



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte



Sykkelkartlegging i Trøndelag fylkeskommune

Most Seminar
Skaun
23.04.2025

Sykkelkoordinator Trøndelag Fylkeskommune
Robert Aakerli

Hovedpunkter



- Vedtak sykkelsatsing i fylkeskommunen
- Prioritert hovedrutenett
- Trender for sykkel i Trondheim
- Sykkeltkartlegging i byvekstområdet for fv
- Nytte og kostnadsberegninger
- Bestillinger om sykkeltkartlegging i Skaun og Orkland for fv.

Vedtak fra Fylkesting



- *Vedtak fra Fylkesting 74/20*
- *Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både*
 - *1. helhetlig sykkelveinett*
 - *2. trygg skolevei*
 - *3. trygge nærmiljø.*
 - *4. Sikker sykkelparkering*
- *Sykkelandelen skal opp på 14%, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km vei som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden (2020-2024). Det forutsetter god planlegging og effektiv gjennomføring.*

Byvekstavtalen 2023-2029

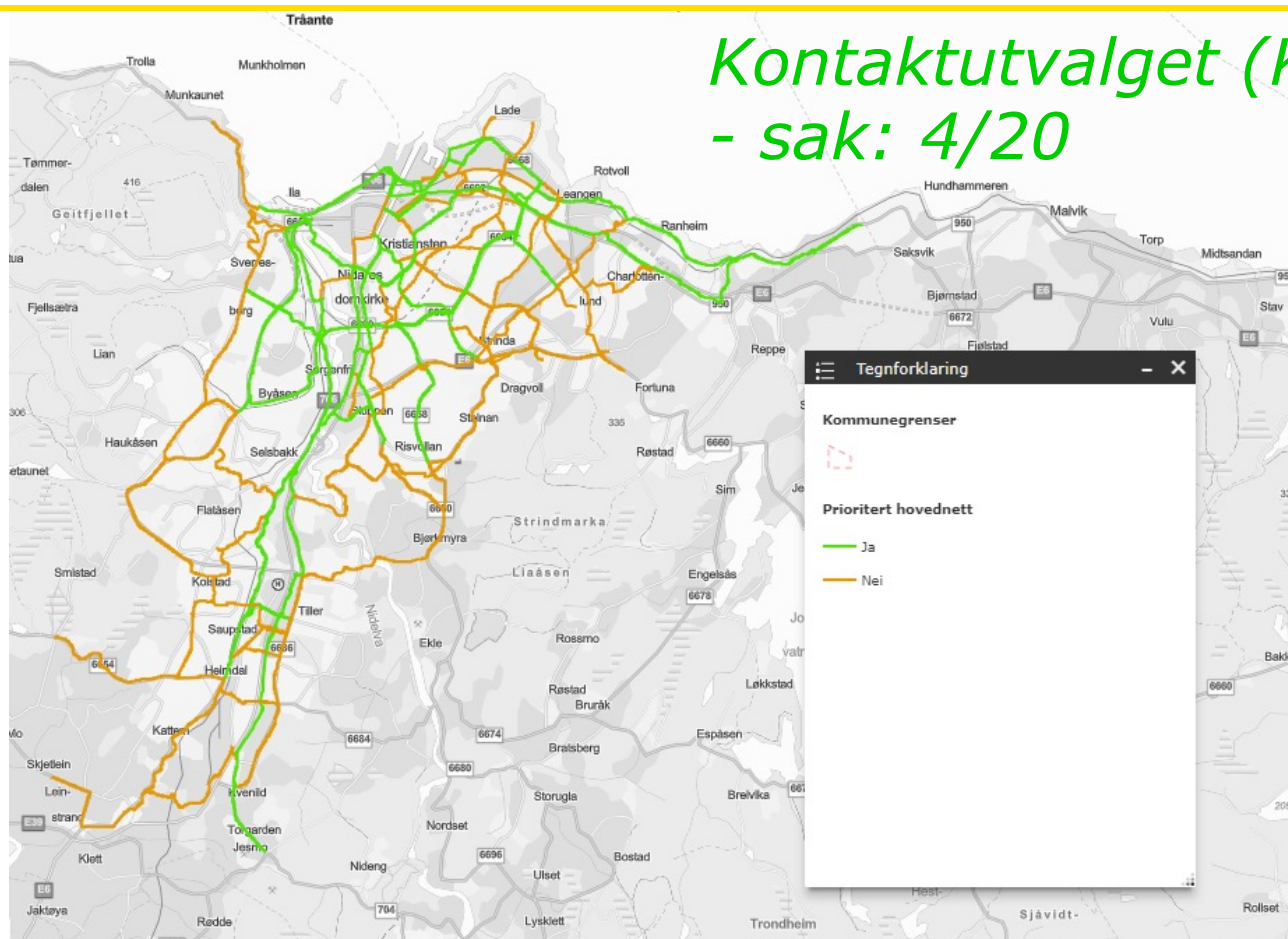


- Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har en vedtatt sykkelstrategi med et hovedsykkelnett som skal gi 15 prosent sykkelandel i kommunen.
- Alle kommunene forplikter seg til å ha vedtatt hovedsykkelnett. Vedtatte hovedsykkelnett og tiltakenes bidrag til nullvekstmålet legges til grunn for prioritering av tiltak.
- I NTP 2022-2033 er det et mål om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent

Prioritert Hovednett for sykkel i Trondheim



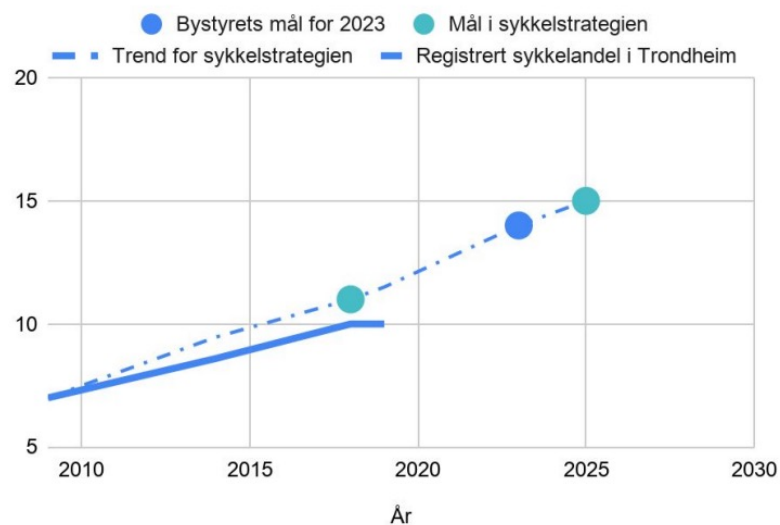
*Kontaktutvalget (KU) for Miljøpakken
- sak: 4/20*



Trender



Sykkelandel i Trondheim



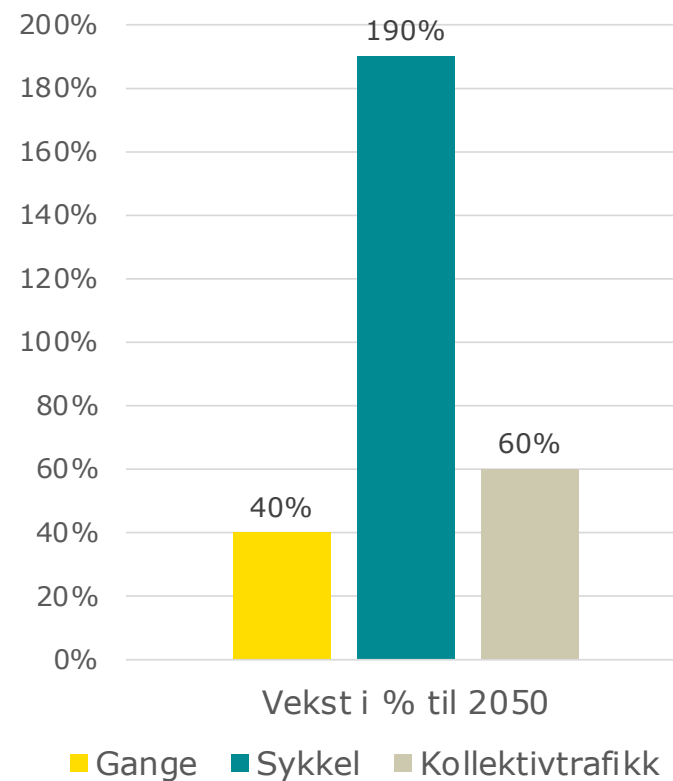
Flere innbyggere betyr og at selv om sykkelandelen er på 10 % så er det fortsatt flere som sykler



Forventet måloppnåelse

- Mål
- 15 % sykkelandel kan nås i 2035
- 20 % sykkelandel kan nås i 2050

Forutsatt 1 % årlig befolkningsvekst
og oppnåelse av nullvekstmålet i
Trondheim



Sykkelkartlegging



Det er utført sykkelkartlegging for eksisterende gang- og sykkelnettet langs fylkesveg i byvekstområdet, utenom Skaun og Orkland kommune. (Har nå kommet bestilling på dette)

Det er pekt på helhetlige strekninger og ruter for videre planlegging og bygging.

Sykkelkartleggingen har foreslått portefølje for sykkeltiltak i prioritert rekkefølge innenfor følgende områder:

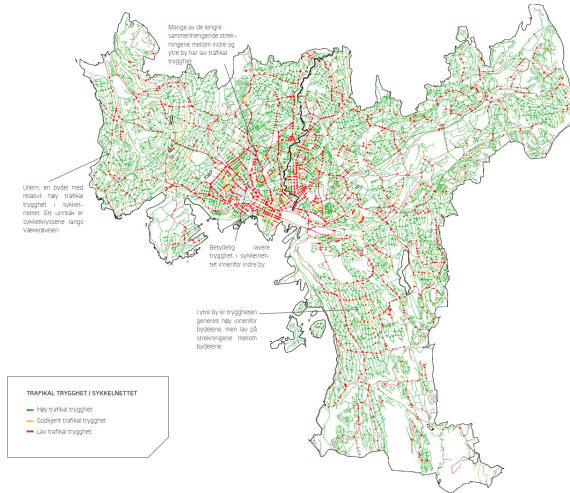
- Trondheim, prioritert hovedsykkelnett (KU nettet)
- Trondheim, øvrig hovedsykkelnett
- Trondheim, sykkelnett utenom hovedsykkelnettet
- Sykkelnett øvrige byvekstkommuner

Byvekstområdet – Kartleggingsområdet



Figur 1: Avtaleområde for byvekstavtalen 2023-2029

- Trondheim
- Vestland
- Oslo



Kartlegging av infrastruktur for sykkel i regionsenter i Bergensområdet

DATO / REVISJON: 19. oktober 2018 / 00
DOKUMENTKODE: 10204667-Plan-RAP-01

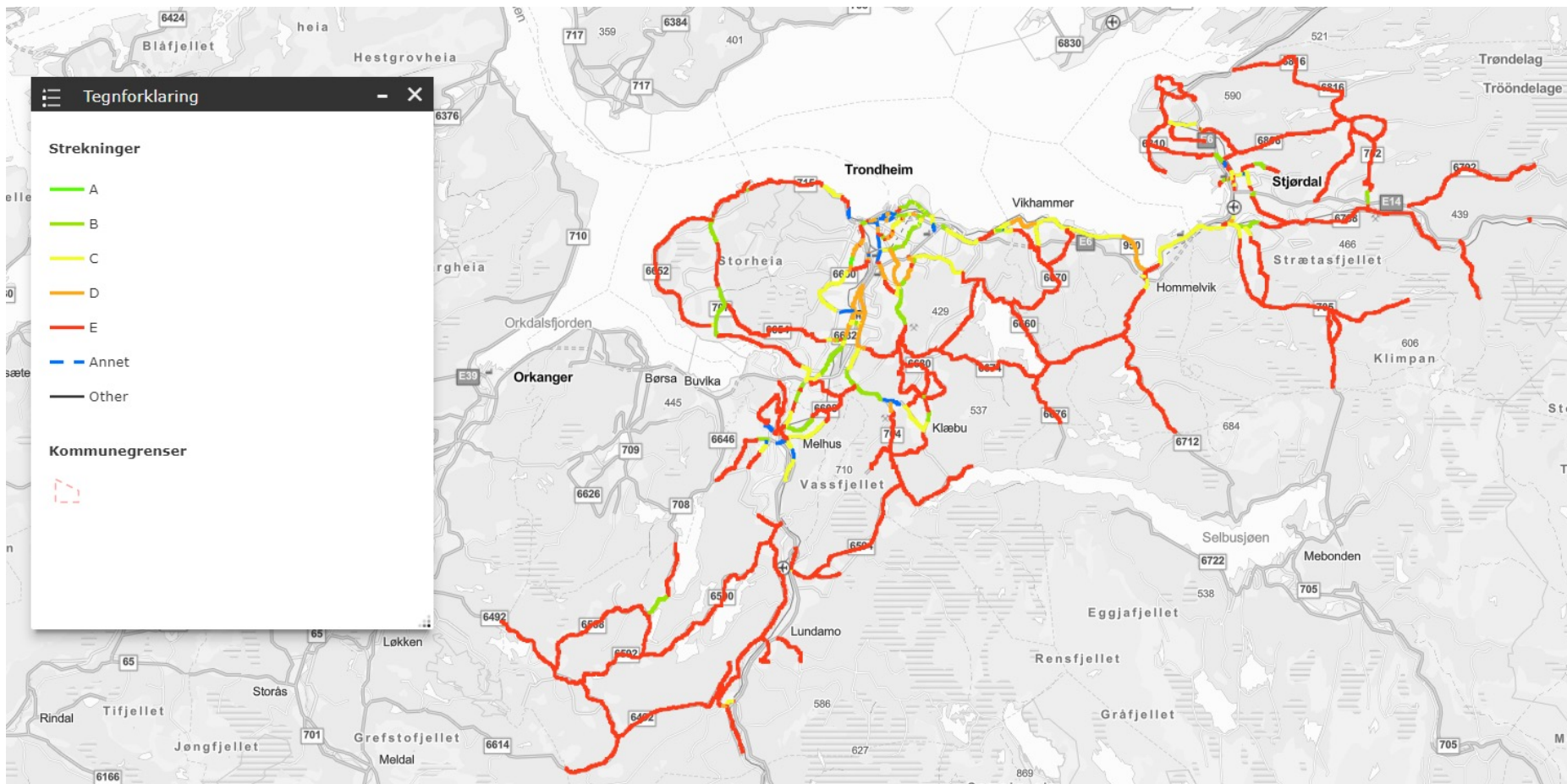
12



Kartleggingsfase

- *Hensikten med kartlegging av sykkeltilbudet langs fylkesveg er å få oversikt over hvilket behov det er for kvalitetsheving.*
- *Kartleggingen vil gi et bilde av evt. gap mellom sykkeltilbudet som finnes langs rutene og den kvalitetsøkning som trengs for få flere til å bruke sykkel som framkomstmiddel.*
- *Ved å skaffe et overordnet overblikk over status og framtidig behov, vil kartleggingen gi et godt grunnlag for videre **prioritering av strekninger** og framtidig gjennomføring av tiltak.*
- *Vi har totalt kartlagt 605000 m. (605 km)*
- *Har nå fått bestilling på sykkelkartlegging for fv i Skaun og Orkland*

Kartlegging av kvalitet i ArcGis online



Følgende kvalitetsnivåer er valgt (samme som TK):



- A = Et godt tilbud for alle. Tilbudet føles trygt, og har god framkommelighet for alle.
- B = Et godt tilbud for mange. Opplevd trygghet eller framkommelighet er middels og den andre faktoren er god.
- C = Et tilbud som har flere mangler uten å være direkte dårlig. Opplevd trygghet og framkommelighet er middels og må forbedres for at det skal bli et godt tilbud til mange.
- D = Et dårlig tilbud som kun en liten andel vil bruke. Opplevd trygghet og/eller framkommelighet er dårlig.
- E = Et manglende tilbud som er utrygt og/ eller uframkommelig hele året.

Sykkelregistrering – GO-pro kamera



- Ferske bilder for alle strekninger
- Lastet opp bilder til server, kun til internt bruk og diskusjoner og vurderinger
- Bilder er georeferert og hentet inn som egne lag i GIS -kartløsningen

A wide-angle view of a paved road with yellow dashed lines, a metal guardrail on the right, and a car in the distance under a blue sky.

Beskrivelse av metodikk



Notat Kartleggingsmetodikk



Sykkeltkartlegging fylkesveg MT
Beskrivelse av kartleggingsmetodikk (23.02.2022)

Innhold

1	Introduksjon	2
1.1	Bakgrunn og referanser	2
1.2	Arbeidsgruppe	2
1.3	Tidspunkt for kartlegging	2
1.4	Målgrupper ved kartlegging, ulike syklistgrupper	2
1.5	Framtidig behov: forutsetninger om økning i andel syklende og gående legger til grunn for vurdering av kvalitetsstatus	3
1.6	Kartleggingsområde	4
1.7	Fotografering av strekninger	5
1.8	Kvalitetsnivåer	5
2	Kartlegging og vurdering av kvalitetsnivå	7
2.1	Trinn 1 Gjennomgang av grunnlag for rute	7
2.2	Trinn 2: Dele ruta opp i kortene segmenter knyttet til kvalitetssprang eller ending av vesentlige faktorer	8
2.3	Trinn 3: Vurdere segmenter	9
	Vurderingskriterier for framkommelighet og trygghet	9
2.3.1	Vurdering av framkommelighet	10
2.3.2	Vurdering av trygghet	11
3	Resultat av kartlegging	12
3.1	Kartløsning	12
3.2	Kvalitetssikring av kartløsning	12
4	Usikkerhet og problemstillinger	12
4.1	Usikkerhetsnivå	12
4.2	Problemstillinger	12

Notat Prioritering

Sykkeltkartlegging fylkesveg MT Beskrivelse av grunnlag for sortering/ prioritering (23.02.2022)

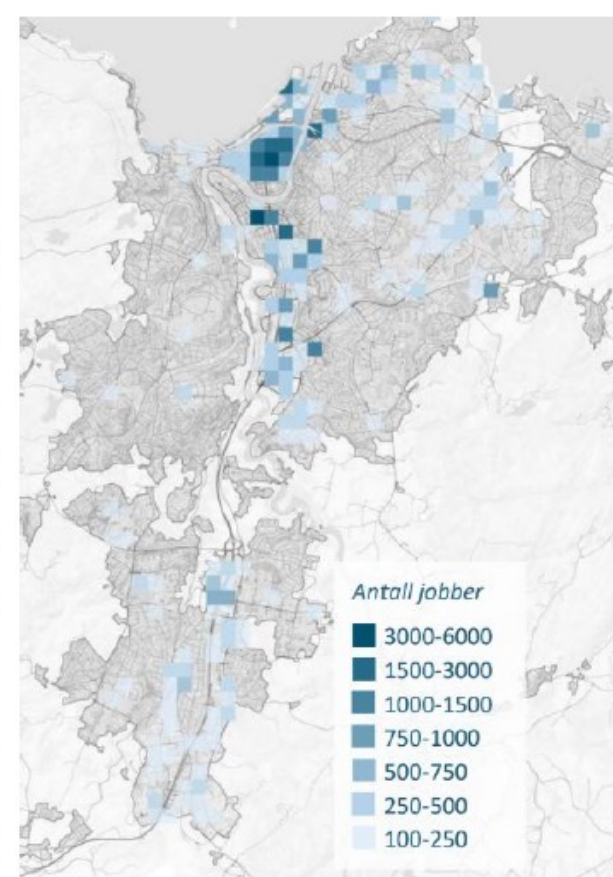
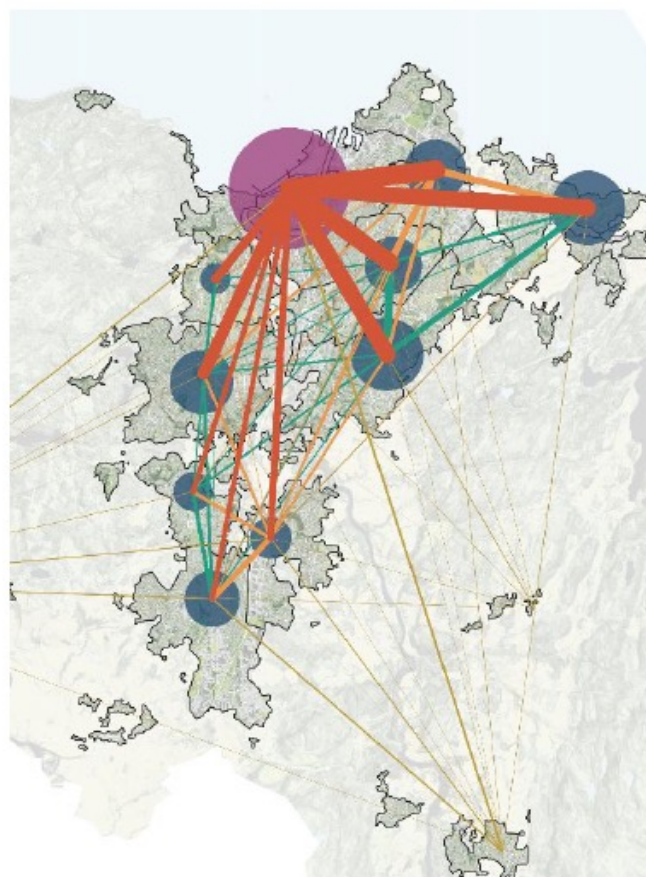
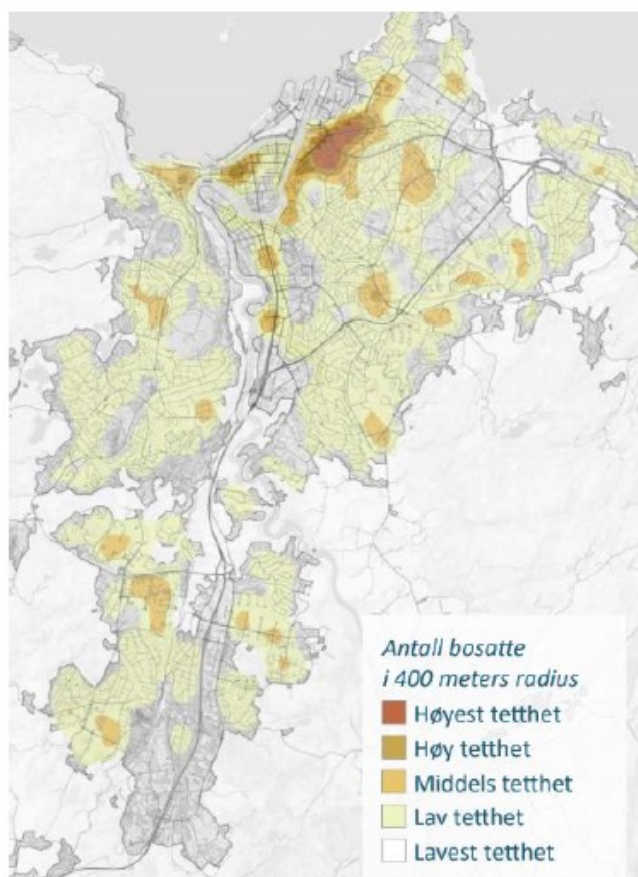
1	Introduksjon	1
1.2	Bakgrunn for prioritering	1
2	Prioriteringsgrunnlag, berike egenskapsfelt i kartløsning	7
2.1	Potensiale for antall syklende	7
2.2	Andel gående i makstimen	8
2.2	Identifisere tiltakstype/ arealbehov	8
2.3	Identifisere planleggingsnivå	8
2.4	Legge inn vurdering av kostnadsnivå: erfaringsbasert løpemeterpris	8
3	Sortering og prioritering	8
4	Videre samling i pakker: utredningspakker, utbyggingspakker, tiltakspakke mindre forbedringstiltak	9

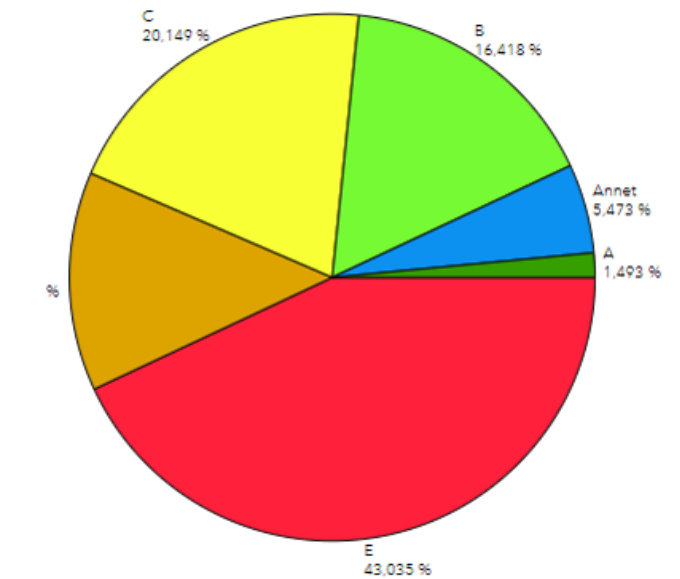
Analyse – potensiale for syklende



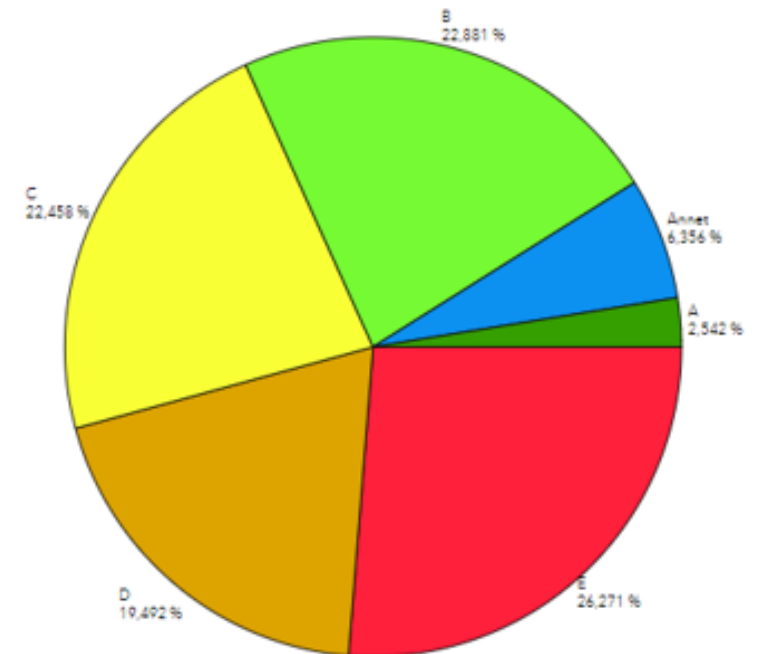
- Hvilke strekninger som bør prioriteres først og sist – prioriteringsrekkefølge, vil i stor grad bestemmes av **potensiale for økning** i andel syklende.
- Det er særlig **manglende forbindelser og strekninger** med dårlig kvalitet i områder **der potensiale er høyt** som vil påvirke måloppnåelse ift. sykkelandel.
- Samlingen av bakgrunnsdata gir oss indikasjoner for å si om **potensialet for syklende** på strekningen er: høyt, middels eller lavt.
- **Høyt:** vurderes for strekninger som ligger nær sentrum og mange arbeidsplasser, skoler og utdanningsinstitusjoner
- **Middels:** nært lokalsentsentrum og lokale målpunkter,
- **Lav:** spredt bosetting, få målpunkter

Potensiale for sykling (figur fra TK)





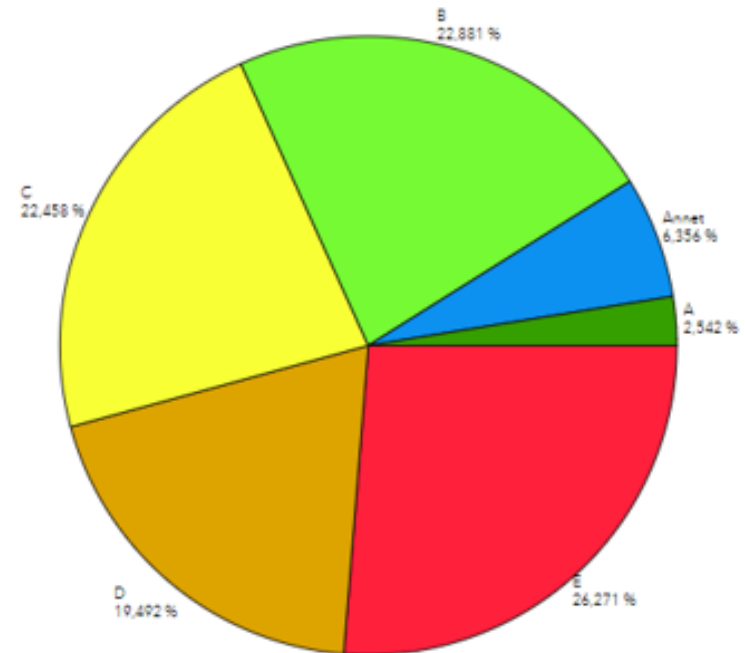
Totalt kartlagt 605339m

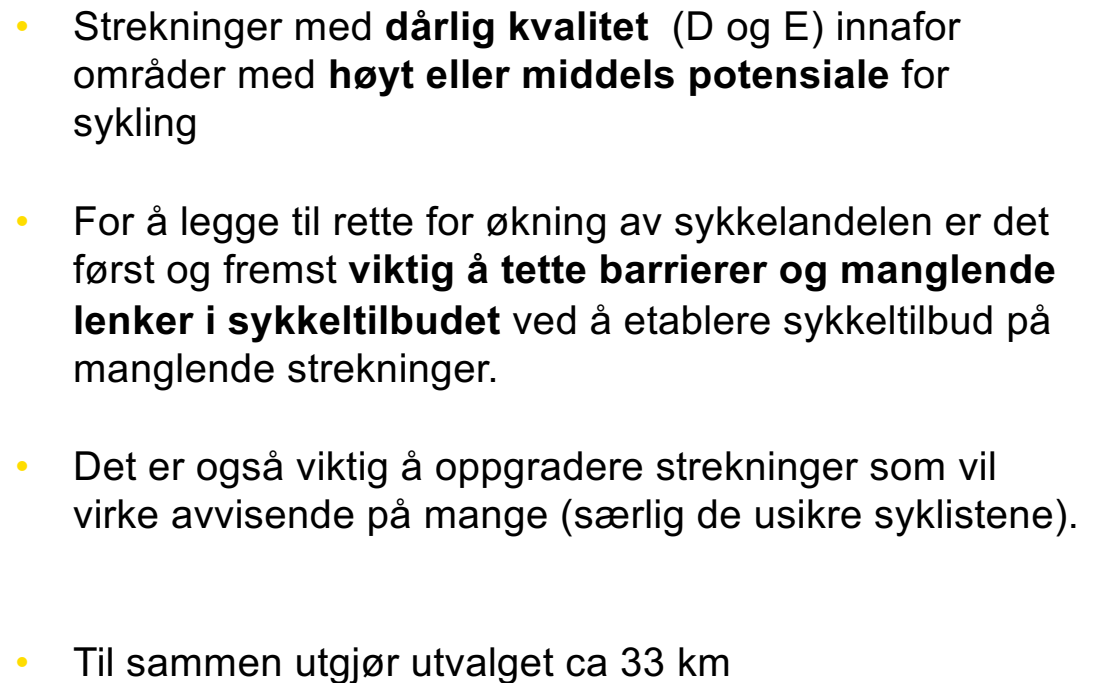


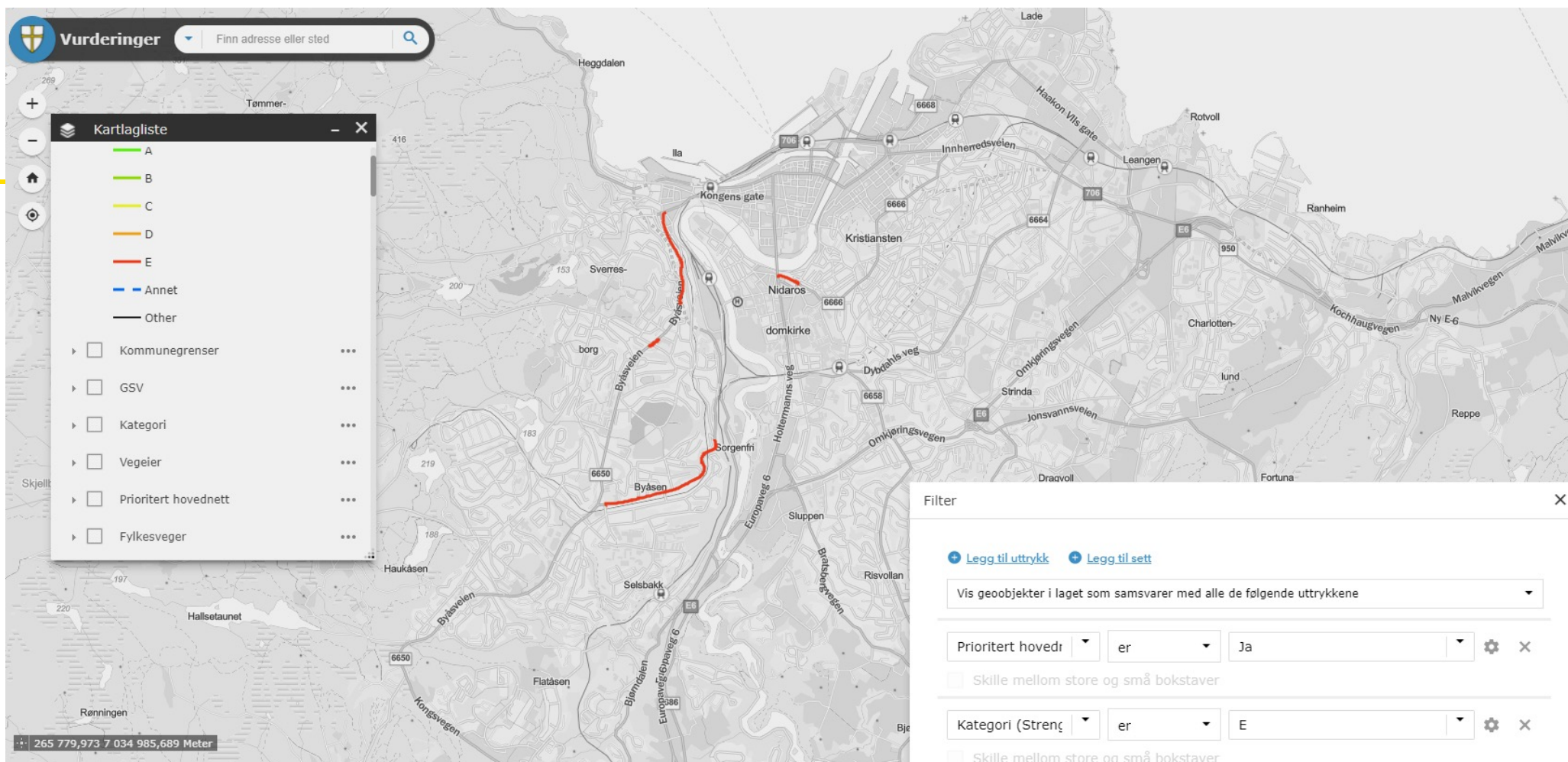
Rapportering



- Kakediagram kan brukes til årlig rapportering. Målet er mer grønt
- ArcGIS online kan brukes på andre prosjekter både innen kollektiv, sykkel og gange
- Visualisering
- Alt samlet på et sted
- Det ligger mye vurdering bak hver linje i kartløsningen







Missing links: Kategori E prioritert hovedruter

Nytte kostnadsmetodikk for sykkelveg



- Få en felles metodikk for nytte/kostnadsberegninger for sykkelveger
- Gjør det enklere å prioritere sykkeltiltak på tvers av vegeier.

Kartlegging framover



- Vi har fått bestilling på kartlegging av sykkeltilbudet for Skaun og Orkland kommune
- Kartlegging skal utføres i løpet av 2025.



**Trøndelag
fylkeskommune**

Trööndelagen fylhkentjälte

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke