

Vedleggshefte til sykkelplanen

1. Kart over definert sykkelnett
2. Kart over dagens anlegg i sykkelnettet
3. Kart over ønsket tilrettelegging for syklist
4. Kart over bygninger som ligger lengre fra det definerte sykkelnettet enn 200 meter
5. Ulykkeskart fordelt på vegeier

6. Vurderingskriterier for strekningsvise tiltak
7. Handlingsprogram for kommunale veier
8. Innspill til strekningsvise tiltak på riksvegnettet og fylkesvegnettet

9. Saksprotokoll fra Hovedutvalg for tekniske tjenester 09.03.2021
10. Saksprotokoll fra Kommunestyret 23.03.2021
11. Saksprotokoll fra Hovedutvalg for tekniske tjenester 22.09.2021
12. Saksprotokoll fra Kommunestyret 28.09.2021

Vedlegg 1: Kart over sykkelnett

Kartene er delvis overlappende slik at alle lenker skal komme med i visningen. Kartet starter fra vest og går mot øst og videre mot sør, med unntak av Konnerud. Det ligger ved oversiktskart med ramme som viser omtrent hvor i kommunen de ulike utsnittene er hentet fra.

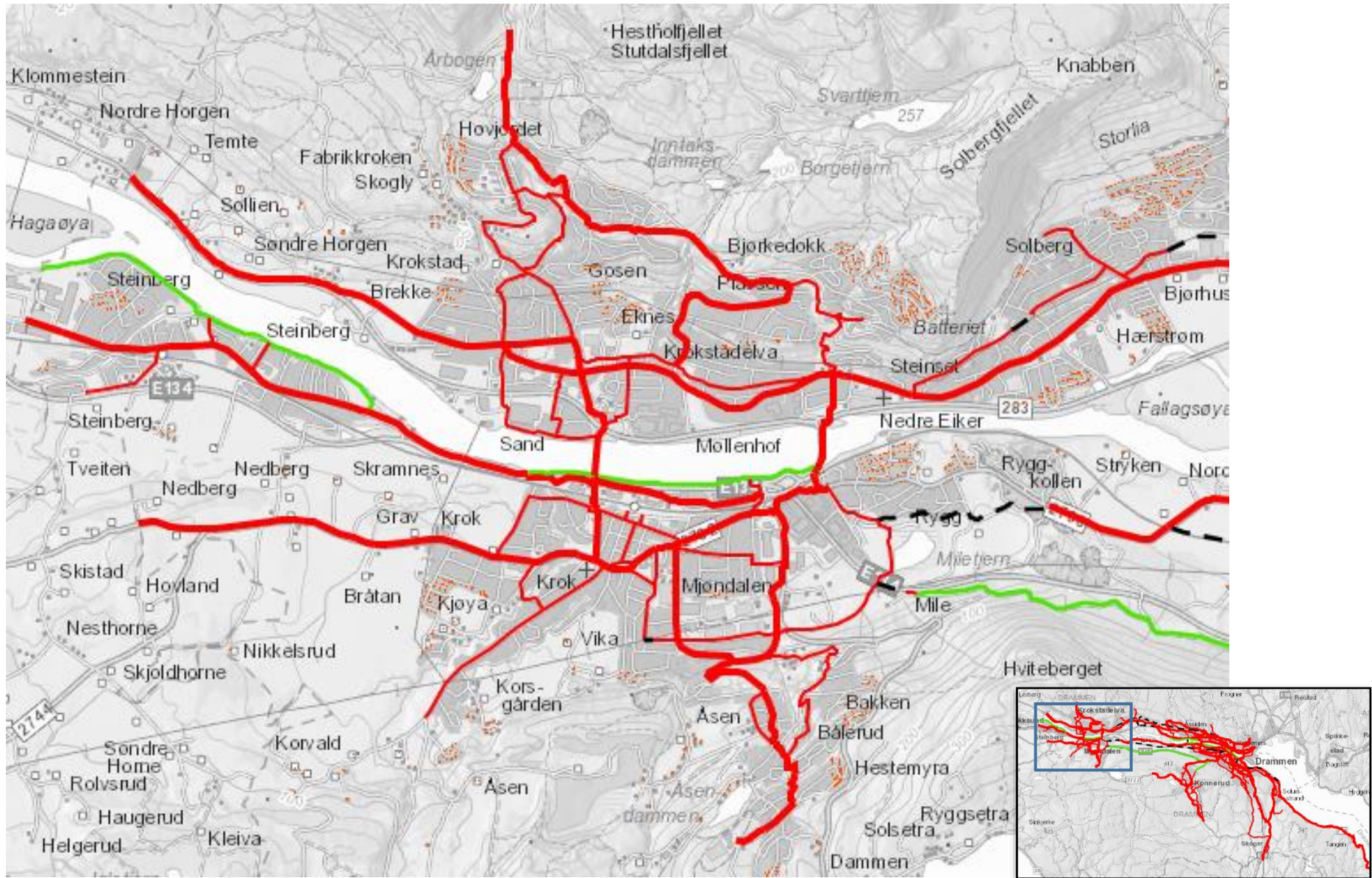
Sykelkartet er også digitalt tilgjengelig via denne lenken:

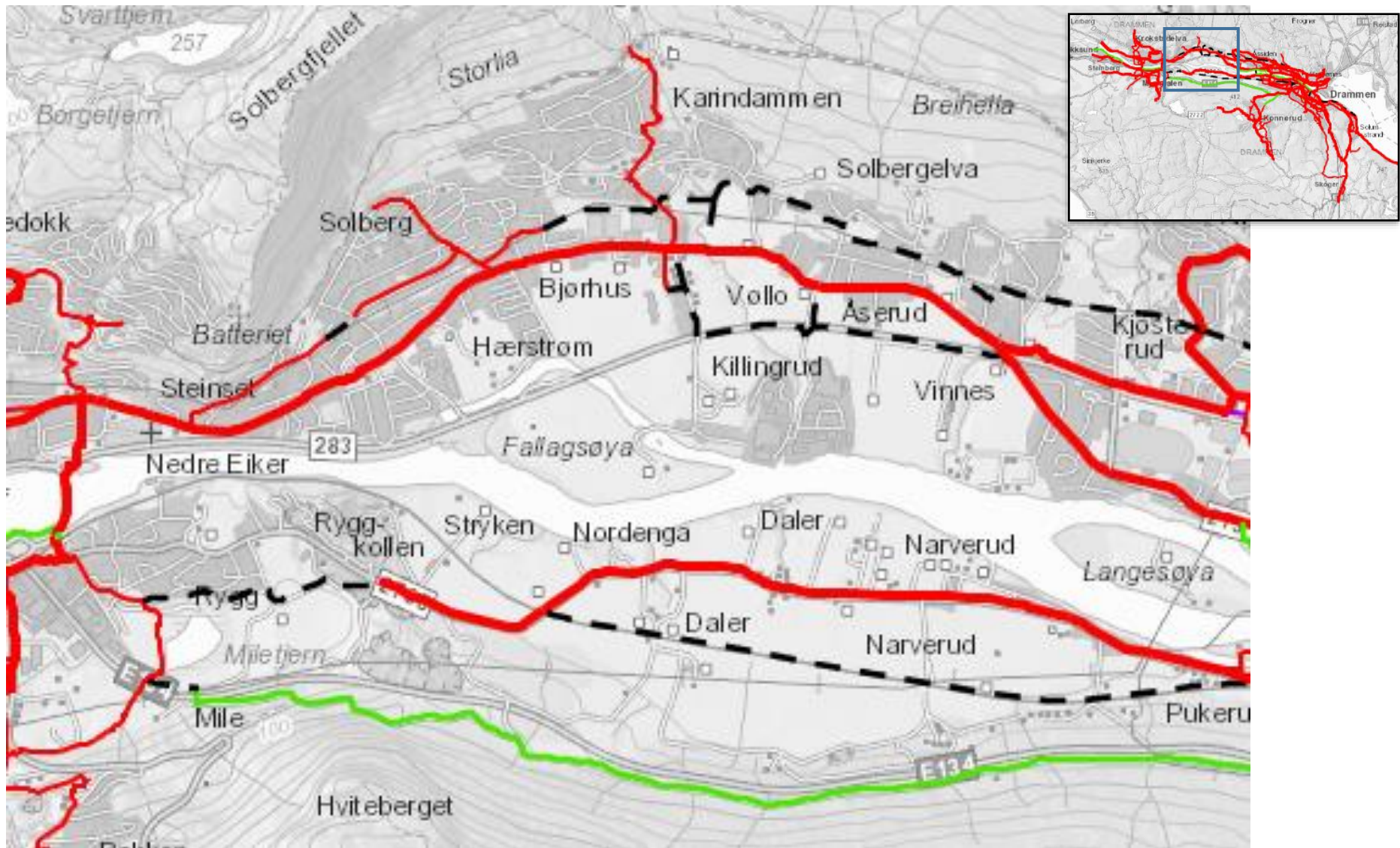
<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=302f158788de4826b4be5aab9bba6ccb&extent=9.7345,59.4929,10.8559,59.8181>

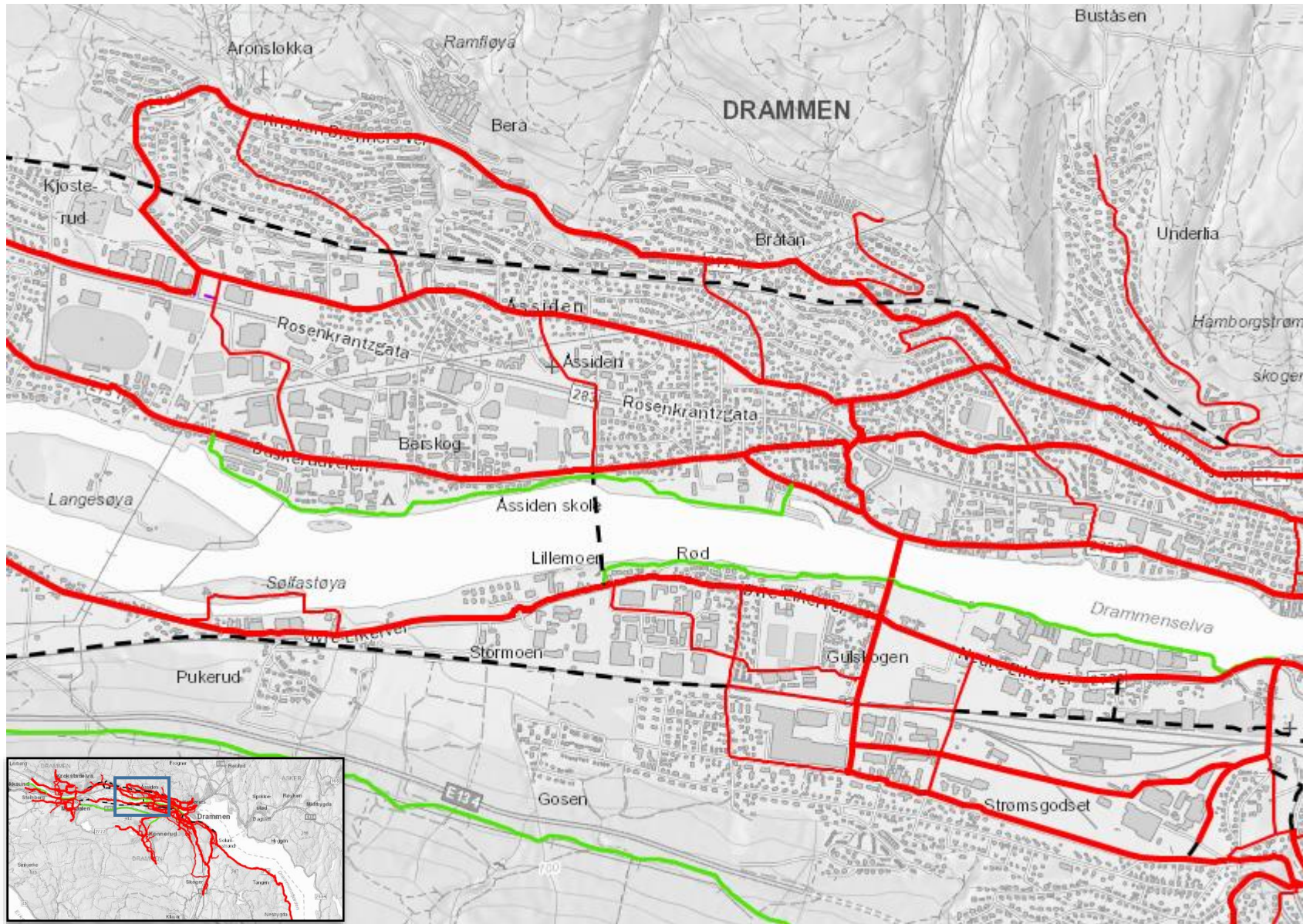
Samme tegnforklaring som i figuren under er brukt i alle kartene. Forklaring på de ulike type nettene er gitt i kapittel 5, *Sykelnettet*, i hoveddokumentet.

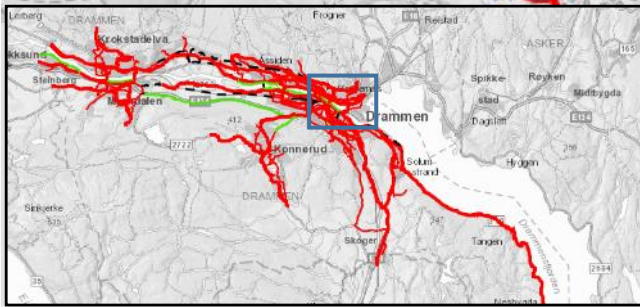
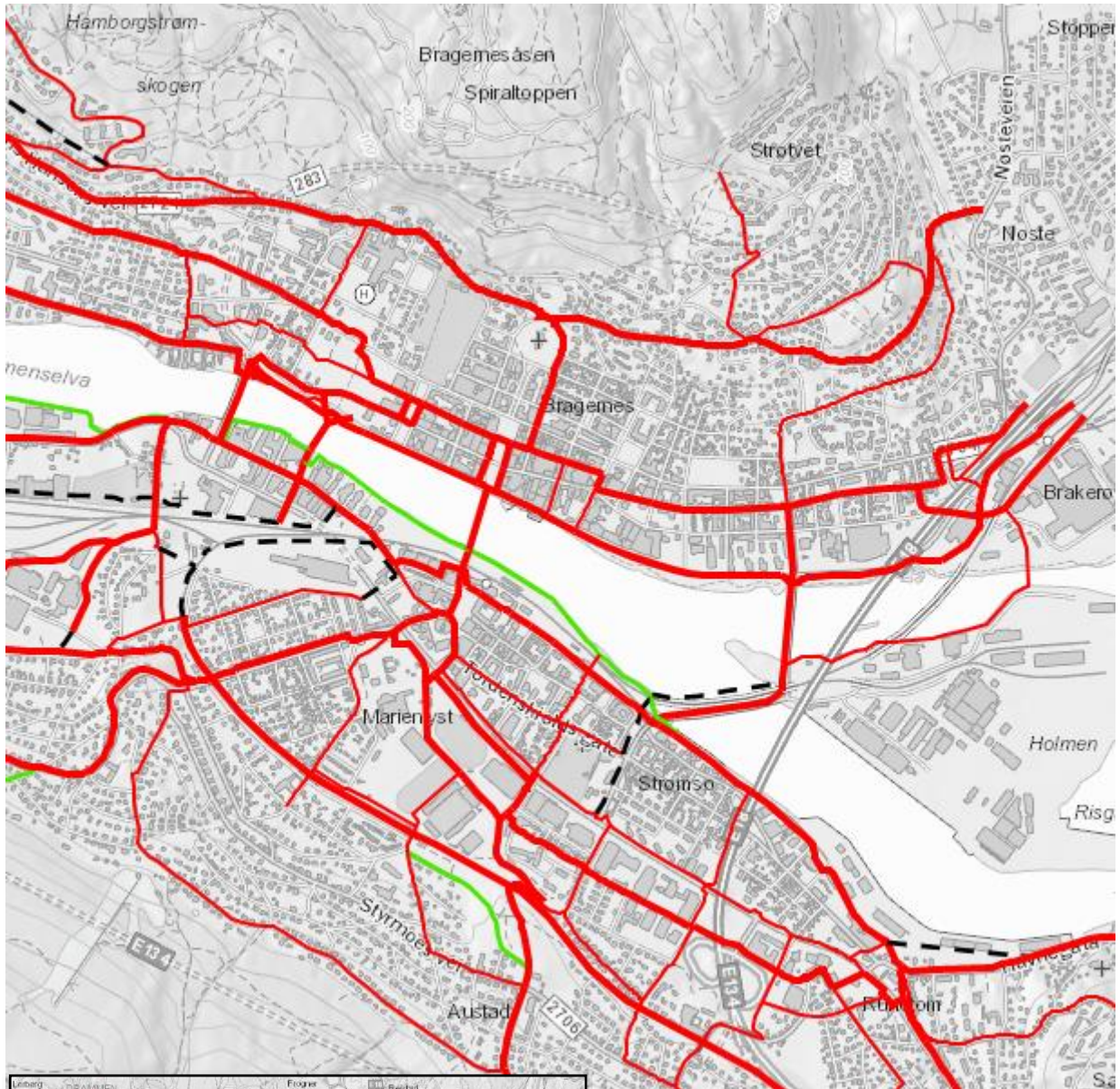


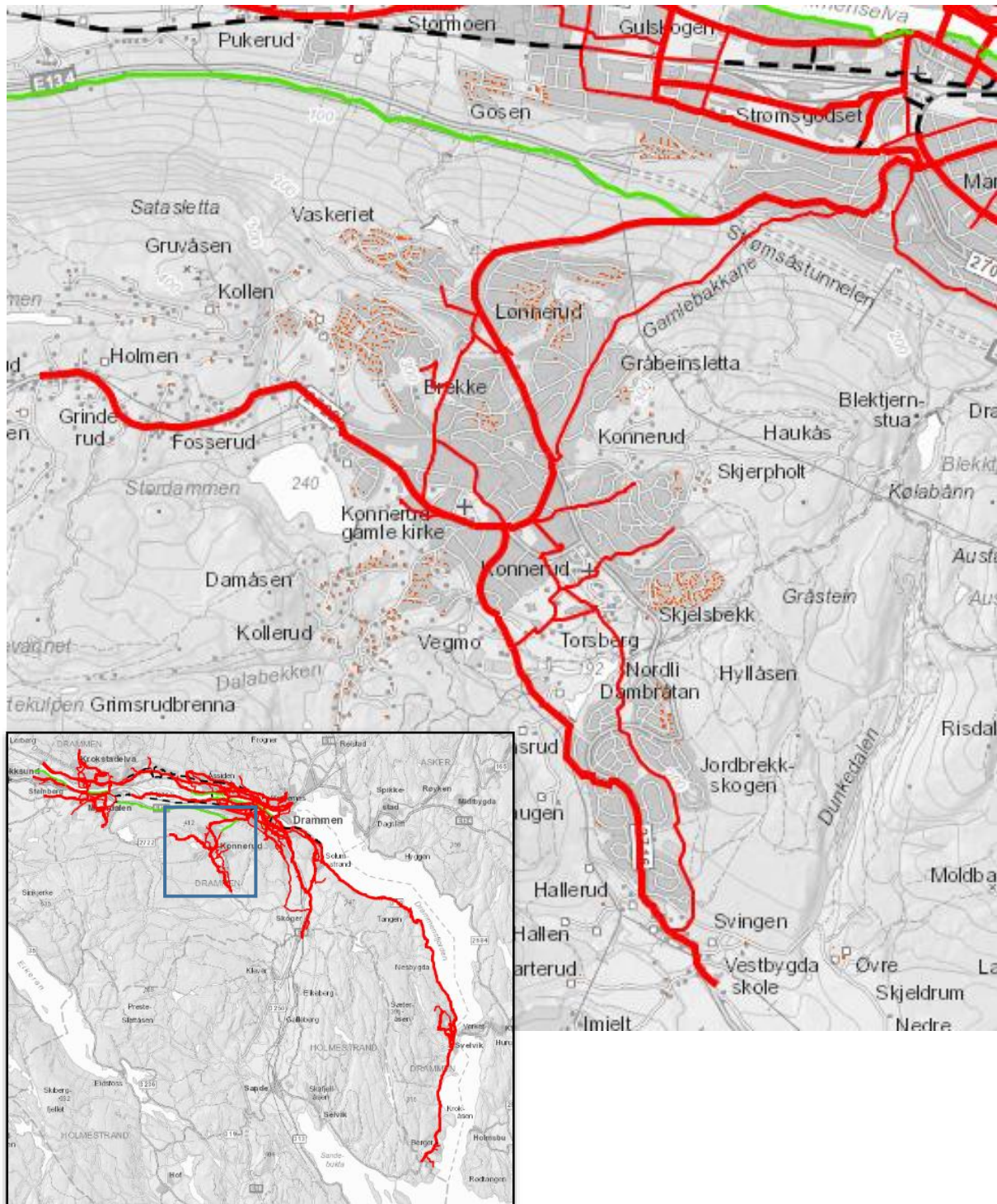
Figur 1 Tegnforklaring til kartene

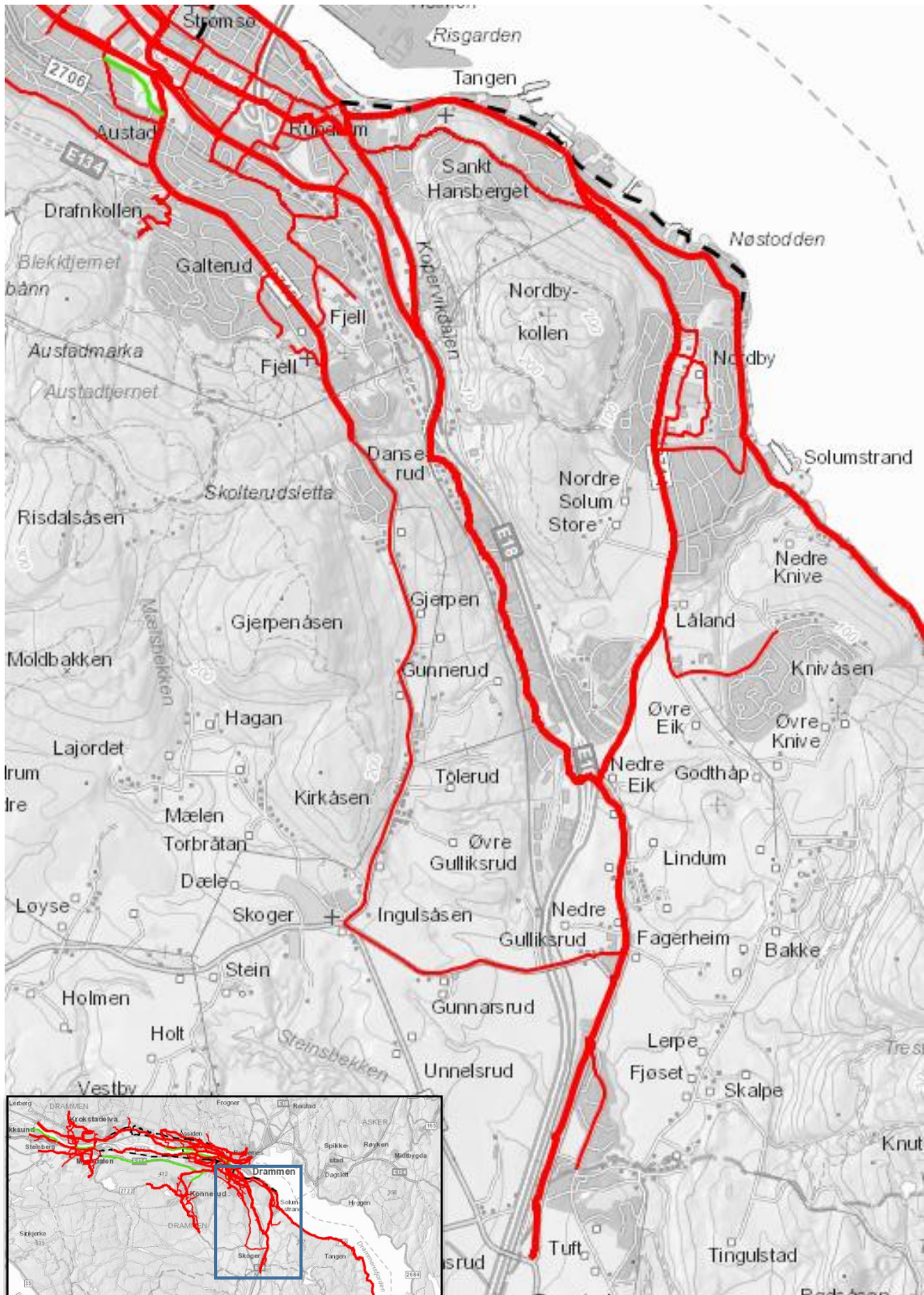


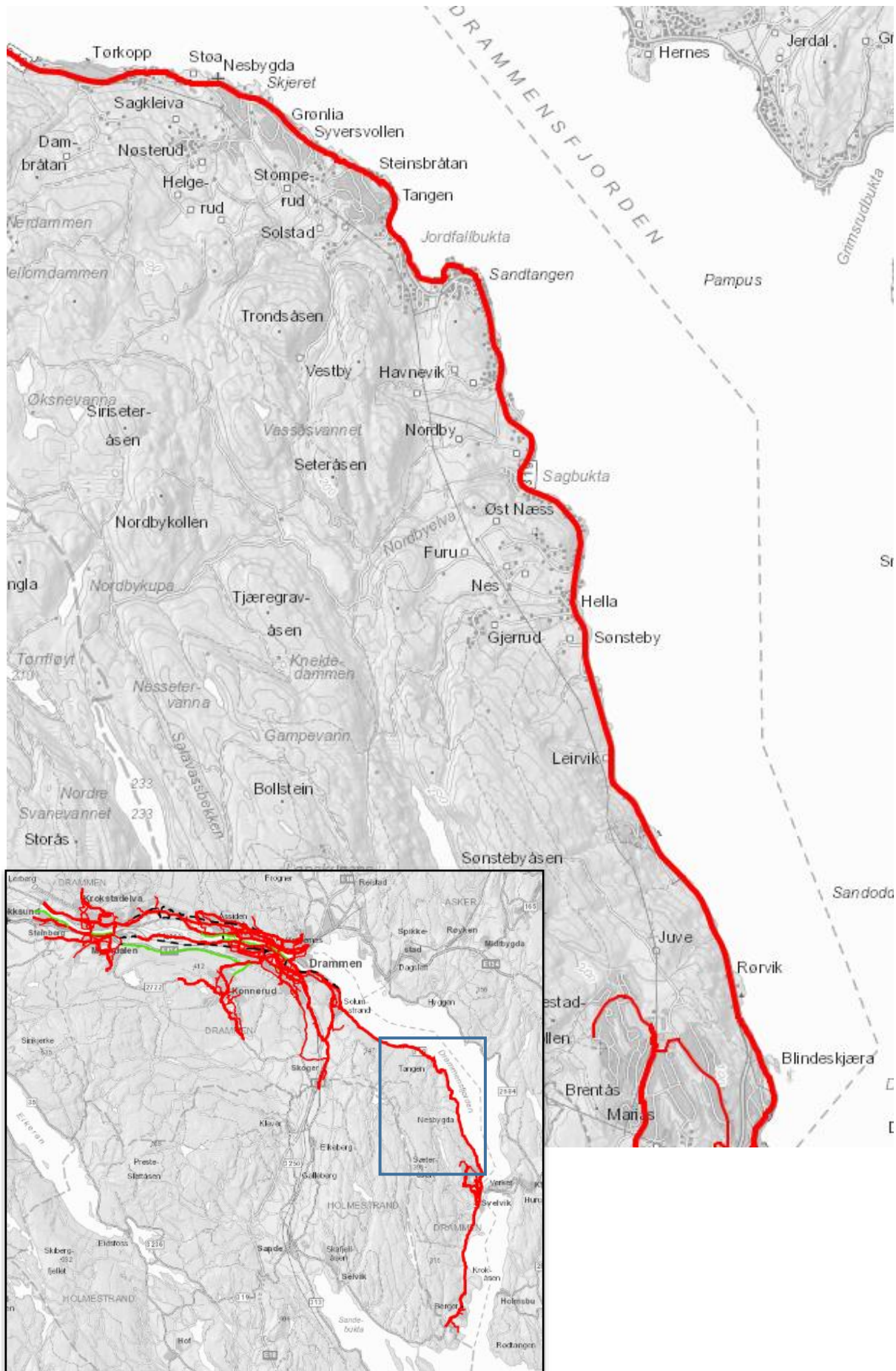


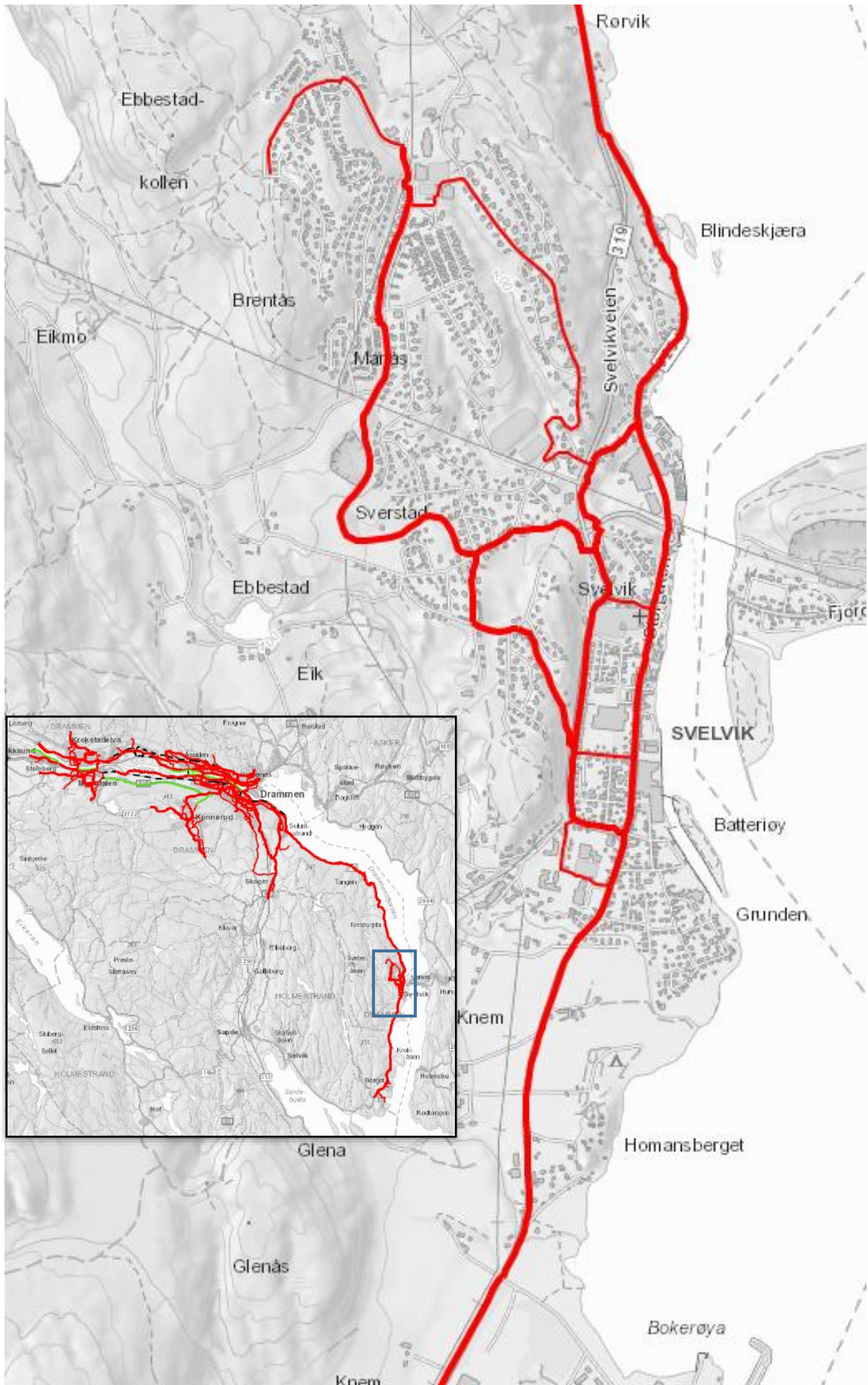


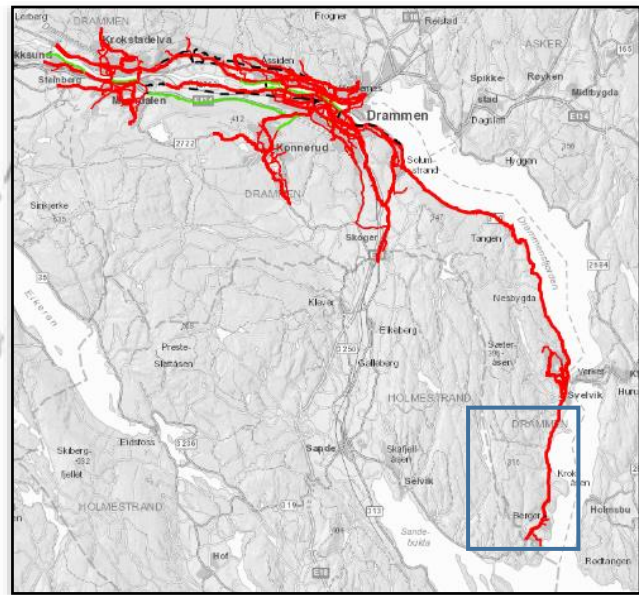








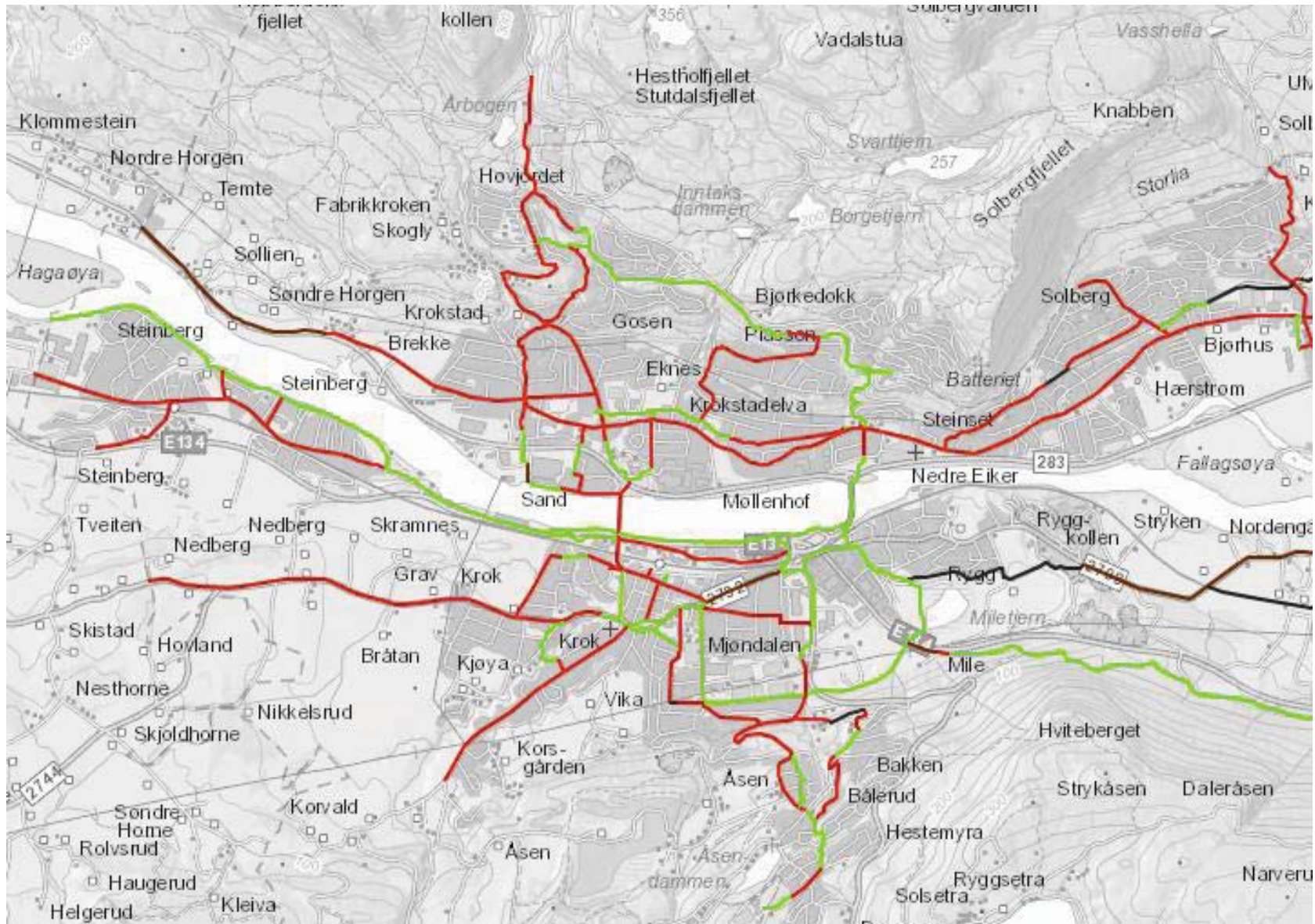


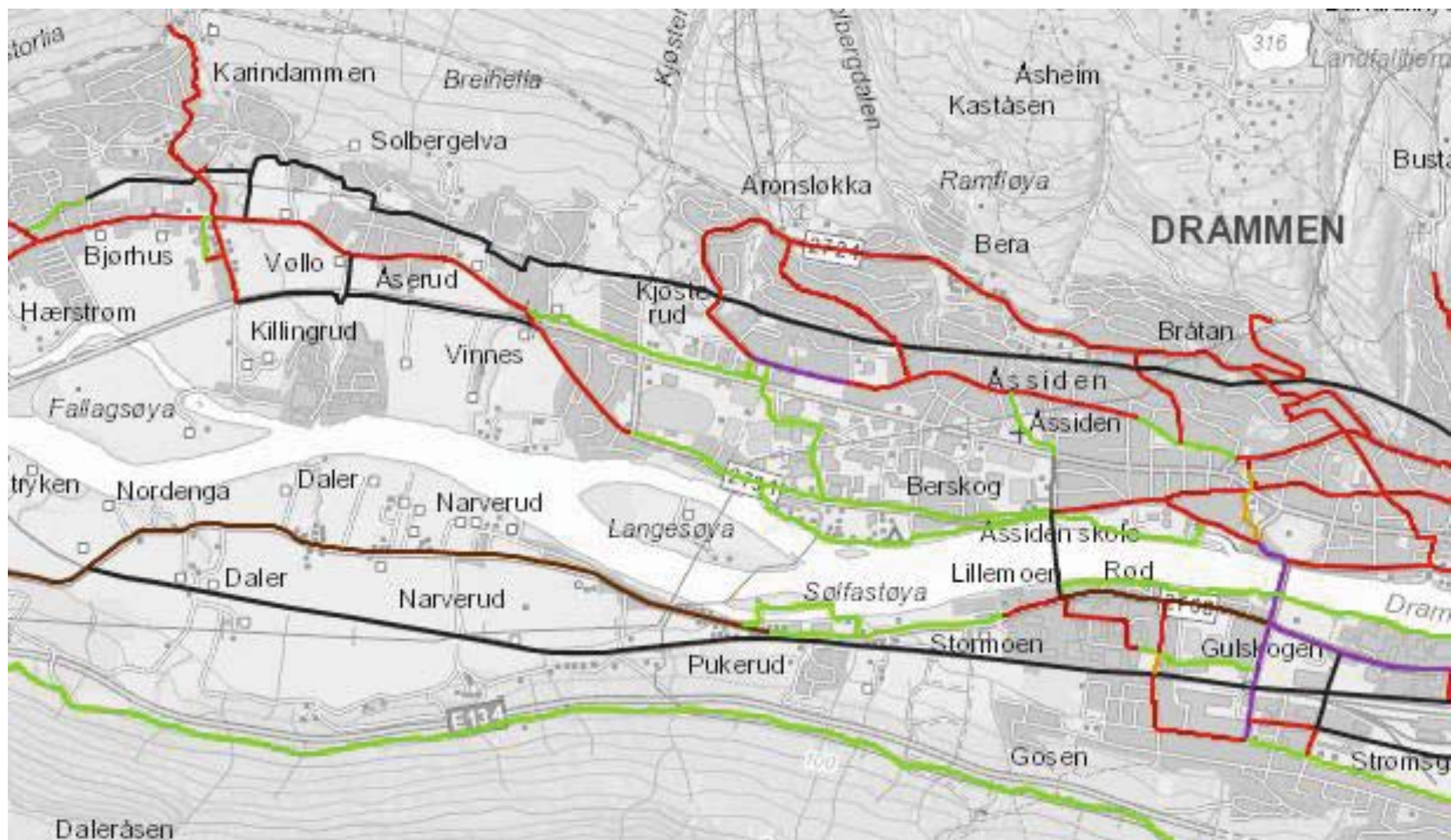


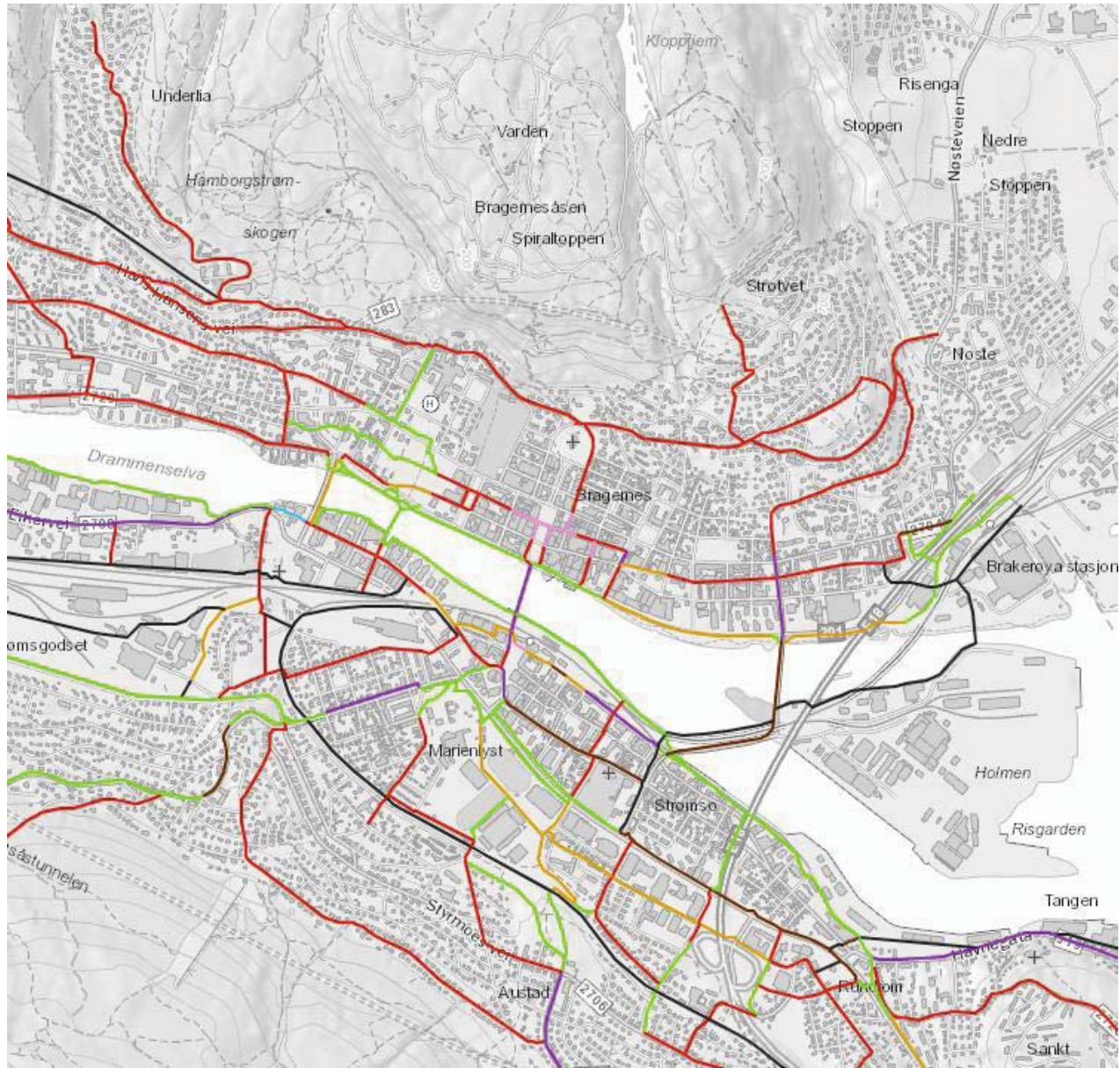
Vedlegg 2: Dagens anlegg

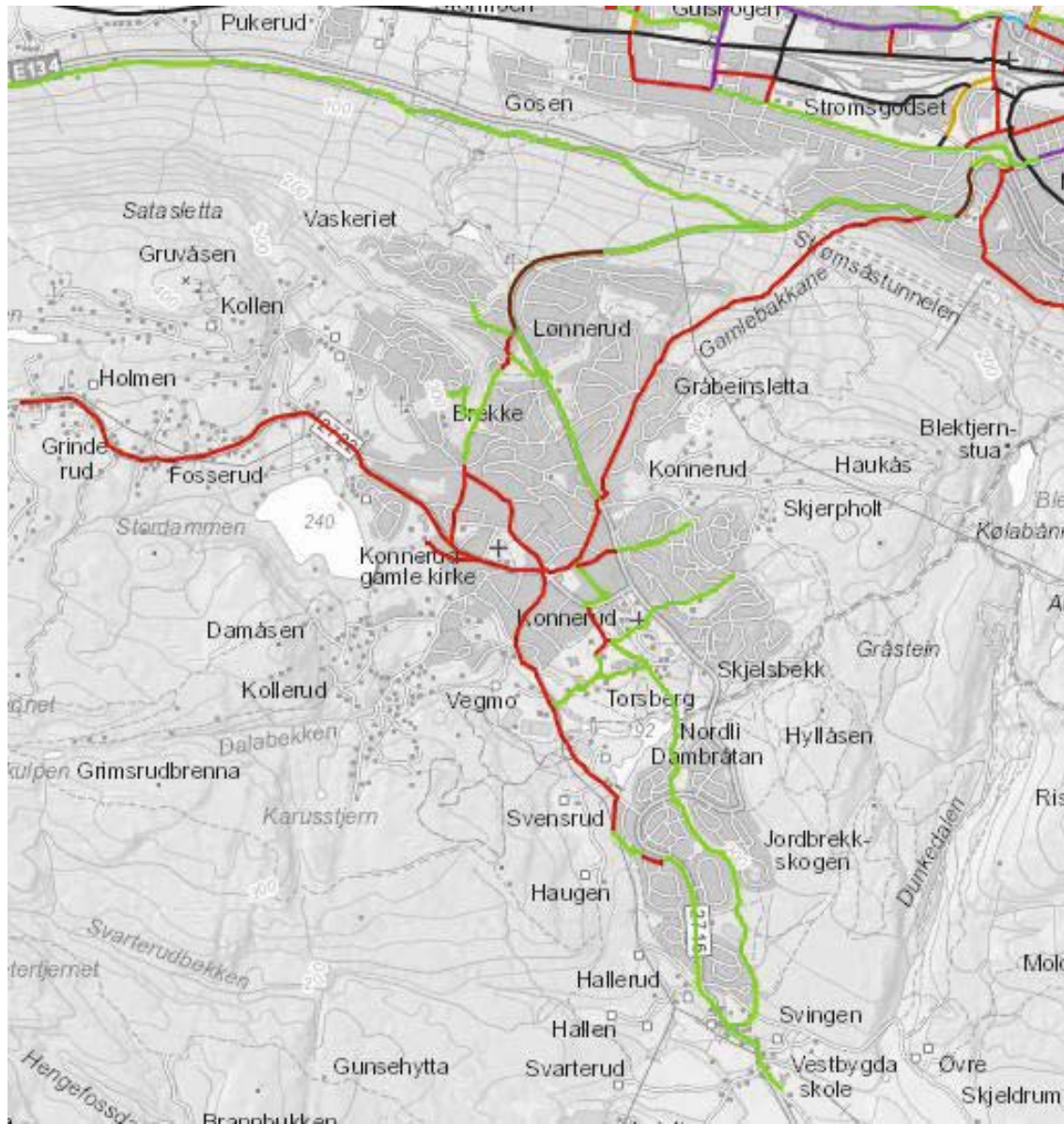
Kartene under viser dagens anlegg på strekningene i sykkelnett. Beskrivelse av de ulike typer anlegg er gitt i Sykkelplanen og i Statens vegvesens håndbok V122, Sykkelhåndboka.

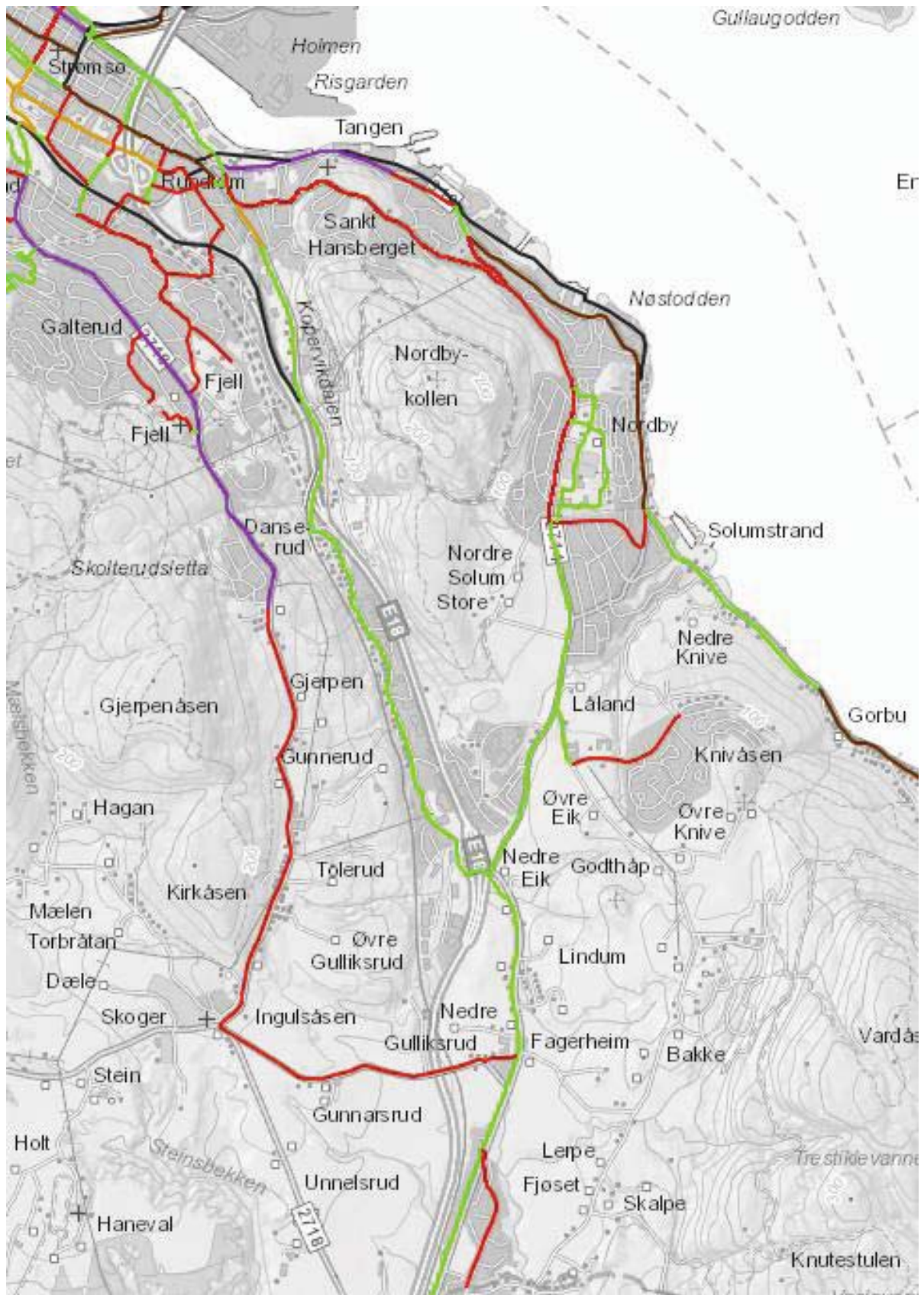
Tegntforklaring	
Dagens	
	Gågate
	Gang-/sykkelvei
	Sykkelgate
	Sykkelfelt
	Sykkelvei med fortau
	Ikke tilrettelagt
	Blandet trafikk
	Eksisterer ikke

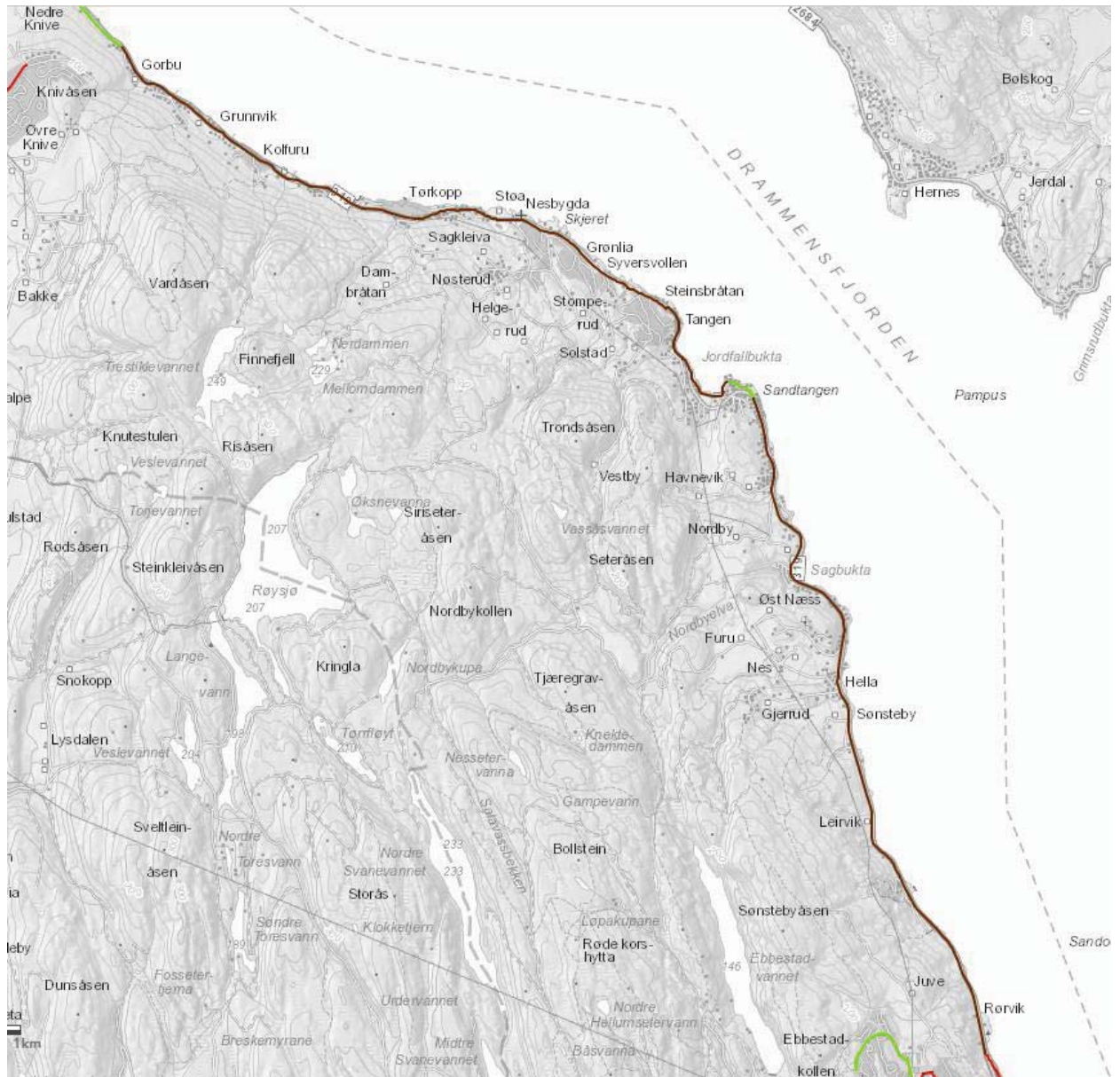


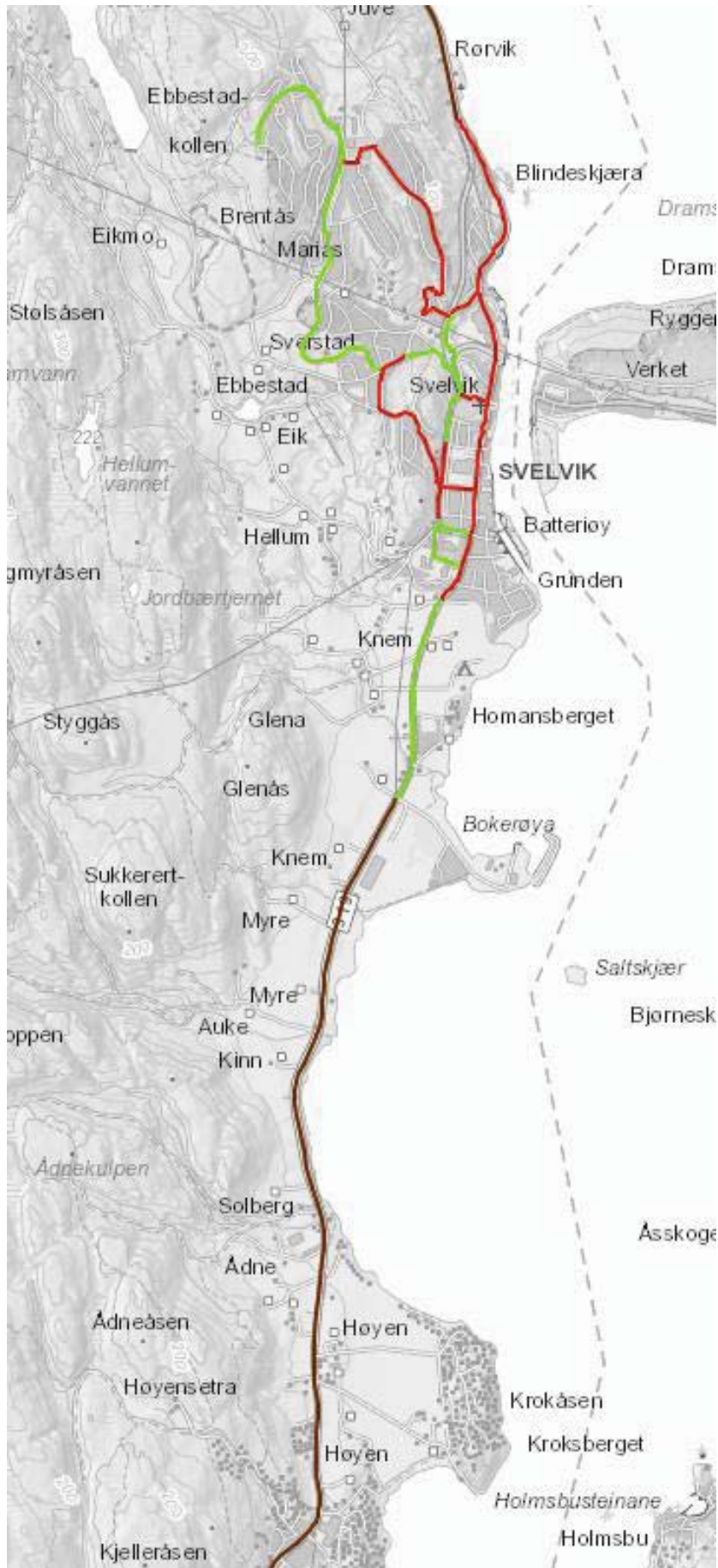


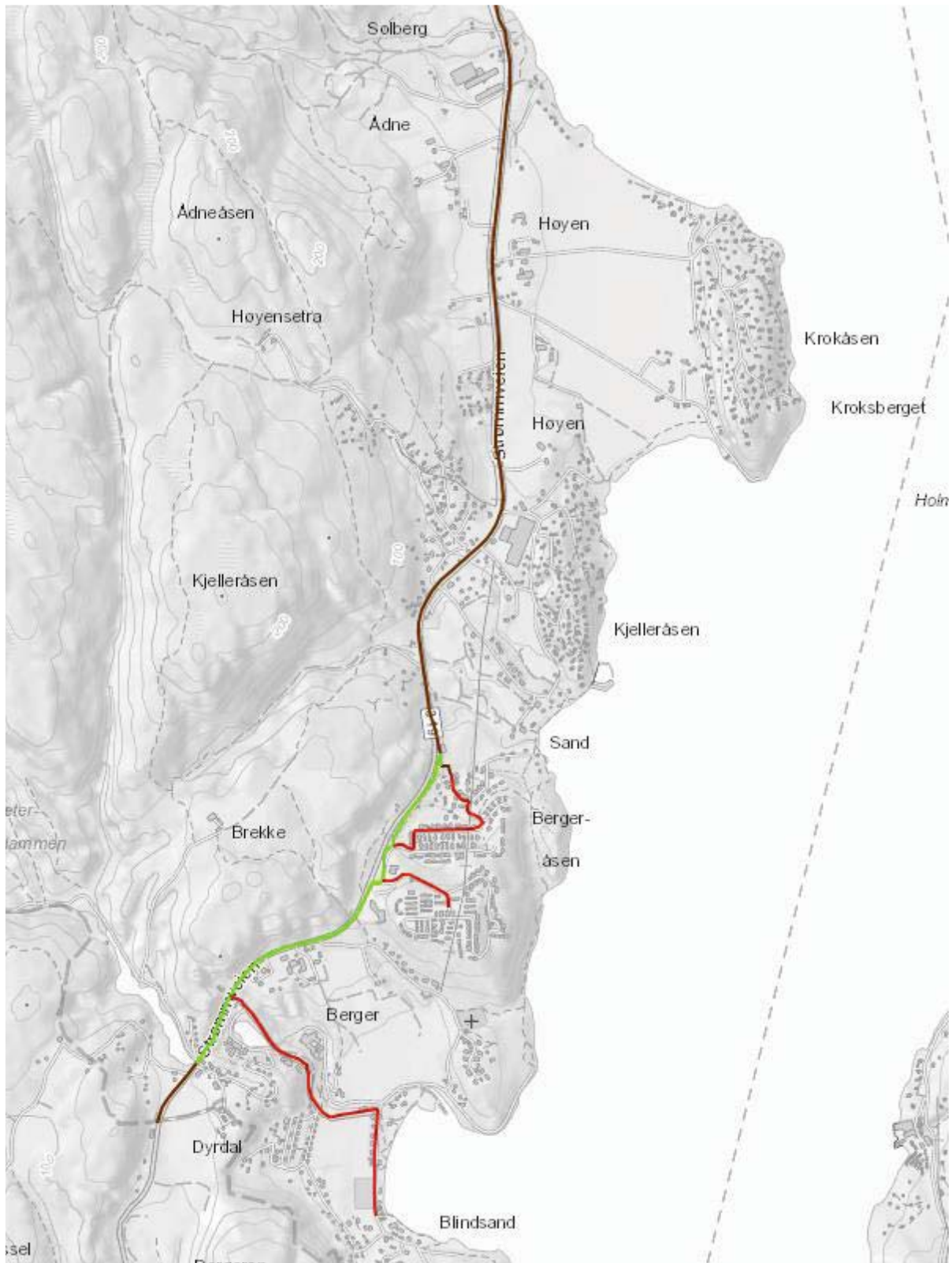
















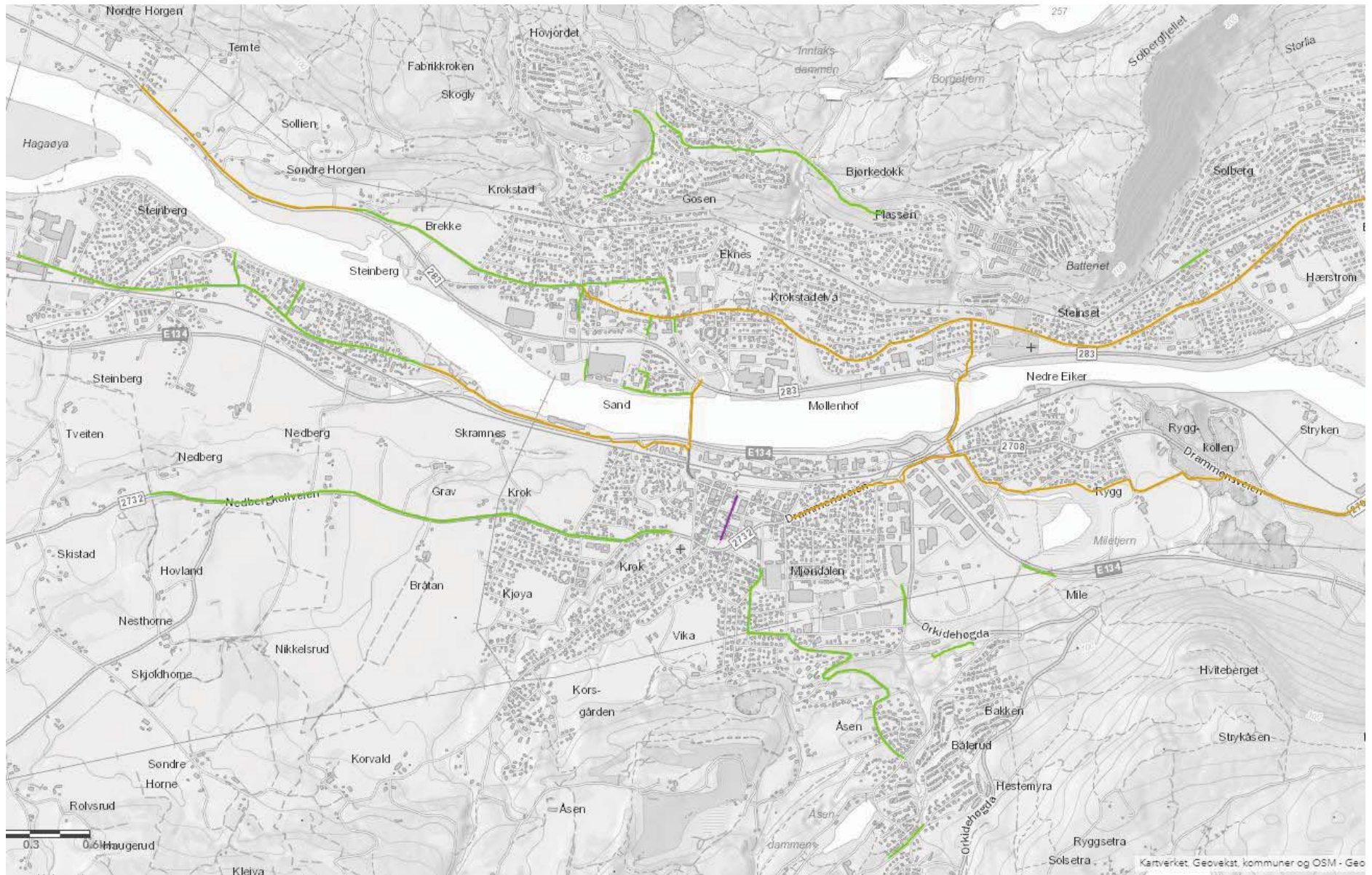


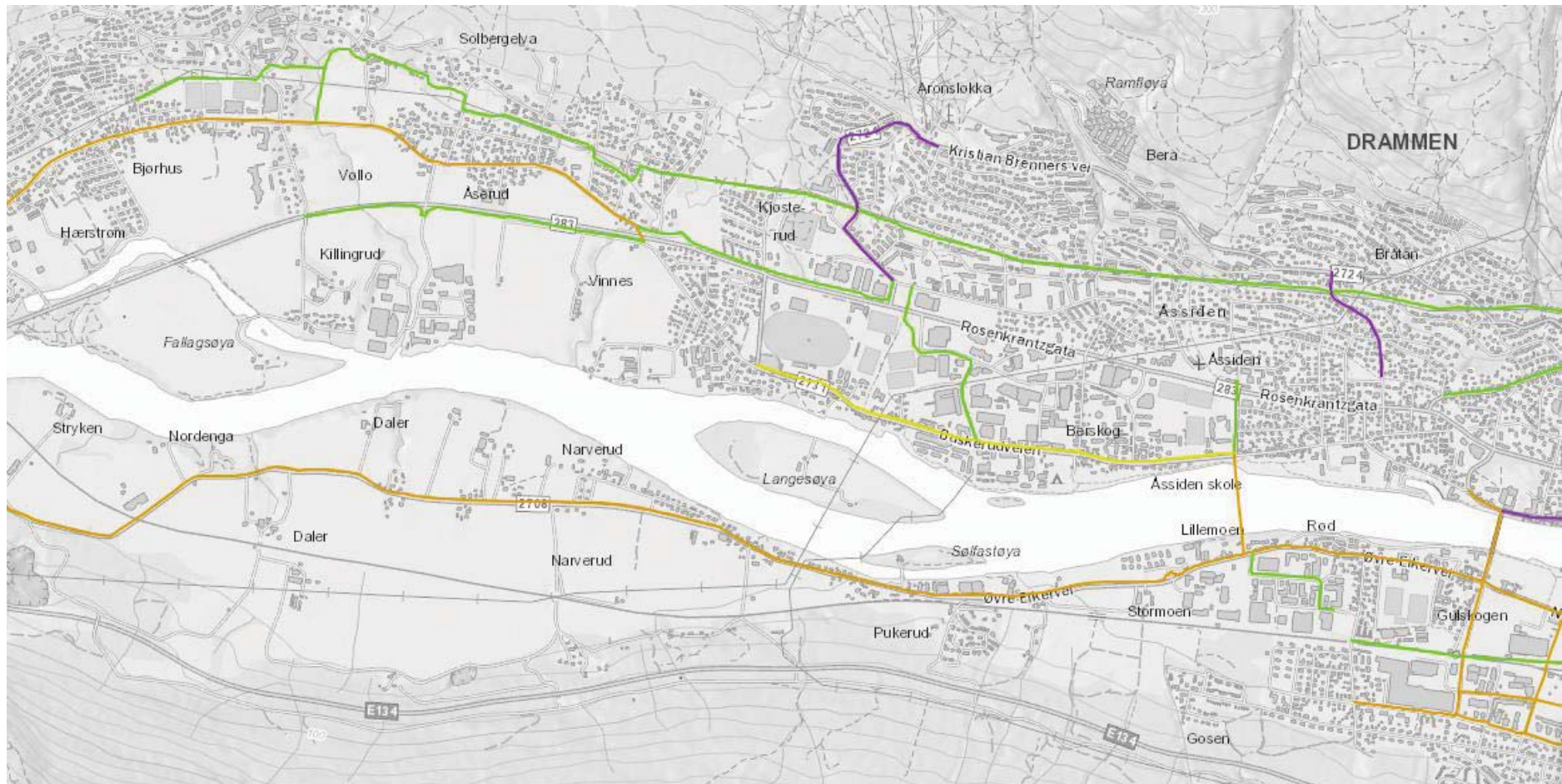
Vedlegg 3: Kart over ønsket tilrettelegging for syklister

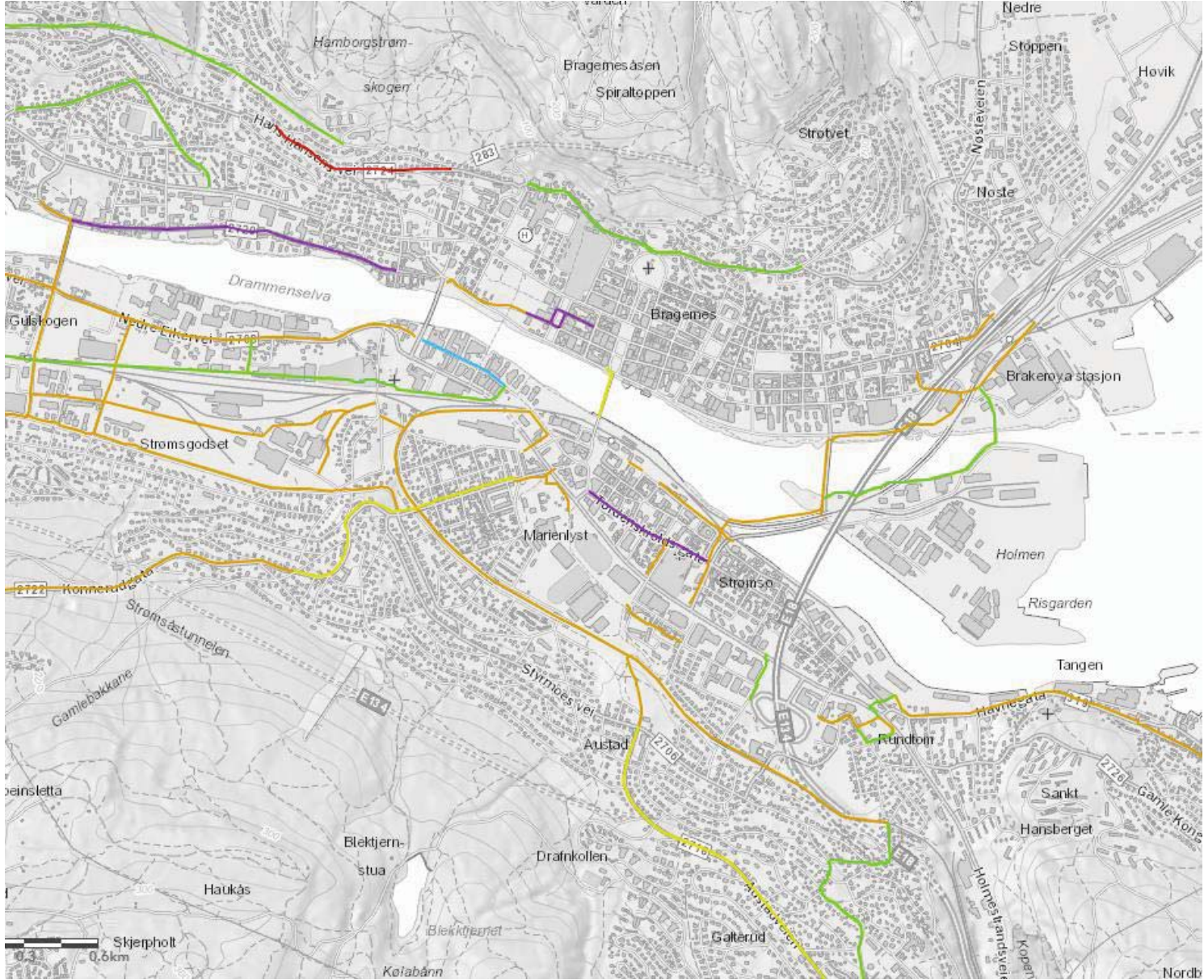
Kartene under viser forslag til fremtidige anleggstyper på de ulike deler av sykkelnettet hvor det er vurdert behov for egne eller nye sykkelanlegg. Anleggstypene skal brukes som utgangspunkt i planer, men nærmere utredninger og planleggingsfaser kan føre til endringer i forhold til forslaget. Eksisterende anlegg kommer ikke frem av kartet, og det kan derfor se litt lite sammenhengende ut. Alle kartene vil bli tilgjengelige digitalt og sammenhengen kommer da bedre frem. Allikevel kommer prinsippet om samme type anlegg på lengre strekning godt frem.

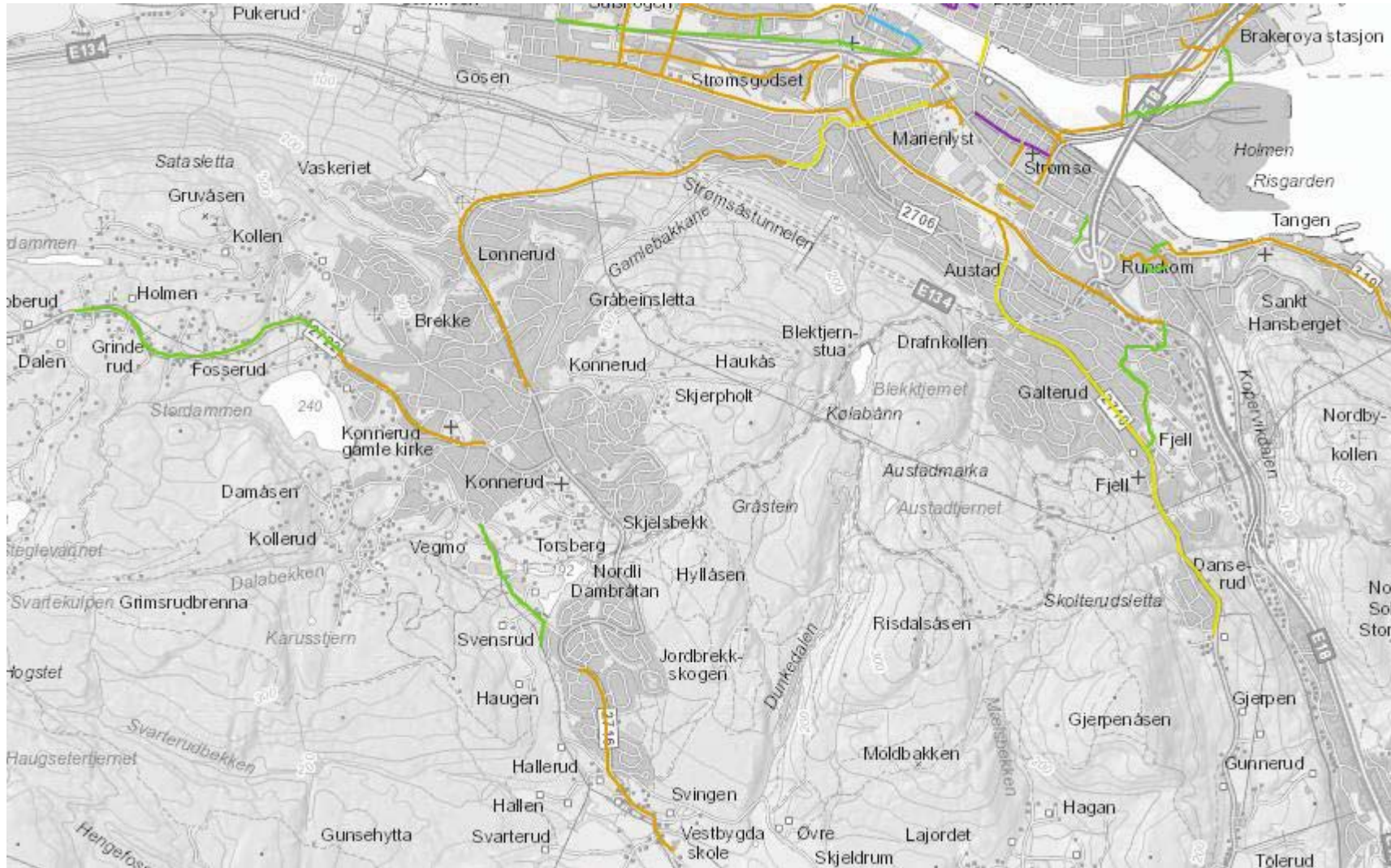
Tegnforklaringen under gjelder for alle kartene.

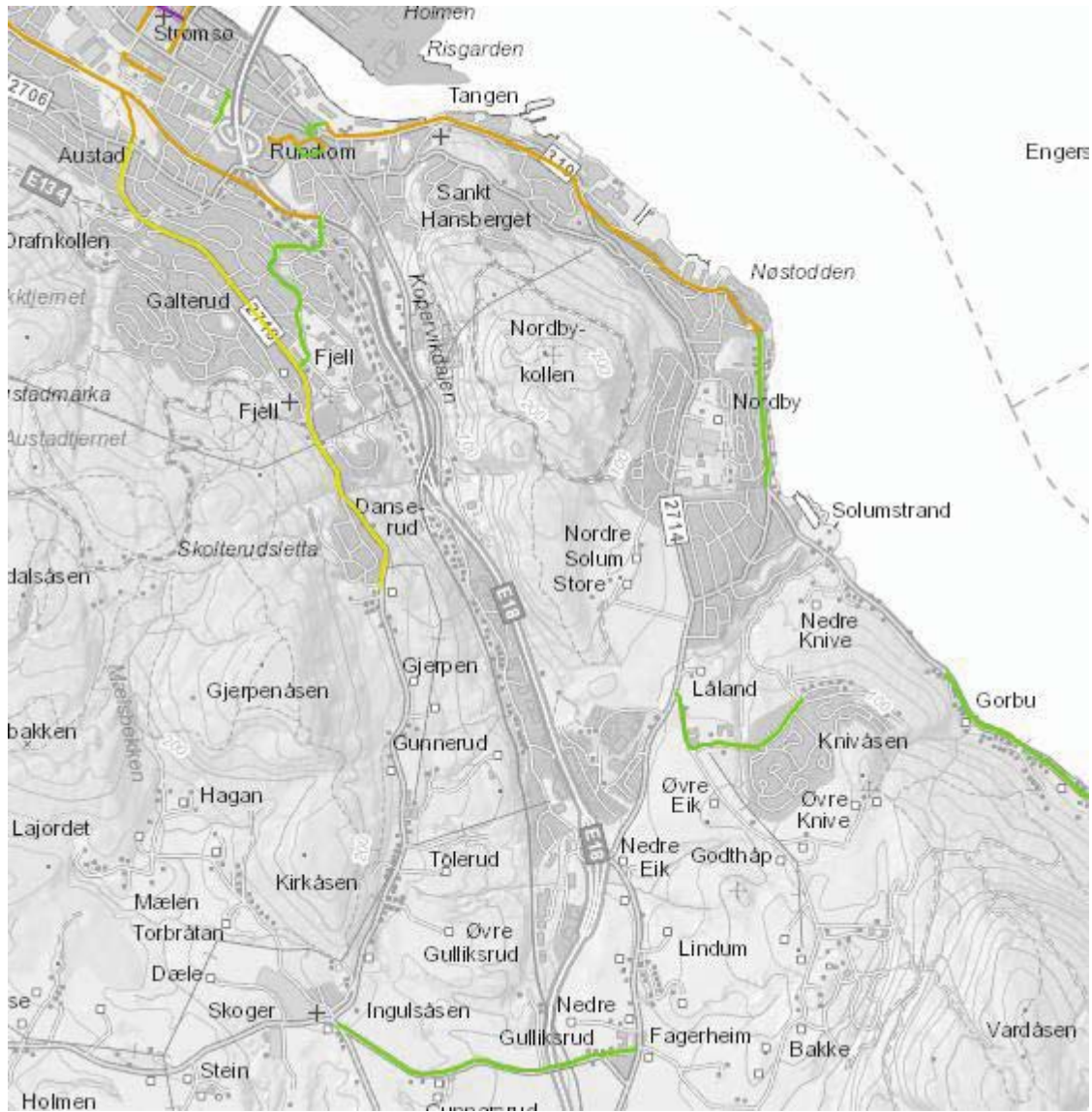
Tegnforklaring	
Fremtidsplan	
	Gang-/sykkelvei
	Sykkelgate
	Sykkelfelt
	Sykkelvei med fortau
	Opphøyet sykkelfelt
	Blandet trafikk

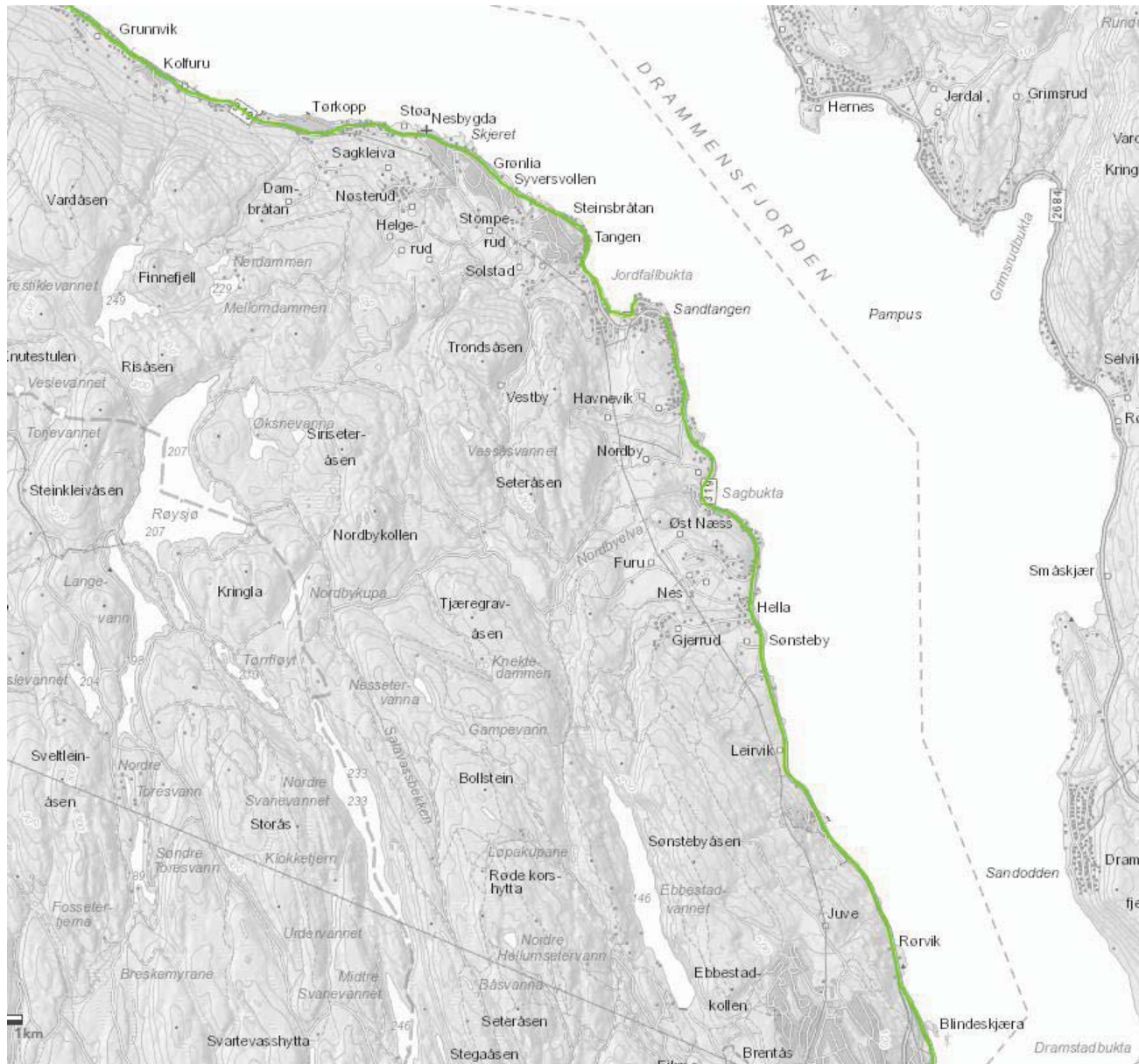


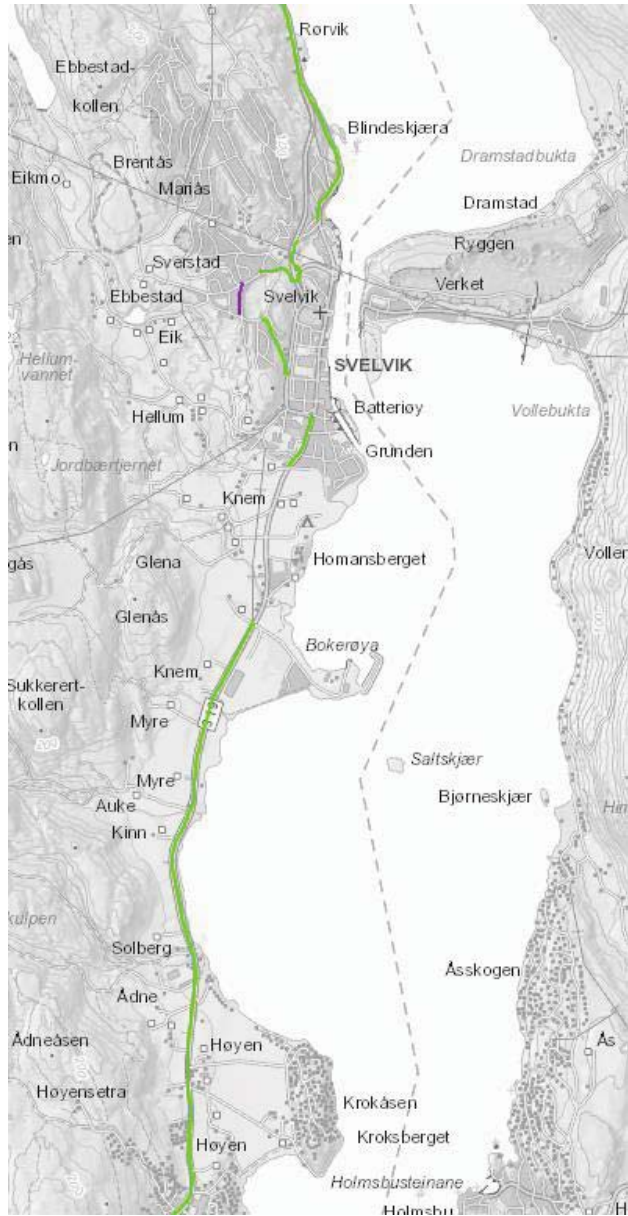










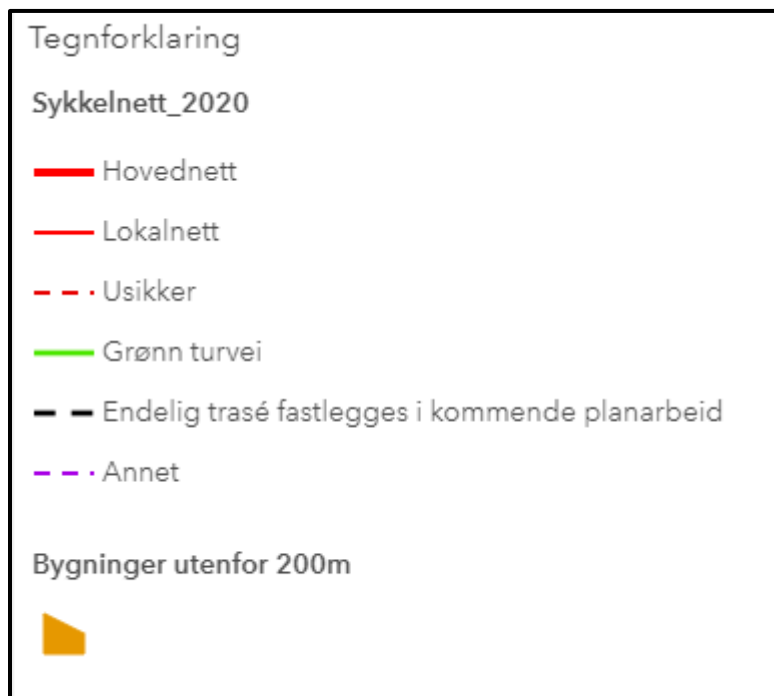


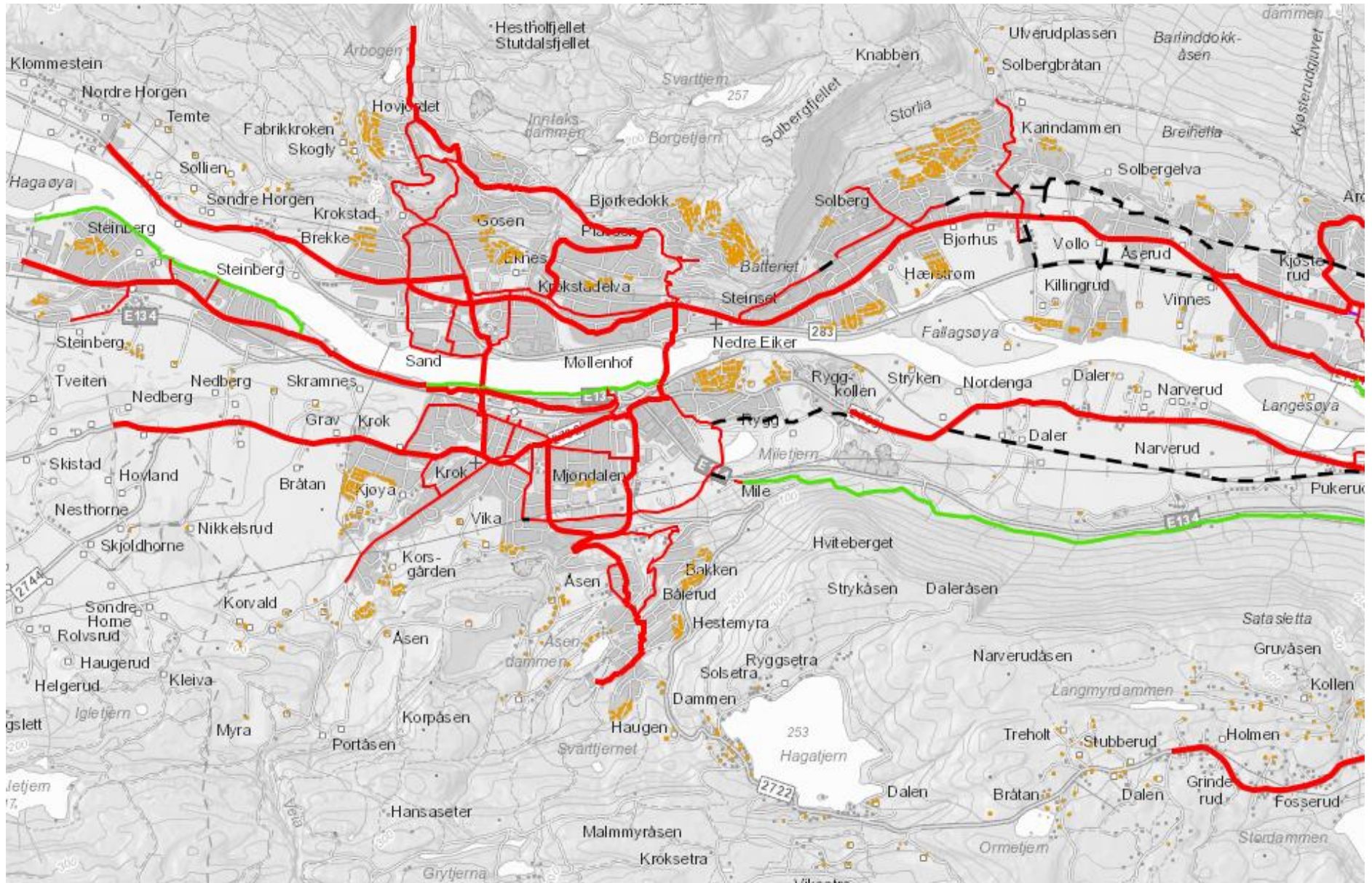


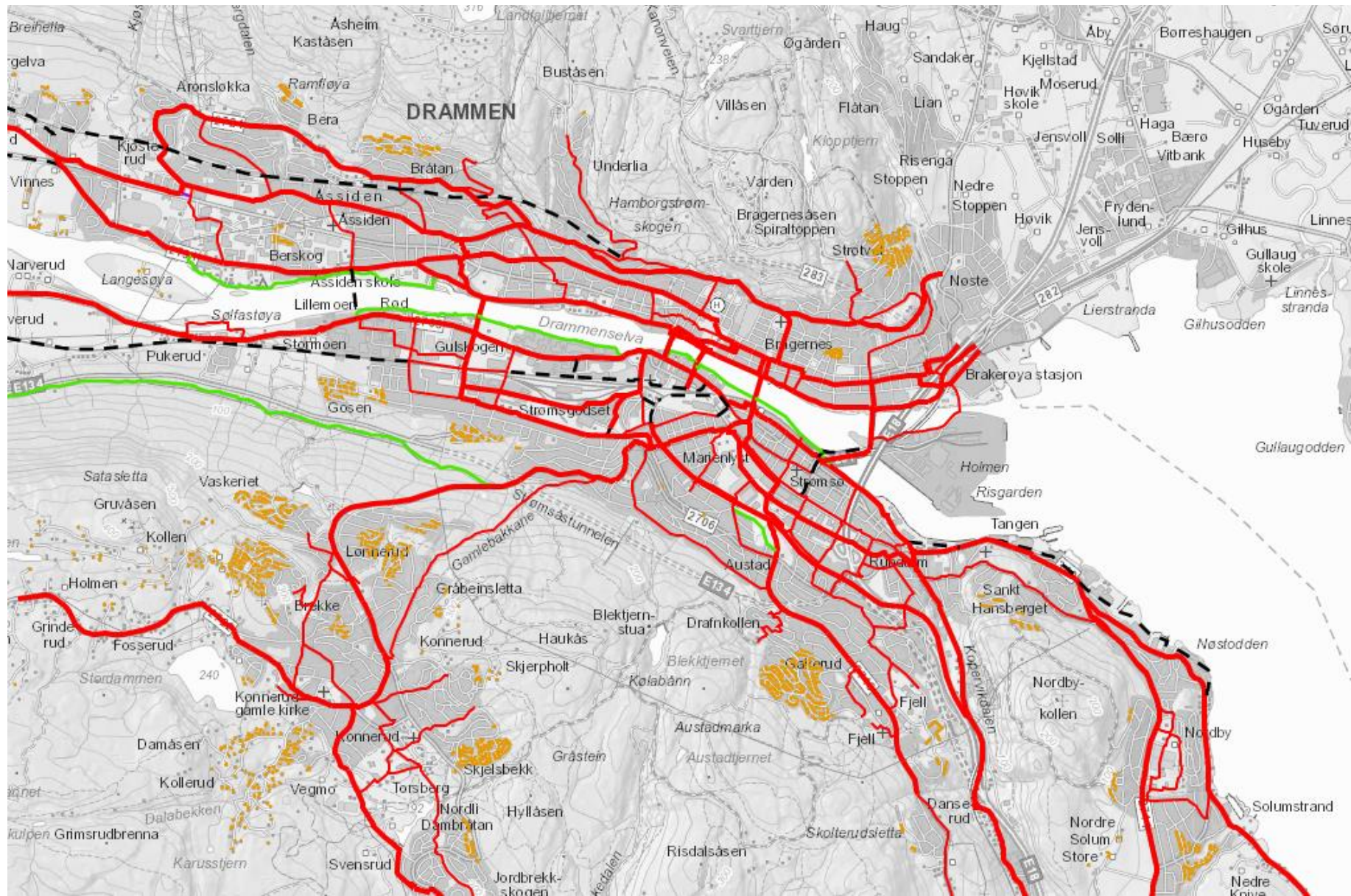
Vedlegg 4: Bygninger utenfor 200 meter fra sykkelnett

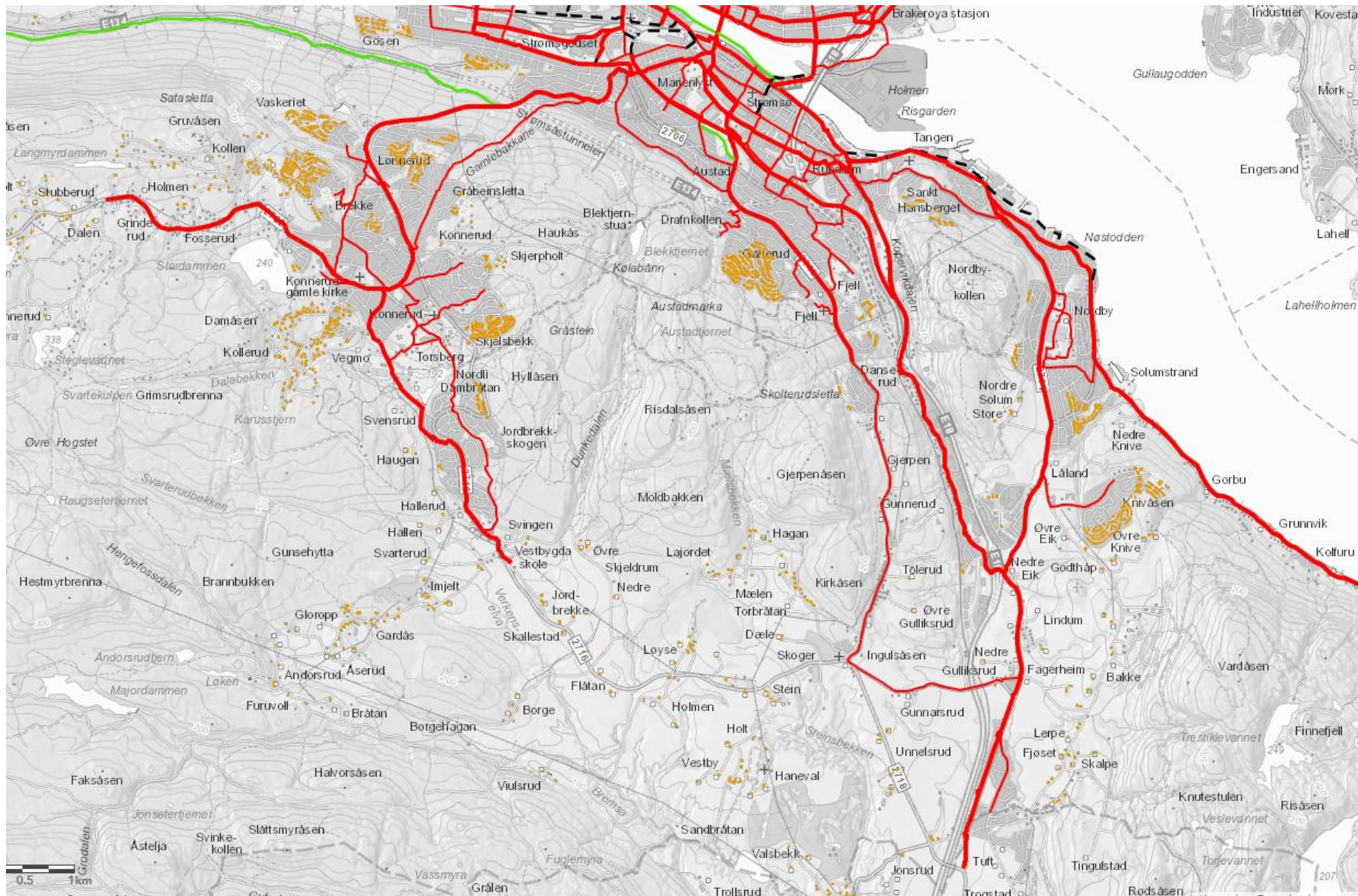
Kartene under viser bygninger som ligger mer enn 200 meter fra sykkelnett. Målet er at 80% av innbyggerne skal bo innen 200 meter fra sykkelnett. Målet er oppnådd, da 85% bor innenfor 200 meters avstand.

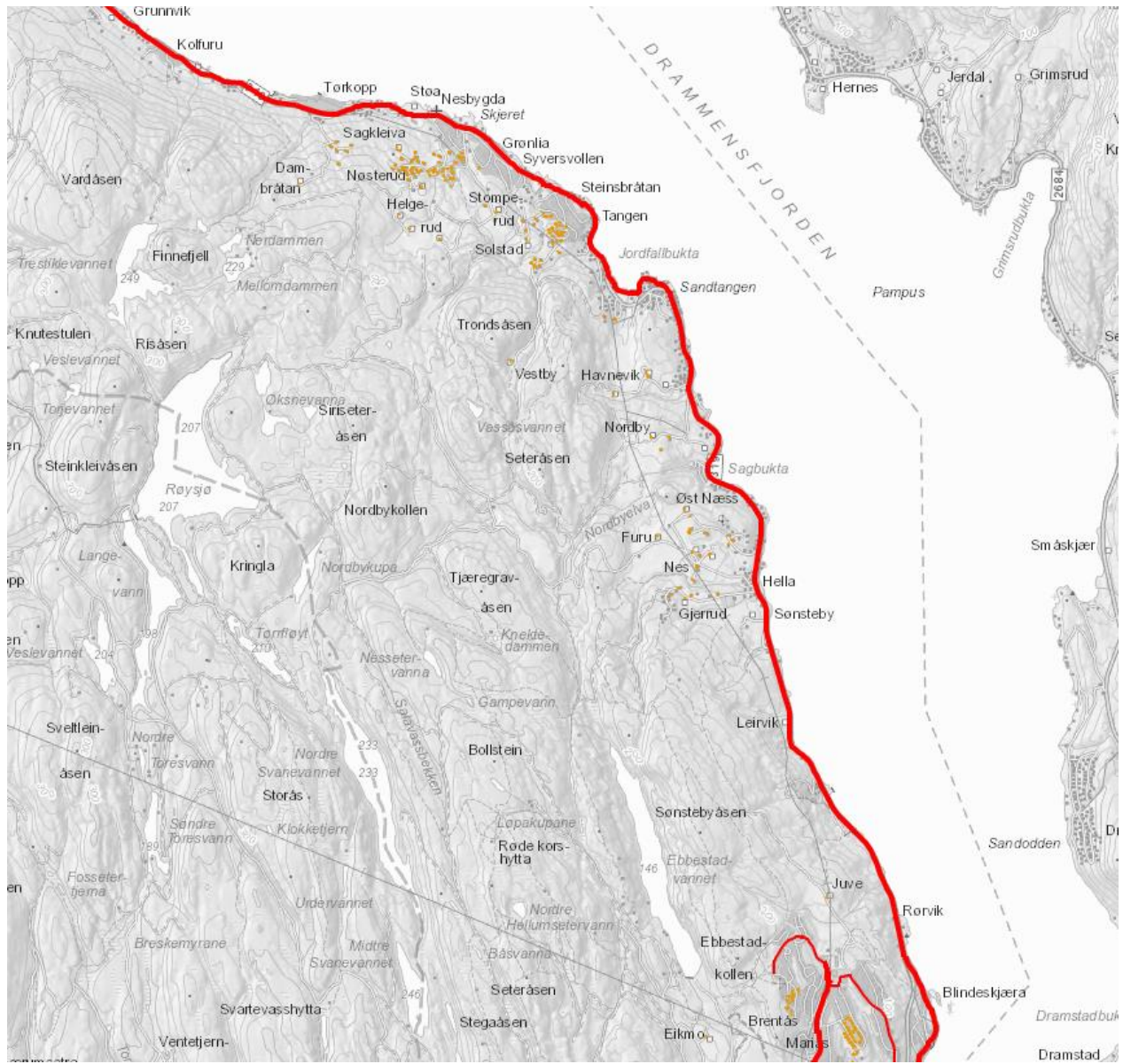
Tegnforklaringen under er felles for alle kartene.

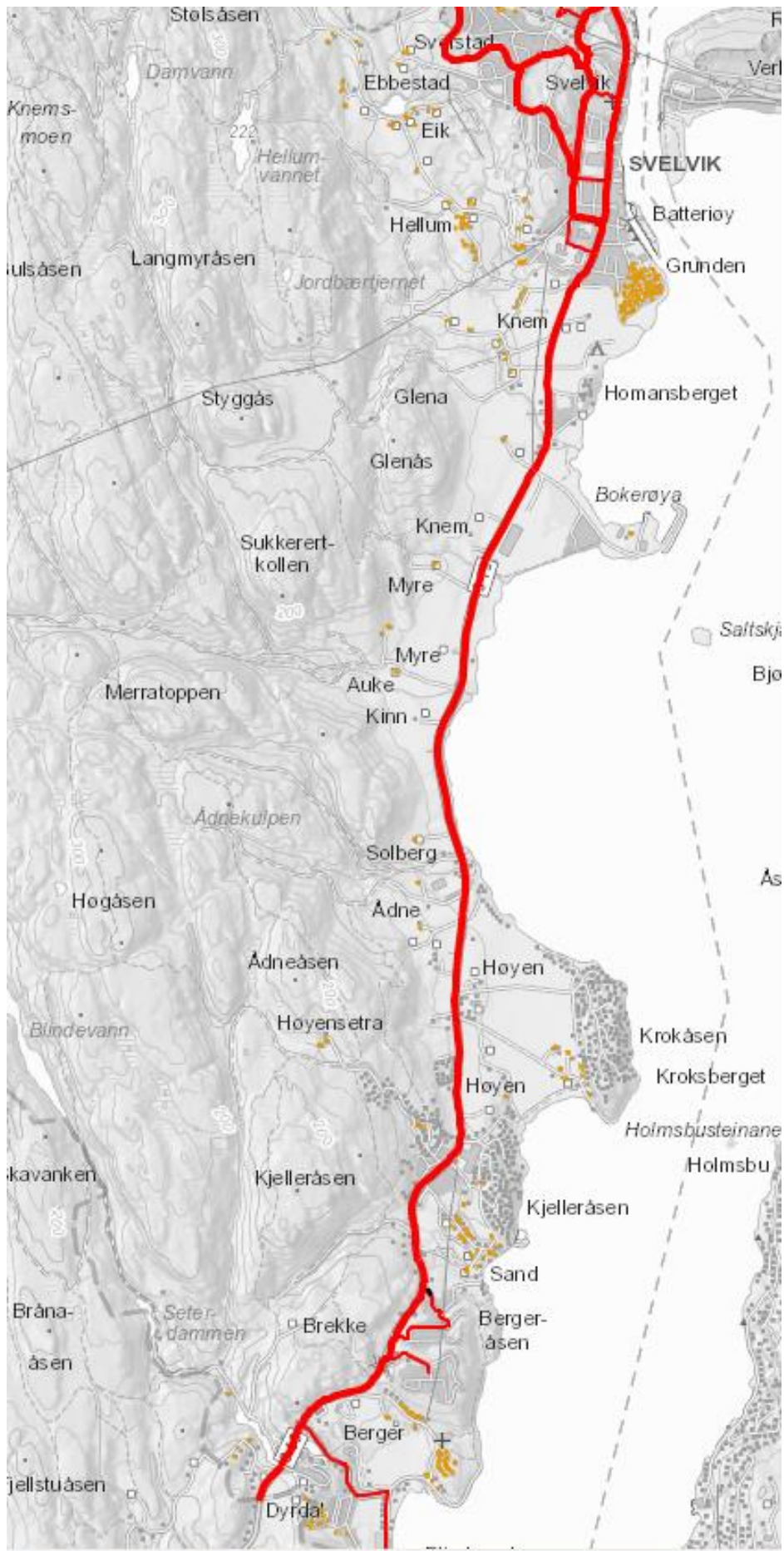








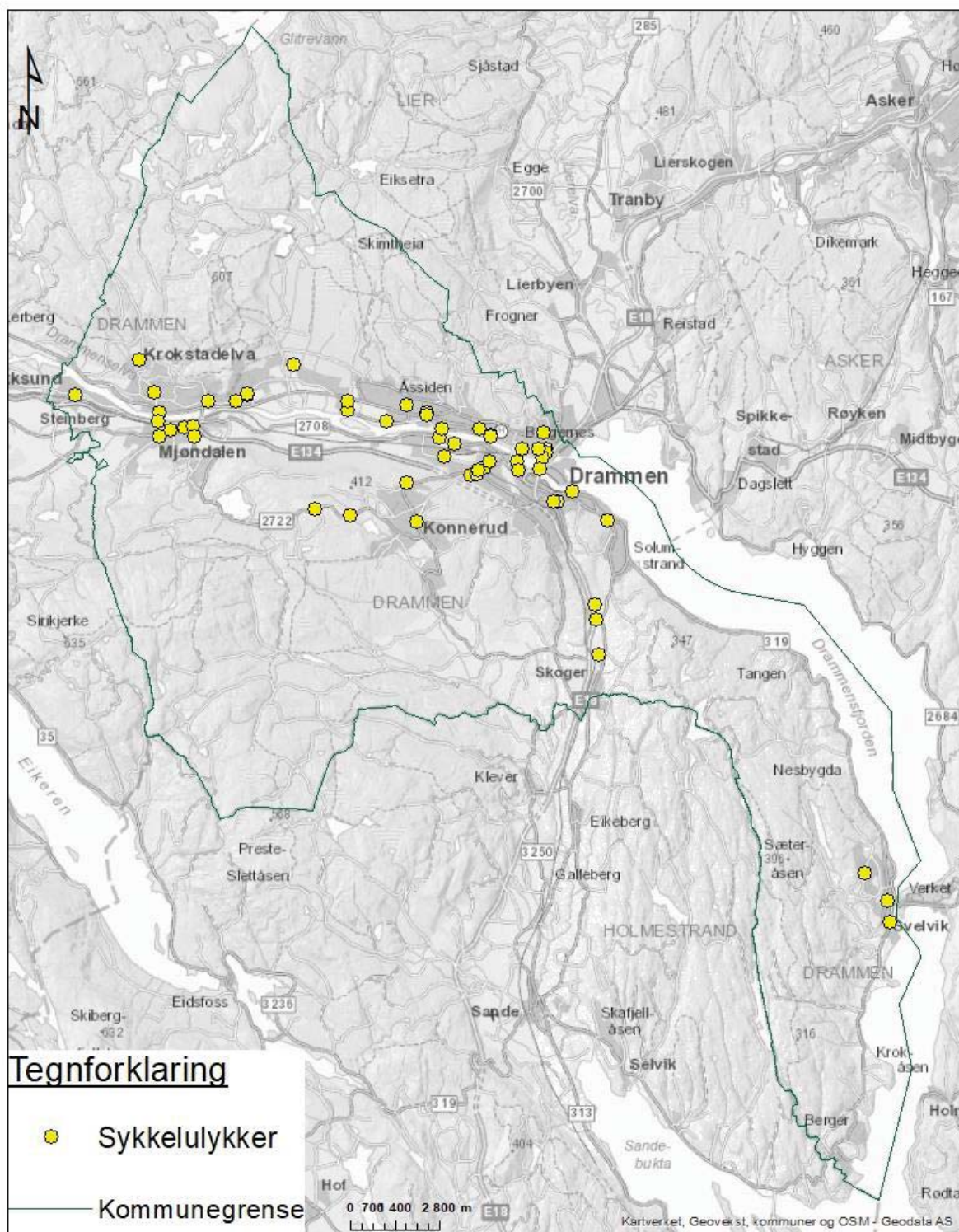




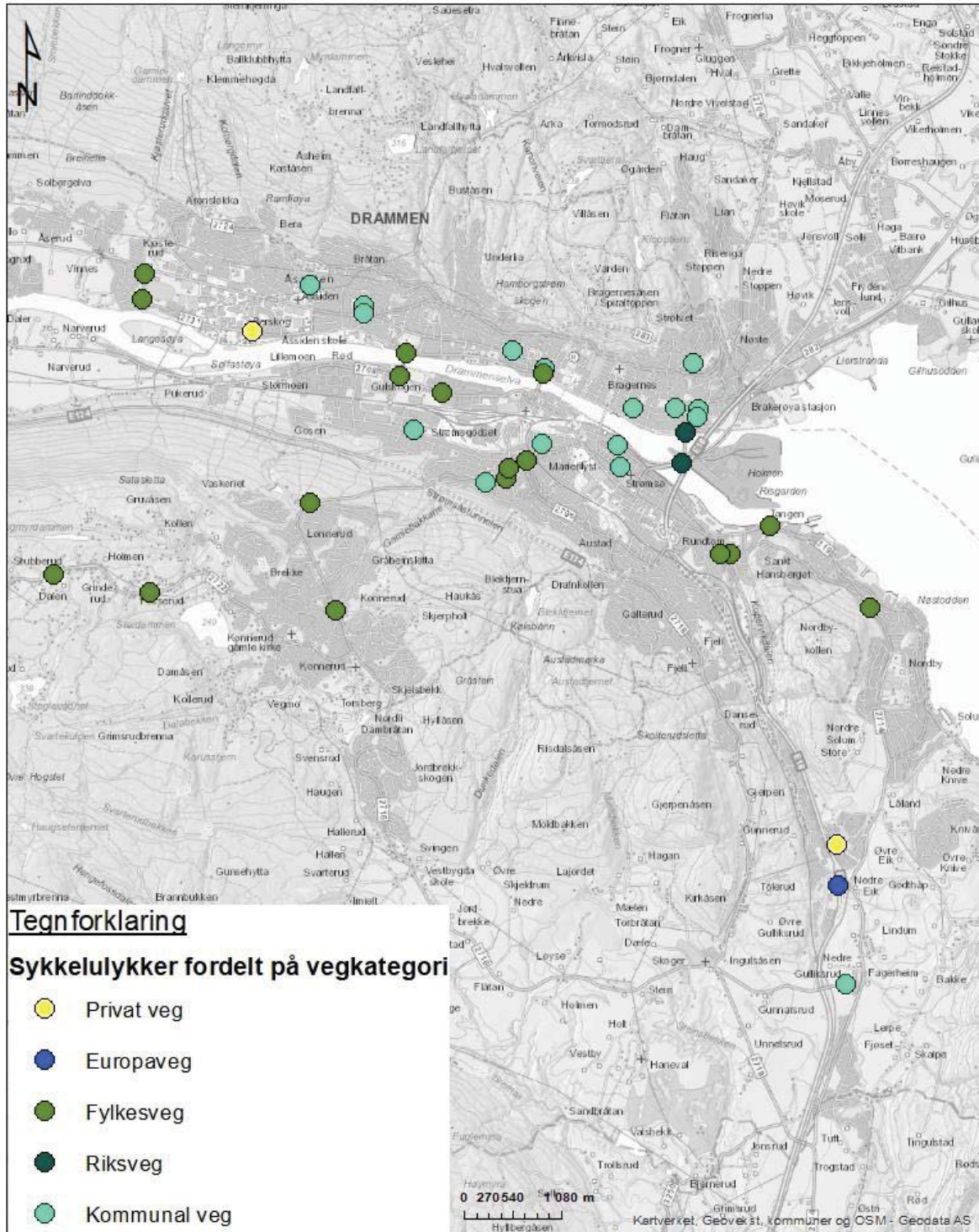
Vedlegg 5: Kart over ulykker fordelt på vegeier

Første kartet i dette vedlegget viser alle politirapporterte sykkelulykker fra 2010 til 2019. De øvrige kartene viser hvordan ulykkene har fordelt seg på de ulike vegkategoriene, herunder vegeier.

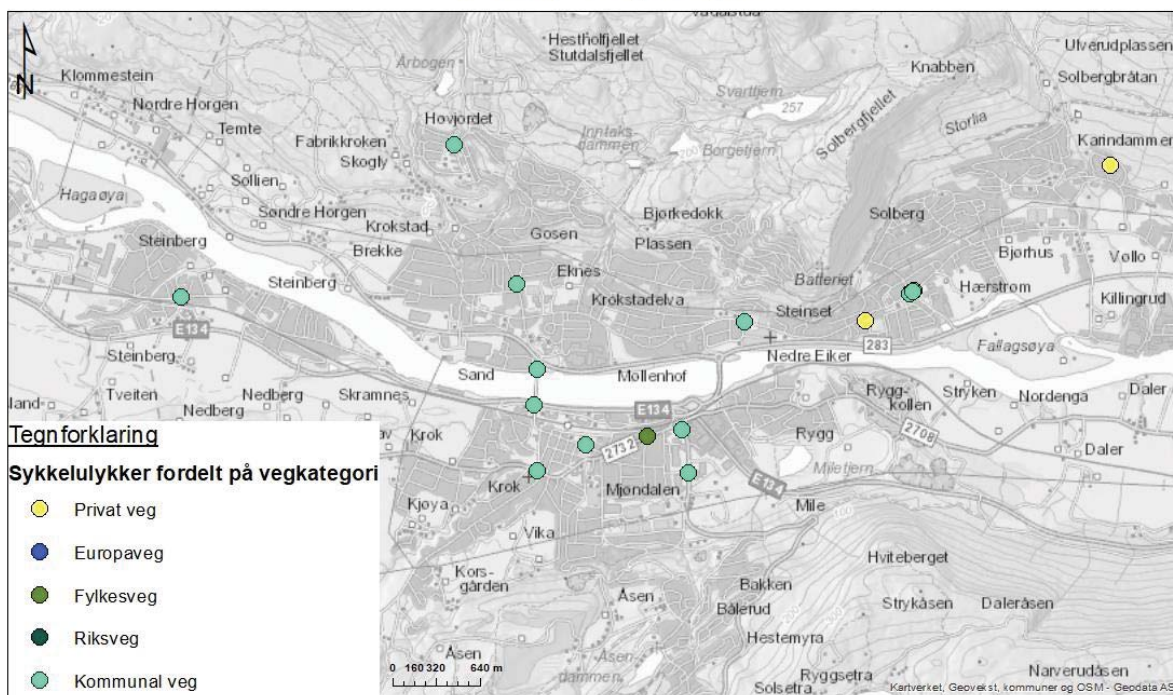
Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019,



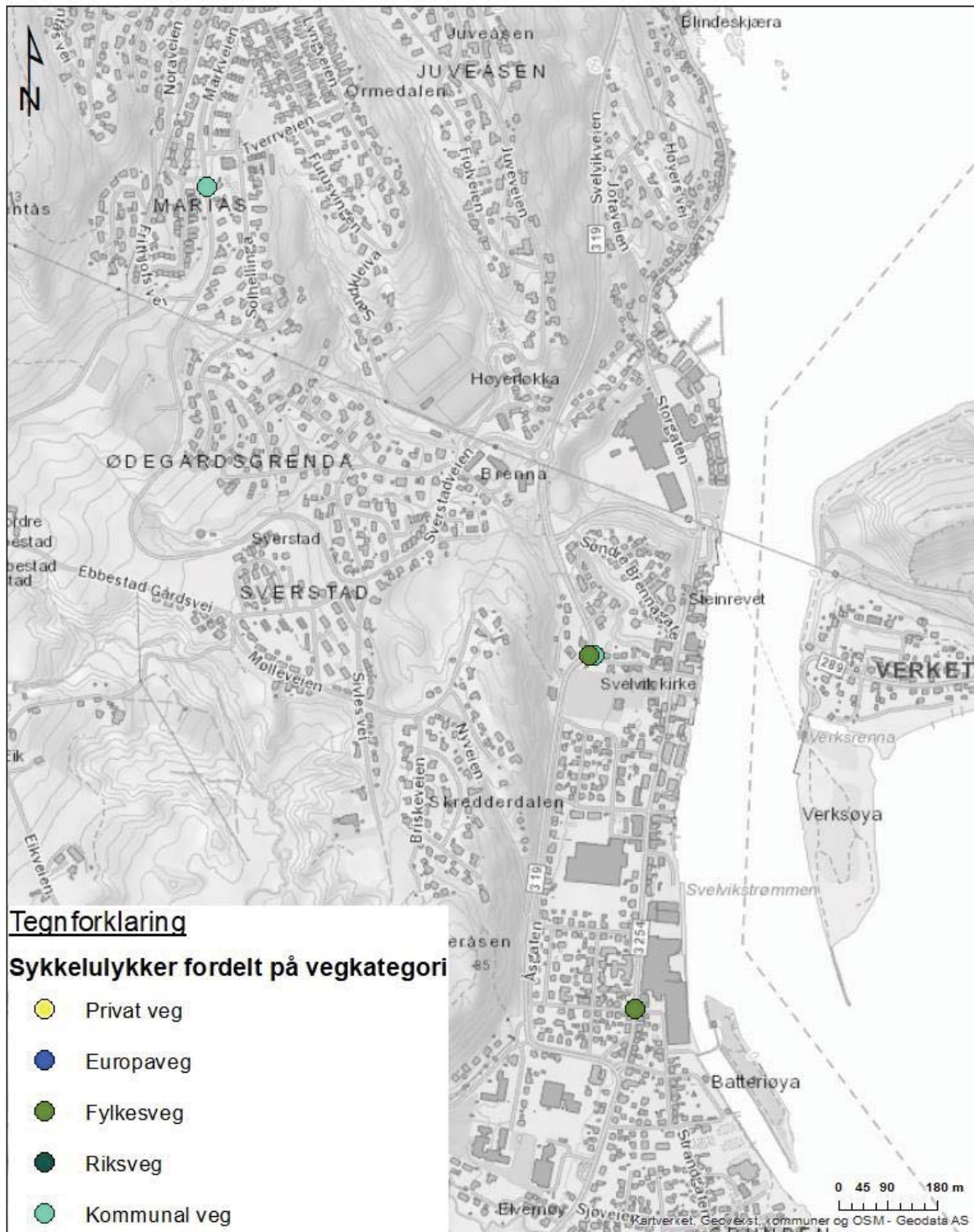
Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



VEDLEGG 6: Vurderingskriterier for strekningsvise tiltak

		Vurdering av potensial							Vurdering av risiko								SUM POENG			
Vegeier		Nærhet til kollektivknutepunkt/nærsenter			Sentralitet	Nærhet til skole			Trafikkforhold					Eksisterende nett				Registrerte ulykker		
		over 3 km	1-3 km	Nærmere enn 1 km	Særlig høy aktivitet/funksjonstthet/bystruktur	Over 2 km fra skolen	1-2 km fra skolen	Nærmere enn 1 km fra skolen	ÅDT <2000 og fart = 30km/t	ÅDT > 2000 og fart =/ >40km/t	ÅDT >4000	Buss-trasé over 4 avganger/makstimen	Stor andel tung-trafikk (>10-12%)	Ingen tilrettelegging	Blanda trafikk med fortau	Feil/dårlig dimensjonert anlegg (ihht gatenorm)	Manglende lenke mellom to anlegg/forle ngelse av anlegg	Minst 1 registrert ulykke siste 10 år	2 eller flere registrerte ulykker siste 10 år	
Poeng		0	1	2	1	0	1	2	0	1	2	1	1	3	2	1	1	1	2	
Høyest mulig poengsum				2	1			2			2	1	1	3			1		2	15

Spesifisering

For nærhet deles strekningene opp slik at det blir hensiktsmessig i forhold til antall kilometer fra skole, kollektivknutepunkt og nærsenter. Nærsenter kan være enten knutepunkt i kommedelene eller være knyttet til større handelssentra

Vedlegg 7: Handlingsprogram for utbygging av det kommunale sykkelnettet

Dette dokumentet inneholder to deler. Første del er angitt i tabell 1, som angir fysiske tiltak på konkrete strekninger i det kommunale vegnettet. Der angis tiltaksnummer, strekning og kort beskrivelse av tiltakene. Tiltakene merket med rødt har fått høyest prioritering, med 11 og 10 poeng ref. vurderingskriteriene. Tiltakene merket med oransje har fått middels prioritering. Dette er tiltak som har fått 8 eller 9 poeng ref. vurderingskriteriene.

Den andre delen av dokumentet er tiltak som ikke er konkretisert til eksakte strekninger, og fremkommer av tabell 2. Dette er tiltak knyttet opp mot prinsippet om trinnvis utbygging av sykkelnettet, men også andre tiltak som etablering av tilskuddsordninger og delingsmuligheter for sykler eller andre mikromobilitetsløsninger.

Tiltaksnumrene er ment for å kunne identifisere tiltakene, ikke for rekkefølge på prioritering.

Del 1 – Fysiske tiltak på konkrete strekninger i det kommunale vegnettet

Tiltaksnummer	Strekning	Beskrivelse
H-1	Knoffs gate, mellom Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Tordenskiolds gate	Også et tiltak for kollektiv og trafiksikkerhet. Endring av hele gatesnittet med etablering av gang- og sykkelvei.
H-2	Bruveien 11 A til Gamle Riksvei	Etablere forlengelsen av gang- og sykkelvei fra sør for Bruveien 11 A
H-3	Steinbergveien	To trinn: 1. synliggjøring 2. regulering
H-4	Arbeidergata	Synliggjøring, for øvrig vurdering av tiltak i tråd områderegulering for Mjøndalen sentrum
H-5	Austadgata	To trinn: 1. synliggjøring 2. ombygging med kobling fra Bikkjestykket til Hermanstorffs gate/CO Lunds gate
H-6	Hermanstorffs gate, mellom CO Lunds gate og Marienlysttråkket	Regulering av sykkelvei med fortau i prosess, start på prosjektering for gjennomføring i 2022

H-7	Øvre Torggate, mellom Gamle Kirkeplass og St. Olavs gate	Fjerne gateparkering og asfaltblemme, etablere sykkelfelt mot kjøreretningen
H-8	Henrik Ibsens gate, mellom Rosenkrantz gata og Hotvetveien	Etablere gang- og sykkelvei, også et trafiksikkerhetstiltak
H-9	Gamle Riksvei, mellom Solberg skole og Overgangen	Tre trinn: 1.Synliggjøre 2.utrede strekingsvise tiltak 3. regulere
H-10	Gamle Riksvei, mellom Overgangen og Wulfbergs vei	Tre trinn: 1a. bygge forlengelse og regulert gang- og sykkelvei mellom pendlerparkeringen ved Nedre Eiker Kirke og Wulfbergs vei/Brudeberget 1b. Synliggjøre strekningen for øvrig 2. utrede strekningsvise tiltak 3. regulere
H-11	Nedre Skistadsvei	Synliggjøring
H-12	Meierigata	Etablering av sykkelfelt med endring av en avkjørsel
H-13	Korvaldgata	To Trinn: 1a. regulering pågår 1b. synliggjøring av sykkelruten 2. ved ombygging av gata sikre tiltak for å synliggjøre sykkelruten
H-14	Kirkestredet	Synliggjøring
H-15	Betzy Kjeldsbergs vei, mellom Vårveien og Bolstadhagen	Utrede strekningsvise tiltak
H-16	Nedre Torggate	Synliggjøring
H-17		
H-18	Ingvald Ludvigsens gate	Tre trinn: 1. Synliggjøring 2. Vurdere tiltak i kryss 3. Regulere
H-19	Gamle Riksvei, Teglverksveien til Solberg skole	Tre Trinn: 1. synliggjøring

		2. Vurdere strekningsvise tiltak 3. regulere
H-20	Sandsgata	Tre trinn: 1. synliggjøring 2. Vurdere tiltak 3. Gjennomføring
H-21	Strandveien	Et VA-prosjekt skal i gang her på deler av strekningen i 2022. Det vil være store besparelser i å gjøre tiltak samtidig. Synliggjøring er mest aktuelt i første omgang.
H-22	Vintergata	Utrede tiltak
H-23	Skogerveien	Synliggjøring
H-24	Åsgaten	Synliggjøring
H-25	Hotvetveien	Tre trinn 1: Forprosjekt for sykkel er gjennomført 2: Fullføre pågående detaljprosjektering av langsgående gsv/fortau 3a: Gjennomføring av større trafiksikkerhetstiltak 3b: Synliggjøre sykkelruten i vegbanen

Tabell 1 Fysiske tiltak på konkrete strekninger med kommunalt ansvar

Del 2 – Tiltak som ikke er konkretisert på strekninger

Tiltaksnr.	Tiltak
A-1	Rødmerking av separate sykkelanlegg, først eksisterende sykkelfelt
A-2	Tillate sykling mot enveiskjøring
A-3	Trafiksikkerhetstiltak i kryss for syklist
A-4	Senke fartsgrensen i gater der det er blandet trafikk med motoriserte kjøretøy
A-5	Bytte ut betonggriser med brøytebommer og/eller vurdere fjerning av bomber
A-6	Reasfaltering av dekke

A-7	Prosjekt for vurdering og gjennomføring av tiltak i eksisterende og nye smetter/snarveier og forbindelser
A-8	Tilskudd til sykkelparkering ved skolene og barnehagene
A-9	Utredning og gjennomføring av snarveier
A-10	Nedbergkollveien: Dialog med Viken fylkeskommune
A-11	Forbedret skilting og oppmerking, synliggjøring
A-12	Kampanjer i samarbeid med Buskerudbyen
A-13	Næringslivet
A-14	Tilby utlånssykler til barnehager
A-15	Vurdering av delingsordninger for sykler
A-16	Prioritere syklisters fremkommelighet i kryss og gater, elementer i/langs sykkelnett som kan bidra til å gjøre sykkelturen mer attraktiv, breddeutvidelse av eksisterende anlegg, fysisk skille mot vegbane

Tabell 2 Kommunale tiltak som ikke er konkretisert på strekninger

Vedlegg 8: Innspill til strekningsvise tiltak på riksvegnettet og fylkesvegnettet

I dette vedlegget er det angitt de prosjektene som har fått høyest poengsum (8-11) og som derfor er vurdert som mest kritisk å gjennomføre først. I tabellen under er det skilt på tiltak med høy prioritering og middels prioritering. Strekningene med høy prioritering har fått poengsum 10 eller 11, mens strekningene med middels prioritering har fått poengsum 8 eller 9. Listen under vil være kommunens grunnlag for innspill til prioritering av strekningsvise tiltak til Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.

I forventningene til gjennomføringshastighet må det tas høyde for at de fleste prosjektene er store og kostbare prosjekter.

Prioritering	Strekning	Vegeier
Høy	Drammensveien, fra Daler/Nordenga til Orkidehøgda <i>Strekningen er tatt inn med høy prioritering som følge av politisk vedtak i Drammens kommunestyre 23.03.2021, saksnr 37/21</i>	Viken fylkeskommune
	Drammensveien, fra Orkidehøgda – Nedbergkollveien	Viken fylkeskommune
	Betzy Kjelsberg, fra Wøiensvingen til Kristian brenners vei	Viken fylkeskommune
	Landfalløya: Muusøya – Landfalløybrua	Viken fylkeskommune
	Engene/Tomineborgveien	Viken fylkeskommune
	Kristian brenners vei: Betzy – Aronsløkka	Viken fylkeskommune
	Nedbergkollveien, Vikvangen – Løkkeveien	Viken fylkeskommune
	Konnerudgata: Hallermoveien – Djupdalsveien	Viken fylkeskommune
	Dr. Hansteins gate	Viken fylkeskommune
	Telthusgata	Statens vegvesen
	Strømsøbrua	Statens vegvesen
	Storgaten/Strømmveien, Tømmeråsveien – Knemsbekken	Viken fylkeskommune

Middels	Kristian brenners vei, Aronsløkka – Knut Bjørhuus vei	Viken fylkeskommune
	Nedbergkollveien, Vangen – Øvre Eiker	Viken fylkeskommune
	Øvre Eikervei, Landfalløya – Cellulosen	Viken fylkeskommune
	Styrmoes vei	Viken fylkeskommune
	Stubberudveien: Bernåsbakken – Skalstadkrysset	Viken fylkeskommune
	Nordbyveien	Viken fylkeskommune
	Svelvikveien, Rundtom – Hans Tordsens gate	Viken fylkeskommune
	Svelvikveien, Hans Tordsens gate – Oskar Kiærs vei	Viken fylkeskommune
	Buskerudveien, Vinnes – Ingvald Ludvigsens gate	Drammen kommune/Viken fylkeskommune
	Konnerudgata, BjBj. Gate – Kollenveien	Viken fylkeskommune
	Konnerudgata, Kollenveien – Hallermoeveien	Viken fylkeskommune

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/49351
Saksbehandler Elisabeth Bjørnstad von Enzberg-Viker

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	09.03.2021	39/21
2 Kommunestyret	23.03.2021	

Sykkelplan Drammen kommune

Hovedutvalg for tekniske tjenester har behandlet saken i møte 09.03.2021 sak 39/21

Møtebehandling

Kari Palm (MDG) fremmet følgende forslag til tilleggspunkter:

1. Før forslag til *Sykkelplan for Drammen* sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, legges det inn i planen muligheter for intensiver til aktører som bedrer tilgang til sykkelreparasjoner og økt gjenbruk av avlagte sykler.
2. Avsnitt om tilrettelegging til og på skoler og arbeidsplasser, og tilrettelegging for endres til:
...tilrettelagt til og FRA og på skoler og arbeidsplasser, herunder sykkelparkering, garderobemuligheter og andre fasiliteter. Ref. satsingsområde 13. Dette bør spesifiseres i endelig utgave av sykkelplanen.
3. Det som er beskrevet i Drammen kommunes parkeringsveileder med parkeringsstrategi under beskrivelsen av satsingsområde 9, Sykkelparkering, tas med i sin helhet i sykkelplanen.

Votering

Rådmannens forslag til vedtak – punkt 1:

Vedtatt med 11 stemmer (4 AP, 1 MDG, 3 H, 1 R, 1 SV, 1 SP) mot 2 stemmer (FRP)

Forslag fra Kari Palm (MDG) – punkt 2

Fikk 3 stemmer (1 MDG, 1 R, 1 SV) og falt.

Forslag fra Kari Palm (MDG) – punkt 3

Vedtatt med 7 stemmer (4 AP, 1 MDG, 1 R, 1 SV) mot 6 stemmer (3 H, 2 FRP, 1 SP).

Forslag fra Kari Palm (MDG) – punkt 4

Vedtatt med 8 stemmer (4 AP, 1 MDG, 1 R, 1 SV, 1 SP) mot 5 stemmer (3 H, 2 FRP).

Vedtatte tilleggspunkter 3 og 4 legges inn i innstillingen med nye nummer: 2 og 3.

Innstilling fra Hovedutvalg for tekniske tjenester

1. Forslag til *Sykkelplan for Drammen* tas til betraktning og sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med en høringsfrist på 6 uker.
2. Avsnitt om tilrettelegging til og på skoler og arbeidsplasser, og tilrettelegging for endres til:
...tilrettelagt til og FRA og på skoler og arbeidsplasser, herunder sykkelparkering, garderobemuligheter og andre fasiliteter. Ref. satsingsområde 13. Dette bør spesifiseres i endelig utgave av sykkelplanen.
3. Det som er beskrevet i Drammen kommunes parkeringsveileder med parkeringsstrategi under beskrivelsen av satsingsområde 9, Sykkelparkering, tas med i sin helhet i sykkelplanen.

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/49351
Saksbehandler Elisabeth Bjørnstad von Enzberg-Viker

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	09.03.2021	39/21
2 Kommunestyret	23.03.2021	37/21

Sykkelplan Drammen kommune

Kommunestyret har behandlet saken i møte 23.03.2021 sak 37/21

Møtebehandling

Ole Lønseth (AP) fremmet følgende endringsforslag:

Visjon og mål

Teksten s 14 i dokumentet endres til:

Drammen skal være Norges beste sykkelkommune med god tilrettelegging for sykling i og mellom kommunedelene.

Foranliggende tekst som omhandler samme, redigeres tilsvarende.

Begrunnelse:

Visjon for sykkelplan må omfatte hele kommunen. Teksten forøvrig i dokumentet ivaretar byen Drammen.

Tilleggsforslag fra Ståle Sørensen og Rose Jahanfarah (Uavhengig) fremmet av Ståle Sørensen (Uavhengig):

Feltet «sykkel» er i en rivende utvikling hvor vi daglig ser ny teknologi som elektriske sparkesykler og andre mikromobilitetsløsninger.

Målet om «20 prosent sykkelandel» må inkludere disse ordningene så fremt disse er tillatt benyttet i sykkelfelt og i behov av tilsvarende infrastruktur.

Sykkelplanen må inkludere mikromobilitet og det må lages en plan innenfor sykkelplanen hvordan det kan legges rette for flere typer av teknologi som benytter sykkelinfrastrukturen»

Victoria Elisabeth Cavallini Fevik (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

Stekningen Daler/Nordenga til samlepunkt Gamle Mjøndalen cellulose legges inn i sykkelplanen (vedlegg 8) med høy prioritet.

Kristin Surlien (H) fremmet følgende endringsforslag til punkt 1:

«tas til betraktning og» strykes.

Votering

Innstillingen fra hovedutvalg for tekniske tjenester med endringsforslaget til punkt 1 fremmet av Kristin Surlien (H) ble vedtatt med 47 stemmer (16 AP, 15 H, 1 KRF, 2 MDG, 1 Rødt, 5 SP, 3 SV, 2 Uavhengige, 2 V) mot 10 stemmer (8 FrP, 2 NTB).

Endringsforslaget fra Ole Lønseth (AP) ble vedtatt med 45 stemmer (16 AP, 15 H, 1 KRF, 2 MDG; 2 V, 1 Rødt, 5 SP, 3 SV) mot 12 stemmer (8 FrP, 2 NTB, 2 Uavhengige).

Tilleggsforslaget fra Ståle Sørensen og Rose Jahanfarah (Uavhengige) fremmet av Ståle Sørensen (Uavhengig) ble vedtatt med 45 stemmer (2 Uavhengige, 16 AP, 15 H, 1 KRF, 2 MDG, 1 Rødt, 5 SP, 1 SV (Kjetil Balog), 2 V) mot 12 stemmer (8 FrP, 2 NTB, 2 SV (Rune Kjeldsen, Tony Burner)).

Tilleggsforslaget fra Victoria Elisabeth Cavallini Fevik (H) ble vedtatt med 47 stemmer (15 H, 16 AP, 1 KRF, 2 MDG, 1 Rødt, 5 SP, 3 SV, 2 Uavhengige, 2 V) mot 10 stemmer (8 FRP, 2 NTB).

Vedtak i Kommunestyret

1. Forslag til *Sykkelplan for Drammen* sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med en høringsfrist på 6 uker.
2. Avsnitt om tilrettelegging til og på skoler og arbeidsplasser, og tilrettelegging for endres til: ...tilrettelagt til og FRA og på skoler og arbeidsplasser, herunder sykkelparkering, garderobemuligheter og andre fasiliteter. Ref. satsingsområde 13. Dette bør spesifiseres i endelig utgave av sykkelplanen.
3. Det som er beskrevet i Drammen kommunes parkeringsveileder med parkeringsstrategi under beskrivelsen av satsingsområde 9, Sykkelparkering, tas med i sin helhet i sykkelplanen.

Visjon og mål

Teksten s 14 i dokumentet endres til:

Drammen skal være Norges beste sykkelkommune med god tilrettelegging for sykling i og mellom kommunedelene.

Foranliggende tekst som omhandler samme, redigeres tilsvarende.

Begrunnelse:

Visjon for sykkelplan må omfatte hele kommunen. Teksten forøvrig i dokumentet ivaretar byen Drammen.

Feltet «sykkel» er i en rivende utvikling hvor vi daglig ser ny teknologi som elektriske sparkesykler og andre mikromobilitetsløsninger.

Målet om «20 prosent sykkelandel» må inkludere disse ordningene så fremt disse er tillatt benyttet i sykkelfelt og i behov av tilsvarende infrastruktur.

Sykkelplanen må inkludere mikromobilitet og det må lages en plan innenfor sykkelplanen hvordan det kan legges rette for flere typer av teknologi som benytter sykkelinfrastrukturen»

Stekningen Daler/Nordenga til samlepunkt Gamle Mjøndalen cellulose legges inn i sykkelplanen (vedlegg 8) med høy prioritet.

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/49351
Saksbehandler Elisabeth Bjørnstad von Enzberg-Viker

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	22.09.2021	206/21
2 Kommunestyret	28.09.2021	130/21

Sluttbehandling av Sykkelplass for Drammen kommune

Hovedutvalg for tekniske tjenester har behandlet saken i møte 22.09.2021 sak 206/21

Møtebehandling

Ole Lønseth (AP) fremmet følgende forslag:

Til rådmannens forslag punkt 1:

Å endre fra *Sykkelplass for Drammen erstatte.....* til
Sykkelplass for Drammen kommune erstatte...

Setningen foreslås dermed slik:

1. Forslag til *Sykkelplass for Drammen kommune* erstatte tidligere Drammen og Nedre Eiker kommune sine sykkelplaner og vedtas som grunnlag for hele kommunens sykkelplanering

Votering

Forslaget fremmet av Ole Lønseth (AP) om endring i punkt 1 ble vedtatt med 12 stemmer (4 AP, 3 H, 1 SV, 1 SP, 1 R, 1 MDG, 1 FRP – Knut Gjerde) mot 1 stemme (1 FRP –Hilde Hovengen).

Rådmannens forslag til vedtak ble vedtatt med 11 stemmer (4 AP, 3 H, 1 SP, 1 SV, 1 MDG, 1 R) mot 2 (2 FRP)

Innstilling fra Hovedutvalg for tekniske tjenester

1. Forslag til *Sykkelplass for Drammen kommune* erstatte tidligere Drammen og Nedre Eiker kommune sine sykkelplaner og vedtas som grunnlag for hele kommunens sykkelplanering
2. Vurderingskriteriene gitt i sykkelplanen skal hovedsakelig legges til grunn for prioritering av investeringstiltak på det kommunale vegnett. Tilleggsvurderinger kan bli aktuelt ut fra forhold som kost/nyttvurderinger, økonomiske fordeler knyttet til samordning med andre prosjekter eller mulige tilskuddsordninger
3. Sykkelplassen skal legges til grunn for kommende plan- og byggesaker samt kommunens egne utbyggingsprosjekter

4. Planen skal være grunnlag inn i arbeidet med kommuneplanens arealdel
5. Sykkelp planen med tilhørende vurderingskriterier og forslag til prioriterte strekninger for investeringer skal danne grunnlag for kommunens innspill til Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Buskerudbyen
6. Separate sykkelanlegg rødmerkes, dette gjelder ikke *“gang- og sykkelveier”*
7. Administrasjonen gis tillatelse til å gjøre mindre endringer/justeringer i sykkelkartet.
8. Sykkelp planen skal revideres hvert fjerde år og minst en gang pr valgperiode

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/49351
Saksbehandler Elisabeth Bjørnstad von Enzberg-Viker

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	22.09.2021	206/21
2 Kommunestyret	28.09.2021	130/21

Sluttbehandling av Sykkelplass for Drammen kommune

Kommunestyret har behandlet saken i møte 28.09.2021 sak 130/21

Møtebehandling

Votering

Innstillingen fra hovedutvalg for tekniske tjenester ble vedtatt med 46 stemmer (16 AP, 15 H, 2 MDG, 5 SP, 3 SV, 2 V, 1 Rødt, 1 Uavhengig, 1 KRF) mot 11 stemmer (8 FrP, 3 NTB).

Vedtak i Kommunestyret

1. Forslag til *Sykkelplass for Drammen kommune* erstatter tidligere Drammen og Nedre Eiker kommune sine sykkelplasser og vedtas som grunnlag for hele kommunens sykkelplan
2. Vurderingskriteriene gitt i sykkelplassen skal hovedsakelig legges til grunn for prioritering av investeringstiltak på det kommunale vegnettet. Tilleggsvurderinger kan bli aktuelt ut fra forhold som kost/nyttevurderinger, økonomiske fordeler knyttet til samordning med andre prosjekter eller mulige tilskuddsordninger
3. Sykkelplassen skal legges til grunn for kommende plan- og byggesaker samt kommunens egne utbyggingsprosjekter
4. Planen skal være grunnlag inn i arbeidet med kommuneplanens arealdel
5. Sykkelplassen med tilhørende vurderingskriterier og forslag til prioriterte strekninger for investeringer skal danne grunnlag for kommunens innspill til Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Buskerudbyen
6. Separate sykkelanlegg rødmerkes, dette gjelder ikke "gang- og sykkelveier"
7. Administrasjonen gis tillatelse til å gjøre mindre endringer/justeringer i sykkelkartet
8. Sykkelplassen skal revideres hvert fjerde år og minst en gang pr valgperiode