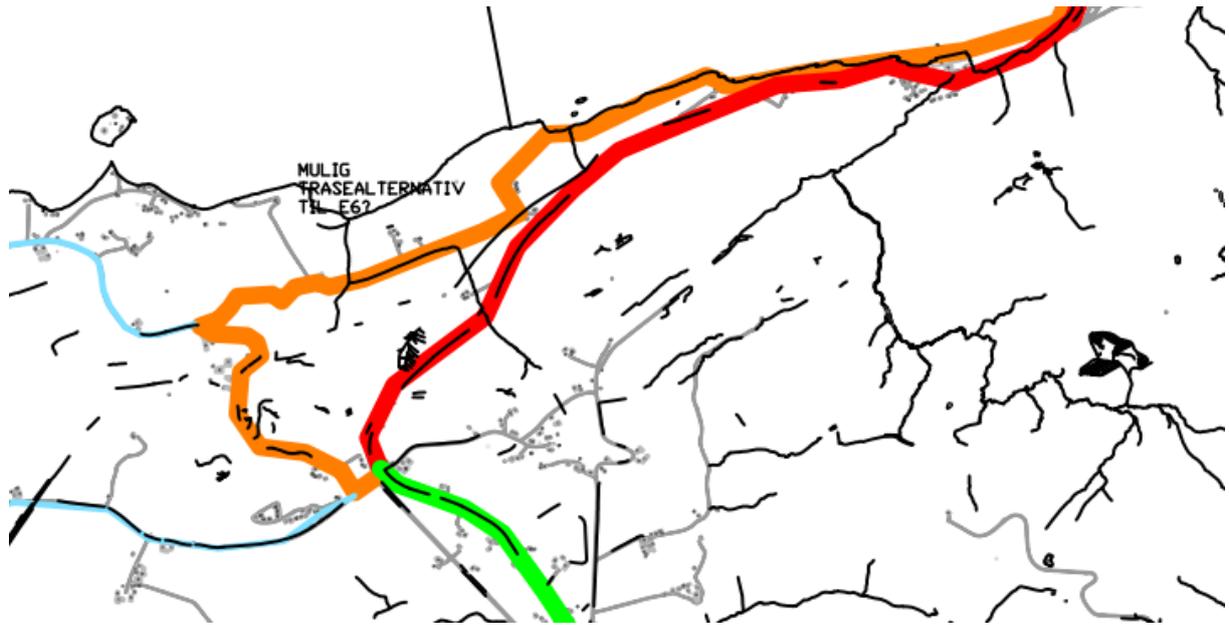
	ØNSKET, MEN UREALISTISK
	LOKALNETT
EKSISTERENDE TILBUD	
	GANG- OG SYKKELVEG
	SYKKELFELT
	BLANDET TRAFIKK
PLANLAGT TILBUD	
	GANG- OG SYKKELVEG
	SYKKELFELT

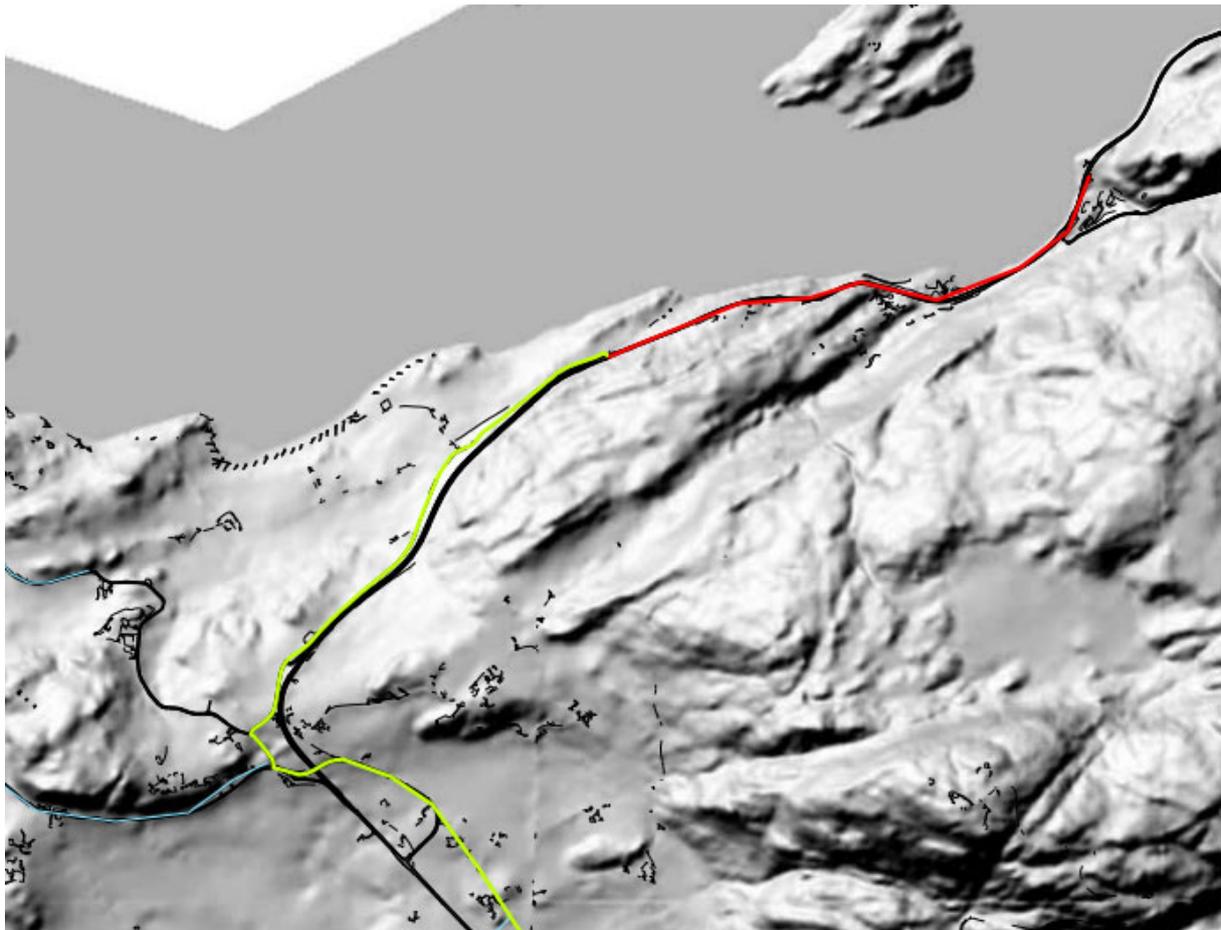
Over er tegnforklaring til kartutsnittene. Saken omhandler hovednett for sykkel, som i kartet er vist som eksisterende tilbud og planlagt tilbud. I teksten under er kartutsnitt som

viser hovednett for sykkel fra 2009 med hvit bakgrunn. Kartutsnitt på grå bakgrunn er revidert forslag til hovednett for sykkel.

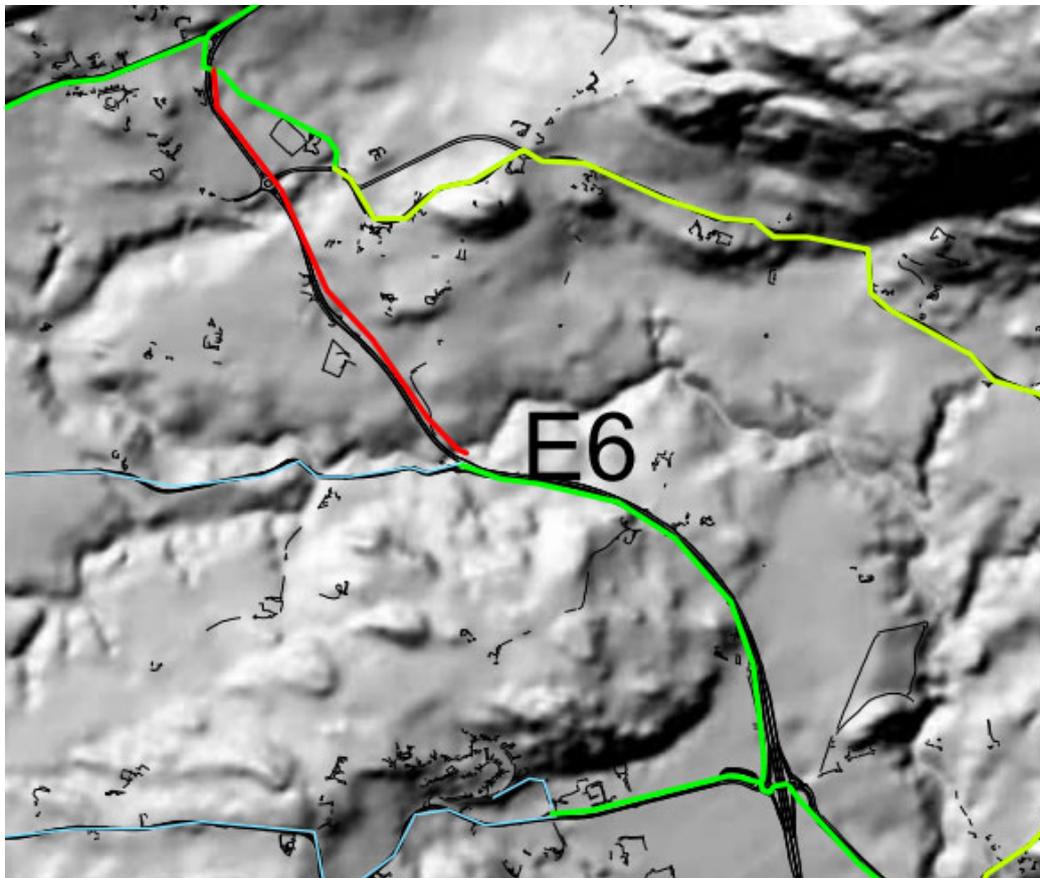
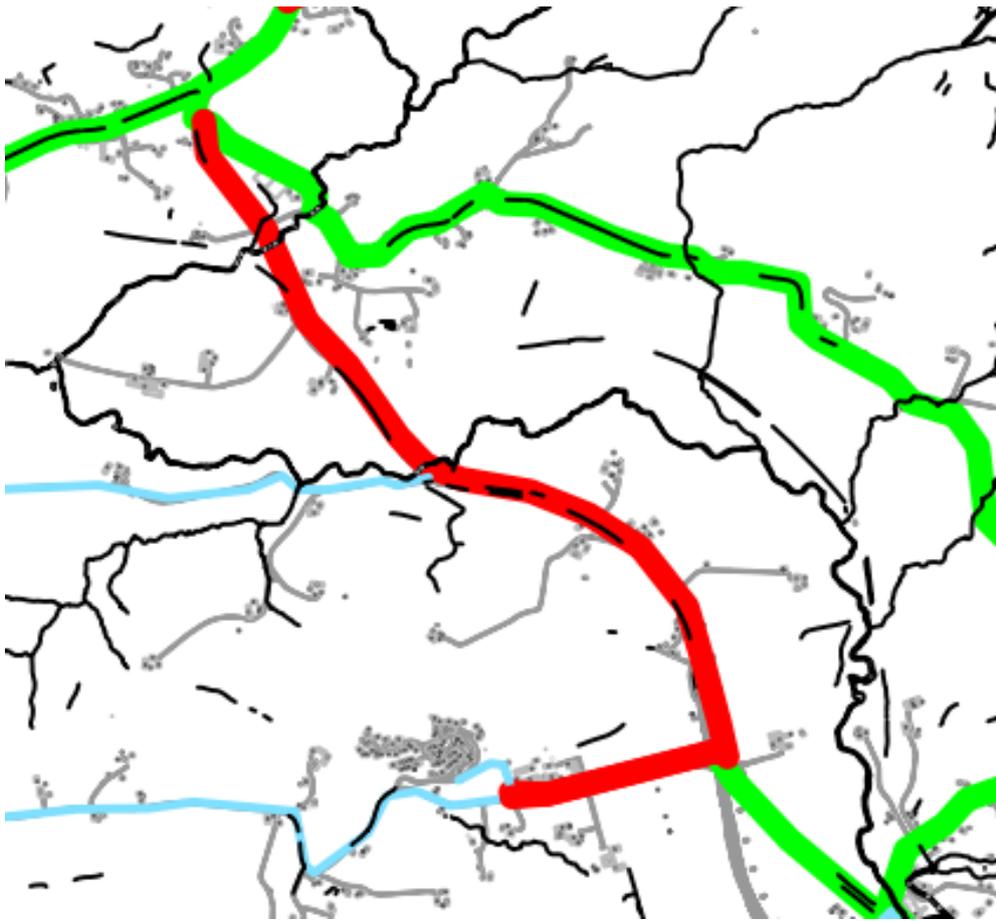
SKATVAL

Det er bygd ny lokalveg fra Aglokrysset og et godt stykke nordover mot Langstein som anbefales som sykkelrute. Alternative ruter langs annet lokalt vegnett fra 2009 er tatt ut.





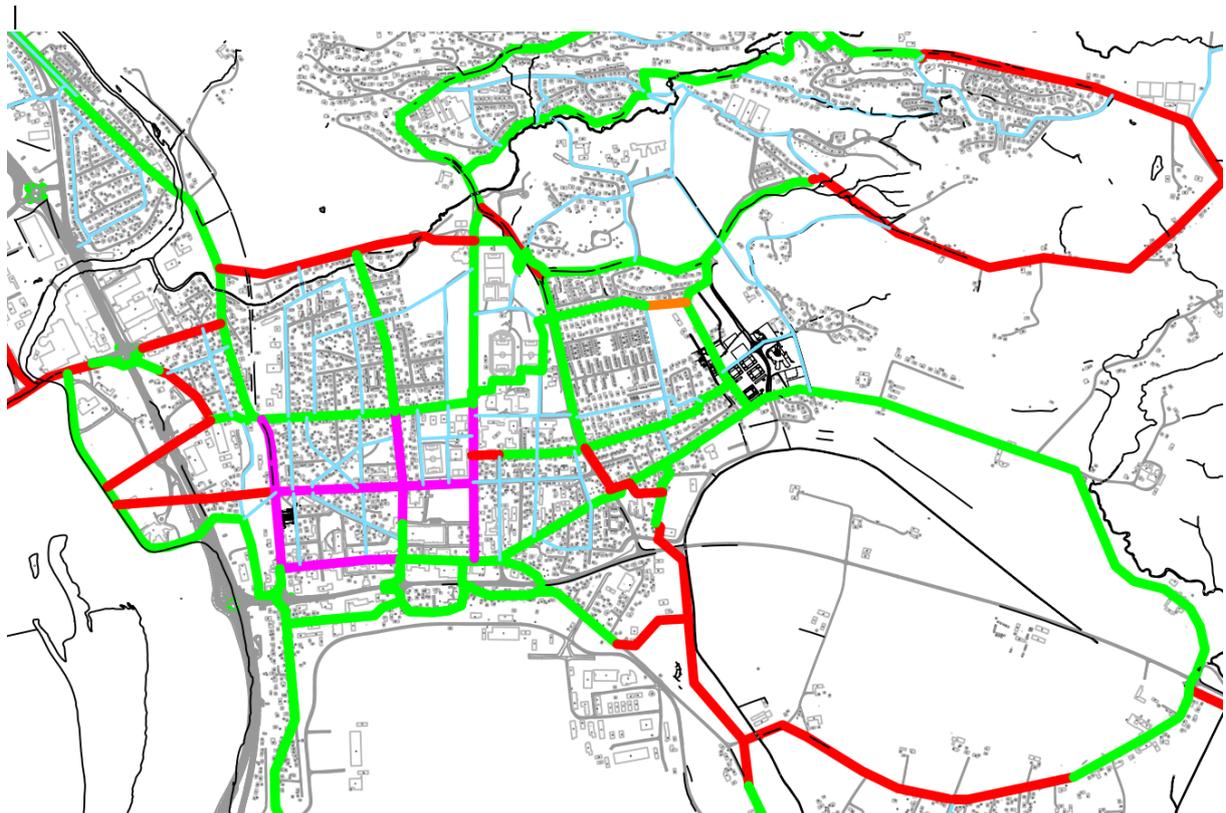
Videre sørover mangler fortsatt løsning fra Skatvalskrysset til Vollsдалen. Avklaringer mht. alternative framtidige løsninger her pågår. Enn så lenge opprettholdes status som planlagt tilbud. Strekningen fra Vollsдалen til Kvithammerkrysset er bygd. Det samme er strekningen fra Kvithammerkrysset til Nordlandsfeltet. Dette fremkommer ved at farge i kart er endret fra rødt til grønt.

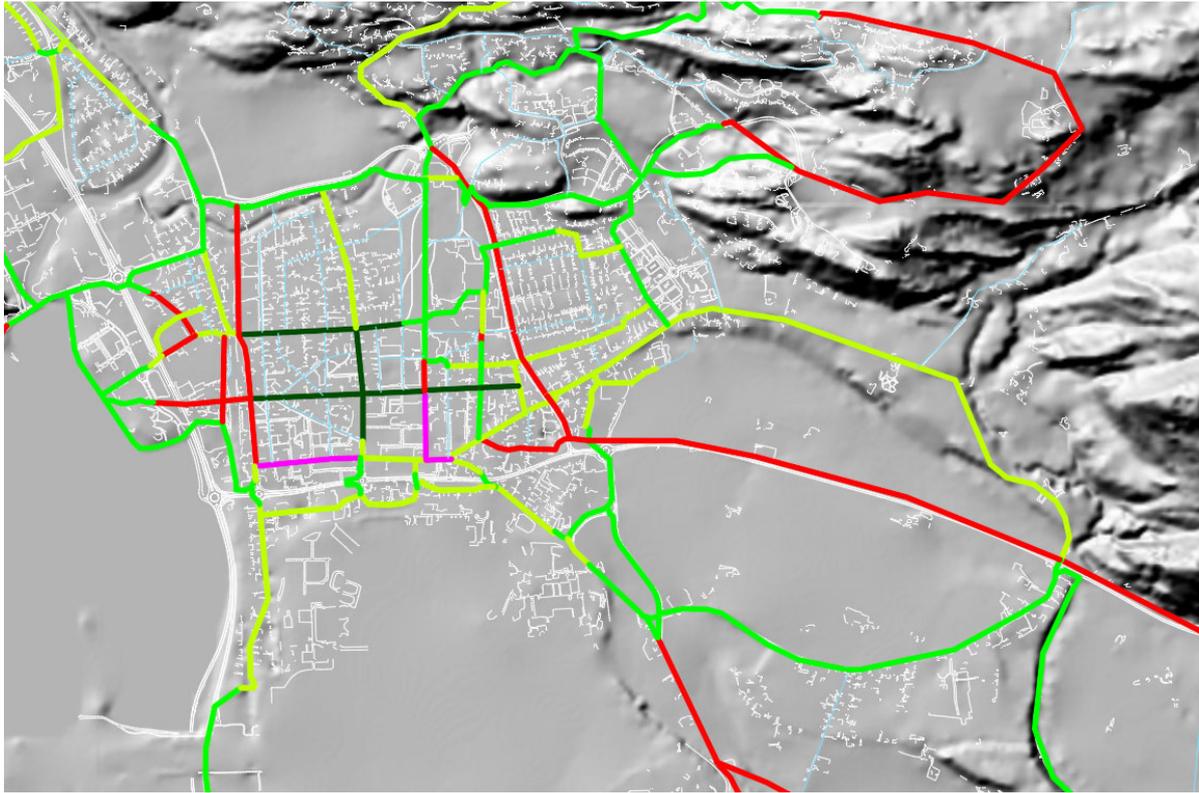


SENTRUM

I sentrumsområdet er det siden 2009 bygd gang- og sykkelveg langs nye Ringveg nord. Langs Ringvegen ble det bygd fortau/gang- og sykkelveg fra Husbyberga til Stokkanvegen. Det er bygd gang- og sykkelveg langs Havnegata fra Innherredsvegen til Industrivegen/Storvikavegen. Det er etablert sykkelfelt i Skolegata, Ole Vigs gate og Stokkmovegen. Gjennom Sandskogane er det etablert sykkelveg med fortau. Det er bygd gang- og sykkelveg fra E14 langs Øyanvegen og langs Hognesaunvegen. Tangkulverten er bygd og det er etablert forbindelse over kulvert taket og det er bygd østvestforbindelse i Tangenområdet nord for Equinor og sør for Helse Midt-Norge/Nord Universitet.

Lang E14 er det tatt inn planlagt gang- og sykkelveg mellom rundkjøringen på Evja og Haraldreina, i samsvar med vedtatt reguleringsplan. Langs Ringvegen, fra rundkjøringen på E14 ved Evja og fram til Stokkanvegen, er tilbudet for gående og syklende svært varierende og dette er en strekning som har mange trafikanter. Det jobbes derfor med å få til en mer helhetlig løsning langs Ringvegen fra E14 til Stokkanvegen. Likeså jobbes det med å få til et sammenhengende rute langs E14 fra rundkjøringen ved Evja og vestover mot sentrum. Dette fremkommer av revidert forslag til hovednett. Det er også lagt inn manglende hovednett fra Husbyåsen mot terrassehusene. Hovednett er forlenget et kvartal østover i Ole Vigs gate. Lenke sør for Eplehagen (oransje på kartet under) er tatt ut da den er vanskelig å få til pga vassdragshensyn. Det er tatt inn en forbindelse til Fagerhaug skole ved Husbyfaret fra Husbyvegen.

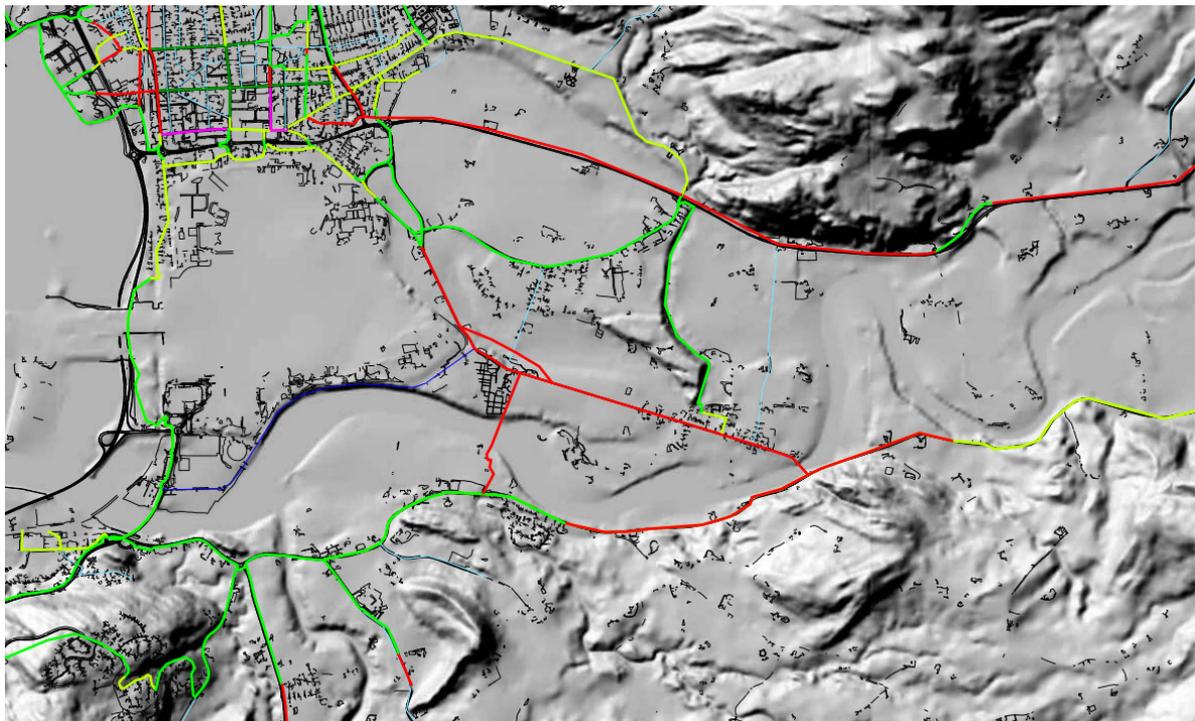
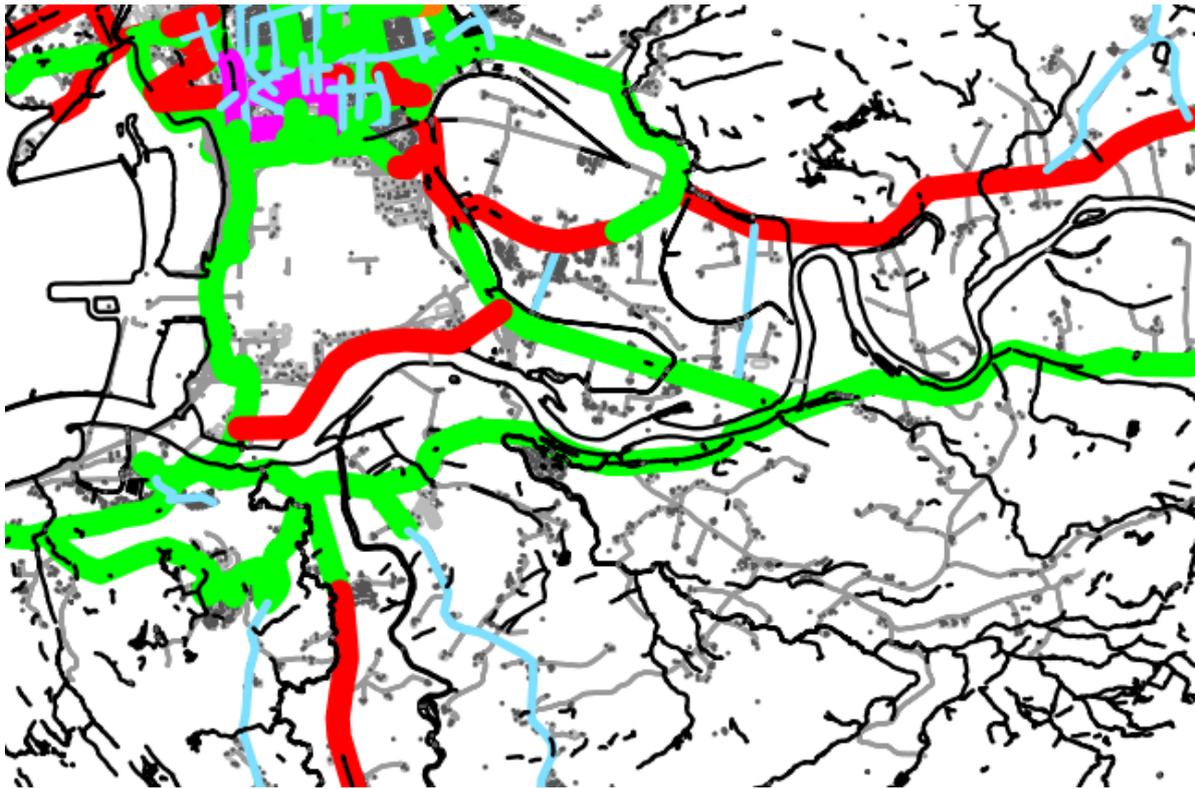




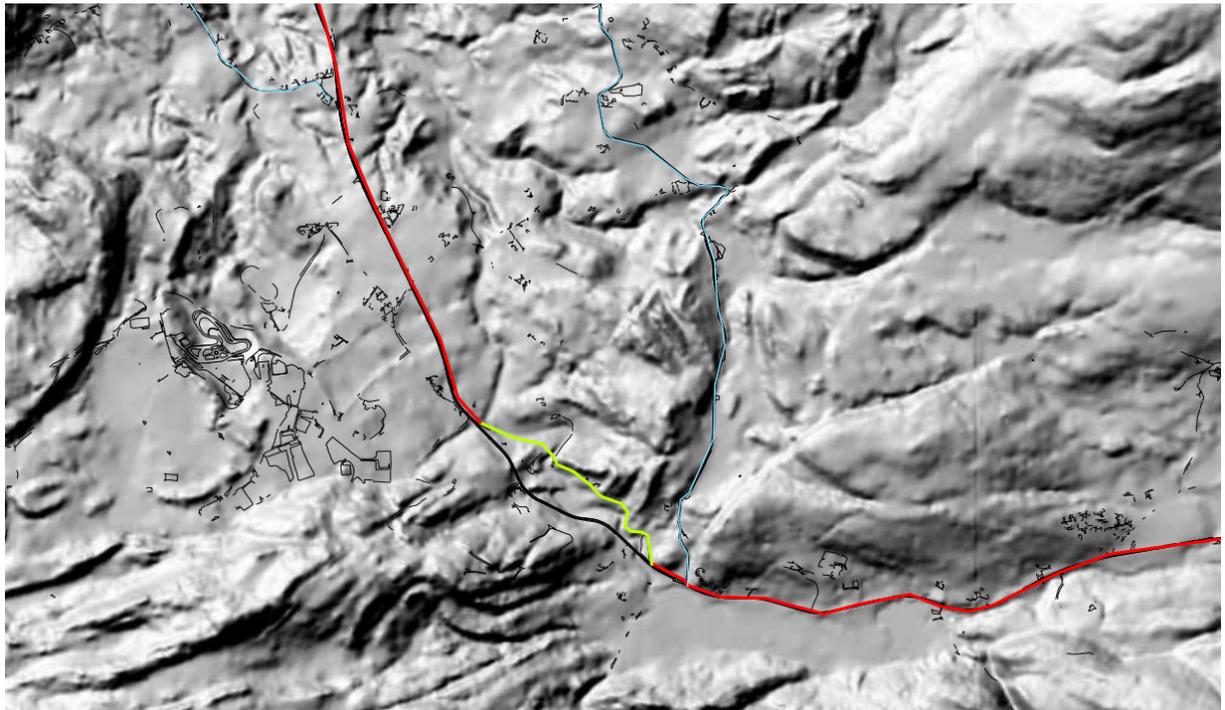
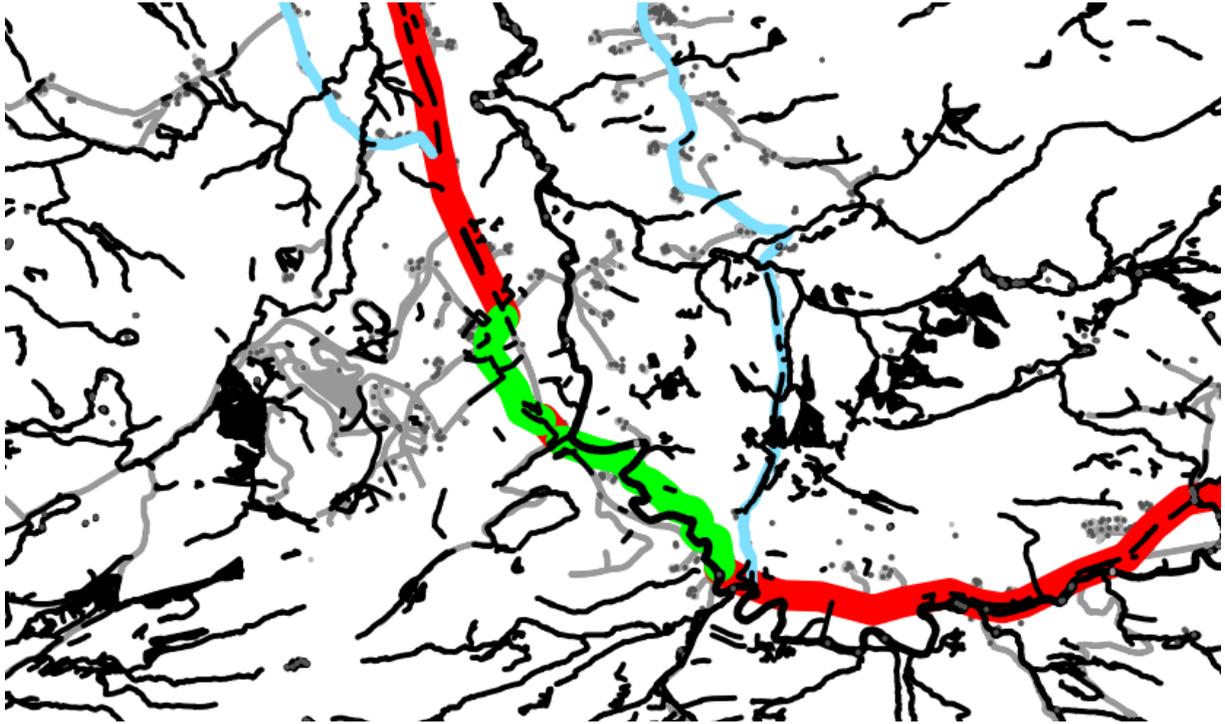
SØR FOR SENTRUM

Det har lenge vært et ønske om å få til en gang- og sykkelveg sør for flyplassen/forsvaret langs Stjørdalselva mellom Sandfærhus og Værnes kirke, men forsvarsinteresser indikerer at dette ikke er en realistisk løsning. Denne strekningen er markert blått i nytt forslag til hovednett for sykkel, for å synliggjøre at dette er en ønsket strekning som likevel foreslås tatt ut av hovednettet. Som en alternativ løsning er det foreslått nytt hovednett for sykkel over Stjørdalelva fra Reppa til Værnes kirke. I tillegg er strekningen fra Øyanvegen i kryss med Hognesaunvegen sørøstover mot Mæla bru foreslått endret fra eksisterende blandet trafikk til planlagt gang- og sykkelveg. Ved Værnes kirke ligger to traseer inne i kartet, en langs dagens vegtrase forbi kirka, en nedenfor kirkeplatået sammen med planlagt ny fylkesveg. Videre planlegging må ta stilling til valg av løsninger i området.

Langs fv 6788 Sørsidevegen er hovednettet foreslått endret fra blandet trafikk (grønt) til ønske om gang- og sykkelveg (rødt) østover fra Reppasfeltet til Slungård. Det er lagt inn planlagt ny trase til Tønsåsen boligfelt i samsvar med reguleringsplan.



Lang fylkesvegen til Selbu, fv 705, foreslås en endring ved området omkring Frigården. I hovednett fra 2009 var det lagt opp til bruk av lokalvegnett. På grunn av planlagt økning i næringstrafikk i området anbefales nå egen gang- og sykkelveg på strekningen Stormyrvegen - Gamle Selbuvegen. Det er vedtatt regulert gang- og sykkelveg fra Bjørgmyra til Frigårdvegen.



FORSLAG TIL BESTEMMELSER TIL HOVEDNETT FOR SYKKEL I KPA

Kommunedirektøren anbefaler at følgende bestemmelser tas inn i KPA:

Ved all planlegging og prosjektering skal nødvendige tiltak for syklister vurderes. Ved regulering som berører hovednett for sykkel gjelder følgende:

- *Syklister skal som hovedregel separeres fra øvrige trafikantgrupper og prioriteres i kryss*

- Sykkelløsningen skal være tilpasset gaten/vegens funksjon, trafikkmengde og fartsnivå
- Sykkelnettet skal være sammenhengende, lesbart, effektivt, logisk og med få systemskifter
- Det skal ikke tilrettelegges for parkering i veier/gater som medfører konflikt med sikker sykling
- Sykkelnett skal være tydelig oppmerket og skiltet
- Ved all regulering og opparbeidelse av sykkelnettet skal det tas nødvendige hensyn til barns lek og opphold, fotgjengere, naturmangfold, kulturmiljø, landskap og friluftssinteresser m.m.

FORSLAG TIL KRAV TIL SYKKELPARKERING

For at flere skal bruke sykkel mer er det behov for attraktiv og lett tilgjengelig sykkelparkering. Sykkelparkering må legges nær målpunkt for å bli brukt. Ved korttidsparkering er det særlig viktig med nærhet til inngangsparti. Ved lengre tids parkering blir kravene større til sikkerhet og man har større ønske om tak/innendørs parkering. Det er viktig at sykkelparkeringsanlegg utformes slik at man kommer lett inn/ut av parkeringen og at det er bredde nok til sykler med sykkelvesker/kurv, transportsykler, sykler med henger o.l. Anlegget må gi mulighet til å låse fast sykkelrammen og være slik at sykkel står stødig når den er parkert. Viser til Statens vegvesens håndbok for sykkel, V122. Anlegg bør ha god belysning og minst 50 % bør ha takoverbygg.

Tilleggs kvaliteter kan være serviceanlegg, ladepunkt o.l. På arbeidsplasser anbefales god tilrettelegging for syklistene gjennom garderobes med dusjmulighet.

Kommunedirektøren foreslår endringer i krav til sykkelparkering i kommuneplanens arealdel (KPA) inkludert tydeligere kvalitetskrav for sykkelparkering.

I gjeldende KPA ligger disse kravene:

Sykkelparkering

Ved all utbygging skal det settes av areal til sykkelparkering i henhold til følgende norm:

Boliger:	plass til minst 2 sykler per boenhet
Forretning/kontor:	minst 2 sykkelparkeringsplasser per 50 m ² BRA
Bedrift:	minst 0,3 sykkelparkeringsplass per ansatt
Skole:	minst 0,7 sykkelparkeringsplass per elev

For andre kategorier vurderes behov i hvert enkelt tilfelle.

Retningslinje:

Fellesanlegg for sykkelparkering kan kreves løst med takoverbygg.

I reguleringsplaner stilles det krav til sykkelparkering med utgangspunkt i kommuneplanens bestemmelser. Stort sett er kommuneplanens krav oppfylt, men i noen spesielle tilfeller har man valgt å redusere kravet noe, da kravet vil medføre svært mange parkeringsplasser og tiltakshaver argumenterer for at dette ikke er realistisk, at beliggenhet og/eller type virksomhet tilsier noe annet.

Per i dag kan nok kravene oppleves som store. Men, sykkeltrafikken er økende og behovet for sykkelparkering likeså. God sykkelparkering er viktig for å unngå parkerte sykler på uønskede steder.

Kravene i gjeldende KPA samsvarer i stor grad med Statens vegvesen sin norm. Håndbok V122 Sykkelhåndboka har følgende norm:

Tabell 5.1: Norm for minimum antall parkeringsplasser for sykkel

Institusjon	Antall sykkelplasser
Bolig	1-3 plasser pr bolig
Skole	0,7 plass pr elev
Bedrift/kontor/industri	0,3-0,5 plass pr ansatt + gjesteplasser
Forretning/detaljhandel/kjøpesenter	Min. 2 plasser pr 50m ²
Kultur- og idrettsarenaer	2 sykkelplasser pr 10 seter

I bysentra kan behovet være større enn det som er foreslått i tabellen over.

Staten regner 23 m² per ansatt på kontor o.l. Dette betyr at 100 m² tilsvarer ca 4 ansatte.

Det er store variasjoner i Norge mht. krav til sykkelparkering. Oslo kommunes norm for kontor og handel/service er lavere enn vegvesenets håndbok. Håndbokskravet på 2 sykkelparkeringsplasser per 50 m² er kanskje noe høyt. Det anbefales derfor å endre normtall og skille mellom kontor og handel/service som i Oslo. Krav må dekke både ansatte og kunder.

Dersom man på kontor regner 4 ansatte per 100 m² og antar at om lag 50 % kan sykle til jobb bør man kreve 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m². I tillegg bør man ta høyde for kunder/besøkende og da vurderes et normkrav på 2,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m² som rimelig for kontor.

For forretning og service (forretninger, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og treningslokaler) anbefales minimum 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m². Unntak er plasskrevende varer. Her anbefales en vurdering ut fra beliggenhet, variasjon i varesortiment o.l.

For bedrifter som industri, lager, verksted, engros og bilverksted o.l. anbefaltes at normkravet endres til 0,5-1,0 per 100 m² avhengig av beliggenhet. I tillegg er det naturlig at man i reguleringsplaner gjør en særskilt vurdering ut fra hva det planlegges for og områdets beliggenhet og at man gjennom en vurdering kan justere kravene.

For boliger er det naturlig å skille mellom småhus og store boligbygg. Det foreslås derfor at småhus (enebolig, tomannsbolig, firemannsbolig, rekkehus og kjedehus) skal ha minst 4 sykkelparkeringsplasser per boenhet. For store boligbygg (bygninger med flere enn 4 boenheter) anbefales minst 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m². For studentboliger minst 1 per boenhet. For omsorgsboliger/sykehjem/institusjon minst 1 plass per 100 m².

Forslag til ny sykkelparkeringsnorm

Kommunedirektøren anbefaler at følgende parkeringsnorm tas inn i KPA:

Småhus (enebolig, tomannsbolig, firemannsbolig, rekkehus og kjedehus)	Minst 4 sykkelparkeringsplasser per boenhet.
Store boligbygg (bygninger med flere enn 4 boenheter)	Minimum 3,5 sykkelparkeringsplass per 100 m ² hvorav 0,5 er gjesteparkering ved inngangsparti. Minimum 1 sykkelparkeringsplass per boenhet for studentbolig.

	Omsorgsboliger/sykehjem/institusjon: minst 1 sykkelparkeringsplass per 100 m ²
Kontor	Minst 2,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m ²
Forretning / service	Minst 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m ²
Forretning plasskrevende varer	Minst 1 per 100 m ² . Krav bør økes til minst 2 ved sentral beliggenhet og et varesortiment som også inneholder stor andel varer som kan transporteres på sykkel.
Verksted/produksjonsbedrift/industri/lager	Minst 1 sykkelparkeringsplasser per 100 m ² dersom sykkelavstand (5 km) fra sentrum, ellers 0,5 per 100 m ² .
Skole	Minst 0,7 sykkelparkeringsplasser per elev
Kultur og idrettsarenaer	Minst 2 sykkelparkeringsplasser per 10 seter
Studentboliger	Minst 4 sykkelparkeringsplasser per 100 m ²
Hotell/overnatting	Minst 0,5 per årsverk / 1 per 100 m ²

For andre kategorier skal krav til sykkelparkering vurderes og begrunnes i det enkelte tilfelle.

Forslag til kvalitetskrav til sykkelparkering

Dersom man skal oppnå at flere sykler, uavhengig av vær og årstid og pris på sykkel vil det være nødvendig å stille krav om kvaliteter som må ivaretas. Dette enten som bestemmelse eller som retningslinje.

Kommunedirektøren har vurdert kvalitetskrav i andre byer og sykkelhåndbok og anbefaler at følgende krav tas inn i KPA (bestemmelser):

- *Plassering*

Sykkelparkering skal ha gode forbindelse til sykkelvegnett/sykkeltilrettelagte gater. Sykkelparkering skal ha enkel tilkomst og etableres nærmest inngang/målpunkt.

Sykkelparkering for gjester/kunder skal tilrettelegges på bakkenivå i tilknytning til innganger i bygninger. Der minimumsnorm gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser skal minst 30 % av sykkelparkering for besøkende og kunder skal anlegges under tak.

Sykkelplasser for ansatte og beboere kan anlegges i kjeller/ inne i bygg. Der minimumsnorm gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser skal minst 50 % av sykkelparkering for ansatte og beboere skal anlegges i låsbar bod. Der hvor parkeringsløsningen ikke er på bakkeplan eller i 1. etasje, skal den legges i første parkeringsplan. Det skal sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogner og lastesykler.

- *Størrelse*

Minimum 20 % av sykkelparkeringsplassene skal dimensjoneres og tilrettelegges for større sykler som vare sykkel/lastesykkel/familiesykkel/spesialsykkel og sykkel med vogn. dvs. minst 1m i bredden og 2,5m i lengden.

- *Stativ*

Sykkelparkeringsplasser skal ha stativ der en kan låse fast sykkelrammen og sykkelen skal kunne stå stødig.

Kommunedirektøren anbefaler at følgende retningslinjer til sykkelparkering tas inn i KPA:

- *Der minimumsnormen gir en utbygging av minst 20 sykkelparkeringsplasser:*

Individuell sportsbod regnes ikke som sykkelparkering. Om parkering er beregnet til langtidsparkering (for eksempel bolig og arbeidsplasser) skal denne være tyverisikker/avlåst.

Der hvor parkeringsløsningen ikke er på bakkeplan skal det sikres tilgjengelig adkomst via forskriftsmessig rampe eller heis også dimensjonert for laste- og familiesykler. Alle dører som skal forseres skal ha automatiske døråpnere.

Det skal være tilgjengelige ladepunkter for el-sykkel.

- *I tillegg stilles følgende krav der minimumsnormen gir en utbygging av minst 30 sykkelparkeringsplasser:*

I boligkompleks eller kontorbygg skal det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vask/reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk), oppbevaring av ekstrautstyr som vinterdekk, ekstradeler mm.

I kontorbygg skal det være garderobe og dusjfasiliteter i tilknytning til sykkelparkeringen.

PROSESS VIDERE

Revidert hovednett for sykkel med tilhørende bestemmelser og retningslinjer anbefales tatt inn i ny kommuneplanens arealdel (på samme måte som hovednett fra 2009 ble tatt inn i 2013).

Ved all videre planlegging, prosjektering og bygging i kommunen skal behov for tiltak for syklistler vurderes. Det bør budsjetteres for økt standard og vedlikehold på hovednett sykkel.

Ny hovedplan for sykkel, med mer detaljerte oversikter og forslag til prioriterte strekninger vil komme senere, i en egen sak.

Vurdering:

Kommunedirektøren anbefaler at revidert hovednett for sykkel, som vist på vedlagte kart datert 24.03.2023 tas inn i kommuneplanens arealdel.

Kommunedirektøren anbefaler at forslag til bestemmelser og retningslinjer for sykkel i denne saken tas inn i kommuneplanens arealdel.