
Notat

Til : Jan Torgersen

Fra : Rådmannen

Kopi :

Vår referanse
11/39 - 18

Arkivkode
070

Sted
DRAMMEN

Dato
15.06.2011

SYKKELSTRATEGI FOR DRAMMEN 2005 - 2015

I bystyrets møte 21. juni 2005 ble ovennevnte strategi enstemmig vedtatt. Som saksordfører den gang håpet og trodde jeg at bystyrets vedtak skulle være opptakten til en fortsatt solid økonomisk og praktisk tilrettelegging av mulighetene for økt sykkelbruk i byen vår.

Svært mye bra har skjedd innen byutvikling i Drammen, men konkrete resultater fra de mange gode forslagene i sykkelstrategien er det dessverre vanskelig å finne - nesten seks år etter at strategien ble vedtatt i bystyret.

Vil rådmannen bidra til å blåse støv av den vedtatte strategien fra juni 2005 og legge forholdene slik til rette at vi politikere ved rullering av økonomiplanen kan følge med på hva som er administrasjonens forslag til ressursinnsats knyttet til ambisjonene for økt sykkelbruk? Jamfør "Den overordnede visjonen for Drammens sykkelstrategi er å bli et eldorado for sykkeltrafikk - med andre ord et sykkeldorado"

Jan Torgersen – Høyre

Svar:

Rådmannen har stort fokus på tilrettelegging for miljø- og klimavennlige reiser, og sykkel er en viktig del av dette. Gjennom Buskerudbyen er Drammen en viktig medspiller i utarbeidelse av en Helhetlig plan for sykkel, med sikte på bruk av belønningsmidler i perioden 2012-2014.

Som et ledd i oppfølgingen av Sykkelstrategien fra 2005 har administrasjonen startet arbeidet med revisjon av Hovedplan for sykkel fra 1992. En foreløpig gjennomgang av hovedplanen viser at den er robust for framtidens sykkelsatsing. Denne hovedplanen er sammen med sykkelstrategien brukt som grunnlag for konkrete sykkelprosjekter den siste tiden:

- Marienlyst – høystandard hovedsykkeltrase (som del av aktivitetsgata) og sykkelparkering – gjennomført i 2010 med delfinansiering fra Buskerudbyens belønningsmidler
- Marienlyst – slutføring av høystandard hovedsykkeltrase mellom Drammensbadet og undergangen ved Bjørnstjerne Bjørnsons gate, stor sykkelparkeringsplass mellom Drammensbadet og Drammen videregående –

gjennomføres juni/juli 2011 med delfinansiering fra Buskerudbyens belønningsmidler

- Sykkelpakke Drammen 2011 – en rekke utbedringer av dagens sykkeltraseer – finansiert gjennom Økonomiplan 2011-2014 ”Kollektivtrafikk, sykkel og fotgjengere”
- Bysykkelordning – ny avtale fra 2011
- Reduserte fartsgrenser i sentrum – gjennomføres i 2011 – trygger sykling i blandet trafikk i sentrumsområdet

I forbindelse med den politiske etterspørselen etter en tiltaksplan for trygge skoleveier har det vært nødvendig å bremse arbeidet med revisjonen av hovedsykkelplanen noe. I rådmannens forslag til 1. tertialrapport 2011 står følgende under programområde 04 Byutvikling: ”Ny hovedplan for sykkel utsettes noe til fordel for å prioritere arbeid med handlingsplan for trygge skoleveier, jfr. vedtak nr 18 i økonomiplan 2011.2014. Arbeidet med hovedplan sykkel gjenopptas høsten 2011.”

Satsingen som er nevnt over dreier seg først og fremst om fysisk infrastruktur for sykkel. Andre aspekter fra sykkelstrategien som medvirkning, ressurser, kommunikasjon, utdanning og evaluering har det ikke vært mulig å prioritere. Kongsberg har gjennom sin status som sykkelby fått mye drahjelp av blant annet Statens vegvesen og store deler av kommuneadministrasjonen i en helhetlig og forpliktende satsing, og har klart å tredoble sykkelandelen. Dette kan og bør være en inspirasjon for Drammen i det videre arbeidet med å følge opp Sykkelstrategien fra 2005. Fra høsten vil administrasjonen bli ytterligere styrket gjennom nyansettelse med kompetanse på sykkelplanlegging.