

## Saksframlegg

---

### DESIGNPROGRAM SYKKEL – ORIENTERING OM BRUK AV FARGET BELEGG PÅ SYKKELANLEGG I MIDTBYEN

Arkivsaksnr.: 10/34806

---

Saksbehandler: Ivar Arne Devik

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

**Forslag til vedtak:**

Formannskapet tar saken til orientering.

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

### [... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

#### Saksutredning:

##### Bakgrunn

Trondheim står nå foran en storstilt satsing på bygging av nye sykkelveger/felt. Det er avsatt 800 mill kr til bygging av et helhetlig sykkelvegnett i en 15-årsperiode. Dette nettet skal ha en høy standard på infrastruktur, drift og vedlikehold slik at det blir attraktivt for eksisterende og nye syklende trafikanter. I den sammenheng er vi utfordret til å se på mulighetene til å bygge sykkelanlegg som tydelig framstår som egne element i gatebildet. Begrepet "Trondheimssykkelvegen" er lansert fordi design og utforming av sykkelanleggene også kan bidra til å underbygge byens identitet.

Arbeidet med designprogram er godt i gang, men før rådmannen kommer med de endelige anbefalingene i designprogrammet ønsker rådmannen å orientere bygningsrådet om bruk av farget belegg på våre sykkelanlegg i Midtbyen.

Designløsningene som velges skal gi føringer for hvordan kommunen, fylkeskommunen og statens vegvesen skal utforme sykkelveinetten innfor kommunegrensen, og det er viktig at en har en felles forståelse, uavhengig av vegeieransvaret, for de grepene som designprogrammet legger opp til.

##### Fakta

Ved ombyggingen av våre sykkelanlegg legges det opp til å skille gående og syklende i større grad enn tidligere. Syklende plasseres i gata og defineres som kjørende enten ved å få tildelt eget areal (sykkelfelt) eller blandes med biltrafikken der trafikken er liten og hastigheten lav (30 km/t). Gang- og sykkelvegen bygges om til sykkelveg med fortau avhengig av antall syklende og gående. I sykkelhåndboka er det utarbeidet kriterier for hvilke type anlegg en skal bygge ved ulike trafikkmengder og hastigheter på kjørevegen. Kriteriene for valg av type anlegg for Trondheim er lik kriteriene som gitt i gjeldende normaler og håndbøker utarbeidet av Statens vegvesen.

Sykkelanleggene må utformes slik at de fungerer godt for syklistene uten at driftskostnadene blir svært høye. Noe økt driftskostnad må likevel legges inn for å sikre at sykkelanleggene blir attraktive og benyttes av flertallet av syklistene, særlig vil dette gjelde vedlikeholdet om vinteren. Alle sykkelanlegg skal tilpasses omgivelsene, og både valg av løsning og utforming av løsningene må derfor tilpasses veg- og gatetype og omliggende bebyggelse.

Et viktig kvalitetskrav til sykkeltraseer, er at de har færrest mulig systemskifter langs samme strekning. Ofte skifte av utforming (systemskifter) bidrar til forvirring og gjør det vanskeligere å forstå hvor og hvordan man skal sykle.

Gjennom utforming og design har en mulighet til å skape mer attraktive og sikre sykkelanlegg. Anlegg som framstår som tydelige i gatebildet har flere fordeler:

- De gjør det enklere for syklistene å orientere seg i sykkelvegnettet siden det blir lettere å se hvor anleggene fører videre, og fordi det blir enklere å få oversikt over hvordan sykkelnettet ser ut.
- De gjør bilistene mer oppmerksomme på syklistene slik at syklistenes ferdsel blir tryggere.
- Samtidig ser alle som ferdes i gatene at det faktisk finnes gode tilbud til de som ønsker å benytte sykkel, og at det satses på sykkel som transportform i Trondheim.

Designprogrammet vil komme med konkrete råd om hvordan en skal utforme de enkelte anlegg utfra erfaringer en har gjort seg og mht. tilpasninger til klimatiske forhold i vår region. I arbeidet med designprogrammet har en i stor grad vært samstemt i arbeidsgruppen for de tilpasninger av gjeldende normer/håndbøker en har foreslått for "våre" sykkelanlegg. Det som har ført til mest diskusjon i forbindelse med designprogrammet har vært materialvalg og bruk av farge på de enkelte anlegg. Fra mange ulike

## Trondheim kommune

fagmiljø i Trondheim har det kommet innvendinger mht. farget belegg på sykkelanleggene. Et viktig argument er estetikk – at farget belegg kan forstyrre helheten i gaterommet og dermed redusere gate- og byrommenes estetiske kvalitet. Bruk av farget asfalt eller gatestein er også en dyrere løsning anleggsmessig, og ikke minst mht vedlikehold siden det kompliserer reparasjonsarbeidene i forbindelse med graving.

Kostnadene for farget asfalt er beregnet til 2-3 ganger så store som for vanlig asfalt. Dette er kun kostnadsforskjellen knyttet til asfaltutlegging. Kostnadsforskjellen for anlegget kan bli vesentlig mindre dersom tiltaket også medfører tiltak utover legging av selve asfalten (nytt fortau, ny kantstein og nye sandfangkummer mm.) Merkostnadene skyldes høyere produksjonskostnad og at vi må benytte spesielt utleggingsutstyr tilpasset smalere utleggingsbredder. Smale sykkelfelt må delvis legges ut manuelt og bruk av spesielt bindemiddel og steinmaterialer medfører økte produksjonskostnader. I tillegg vil vedlikeholdskostnadene for disse anleggene øke pga. at en må etablere et eget beredskapslager med farget asfalt som benyttes ved istandsetting i gata, blant annet i forbindelse med kabel og ledningsomlegginger.

Det er mange hensyn som skal veies når vi nå skal legge ut farget asfalt. Hvilke strekninger og områder skal prioriteres mht. fargebruk og hvilke farge harmonerer best med omgivelsene. Rådmannen foreslår å teste ut en lysgrå farge på sykkelfelt innafor ”Midtbysonen”. Foreslått farge skiller seg ut fra vanlig svart asfalt uten å være ”skrikende” og kan brukes i de fleste områder i byen. Figur 1 nedenfor viser en fotoillustrasjon av de tre ulike farga belegg i Kjøpmannsgata som er vurdert i forslag til designprogram.



**Figur 1: Illustrasjon av sykkelfelt i Kjøpmannsgata med ulike farger. Lysgrå farge til høyre anbefales testet ut.**

Statens vegvesen er vegeier på riksvegnettet og forvalter på vegne av fylkeskommunen fylkesvegnettet. Statens vegvesen har deltatt i arbeidet med designprogrammet og har ingen motforestillinger at en tester ut lysgrå farge på en prøvestrekning før en kommer fram til endelig farge på de nye sykkelanleggene.

## **Trondheim kommune**

### **Konklusjon**

Rådmannen anbefaler som et pilotprosjekt at en legger lysgrå farge på sykkelfeltet i Erling Skakkes gate som etableres høsten 2011.

Før en viderefører farge på sykkelanleggene bør anlegget i Erling Skakkes gate evalueres. Rådmannen vil komme tilbake med en egen sak om designprogrammet etter at en har evaluert anlegget i Erling Skakkes gate.

Rådmannen i Trondheim, 22.9.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

**[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)**