



Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2006-2015

# Nasjonal sykkelstrategi

– trygt og attraktivt å sykle



Grunnlagsdokument, mai 2003



Samferdselsminister Torild Skogsholm sier om en nasjonal sykkelstrategi:

*«Jeg har bedt Vegdirektoratet starte arbeidet med å lage en nasjonal sykkelstrategi. Jeg legger opp til at denne strategien skal inngå i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2006 til 2015. Økt sykkelbruk gir en helsegevinst, derfor må vi arbeide med å legge til rette for økt bruk av sykkelen som framkomstmiddel. Investering i gang- og sykkelveger kan være lønnsomt for samfunnet. Jeg vil samarbeide nært med både helseministeren og miljøvernministeren for å sette sykkel og sykkelplanlegging høyere på den politiske dagsordenen. Det er viktig for meg at resultatet av arbeidet med Nasjonal sykkelstrategi blir fulgt opp i videre planlegging.»*

Uttalt på Nasjonal sykkelkonferanse i Drammen 23. september 2002



# Forord

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2000-2001) «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøltilstand» vedtok Stortinget 7. juni 2001: «Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen.»

Samferdselsdepartementet ba Vegdirektoratet om å «igangsette et arbeid med sikte på å innarbeide en nasjonal sykkelstrategi i etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015». Statens vegvesen opprettet en arbeidsgruppe for å utføre arbeidet. Deltakere i arbeidsgruppen har vært:

Anders Dalen	Statens vegvesen, Vegdirektoratet (leder)
Heidi Tomten	Sosial- og helsedirektoratet
Marit Sletteberg Storli	Stavanger kommune
Siri Asdal	Telemark fylkeskommune
Trond Berget	Syklistenes Landsforening
Erik J. Jølsgard	Statens vegvesen, Region midt
Gyda Grendstad	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Olav Landsverk	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Odd Nygård	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Sigurd Løtveit	Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Liv Bulling	Statens vegvesen, Region vest

Deltakerne fra Stavanger kommune og Telemark fylkeskommune representerer Kommunenes Sentralforbund i arbeidsgruppen. Paal Sørensen fra Vista Utredning har vært sekretær for første del av arbeidet med dette grunnlagsdokumentet.

Innholdet har i hovedsak blitt laget på grunnlag av faglitteratur som gjør rede for erfaringer fra Norge og andre europeiske land. Transportøkonomisk institutt (TØI) har på bestilling utarbeidet to delrapporter, og medlemmene i arbeidsgruppen har bidratt med temarapporter. Nasjonal sykkelstrategi inneholder omtale av hva som må til for å gjøre sykkelen til et tryggere og mer attraktivt framkomstmiddel. Det vil kreve et vidt spekter av tiltak der stat, fylke, kommune, bedrifter og interesseorganisasjoner alle er viktige aktører. Mange av forslagene er foreløpig bare ideer som må gjennomgå omfattende saksbehandling før de kan bli satt ut i livet.

Statens vegvesens forslag til oppfølging av en nasjonal sykkelstrategi fremgår av transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015.

Den nasjonale sykkelstrategien som nå er utarbeidet, bør være et godt grunnlag for en tryggere, mer miljøvennlig og effektiv transportavvikling. Dessverre er de økonomiske rammene som både Statens vegvesen og andre må tilpasse seg, for trange til å bedre forholdene for sykklistene så raskt som ønskelig.

Oslo mai 2003

*Olav Sjøfeland*  
vegdirektør

# Innhold

Forord .....	3
Innhold .....	4
Sammendrag .....	5
1 Stortinget har bedt om en nasjonal sykkelstrategi .....	11
2 Mål for en nasjonal sykkelstrategi .....	14
3 Hvorfor bør flere sykle? .....	15
3.1 Helse .....	15
3.2 Miljø .....	19
3.3 Samfunnsøkonomisk nytte av sykling .....	19
4 Størst potensial for økt sykling i byer og tettsteder .....	20
4.1 Potensial for økt sykling .....	20
4.2 Utvikling og status .....	22
5 Hvordan gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle? .....	25
5.1 Målrettet innsats over lang tid .....	25
5.2 Nullvisjonen for trafiksikkerhet legges til grunn .....	26
5.3 Sykling i byer og tettsteder .....	28
5.4 Sykling (og gange) langs riksvegnettet utenom byene/tettstedene .....	34
5.5 Standard for drift og vedlikehold .....	35
5.6 Sykling og kollektivtransport kombineres .....	36
5.7 Arbeidsgivere må stimulere til sykling i jobbsammenheng .....	36
5.8 Sykling i fritid og ferie oppmuntrer til hverdagssykling .....	37
5.9 Regelverket skal inspirere til sykling .....	38
5.10 Økt kunnskap og kompetanse .....	41
5.11 Informasjon og motivasjon .....	42
6 Tiltak .....	44
Vedlegg 1: Oppsummering av forutsetningene som ligger til grunn i TØI-rapport 567/2002: «Gang- og sykkelvegnett i norske byer» .....	46
Vedlegg 2: Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder –forslag til retningslinjer .....	48
Vedlegg 3: Erfaringer fra norske byer og fra andre land .....	50
Vedlegg 4: «1975-regelen» .....	57
Vedlegg 5: Tilrettelegging for sykkel i arbeidssammenheng .....	58
Vedlegg 6: Kommunikasjonsstrategi .....	60
Litteratur .....	62



# Sammendrag

## Stortinget har bedt om en nasjonal sykkelstrategi

Under Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2000-2001) «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand» den 7. juni 2001 ble Regjeringen bedt om å utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Stortinget ba om at en slik nasjonal sykkelstrategi måtte inngå som en del av den nasjonale transportplanen.

Strategien er blitt laget av Statens vegvesen i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes Sentralforbund og Syklistenes Landsforening.

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at Statens vegvesen skal stå ansvarlig for det endelige strategiforslaget, men mener likevel at det er viktig at innspillet er laget i samarbeid med andre aktører.

I forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 er Statens vegvesens forslag til oppfølging av nasjonal sykkelstrategi tatt med.

## Mål for en nasjonal sykkelstrategi

Målet for en nasjonal sykkelstrategi er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. Disse delmålene er satt opp:

- Risikoen for å bli drept eller varig skadd i vegtrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.
- Andelen sykkeltrafikk i «sykkelbyer» (byer som velger å legge til rette for sykling) skal økes med 50 %.
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser.

I dag er risikoen for død eller varig skade tre ganger så høy for syklister som for bilførere, regnet per kilometer. Målene om en kraftig økning i sykkelbruken gir sykkel en viktig rolle i transportsystemet.

## Hvorfor bør flere sykle?

### Helse

Regelmessig fysisk aktivitet beskytter mot tidlig død og utvikling av hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk, diabetes type 2, overvekt, fedme og flere krefttyper. Fysisk aktivitet bedrer også den mentale helsen og er viktig for å forebygge muskel-, skjelett- og leddlidelser. Nyere forskning viser at det skal mindre fysisk aktivitet til enn tidligere antatt for å oppnå en betydelig

helsegevinst. For inaktive voksne vil fysisk aktivitet av moderat intensitet tilsvarende 30 minutter rask gange hver dag gi en vesentlig effekt.

Fysisk inaktivitet kan isoleres som en selvstendig risikofaktor for en rekke sykdommer og lidelser, og i industriland er det bare røyking som utgjør en større helseisiko enn fysisk inaktivitet. Det er grunn til å anta at rundt halvparten av den voksne befolkningen ikke er tilstrekkelig fysisk aktive. En gjennomsnittlig vektøkning blant 40-årige menn på over 9 kg de siste 40 årene tyder på det. Dagliglivet krever stadig mindre fysisk aktivitet. Økt velstand og tilgang på tekniske nyvinninger gjør fysisk aktivitet i hverdagen overflødig. Vi sitter på en tikkende helsebombe.

### Miljø

I de største byområdene er det viktig å satse på både sykkel, kollektivtransport og gange som en strategi for å oppnå en mer miljøvennlig transport. I de øvrige byene og tettstedene er det satsing på sykkel og gange som er viktigst i en strategi for å oppnå en mer miljøvennlig transport. Sykkelens rekkevidde er så stor at den er et godt alternativ til bil på korte turer.

### Samfunnsøkonomisk nytte

Det er god samfunnsøkonomi å legge til rette for mer sykling. Transportøkonomisk institutt har beregnet at investeringer i et sammenhengende sykkelvegnett vil gi en netto nytte på over tre ganger kostnaden for de tre undersøkte byene Hokksund, Hamar og Trondheim. Dette er en svært god nytteeffekt sammenliknet med andre investeringer i samferdselssektoren.

Lavere sykefravær sammen med reduserte kostnader, blant annet til parkering og skoleskyss, utgjør en innsparing på opptil 30 000 kroner årlig for hver stillesittende person som blir syklist. For samfunnet betyr det en daglig innsparing på 150 kroner for hver ny hverdagssyklist. Regnestykket er basert på at utgiftene til trafikkulykker holder seg uforandret i forhold til dagens situasjon, og forutsetter at hovednettet for sykkel er fullt utbygd.

### Størst potensial for økt sykling i byer og tettsteder

I Norge skjer 4 % av reisene med sykkel. I de fleste andre europeiske land ligger sykkelandelen på 5–10 %, med Nederland på topp med en sykkelandel på 28 %. I Sverige er andelen 12 %, og det er et mål å øke den til 16 % innen 2010.

Transportøkonomisk institutt har beregnet sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder. Potensialet for økt sykkelbruk finnes først og fremst innenfor de korte bilreisene. Halvparten av alle reiser er kortere enn 5 km. Det er beregnet at det er et potensial for å øke gang- og sykkeltrafikken med 50 % i byer og tettsteder med over 5000 innbyggere.

## Hvordan gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle?

Målet om økt bruk av sykkel kan bare nås gjennom en markert satsing på tilrettelegging, for eksempel slik at

- sykling føles trygt for den enkelte, spesielt må foreldre føle at barns skoleveg er trygg
- man ved å sykle følger korteste rute, og at man kommer nærmere målet enn med bil
- sykkeltrafikk blir prioritert foran eller på linje med bil på offentlig veg- og gategrunn og i kryss
- tilgjengelighet og parkering for sykler gis prioritet ved kjøpesentra og kollektivknutepunkter

Dette vil kreve et vidt spekter av tiltak, der Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene, bedrifter og aktuelle interesseorganisasjoner er viktige aktører. I tillegg er det en grunnleggende forutsetning at kompetansen om planlegging for sykkelbruk styrkes.

Nullvisjonen for trafikksikkerhet er en visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i trafikken. Denne visjonen legges til grunn for den nasjonale sykkelstrategien. En nødvendig forutsetning er en infrastruktur som er trygg og attraktiv for sykling.

Regelverket må utvikles videre slik at det bidrar til at det blir trygt og attraktivt å sykle, samtidig som syklistene må påvirkes til å etterleve regelverket. Det må stilles sikkerhetskrav til sykler, og i tillegg må syklistene bruke hjelm og godt synlige klær og reflekser.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner vil være et viktig bidrag i det videre arbeidet med oppfølging av Nasjonal transportplan og etterfølgende handlingsprogrammer. Å innøve god trafikkforståelse i ung alder er et viktig bidrag til sikrere atferd i trafikken.

### Sykling i byer og tettsteder

Innsatsen i byer og tettsteder rettes inn mot å planlegge et sammenhengende hovednett for sykkel, inkludert tiltak for sykkelparkering.

Det må tas hensyn til konkurranseflatene mellom transportmidlene ved all transportplanlegging i byer og tettsteder. Omfattende bruk av sykkel vil man bare oppnå dersom sykkel har fordeler i forhold til andre transportmidler. Dette innebærer at alle tiltak som gjør det mindre attraktivt å bruke bil, vil gjøre det mer attraktivt å sykle eller reise kollektivt. Restriktive tiltak overfor biltrafikken, som vegprising og parkeringsrestriksjoner, vil derfor ha positiv effekt på sykling, så vel som på gange og bruk av kollektivtransport. Slike tiltak bør antakelig komme i tillegg til bedre infrastruktur dersom syklingen skal øke vesentlig.

Som grunnlag for planlegging av et sammenhengende hovednett for sykkel har Statens vegvesen laget et forslag til retningslinjer for hva som bør være statens ansvar for et sammenhengende vegnett for sykkel i byer og

tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. Retningslinjene kan brukes andre steder hvis det anses hensiktsmessig.

Planlegging av et sammenhengende vegnett for sykkel starter med sykkelveginspeksjoner. Gjennom utarbeidelse av rapporter gis det gode råd for videre planlegging og for utbedring gjennom strakstiltak.

Håndbok 233: Sykkelhåndboka – Utforming av sykkelanlegg gir veiledning i planlegging av et hovednett for sykkel i byer og tettsteder. Det blir blant annet anbefalt at man i større grad skiller mellom løsninger for de gående og løsninger for de syklende der det er mye trafikk. Av løsninger som er nye eller lite brukt vil vi nevne forsøk med sykling mot kjøreretningen i envegskjorte gater og oppmerking og skilting av egne sykkelfelt.

Utvexling av kompetanse og erfaring mellom byer som satser på tiltak for å fremme bruken av sykkel, bør skje gjennom et nasjonalt nettverk av «sykkelbyer». Nettverket må ha et styre og et sekretariat med ansvar for den daglige driften.

Et sykkelregnskap kan informere om status og om gjennomførte tiltak. Dokumentasjon eller beskrivelse gjøres gjennom nøkkeltall. Samtidig må et sykkelregnskap gi en informasjon til syklistene – og andre – om aktuelle planer, hva som gjøres på området, og hvilke initiativer som er tatt i den seinere tiden. Et sykkelregnskap må revideres jevnlig (for eksempel annet hvert år), slik at endringer/forbedringer kan dokumenteres.

Totalt anslår vi statens ansvar for nyanlegg og ombygging i et sammenhengende vegnett for sykkel i byer og tettsteder med over 5000 innbyggere til 800 km. Om vi legger en løpemeterpris på kr 10 000,- til grunn, gir dette et investeringsbehov i størrelsesorden 8 mrd. kr.

### Sykling langs riksvegnettet

Bygging av separate gang- og sykkelveger langs riksvegnettet startet tidlig

i 1970-årene, og det er nå bygd til sammen 3000 km.

Forskrift etter vegloven § 13 slår fast at det ved planlegging og utbygging av vegnettet skal fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Det finnes strekninger som av hensyn til trafikksikkerheten og/eller av miljømessige årsaker ikke er tillatt for alle trafikantgrupper. Dette gjelder blant annet for motorvegene og mange av tunnelene våre. Vegvesenet har et spesielt ansvar for at det finnes et tilbud til de syklende på slike strekninger. Vegvesenet har et ansvar for at det finnes et tilbud til de syklende på slike strekninger. Det vil være et langsiktig arbeid å sikre akseptable tilbud, som hovedsakelig vil være eventuelle alternative ruter utenom tunnelene.

Fortsatt er det behov for ytterligere 1850 km gang- og sykkelveg langs riksvegnettet. Om vi legger en løpemeterpris på kr 5000,- til grunn, får vi et investeringsbehov på i størrelsesorden 10 mrd. kr. Ved valg av løsning vil brede skuldre kunne aksepteres som strakstiltak.

## Drift og vedlikehold

Syklisten er en type trafikant som er ekstra følsom for ujevn kjørebane, sølesprut og dårlig dekkestandard.

I temaheftet «Vedlikeholdsnormer i et sykkelsperspektiv», gitt ut av Norsk kommunalteknisk forening i august 2001, innføres begrepet «brukeroptimal standard». Standarden beskriver forhold som er viktige for de syklende. Innføring av «brukeroptimal standard» vil fordyre driften, men mye av effekten kan oppnås ved at man retter økt oppmerksomhet mot ren og jevn vegoverflate og mot skilting og merking.

## Sykling og kollektivtransport kombineres

Det bør tilstrebes å få til sikker sykkelparkering ved aktuelle stoppesteder, og å bygge trafikksikre forbindelser fra bebyggelsen og fram til stoppestedet. I løpet av 10 minutter tilbakelegger en syklist en distanse på 3200 meter, mot 800 meter for en gående. En slik firedobling i distanse gir en 16-dobling av arealet som sogner til stoppestedet.

I en rekke situasjoner er det naturlig å ta med sykkel på kollektivtransportmiddelet. Det må etableres ordninger som gjør dette mulig, for eksempel gjennom kontrakter som sikrer at sykkel kan medbringes på buss, båt, bane/tog og fly. For transportmidler med typiske rushtidstopper vil dette måtte gjelde utenom rushtiden.

## Arbeidsgivere må stimulere til sykling i jobbsammenheng

Konkrete eksempler på tilrettelegging fra arbeidsgivernes side vil være trim- og dusjmuligheter, godtgjørelse for bruk av sykkel i arbeidssammenheng, sikker sykkelparkering og tilskudd til kjøp av sykkel. Det finnes gode eksempler på at der bedrifter har etablert ordninger til fordel for de syklende, er det blitt flere syklist.

## Sykling i fritid og ferie oppmuntrer til hverdagssykling

Sykling i fritiden utgjør til sammen ca. 2/3 av alle sykkelreiser (se tabell i vedlegg 1). Det er først og fremst et lokalt ansvar å legge til rette for bruk av sykkel i fritiden, ettersom dette handler om tiltak i boligområder og ellers i nærmiljøet. Det handler om å bruke sykkel i lek og til daglige gjøremål, om sykkelturner i skog og mark og om bruk av sykkel i idrett.

En spørreundersøkelse utført i 2001 viste at stadig flere nordmenn ønsker å dra på sykkelferie i eget land, og at sykkelferie allerede er en av de ledende formene for aktivitetsferie i Norge.

Statens vegvesen har en aktiv rolle når det gjelder skilting av sykkelruter. I arbeidet med å finne traseer skal vegvesenet sørge for at oppsatte krav til trafikksikkerhet og framkommelighet blir tilfredsstillt. Det skal samtidig legges vekt på å få vist fram attraktive områder, både vakker natur, kulturlandskaper og andre attraksjoner.

## Regelverket skal inspirere til sykling

Ansvar for forvaltning av det aktuelle lovverket er lagt til forskjellige offentlige nivåer og hos flere departementer. Gjennom en løpende vurdering av lovverket kan man sikre at lovene blir utviklet i takt med utviklingen i



samfunnet. Hoveddokumentet inneholder konkrete forslag som bør vurderes i forhold til sykling.

### Økt kunnskap og kompetanse

Dersom sykkelen skal ta en større del av transportarbeidet, må vi vite mer om hva som skal til for å få folk til å velge sykkel framfor bil. Når det gjelder oppfølging og evaluering av sykkeltilbudet, har det vært gjort lite i Norge. Statens vegvesen har siden midt av 1970-årene registrert «antall kilometer gang- og sykkelveg», men det er behov for rapportering som sier mer om kvaliteten på tilbudet til syklistene.

I forbindelse med planlegging for økt bruk av sykkel er det viktig å ivareta brukerkompetansen. I Norge er det Syklistenes Landsforening (SLF) som representerer den fremste brukerkompetansen knyttet til sykkeltrafikk og sykling. Det er viktig at brukerkompetansen ivaretas og videreutvikles, slik at den kan komme til nytte for andre som arbeider med saker knyttet til bruk av sykkel.

### Informasjon og motivasjon

Det må gjennomføres omfattende og målrettede markedsføringstiltak som har trygg og attraktiv sykling som mål. Budskap på nasjonalt nivå må følges opp og forsterkes gjennom et bredt utvalg av lokale aktiviteter. Kampanjer gjennom medier på nasjonalt nivå bør følges opp og forsterkes gjennom aktiviteter lokalt og i et nettverk av «sykkelbyer».

# 1 Stortinget har bedt om en nasjonal sykkelstrategi

Ved behandling av St.meld. nr. 24 (2000-2001) «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand» 7. juni 2001 gjorde Stortinget dette vedtaket:

*«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen.»*

Samferdselsdepartementet bad Vegdirektoratet i brev datert 24. september 2001 om å «igangsette et arbeid med sikte på å innarbeide en nasjonal sykkelstrategi i etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015».

Dette dokumentet inneholder forslag til tiltak som vi mener vil føre til at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel. Strategien er utarbeidet i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes Sentralforbund og Syklistenes Landsforening. Det foreliggende grunnlaget for en nasjonal sykkelstrategi innarbeides som en del av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015. I dette grunnlaget utdypes forslag til ytterligere virkemidler for å gjøre sykkelen til et tryggere og mer attraktivt framkomstmiddel.


I St.meld. nr. 46 (1999-2000) «Nasjonal transportplan 2002–2011» understrekes det at

- regjeringen vil styrke sykkelens rolle som transportmiddel, spesielt i de større by- og tettstedsområdene
- videre utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, og et presist og entydig regelverk, er viktige virkemidler for å nå dette målet

Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2002–2005 gir en nærmere konkretisering av hvilke tiltak som planlegges gjennomført som en oppfølging av intensjonene i Nasjonal transportplan 2002–2011. Budsjettproposisjonen for budsjetterminen 2002, St.prp. nr. 1 (2001-2002), inneholder et sammendrag av handlingsprogrammet. Det heter her:

*«Det forutsettes brukt om lag 1,5 mrd. kr til bygging av gang- og sykkelveger i perioden 2002–2005, hvorav om lag 1,2 mrd. kr i statlige midler og om lag 0,3 mrd. kr i annen finansiering [...] I tillegg vil det bli bygd gang- og sykkelveger som en del av strekningsvise tiltak. Midlene vil i stor grad gå til prosjekter som gir sikrere skoleveg, og til prosjekter som bidrar til et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrumsnære områder. Det bygges i størrelsesorden 290 km gang- og sykkelveger.»*

Satsingen på sykkel i handlingsprogrammet er ikke tilstrekkelig dersom vi skal få en kursendring som fører til flere syklistere og mindre risiko. Om vi får en slik kursendring, vil den ha en positiv samfunnsøkonomisk betydning, vesentlig gjennom bedret folkehelse, som et bidrag til bedre miljø, gjennom



bedre framkommelighet og ved å gi tryggere forhold for syklister og delvis også for gående. I forslaget til nasjonal sykkelstrategi er det satt konkrete mål når det gjelder økt sykkelbruk og redusert risiko for ulykker.

Statens vegvesen er en sentral aktør i den nasjonale sykkelstrategien, men det er en forutsetning at også kommunene, fylkeskommunene, bedrifter og aktuelle interesseorganisasjoner deltar i et løft for å fremme sykkelen som transportmiddel.





Sykling må kunne føles trygt.



## 2 Mål for en nasjonal sykkelstrategi

Hovedmålet for en nasjonal sykkelstrategi er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel. Det er naturlig å legge nullvisjonen, en visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i vegtrafikkulykker, til grunn for arbeidet. Disse delmålene settes opp:

- Risikoen for å bli drept i vegtrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.
- Andelen sykkeltrafikk i «sykkelbyer» (byer som velger å legge til rette for sykling), skal økes med 50 %.
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser.

Det forutsettes at delmålene følges opp og evalueres jevnlig.

Risikoen for å dø er tre ganger så høy for en syklist som for en bilfører, regnet per kilometer veglengde. Det er følgelig en stor utfordring å redusere risikoen.

En kraftig økning i sykkelbruken innebærer at sykkelen får tilbake en viktig rolle i transportsystemet.

Når det gjelder sykkelulykker, er det en betydelig underrapportering. Vi regner med at under 10% av ulykkene blir meldt til politiet. Det er ulykker med bare syklist innblandet som er sterkest underrapportert. Blant disse ulykkene er det mange som fører til alvorlige hode- og bruddskader.

Transportøkonomisk institutt har hatt i oppdrag å se på potensialet for sykling i norske byer og tettsteder (TØI-rapport 561/2002). Nesten halvparten av alle reiser er under 5 km lange. Det er et potensial for å overføre omtrent tredjeparten av disse reisene til sykkel. Når vi tar med overføring av reiser som bilpassasjer og kollektivreiser, blir potensialet for økningen på 50 %. I tillegg kan man forvente at de som allerede sykler, vil velge å sykle mer. Vi velger å legge en 50 % økning til grunn for strategien.

I dag ligger sykkelens andel av reiser i norske byer og tettsteder på 6–12 % målt som gjennomsnitt over året. En økning på 50 % vil gi en sykkelandel på 9–18 %.

Målet om en kraftig økning i sykkelbruken innebærer et klart brudd med en langsiktig trend der biltrafikken har økt mer enn kollektiv- og sykkeltrafikken. Det innebærer at sykkelen må ta tilbake sin viktige rolle i transportsystemet. Sykkelens andel av reiser i Norge har sunket til 4 % (ifølge reisevaneundersøkelsen fra 2001). Så seint som i 1992 lå sykkelandelen på 7 %.

Det bør være realistisk å oppnå en sykkelandel på 8 %. Til sammenlikning er sykkelandelen i Sverige på 12 %.

## 3 Hvorfor bør flere sykle?

Sykkelen er spesielt egnet for korte reiser. Sykling gir stor rekkevidde sammenliknet med å gå, samtidig som sykkelen er fleksibel, lett tilgjengelig og rimelig i bruk sammenliknet med bilen.

For barn og ungdom er sykkelen det første kjøretøyet. For voksne gir sykkelen blant annet frihet ved at man slipper å vente på neste avgang med kollektivtransport eller å lete etter parkeringsplass til bilen.

Følelsen av lykke og velvære kan selvfølgelig oppleves også med andre transportmidler, men sykkelens evne til å gjøre deg glad og fornøyd med deg selv er helt spesiell. Å bruke kroppen bidrar til den gode følelsen.

### 3.1 Helse

Regelmessig fysisk aktivitet beskytter mot tidlig død og utvikling av hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk, diabetes type 2, overvekt, fedme og flere krefttyper. Fysisk aktivitet bedrer også den mentale helsen og er viktig for å forebygge muskel-, skjelett- og leddlidelser. Nyere forskning viser at det skal mindre fysisk aktivitet til enn tidligere antatt for å oppnå en betydelig helsegevinst. For inaktive voksne vil fysisk aktivitet av moderat intensitet tilsvarende 30 minutter rask gange hver dag gi vesentlig effekt (SEF-rapport 2/2000). Aktiviteten kan deles opp i bolker av 5–10 minutters varighet. Dette betyr at for dem som ikke ønsker å drive regelmessig mosjon i fritiden, kan lett fysisk aktivitet i hverdagen i mange tilfeller være nok. En økning i aktivitetsnivået utover dette vil gi ytterligere helsegevinst.

For barn og unge er regelmessig fysisk aktivitet nødvendig for normal vekst og utvikling, og har stor betydning for helsen både i oppveksten og seinere i livet. Alle barn bør være i aktivitet i minst 60 minutter hver dag (SEF-rapport 2/2000). Videre er det av stor betydning at man legger forholdene til rette for at barn og unge kan være fysisk aktive i nærmiljøet.

Regelmessig fysisk aktivitet gir:

- 50 % redusert risiko for hjerte- og karsykdommer
- 50 % redusert risiko for diabetes type 2
- 30 % redusert risiko for høyt blodtrykk
- 10–50 % redusert risiko for ulike kreftformer

En halv time hver dag er nok!

#### Tikkende helsebombe

Vi sitter på en tikkende helsebombe. Fysisk inaktivitet kan isoleres som en selvstendig risikofaktor i forbindelse med en rekke sykdommer og lidelser

(SEF-rapport 2/2000). I industriland er det bare røyking som har vist seg å være en mer betydelig risikofaktor enn fysisk inaktivitet. I følge WHO- (World Health Organization) er fysisk inaktivitet et av fremtidens store helseproblemer.

Tall fra Verdens helseorganisasjon viser en økende forekomst av overvekt og fedme i både rike og fattige land. Økningen i kroppsvekt er så sterk at WHO definerer den som en global epidemi med store konsekvenser for folks helse. Vekten blant 40-årige norske menn har økt med over 9 kg de siste 40 årene, og i de siste 20 årene har kvinnene fulgt i samme spor (SEF-rapport 1/2000). Energiinntaket i den norske befolkningen har ligget på et jevnt nivå i hele denne perioden, og andelen personer som mosjonerer i fritiden ser samtidig ut til å ha økt noe (Breivik og Vaagbø 1998, SEF-rapport 1/2000). Når gjennomsnittsvekten er økende, samtidig som vi mosjonerer mer og spiser det samme som før, må forklaringen være at hverdagsaktiviteten er betydelig redusert. Økende vekt er med andre ord et symptom på en stadig mer stillesittende livsstil.

### Dagliglivet krever mindre fysisk aktivitet

Det er ingen tvil om at samfunnet i løpet av relativt kort tid har gjennomgått store endringer med hensyn til daglige krav til fysisk aktivitet. Ærend som før krevde en tur på beina eller på sykkel i nærmiljøet, utføres i dag ofte med bil. Økt velstand betyr tilgang på tekniske nyvinninger som gjør fysisk aktivitet i hverdagen overflødig, for eksempel rulletrapp og heis.

Arbeidslivet stiller også mindre krav til fysisk aktivitet (SEF-rapport 1/2001). I løpet av siste generasjon er også barns lek i økende grad blitt flyttet innendørs. Stadig flere barn og unge er fysisk inaktive, og kløften mellom fysisk aktive og fysisk passive barn øker. Økt velstand gir tilgang på nye passiviserende underholdningstilbud. Internett, dataspill og video er blitt sterke utfordrere til utelek og friluftsliv.

Undersøkelser tyder også på at transport med bil eller buss til skole, barnehage og fritidsaktiviteter øker. I en landsomfattende undersøkelse som ble utført våren 2000, oppgav bare 50 % av elevene fra 1. til 10. klasse at de gikk eller syklet til og fra skolen dagen i forveien (SEF-rapport). Barn blir fratatt erfaringene og opplevelsene ved å ta seg fram på egen hånd eller sammen med venner. Passiv livsstil blant barn vil føre til dårlige motoriske evner, redusert muskelstyrke og utholdenhet og økt risiko for overvekt.

### Fysisk aktivitet og helseøkonomi

Det er ikke mulig å legge fram nøyaktige tall for den økonomiske fortjenesten ved livslang regelmessig fysisk aktivitet, for regnskapet inneholder store ukjente poster. De følgende regneeksemplene tyder likevel på at økt fysisk aktivitet i befolkningen kan gi en betydelig helseøkonomisk gevinst:

*Diabetes type 2:* Regelmessig fysisk aktivitet vil potensielt kunne redusere antallet nye tilfeller med 21 %, noe som tilsvarer en økonomisk besparelse på om lag 100 millioner kroner per år (SEF-rapport 2/2000).

*Kreft:* Samfunnets totale kostnader forbundet med kreft er anslått til over 9 milliarder kroner hvert år. Regelmessig fysisk aktivitet har potensial til å redusere antallet krefttilfeller med 7,8 %, tilsvarende 1633 tilfeller per år (SEF-rapport 2/2000).

*Høyt blodtrykk:* Den forventede blodtrykksreduksjonen som følge av regelmessig fysisk aktivitet er ca. 6 mm Hg. Dersom 1,5 millioner personer i alderen 40–70 år oppnår en slik reduksjon gjennom økt fysisk aktivitet, vil antallet behandlingstrengende blodtrykkspasienter synke fra 141 000 til 134 500. Det økonomiske potensialet i forbindelse med en reduksjon i blodtrykket ved moderat fysisk aktivitet utgjør følgelig om lag 690 millioner kroner per år (SEF-rapport 2/2000).

### Framtiden

Det er grunn til å tro at en stor andel av den voksne befolkningen har et aktivitetsnivå som er for lavt i forhold til anbefalingene om 30 minutters aktivitet per dag. Kroppsvekten øker i alle aldersgrupper, noe som tyder på økende inaktivitet i befolkningen. Det er ingen tegn til at denne trenden avtar, den synes heller å være økende. Samfunnsutviklingen i Norge når det gjelder utbredelse av tettsteder, økende biltransport og passive, skjerm-baserte arbeids- og fritidsaktiviteter likner mye på den vi har sett i USA. Det er mye som tyder på at vi vil se den samme utviklingen når det gjelder kroppsvekt og inaktivitet i Norge som i USA, hvis det ikke settes inn tiltak for å snu trenden. En fersk undersøkelse viser at 80 % av alle amerikanere over 25 år er overvektige.

### Sykling gir helse

Den beste metoden for å oppnå full helseeffekt av fysisk aktivitet i befolkningen er å inkludere fysisk aktivitet i daglige rutiner (Oja, Vuori og Paronen 1998). Aktiv transport er en enkel måte å få til dette på. Når man er i aktivitet samtidig som man er på vei fra et sted til et annet, blir det ikke nødvendig å sette av ekstra tid til trening.

I tillegg er aktiviteter som sykling og gange forbundet med lav risiko for belastningslidelser. Studier viser at aktiv transport bedrer den helserelaterte formen og i noen tilfeller også andre aspekter ved den fysiske formen (Oja, Vuori og Paronen 1998, Tjelta og Kvåle 2002). Tall fra en dansk studie med 30 000 deltakere viser at risikoen for å dø er betydelig lavere hos dem som sykler til jobb, sammenliknet med dem som ikke sykler. Denne forskjellen består uavhengig av hvor aktive deltakerne i studien var i fritiden.

Selv om det er høy ulykkesrisiko forbundet med sykling, så er det viktig å huske på at helserisikoen er betydelig større ved å bli liggende på sofaen! Dessuten viser erfaringer fra land med stor sykkeltrafikk at antallet ulykker med syklist involvert vil øke bare inntil et visst nivå. Når antallet syklist kommer opp på et visst nivå (30-35 syklist per time) reduseres ulykkesrisikoen betraktelig selv om antall syklist øker langt utover dette nivået. Det å få flere syklist ut i trafikken vil følgelig kunne være et trafikksikkerhetstiltak i seg selv.





Sykkelen trenger  
mindre plass enn bilen.



## 3.2 Miljø

Miljøet i byer og tettsteder forringes av stor biltrafikk. Forurensning, støy, ulykker og barrierer bidrar til redusert livskvalitet. I de største byområdene er det viktig å satse på både sykling, kollektivtransport og gange som en strategi for mer miljøvennlig transport. I de øvrige byene og tettstedene er det bruk av sykkel og gange som er viktigst i en strategi for mer miljøvennlig transport. Sykkelens rekkevidde er så stor at den er et godt alternativ til bil på korte turer.

Korte bilturer er særlig forurensende, fordi de medfører mye kaldkjøring og høyt bensinforbruk, samtidig som det er liten eller ingen effekt av katalysator for avgassrensing.

Sykkelen trenger mindre plass i trafikken enn en bil. En person i bil legger beslag på et omtrent 10 ganger så stort areal som en person på sykkel. I byer med konkurranse om arealene vil en overføring av bilreiser til sykkelreiser bety at arealer kan frigjøres til andre formål.

Å legge til rette for sykling i en by kan være et viktig bidrag til å skape et bedre bymiljø. Det blir mindre motorisert trafikk og flere mennesker i gatene, og et hyggeligere tempo. Flere vil kunne bruke byen og byens mange rom til handel og rekreasjon.

## 3.3 Samfunnsøkonomisk nytte av sykling

Transportøkonomisk institutt har beregnet den samfunnsøkonomiske effekten av å legge til rette for økt sykling i tre norske byer: Hokksund, Hamar og Trondheim (jf. TØI-rapport 567-2002). Utvalget er ment å dekke en småby, en middels stor by og en i norsk sammenheng stor by. Dette er gjort med tanke på at resultatene skal være representative for norske byer.

Hovedkonklusjoner fra beregningene:

- De beste anslagene over nyskapt og overført trafikk viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut sykkelvegnettene. Netto nytte på kostnad for Hokksund, Hamar og Trondheim er henholdsvis 4, 14 og 3 (som betyr at for hver investert krone tjener samfunnet 4, 14 og 3 kroner).
- En utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett i norske byer vil gi en betydelig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn de fleste rene vegprosjekter.

Lavere sykefravær, sammen med innsparinger på blant annet utgifter til parkering og skoleskyss, utgjør opptil 30 000 kroner årlig for hver inaktive person som blir syklist i en stor by som Trondheim. Det betyr en daglig innsparing på opptil 150 kroner. Regnestykket tar utgangspunkt i 200 arbeidsdager. (Mer utfyllende beskrevet i vedlegg 1.)

# 4 Størst potensial for økt sykling i byer og tettsteder

## 4.1 Potensial for økt sykling

I 1997 svarte et utvalg av det norske folk dette om fordeler og ulemper ved å sykle:

### Fordeler

- Moro
- Gir god trening, både fysisk og mentalt
- Avstressende og avslappende
- Fleksibelt og uavhengig
- Pålitelig
- Økonomisk

### Ulemper

- Tar for lang tid
- Begrenser reiseavstanden
- Begrenser bagasjen
- Dårlig infrastruktur, for eksempel dårlig utbygd sykkelvegnett, dårlige kryssmuligheter, ujevnt vegdekke
- Dårlig vær/føre
- Bratte bakker

*Kilde: «Attitudes towards walking and cycling instead of using a car». Transportøkonomisk institutt 1997.*

En undersøkelse fra Oslo (Stangeby 1997) viser at sykkel er det viktigste alternativet til bil på arbeidsreiser under 5 km. En undersøkelse fra Trondheim (Tretvik 2001) viser at sykkel står vesentlig sterkere enn kollektivtransport som alternativ til å kjøre bil til arbeid eller skole.

Transportøkonomisk institutt har i TØI-rapport 561/2002 beregnet potensialet for økning i sykkeltrafikken i byer og tettsteder. Nesten halvparten av alle reiser er kortere enn 5 km. Dersom man får bilførere til å velge sykkel på slike reiser, vil trafikksituasjonen endres. Det er beregnet å være potensial for å overføre en tredel av bilturer kortere enn 5 km til gange eller sykkel. Det vil i så fall føre til en økning i gang- og sykkeltrafikken med 35 % prosent. Økningen vil kunne nå opp i 50 % når vi inkluderer overføring av reiser som bilpassasjer og kollektivreiser. Det er i tillegg grunn til å forvente noe nyskapt trafikk som følge av at de som allerede sykler, vil sykle mer. Det er derfor grunn til å regne med at det er potensial for å øke sykkeltrafikken med minst 50 % i byer og tettsteder med over 5000 innbyggere.





## Sykkelpotensial



## 4.2 Utvikling og status

(Mer informasjon i vedlegg 3.)

### Utvikling

Sykkelbruken var høy i norske byer og tettsteder i 1940- og 1950-årene, den gangen bilhold var et gode som var forbeholdt de få. En reisevaneundersøkelse for Oslo i 1961 viste denne fordelingen på ulike transportmidler:

- 47 % kollektivtransport
- 31 % gange, sykkel, moped
- 22 % bil

Vi har få tellinger fra 1960- og 1970-årene, så vi må gjøre et hopp fram til 1980-årene før vi kan følge utviklingen av reisemiddelfordelingen fram til i dag.

Tabell 1: Reiser i prosent etter benyttede transportmidler.

Kilde: «Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder», fra reisevaneundersøkelser 1985-2001. TØI 2002

RVU	Prosentvis fordeling på transportmidler						Sum
	Til fots	Sykkel	Bil-fører	Bil-passasjer	Kollektivt	MC/Annet	
1985	25	6	44	14	10	2	100
1992	20	7	51	13	8	1	100
2001	22	4	52	12	9	1	100

Sykkelandelen vokste fra 1985 til 1992 og sank igjen fram mot 2001. Det stemmer med andre tellinger og kan et stykke på veg forklares ut fra to forhold:

- Andelen syklende blant eldre er i den siste tiårsperioden blitt redusert fordi rekrutteringen fra de yngre gruppene ikke er tilstrekkelig til å kompensere for eldre som faller fra.
- I 1980-årene kom de nye terrengsyklene, som skapte en ny mote og bidro til økt sykling både på og utenfor veg.

Det må imidlertid presiseres at reisevaneundersøkelsene er basert på et begrenset antall intervjuer. Dette kan gi usikre resultater, særlig siden syklende er en liten trafikantgruppe. Noen byer som har gjort egne tellinger og undersøkelser, har registrert en økende sykkeltrafikk som følge av en systematisk gjennomføring av tiltak.

## Status i dag

Tabell 2: Andel sykkelreiser i noen utvalgte byer

By	Andel reiser med sykkel av alle reiser
Bergen	3 %
Oslo	4 %
Kristiansand	7 %
Tønsberg	8 %
Sandnes	8 %
Stavanger	9 %
Trondheim	12 %
Skien/Porsgrunn	10 %
Odense	24 %
København	34 %

Tabell 3: Andel sykkelreiser i noen utvalgte land

Land	Andel reiser med sykkel av alle reiser
Norge	4 %
Sverige	12 %
Danmark	17 %
Nederland	28 %

Tallene i tabell 2 og 3 er hentet fra nasjonale reisevaneundersøkelser. Utvalget i hver by kan være lite og tallene usikre, men bør kunne brukes i en sammenlikning mellom byer.

### Hvem sykler?

TØI-rapport 579/2002: «Transportprofil og livsstil» viser at det er en klar sammenheng mellom valg av transportmåte og aktivitetsnivå. Det framgår at det er et høyere aktivitetsnivå enn ellers i befolkningen blant multibrukere av transport (de som kombinerer bil/sykkel eller kollektivtransport/sykkel) og blant dem som bare er syklister. I TØI-rapport 366/1997 «Livsstil, miljøbevissthet og transportadferd» viser det seg at personer som er orientert mot fellesskapet, har størst vilje til å endre sine reisevaner. De kjennetegnes ved å ha et sosialt engasjement, og de ser på bilkjøring som et sosialt dilemma. Blant de individorienterte finner vi klart de største vanebilistene, spesielt blant eldre. De erkjenner ikke at bilen er en forurensningskilde. De vurderer i liten grad andre transportmåter enn bil, og velger bilen fordi de alltid har gjort det.

### Hvordan er mulighetene for å ta i bruk sykkel som transportmiddel?

- 75 % av befolkningen over 12 år eier eller har tilgang til sykkel.
- Tilgangen til sykkel er høyest blant de yngste.
- Tilgangen til sykkel er høyere blant par med barn enn blant andre familietyper.
- Tilgangen til sykkel stiger med inntekt og utdanning.
- De som sykler mest, er ungdom i aldersgruppen 13–17 år.

I en spørreundersøkelse fra Trondheim i september 2000 svarte 20 % av de spurte at de bruker sykkel hver dag, og 40 % at de bruker sykkel minst én gang i uka. 65 % av befolkningen oppgav at de syklet minst én gang i året.

## Når sykler vi?

Tabell 4: Reiser i prosent etter benyttede transportmidler til ulike årstider. Kilde: RVU 1997/98.

Prosentvis fordeling på transportmidler

	Til fots	Sykkel	Bil-fører	Bil-passasjer	Kollektivt	MC/Annet	Sum
Vinter	21	2	55	11	10	1	100
Vår	19	6	52	11	10	2	100
Sommer	18	9	53	11	7	2	100
Høst	18	5	58	10	8	1	100
Hele året	19	6	55	11	9	2	100

Sykkelbruken er sesongavhengig, og sykkelandelen er høyest om sommeren, i perioden mai–august.

### I hvilke tilfeller sykler vi?

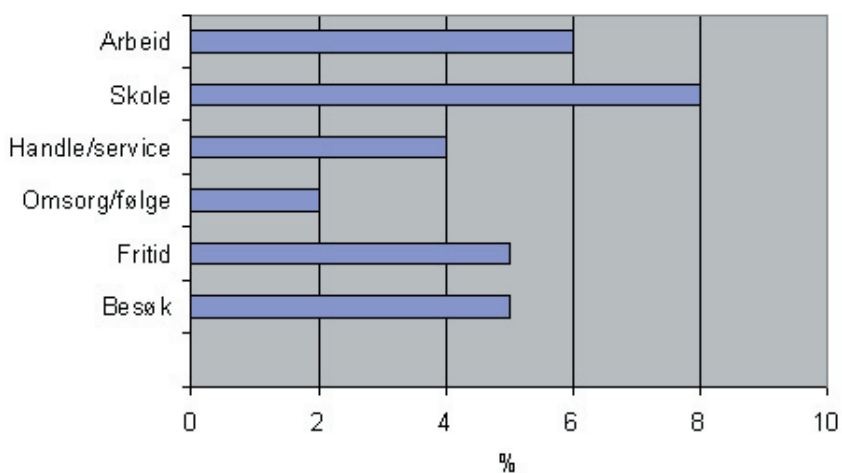
En gjennomsnittlig sykkelreise er 3 km lang og varer i 14 ½ minutt.

Hver femte sykkelreise er kortere enn 1 km.

De fleste som sykler til arbeid, har lengre arbeidsreise enn 3 km.

Det er små forskjeller mellom byer og tettsteder, men det sykles minst på landsbygda.

### Sykkelreiser etter formål



Figur 1: Sykkelreiser etter formål i kommuner med mer enn 5000 innbyggere. 2001. Kilde: «Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder», TØI 2002.



## 5 Hvordan gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle?

Økt bruk av sykkel kan bare oppnås gjennom en markert satsing på tilrettelegging, for eksempel slik at

- sykling føles trygt for den enkelte, spesielt må foreldrene føle at barns skoleveg er trygg
- man følger korteste rute når man bruker sykkel, og at man kommer nærmere målet enn med bil
- sykkeltrafikk prioriteres foran eller på linje med bil på offentlig veg- og gategrunn og i kryss
- tilgjengelighet og parkering for sykler gis prioritet ved kjøpesentra og kollektivknutepunkter
- man får skatte- og avgiftsmessige fordeler ved å bruke sykkel

Dette vil kreve et vidt spekter av tiltak, der Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene, bedrifter og aktuelle interesseorganisasjoner alle er viktige aktører. I tillegg er det en grunnleggende forutsetning at tilrettelegging for sykkel blir et viktig element i utbyggingsplaner og vegprosjekter.

### 5.1 Målrettet innsats over lang tid

Erfaringer viser at målrettet tilrettelegging og planlegging nytter. Sverige har for eksempel en sykkelandel på 12 %. Et særtrekk for byer som har oppnådd sykkelandeler opp mot 30 %, er at de har arbeidet kontinuerlig med tilrettelegging for sykkeltrafikk over lang tid. Sykkelen har i disse byene vært behandlet som et viktig transportmiddel på lik linje med bilen. Bevisst satsing på tiltak for sykkeltrafikk har vært en naturlig del av planleggingen.

Hver enkelt ønsker å kunne velge et transportmiddel som totalt sett er gunstig for den reisen som skal gjennomføres. For å vinne fram må bruk av sykkel bli vurdert av den enkelte som akseptabelt. Det antas at det samme gjelder for sykkel som for kollektivtransport med hensyn til konkurranseflater og transportmiddelfordeling. Dersom man skal få til økt sykling eller økt bruk av kollektivtilbud, er det en stor fordel at det samtidig som det blir lettere å sykle også blir lagt restriksjoner på biltrafikken. Eksempler på slike restriksjoner er vegprising og reduksjon i antallet parkeringsplasser, mer ugunstig plassering av parkeringsplasser og ileggelse av parkeringsavgift.

I «Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging» framheves et konsentrert utbyggingsmønster som et viktig bidrag til å oppnå en mer miljøvennlig og bærekraftig byutvikling. Et slikt utbyggingsmønster gir redusert transportbehov og et bedre grunnlag for kollektivtransport, sykkelbruk og gange.

### Hvor skal vi sykle?



Miljø- og avviklingsproblemer i byene kan reduseres dersom sykkeltrafikken tar en større andel av de korte reisene. Utformingen av anlegg for sykkel, og for de andre transportmidlene, avgjøres gjennom gatebruksplaner og reguleringsplaner. Etablering av snarveger og sykkelfelt, utvidet bruk av fartsgrense på 30 km/t og adgang til forsøk med sykling mot kjøreretningen i envegskjørt gater gir planleggerne nye virkemidler.

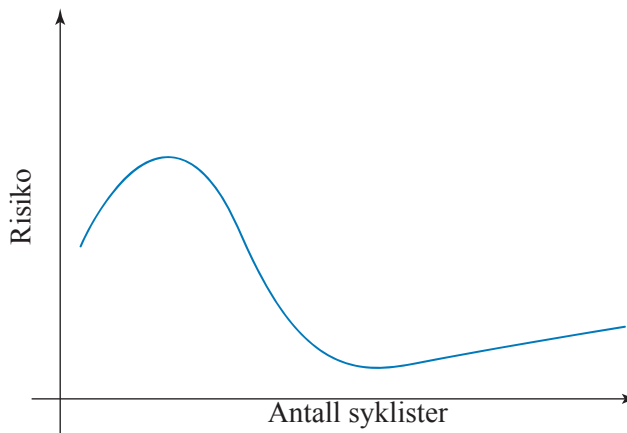
## 5.2 Nullvisjonen for trafiksikkerhet legges til grunn

Nullvisjonen for trafiksikkerhet er en visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i vegtrafikkulykker. Denne visjonen skal legges til grunn for alt trafiksikkerhetsarbeid i Statens vegvesen. Tenkemåten bak nullvisjonen må legges til grunn for hele satsingen på økt bruk av sykkel.

### Ulykkessituasjonen

I perioden 1999-2001 ble offisielt 800 syklister drept eller skadd hvert år, 63% av ulykkene skjedde i tettbygd strøk. Det kan forklares med at sykkeltrafikken og antallet konfliktpunkter er størst i tettbygde strøk.

Ifølge *Trafiksikkerhetshåndboka* er det stor underreportering av ulykker som gjelder syklister. Det er grunn til å anta at bare 10 % av sykkelulykkene blir meldt til politiet. Det betyr at det faktiske antallet skadde syklister høyst sannsynlig er nærmere 9000 hvert år. Det er ulykkene med bare syklist involvert som er sterkest underreportert, og det er rimelig å anta at det i disse ulykkene har forekommet en rekke alvorlige hodeskader og bruddskader.



Konfliktene minker når antall syklister øker. Ved et lite antall syklister i trafikken vil ulykkesrisikoen øke når antall syklister øker. Kommer antallet opp på et visst nivå (30-35 syklister per time), vil imidlertid ulykkesrisikoen reduseres kraftig selv om antall syklister øker utover dette. En kan derfor si at et av de beste trafiksikkerhetstiltakene faktisk blir å få flere syklister ut i trafikken.

## Infrastruktur

Flere tiltak må virke sammen for at risikoen ved sykling skal bli redusert. En nødvendig forutsetning er en infrastruktur som er bedre tilpasset bruk av sykkel. Statens vegvesens Håndbok 233: *Sykkelhåndboka – Utforming av sykkelanlegg* gir veiledning om dette. Nye retningslinjer for fartsgrenser i byer og tettsteder legger opp til utvidet bruk av fartsgrense på 30 km/t, som regnes som en akseptabel hastighet for å kunne blande biltrafikk og syklende i boligstrøk og sentrumsgater. Utbyggingen av sykkelveger videreføres for å få sammenhengende sykkelvegnett. I denne sammenhengen legges det spesiell vekt på å bedre forholdene der sykkelveg krysser bilveg. Utbygging av atskilte sykkelveger og sykkelfelt i byer med høy trafikk vil øke sikkerheten både for syklister og fotgjengere. I *Nasjonalt handlingsplan for trafikksikkerhet 2002–2011* legges det opp til en omfattende trafikksikkerhetsrevisjon, som blant annet bygger på trafikksikkerhetsvurderinger fra utførte sykkelveginnspeksjoner, tas det også sikte på å bedre forholdene for syklende. Vi må imidlertid heller ikke glemme den løpende drift og vedlikehold av sykkelvegnettet. På smale hjul er syklister spesielt følsomme for ujevn kjørebane, sølesprut og krakelerte vegdekker. Det kan fort skje ulykker om det ikke legges tilstrekkelig vekt disse forholdene.

## Syklistene må bidra selv

Syklistene må imidlertid også selv bidra til å forbedre sikkerheten. Rapporten «Sykkelykker i Oslo basert på årene 1991 og 1992», utarbeidet av Eivind Kvambe, viser at en generell årsak til mange ulykker mellom bil og sykkel er at syklisten er lite synlig i trafikken. Nærmere studier av dette viser at årsaken til mange ulykker er at syklisten ikke blir sett av bilisten i kryss og ved svingebevegelser. Sykkelykker er svært ofte et synlighetsproblem, og det er like viktig å bli sett om dagen som i mørket. Danske undersøkelser av ulykker bekrefter dette forholdet. Ved bruk av fluorescerende gule eller grønne klær bedres synligheten kraftig. Statens vegvesen fokuserer på blant annet synlighet og bruk av refleks i den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen «Sykkel for livet».

Videre må regelverket utvikles slik at det bidrar til trygg sykling, og syklistene må selv etterleve regelverket. Det må for eksempel vurderes om det skal stilles strengere sikkerhetskrav til sykler som brukes av barn og til lys på sykkel. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.9.

Fra våre tilstandsundersøkelser har vi god kunnskap om bruk av sykkelhjelmer. Vi vet også at nesten halvparten av voksne syklister sykler på rødt i lyskryss, og at mange neglisjerer vikepliktsreglene. Det er helt tydelig at mange syklister i dag prioriterer framkommelighet framfor sikkerhet, og dette er noe som høyst sannsynlig er medvirkende til en rekke skader. Det er imidlertid også kjent, fra blant annet danske undersøkelser, at det er en klar sammenheng mellom oppførsel og grad av tilrettelegging. Gjennom en bedre tilrettelegging kan man regne med å oppnå en høyere grad av lovlydighet hos syklistene. Inntil den nødvendige infrastrukturen er på plass, må det drives informasjon rettet mot bilister og mot syklister for å bedre samspillet mellom dem og på den måten bidra til å redusere antallet ulykker. Det er hovedmålet for den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen «Sykkel for livet».



God løsning, men mangelfullt vedlikehold

Statens vegvesen har siden 1996 foretatt tilstandsundersøkelser av bruk av sykkelhjelm. Det er satt som mål at bruk av sykkelhjelm hos barn under 12 år skal øke fra dagens 55 % til minst 90 % innen 2011. Tilsvarende er det et mål at bruk av sykkelhjelm hos ungdom over 12 år og voksne skal øke fra ca. 30 % til minst 75 % innen 2011. Dersom vi ikke innen 2006 ser en klar økning i bruk av sykkelhjelm, vil det bli vurdert spesielle tiltak med sikte på å oppnå økt bruk.

### Tryggere skoleveg

I Rundskriv T-2/92 fra Miljøverndepartementet «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen» står det: «Vi vet at barn har begrenset aksjonsradius, og at god tilgjengelighet til arealer og anlegg som barn og unge bruker, er viktig. Særlig gjelder dette tilgjengelighet til fots og på sykkel. Vi vet at barn og unge ikke har forutsetninger for å mestre kompliserte trafikksituasjoner, og at det derfor er svært viktig med trafikksikre arealer og ferdselsårer.»

«Aksjon skoleveg», «Trafikksikkerhetsmidler» og «Aktive skolebarn» er alle kampanjer knyttet til arbeidet med trygg skoleveg. I statsbudsjettet for 1980 ble det opprettet en egen post for tilskudd til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger og kommunale veger under betegnelsen «Aksjon skoleveg 1979-80». Resultatene av aksjonen var så positive at ordningen ble videreført som en egen post på riksvegbudsjettet fram til 2000.

I 1996 tok Stortinget initiativ til at kommunene skulle lage egne trafikksikkerhetsplaner. Riset bak speilet var at fra 2001 skulle alle prosjekter som mottok tilskudd over posten «Trafikksikkerhetsmidler» i statsbudsjettet, være forankret i en vedtatt kommunal trafikksikkerhetsplan. Fra 2001 er posten tatt ut fra riksvegbudsjettet, og inngår nå som en del av rammetilskuddet til fylkeskommunene. Ved utgangen av 2002 hadde 77% av kommunene vedtatte trafikksikkerhetsplaner. Bare 6% hadde ennå ikke igangsatt arbeidet. De som ikke har påbegynt arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner, er i hovedsak mindre kommuner. Skolevegen er ofte knyttet til kommunale og fylkeskommunale veger, og en stor del av ferdselen i nærmiljøet skjer på slike veger. Men også behovene for tryggere skoleveg langs riksvegene er innarbeidet i de kommunale trafikksikkerhetsplanene. For å kunne vurdere om skolevegen er trygg, er det vedtatt at det for riksveger skal tas utgangspunkt i «Veiledende sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveg» (vedlegg nr. 7 i Håndbok 209: Kommunale trafikksikkerhetsplaner). Disse retningslinjene blir også i stor grad lagt til grunn ved vurderinger på det øvrige offentlige vegnettet.

## 5.3 Sykling i byer og tettsteder

### Sammenhengende hovednett for sykkel

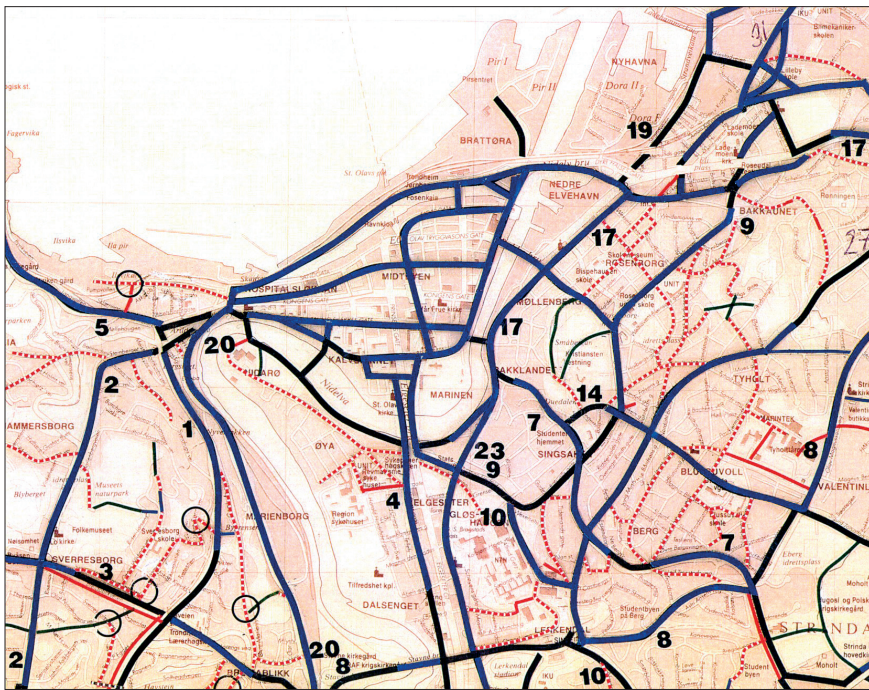
«Retningslinjer for Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder» (se vedlegg 2) ble vedtatt i etatsledermøte i Statens vegvesen den 7. februar 2003. Retningslinjene vil være et grunnlag i arbeidet med planlegging av sammenhengende vegnett for sykkel i byer og tettsteder.



Et sykkelvegnett er en viktig del av en samlet transportplan. Retningslinjene er ment som en støtte i planleggingen, og kan benyttes for å vurdere Statens vegvesens ressursinnsats knyttet til hovednett for sykkel i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. I Norge har vi ca. 90 slike steder. Retningslinjene kan brukes andre steder hvis det anses hensiktsmessig.

Hovednettet for sykkel bør være grovmasket, i størrelsesorden 500 m maskevidde. Hovednettet skal forbinde boligkonsentrasjoner, kollektivknutepunkter, utfartsområder og andre viktige områder. Et hovednett kan inneholde sykkelveger, sykkelfelt, veger med lite trafikk og lav fart, turveger med mer.

Ansvar for hovednettet for sykkel er delt mellom ulike vegholdere. Statens ansvar for hovednettet tar utgangspunkt i riksvegansvaret, som gir Statens vegvesen fullt ansvar for sykkeltrafikk langs riksveger og på tvers av riksveger (kryssinger). Sykkelvegen kan legges langs en annen trasé enn langs riksvegen dersom dette gir den beste løsningen. Statens del av hovednettet for sykkel bør ha omtrent samme omfang som riksvegnettet i byen eller tettstedet. Retningslinjene gir også rom for å utvikle lokale avtaler med omforent ansvarsdeling.



Sykkelvegnettet i Trondheim.

### Sykkelveginspeksjoner gir et faglig grunnlag for planlegging

Håndbok 233: Sykkelhåndboka - Utforming av sykkelanlegg legger til grunn at et sammenhengende vegnett for sykkel skal være helhetlig, enhetlig, attraktivt, komfortabelt og trygt. I dag er det store variasjoner i tilbudet. Dårlig skilting, variasjon i standard og lite sammenheng i løsninger er nokså vanlig. Mye kan imidlertid bedres ved relativt enkle og rimelige tiltak. Sykkelveginspeksjoner er et svensk konsept som Syklistenes Landsforening har tilpasset for norske forhold. Arbeidet starter med en befaring der brukere, politikere og byråkrater på aktuelle nivåer deltar. Det fotograferes flittig



Prøveprosjekter med  
sykling mot kjøreretningen  
i envegskjørtede gater



underveis. Befaringen avsluttes med et møte der fotografiene gjennomgås som grunnlag for en diskusjon om løsninger. Vurderingene legges inn i en rapport som danner et grunnlag for seinere planlegging. Statens vegvesen vil i samarbeid med Syklistenes Landsforening gjennomføre forsøk med sykkelveginspeksjoner og videreutvikle metoden som et fast innslag ved oppstart av planleggingsarbeid for sammenhengende vegnett for sykkel i byer og tettsteder med over 5000 innbyggere.

### Sykkelhåndboka legges til grunn ved planlegging

Håndbok 233: Sykkelhåndboka – Utforming av sykkelanlegg gir veiledning i planleggingen av hovednett for sykkel i byer og tettsteder. Ett av rådene i boka er at man i større grad bør skille mellom løsninger for de gående og løsninger for de syklende på steder der det er mye trafikk.

«Sykkelrutene har grovt sett fem hovedløsninger:

- Blandet med biltrafikk. By- og boligater. Anbefalt fartsgrense 30 km/t.
- Sykkelfelt i kjørebane. By- og boligater. Fartsgrenser opp til 60 km/t.
- Sykkelveger, gang- og sykkelveger. Utenfor bysentrum. Fartsgrense over 60 km/t.
- Sykling i kollektivfelt. Bygater. Hastighet opp til 50 km/t.
- Sykling på vegskulder. Landlige omgivelser med liten trafikk.»

*Fra Sykkelhåndboka, Statens vegvesen 2002*

Gjennom endringene i trafikkreglene i 1998 ble sykkelfelt definert som eget kjørefelt. Høsten 2002 gav Samferdselsdepartementet klarsignal til prøveprosjekter med sykling mot kjøreretningen i envegskjørtede gater. Begge reguleringsformene er eksempler på løsninger som prioriterer sykkelene. Lovgrunnlaget for å ta i bruk restriktive tiltak mot bilparkering finnes, men brukes lite av kommunene. Tidsavgrenset bilparkering med differensierte satser er en mulig reguleringsform. Opparbeidelse av parkeringsplasser for bil slik at bilister får lengre gangavstand enn de syklende, har vist seg å fungere godt, for eksempel i Danmarks nasjonale «sykkelby» Odense.

Statens vegvesen har laget retningslinjer for bruk av fartsgrenser i byer og tettsteder. Der legges det opp til utvidet bruk av fartsgrensen 30 km/t, som regnes som en akseptabel hastighet for å kunne blande biltrafikk og syklende i boligstrøk og sentrumsgater.

Sykler bør beskyttes mot regn og mot tyveri. Det kan være behov for sykkelparkering ved arbeidsplasser, skoler, offentlige kontorer og institusjoner, handlesteder, torg, rekreasjonsanlegg (kultur, idrett, lek), kollektivknutepunkter osv. Antallet plasser må dimensjoneres for å gi plass både til egne ansatte og til besøkende. Det er stor variasjon i standard, fra de helt enkle med mulighet til å låse både hjul og ramme, til egne låsbare båser med plass til oppbevaring av både sykkel og klær.

Det er utarbeidet veiledende normer for utforming og dimensjonering av sykkelparkering ved ulike typer reisemål (Sykkelhåndboka, Statens vegvesen).

sen 2002). Sykkelparkering må vurderes i all planlegging av sykkelanlegg, uavhengig av om anlegget er en lokal rute eller inngår i hovednettet. Kostnadene i forbindelse med anlegg og drift må inkluderes og fordeles mellom de aktuelle aktørene.

### «Sykkel i Stavanger»

Samarbeid om utvikling av hovednett for sykkel kan skje innenfor forpliktende avtaler av ulik karakter. Nedenfor beskriver vi en samarbeidsprosess med bakgrunn i erfaringer fra Stavanger:

Sykkelpakken «Sykkel i Stavanger» var en intensjonsavtale mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune for perioden 1995–2001, der det ble satt av 60 mill. kr totalt. Beløpet ble fordelt likt på de to etatene og fordelt over sju år. Avtalen ble fulgt til punkt og prikke. Det mest spennende i avtalen var at to etater dannet arbeidsgrupper for å nå mål om økt sykkelbruk (prosjekter, sykkelparkering, vedlikehold, vegvisningsskiltning og motivasjon). Nedenfor har vi satt opp forløpet i den sjuårige avtalen:

- År 1–2: Utredning og planlegging av sykkelrutevegnett. Kartlegging av hull i lenker. Gjennomføring av mange mindre utbedringstiltak. Utarbeidelse av sykkel parkeringsplan for sentrum. Reguleringsplanlegging.
- År 3–4: Massiv gjennomføring av mange prosjekter. Utgivelse av første utgave av sykkelkart. Massiv skiltning av halvparten av hovedrutevegnettet. Gjennomføring av sykkelparkeringsplan i sentrum.
- År 5–7: Strategisk planlegging og gjennomføring av motivasjonstiltak. Ellers jevnt fokus på planlegging og gjennomføring av tiltak innenfor alle tema.

Erfaringene så langt er

- at planleggere ofte har for liten kunnskap om sykklister behov og der med lager dårlige løsninger for de syklende
- at det tar tid å oppnå resultater. Hvis det kreves reguleringsplan for å gjennomføre tiltak, tar det minst to år fra et utbyggingsprosjekt de fineres til det står ferdig bygd.

### Nettverk av «sykkelbyer»

Et nettverk av byer som satser på sykkel som transportmiddel, er viktig av flere årsaker. Et velfungerende nettverk vil være en styrke for en videre utvikling av «sykkelbyer» i Norge. Primært bør dette skje gjennom et formalisert samarbeid mellom «sykkelbyene».

Det er viktig å bygge ut et slikt nasjonalt nettverk til å omfatte alle byområder som enten ønsker å utvikle seg til gode «sykkelbyer» eller av andre årsaker blir «tvunget» til å tenke på å legge forholdene til rette for bruk av sykkel. Nettverket kan primært bygges opp av bykommuner, men ikke begrenses til disse. Også fylkeskommuner, samarbeidende byområder osv. bør inkluderes i nettverket.

Forutsetningen for at et slikt nettverk skal fungere tilfredstillende, er at et sekretariat er ansvarlig for driften. I tillegg bør det etableres et styre.



Å formidle informasjon vil være en viktig del av et norsk nettverk. Det bør skje gjennom ulike kanaler, som

- egne informasjonsblad
- temavise medlemsmøter
- nasjonale konferanser der nettverket er medarrangør
- deltakelse internasjonalt

I dag eksisterer det et internasjonalt nettverk av byer som ønsker å satse på sykkelen. Nettverket heter CFC (Cities For Cyclists) og har for øyeblikket 30 medlemsbyer i i alt 14 land. Tidligere var nettverket en del av den europeiske paraplyorganisasjonen for syklistforeninger – European Cyclists Federation –, der Syklistenes Landsforening er med, men i de siste årene har nettverket vært fristilt, med den daglige driften styrt fra et sekretariat i København hos Dansk Cyklistforbund. Norge har tre medlemsbyer: Sandnes, Trondheim og Drammen.

På regionalt nivå vil vi nevne foreningen for sykkelvennlige byer i regionen Nordrhein-Westfalen i Tyskland, som ble startet i 1990 og nå omfatter åtte byer og ett distrikt. I konseptet for foreningen legges det vekt på å skape et attraktivt og trygt sykkelvegnett og et sykkelvennlig miljø som gjør at menn og kvinner velger å gå over til å bruke sykkel.

### Sykkeregnskap for oppfølging og evaluering

Et sykkelregnskap skal informere både aktører og innbyggere om status og gjennomførte tiltak. Dokumentasjon eller beskrivelse gjøres gjennom nøkkeltall. Det geografiske området bør velges slik at det dekker forhold som er viktige for å beskrive kvaliteten på tilbudet.

Samtidig må et sykkelregnskap gi informasjon til syklistene – og andre – om aktuelle planer, hva som gjøres på området, og hvilke initiativer som er tatt i den seinere tiden. Et sykkelregnskap må revideres jevnlig (for eksempel annethvert år) slik at endringer/forbedringer kan dokumenteres.

I tillegg til rene faktaopplysninger om

- sykkelvegnettet (standard, status og planer framover)
- antallet syklistene (fordelt etter tid og hensikten med reisen)
- trafikkarbeid (i millioner kilometer på sykkel)
- ulykkessituasjonen

må et sykkelregnskap inneholde opplysninger om hva syklistene og andre trafikanter mener om tiltakene. Regnskapet skal brukes til å vurdere utviklingen i det området som defineres som «sykkelby».

Det vil bli lagt vekt på at storbyene skal utarbeide et sykkelregnskap for å informere om status, resultater og planer.

Som et eksempel kan vi nevne at København har hatt sykkelregnskap for byen siden 1995. Myndighetene sier at «Cykelregnskabet er både Københavns kommunes og cyklisternes regnskab».

## Investeringsbehov i et sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk

For å få en indikasjon på det faktiske omfanget av hovednett for sykkel i byer og tettsteder, ble vegkontorene høsten 2002 bedt om å gi opplysninger om status for i alt 91 byer og tettsteder med over 5000 innbyggere. Vi fikk tilbake utfyllende opplysninger for 42 byer/tettsteder. Med dette som bakgrunn har vi anslått at det er behov for 650 km hovednett for sykkel langs riksvegnettet i de 91 byene/tettstedene. I tillegg kommer at deler av det som er bygd, er kombinerte løsninger for gående og syklende. Flere steder er det behov for ombygging til egne løsninger for de syklende. Totalt anslår vi behovet for nyanlegg og ombygging til 800 km. Om vi legger til grunn en løpometerpris på kr 10 000,-, gir dette et investeringsbehov på 8 mrd. kr.



## 5.4 Sykling (og gange) langs riksvegnettet utenom byene/tettstedene

### Behov for gang- og sykkelveger

Gjennom St.meld. nr. 83 (1974-75) tok staten initiativ for å rydde opp i en uheldig situasjon som var under utvikling på riksvegnettet. Den svært sterke veksten i antallet kjøretøyer fra omkring 1960, sammen med sterk sentralisering, førte til en sterk økning i trafikk tettheten i og omkring byer og tettsteder.

Vegdirektoratet gjorde en vurdering som viste at det ville være ønskelig med sikringstiltak langs 1500 km riksveg, og som et resultat av utviklingen i biltrafikken og randbebyggelse forventet man en årlig økning i behovet på 100–150 km. I dette arbeidet ble det lagt til grunn at det var et behov for separate løsninger når biltrafikken overstiger 1000 kjøretøyer per døgn, samtidig som antallet gående og syklende er flere enn 50 per døgn.

Dette arbeidet har pågått kontinuerlig, og til nå er det bygd 3000 km gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveger. På grunnlag av innsamlede data i forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2002–2011 er restbehovet beregnet til 2500 km. Fratrasket behovet i våre 91 byer og tettsteder med over 5000 innbyggere sitter vi tilbake med et fortsatt behov for 1850 km gang- og sykkelveger langs riksvegene. Selv om fokus nå også rettes mot behovet for sammenhengende vegnett for sykkel i byer og tettsteder, må ikke innsatsen i tilknytning til riksvegene utenfor byer og tettsteder stoppe opp. En løpometerpris på kr 5000,- gir et investeringsbehov i størrelsesorden 10 mrd. kr.

### Tilbud til syklende på strekninger med forbud

Det mangler tilbud til syklistene i forbindelse med mange tunneler. Etter forskriftene til vegloven § 13 skal det ved planlegging og utbygging av vegnettet fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Etter Håndbok 021: *Vegtunneler* kan det etter spesiell vurdering bli nødvendig å tillate gang- og sykkeltrafikk i tunneler når det ikke finnes alternative ruter. Det skal bare unntaksvis tillates sykling i tunneler lengre enn 4 km, og det stilles spesielle krav til belysning og ventilasjon. Gang- og sykkelareal kan plasseres ensidig når bredden er minimum 2,0 m og fri høyde minimum 3,0

m. Det skal etableres fysisk skille med betongrekkverk mot biltrafikken. Statens vegvesen mener at en omkjøringsrute vil være å foretrekke i de fleste tilfeller. Statens vegvesen legger vekt på å få etablert og skiltet omkjøringsruter. Men det vil gå mange år før det finnes gode tilbud til de syklende på alle aktuelle strekninger. For å avhjelpe situasjonen på kort sikt blir det laget et planleggingskart i målestokk 1 : 1 000 000 med anbefalinger om valg av sykkelruter. Kartet, som gis ut i 2003, vil også inneholde informasjon om sykling i tunneler i Norge. Kartet lages av Syklistenes Landsforening i samarbeid med Statens vegvesen.

#### «1975-regelen»

Ansvarsdelingen mellom stat og kommune når det gjelder bygging av gang- og sykkelveger i tilknytning til riksveger, ble fastlagt ved behandlingen av St.meld. nr. 83 (1974 75). Hovedregelen er at staten har ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelveganlegg langs riksvegene. Som unntak fra denne regelen er det en definert plikt for kommunen å bære kostnadene dersom et behov for gang- og sykkelveger er skapt eller utløst av kommunale disposisjoner. Regelen er vanskelig å praktisere, men den gir gode føringer for i hvilke tilfeller det er aktuelt å kreve bidrag fra kommunen eller utbygger. I tilfeller der kommunale utbyggingsplaner vil skape behov for vesentlig utbedring/utbygging av veganlegg, herunder også gang- og sykkelveger, har Statens vegvesen etter plan- og bygningsloven mulighet til å kreve såkalte «rekkefølgebestemmelser» tatt inn i planene. Gjennom innsigelsesretten etter plan- og bygningsloven har Statens vegvesen i stor grad mulighet til å sikre hensyn som etaten skal ivareta.

## 5.5 Standard for drift og vedlikehold

I forhold til bilisten er syklisten en type trafikant som er spesielt følsom for ujevn kjørebane, sølesprut og dårlig dekkestandard. I henhold til Håndbok 111: Standard for drift og vedlikehold skal det tas hensyn til at gang- og sykkelveg og fortau skal gi gående og syklist framkommelighet på deres egne premisser, samt et sikkert trafikkmiljø. Gang- og sykkelveger skal framstå som attraktive for fotgjengere og syklist.

I et temahefte fra Norsk Kommunalteknisk Forening, «Vedlikeholdsnormer i et sykkelperspektiv», gjennomgås vedlikeholdsnormer for sykkelanlegg, hvordan de følges opp, avvik fra syklistenes behov og anbefalinger om hva det bør legges vekt på. Det foreslås å benytte en «brukeroptimal standard» i forhold til de syklende. Anbefalingen er at standarden skal omfatte de delene av vegnettet som er definert som hovedruter og bydelsruter for de syklende, og at den bør omfatte disse elementene: atskilt gang- og sykkelveg, fortau, sykkelfelt, kjørebane, skulder og turveg.

Kravene som stilles til driften og vedlikeholdet, omfatter

- vegoverflaten; krav til renhet, jevnhet, vannavrenning og vinterdrift
- renhold av vegområdet; krav til renhet
- skilting og oppmerking; krav til synlighet, lesbarhet og trafikksikkerhet
- belysning; krav til funksjonsdyktighet, trafikksikkerhet og estetikk



- rekkverk, gjerder og bommer; krav til funksjonsdyktighet, trafikkikkerhet og estetikk
- kantstein; krav til funksjonsdyktighet og trafikkikkerhet
- grøntarealer, vegetasjon og skråninger; krav til estetikk og trafikkikkerhet
- underganger og bruer; krav til estetikk, framkommelighet og trafikkikkerhet
- murer; krav til estetikk og trafikkikkerhet
- drens- og avløpsanlegg; krav til vannavrenning

Dette er elementer som har avgjørende betydning i en helhetlig satsing på sykkelen som framkomstmiddel. Det er en stor utfordring å få fokus knyttet til drifts- og vedlikeholdsarbeidene rettet mot de syklende. Mye av effekten kan imidlertid oppnås ved å legge vekt på ren og jevn vegoverflate, og ved at skilting og merking gjennomføres på tilsvarende måte som for det ordinære vegnettet. Full innføring av «brukeroptimal standard» er for Stavanger beregnet å ville øke.

de årlige drifts- og vedlikeholdsutgiftene med kr 25,- per meter, som innebærer nær en fordobling.

## 5.6 Sykling og kollektivtransport kombineres

Bruk av sykkel i kombinasjon med kollektivtransport bør være et viktig element i transportplaner. Tilrettelegging bør skje gjennom gode tilførselsveger fra bebyggelsen og fram til stoppestedet, og ved etablering av sykkelparkering ved stoppestedet.

Betydningen av tilrettelegging for sykkel kan vi vise med et eksempel: På 10 minutter tilbakelegges omtrent 3200 meter på sykkel, mens bare 800 meter til fots. En slik firedobling i avstand gir et 16 ganger større areal som sogner til stoppestedet.

I en rekke situasjoner er det naturlig å ta med sykkel på kollektivmiddelet. Det kan tas inn i kontrakter at sykkel skal kunne medbringes på kollektivmidler i rute, slik som buss, båt, bane/tog og fly. For transportmidler med typiske rushtidstopper vil det måtte gjelde utenom rushtiden.

## 5.7 Arbeidsgivere må stimulere til sykling i jobbsammenheng

Rushtrafikken i storbyene fører til bilkøer og vanskelige forhold både for biltrafikken og for kollektivtrafikken. Av hensyn til både trafikkavvikling, helse og miljø er det ønskelig at mest mulig av denne trafikken avvikles med sykkel. For å motivere den enkelte oppfordres arbeidsgivere til å ta et tak.

Konkrete eksempler på tilrettelegging på arbeidsplassen vil være dusjmuligheter, godtgjørelse for bruk av sykkel i arbeidssammenheng, sikker sykkelparkering og tilskudd til kjøp av sykkel. Det finnes gode eksempler





på bedrifter der man har fått mange syklistere og et eget sykkelmiljø på arbeidsplassen ved å etablere ordninger til fordel for de syklende. Eksempler er PES og Aker Offshore Partner AS i Stavanger og SMART i Oslo (se vedlegg 5).

Den årlige aksjonen «Sykle til jobben» administreres av Norges mosjons- og bedriftsidrettsforbund, og pågår hvert år i perioden mai–juni. Målet med aksjonen er «å skape et sprekere Norge». Statens vegvesen samarbeider med «Sykle til jobben» gjennom den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen «Sykkel for livet». Det er felles avspark for kampanjene tidlig i mai hvert år.

## 5.8 Sykling i fritid og ferie oppmuntrer til hverdags sykling

### Sykling i fritiden

Sykling i fritiden utgjør til sammen ca. 2/3 av alle sykkelreiser. Det er først og fremst et lokalt ansvar å legge til rette for bruk av sykkel i fritiden, ettersom dette handler om tiltak i boligområder og ellers i nærmiljøet. Det handler om bruk av sykkel i lek og til daglige gjøremål, om sykkelturner i skog og mark og bruk av sykkel i idrett.

*Bruk av sykkel i lek* er spennende for barn. Den gode opplevelsen gir samtidig trening av motoriske evner og et viktig bidrag til å utvikle en sunn kropp. Sykling sammen med foreldrene har en verdi i seg selv, og leken bidrar også til at barna blir fortrolige med bruk av sykkel, noe som vil bidra til at de vil bruke sykkel også som voksne.

I arealplaner for boligområder må det reserveres arealer til lek og sikre forbindelser mellom boligen og lekeplassen. Eldre barn har behov for sykkelveger til idrettsplassen, kulturhuset og bydelsenteret.

*Bruk av sykkel til daglige gjøremål* er en mulighet for alle til å bruke sykkel i hverdagen. Hoveddelen av transporten i forbindelse med daglige gjøremål er korte reiser, der det i dag i for stor grad brukes bil. Bedre tilrettelegging i nærmiljøet og en holdningsendring til økt bruk av sykkel er nødvendig for å snu utviklingen.

*Bruk av sykkel i naturen* er en positiv fritidsaktivitet. I mange områder finnes det turveger som er velegnet for sykling, men det mangler ofte skilting av de gode forbindelsene mellom boligområdene og turområdene. For at man skal sette seg på sykkelen hjemme, bør skiltingen forlenges mot sentrum og/eller boligområdene. Sykkelskiltingen som Skiforeningen står for rundt Oslo, er et godt grunnlag å bygge videre på.

*Bruk av sykkel i idrett* blir ikke behandlet spesielt i den nasjonale sykkelstrategien.

## Sykkelferie

Sykkelferie har utviklet seg til å bli en populær ferieform. En spørreundersøkelse utført i 2001 for Stiftelsen Sykkelturisme viste at stadig flere nordmenn ønsker å dra på sykkelferie i eget land, og at sykkelferie allerede er en av de ledende formene for aktivitetsferie i Norge.

Nasjonale sykkelruter er et viktig virkemiddel for å fremme sykkelferie, og for å synliggjøre tilbudet. Rapporten «Hvordan etablere nasjonale sykkelruter i Norge», gitt ut av Syklistenes Landsforening i 1996, foreslår ni nasjonale sykkelruter i Norge. Notatet trenger en revidering, og dette må gjøres i samråd med aktuelle aktører.

Statens vegvesen har en aktiv rolle når det gjelder skilting av sykkelruter. I arbeidet med å finne traseer skal vegvesenet sørge for at oppsatte krav til trafikksikkerhet og framkommelighet blir tilfredsstillt. Det skal samtidig legges vekt på å få vist fram attraktive områder, både naturskjønne områder, kulturlandskaper og andre attraksjoner. Gjennom NA-rundskriv 01/07-vegvissningsskilt for sykkelruter - normalbestemmelser, trafikksikkerhet, nummerering/navnsetting, nasjonale sykkelruter m.m, ble grunnlaget lagt for arbeidet med nasjonale sykkelruter i Statens vegvesen.

Den lengste av de nasjonale sykkelrutene, nr. 1, er skiltet langs kysten fra Svinesund til Bergen. Rute 1 inngår også som del av «The North Sea Cycle Route».

Syklistenes Landsforening gir ut og selger sykkelturbøker og sykkelkart for Norge. For informasjonen se [www.slf.no](http://www.slf.no).

## Kommersiell sykkelturisme

Sykkelturisme i Norge (STIN) har i dag et koordinerende ansvar for utvikling og markedsføring av den kommersielle sykkelturismen.

Flere turoperatører har etter hvert fått stor suksess med salg av sammensatte sykkelpakker. Sykkelrutene går ofte i spredt bebygde områder uten mulighet for overnatting på hoteller og liknende. I slike tilfeller må overnatting løses på enklere måter, for eksempel på gårder og andre steder med ledig kapasitet.

Gjennom tilrettelegging av offentlig og privat transport av sykler i tilknytning til sykkelrutene åpnes muligheten for å få til et fleksibelt turopplegg.

Stiftelsen Sykkelturisme har fått i stand en godkjenningsordning for overnattingssteder kalt «syklist Velkommen». For informasjon se [www.bike-norway.com](http://www.bike-norway.com).

## 5.9 Regelverket skal inspirere til sykling

Ansvar for forvaltning av det aktuelle lovverket er lagt til forskjellige offentlige nivåer og hos flere departementer. Gjennom løpende utvikling av lovverket ønsker man å sikre et lovverk som er i takt med samfunnsut-



viklingen. Her pekes det på en del forhold som anbefales vurdert endret, samtidig som vi vil peke på muligheter som bør tas i aktiv bruk.

### Vegloven

Loven gjelder for offentlig veg, som i henhold til § 1 er en veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel. I henhold til forskriftene til § 13 skal det ved planlegging og utbygging av vegnettet fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Det innebærer at tilbudet til de gående og til de syklende skal vises i de aktuelle vegplanene.

### Plan- og bygningsloven

Planlegging etter loven skal legge til rette for samordning av statlig, fylkeskommunal og kommunal virksomhet og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser og om utbygging. Gjennom planlegging og ved særskilte krav til det enkelte byggetiltak skal loven legge til rette for at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig nytte for den enkelte og for samfunnet. Det er kommunen som er planmyndighet.

Den enkelte kommune må selv ta på seg et ansvar for at hensynet til syklist og sykkeltrafikk blir ivaretatt i planene, og gjøre aktiv bruk av de mulighetene som loven gir. Kommunene kan blant annet vedta egne forskrifter som stiller krav om sykkelparkering.

Statens vegvesen har mulighet til å foreta en vurdering av hensynet til sykkeltrafikken i planer som kommer til behandling etter plan- og bygningsloven.

Nedenfor viser vi til flere aktuelle paragrafer i plan- og bygningsloven:

§ 20-4 dreier seg om arealdelen av kommuneplanen. I punkt 6, om viktige ledd i kommunikasjonssystemet, står det under punkt b at det for områder avsatt til utbyggingsformål kan fastsettes at utbygging skal skje i en bestemt rekkefølge, og at utbyggingen innenfor disse områdene ikke kan finne sted før det blant annet er etablert gang- og sykkelvegnett.

§ 69 omhandler den ubebygde del av tomte, det vil si fellesarealet. Under punkt 1 kan vi lese at det i nødvendig utstrekning også skal sikres areal for tilfredsstillende opphold i det fri for beboerne og (blant annet) plass for sykler for bebyggelsens behov.

§ 76 handler om tilleggsrom. Bygninger med mer enn én leilighet skal ha nødvendig rom for (blant annet) oppbevaring av sykler.

### Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene)

Her er noen momenter som bør vurderes ved en gjennomgang av forskriften:

Forskriften gjelder for all trafikk på veg. Ved revisjonen i 1998 ble det lagt vekt på vikepliktsforhold og innføring av eget felt for de syklende – sykkelfelt. I ettertid er det blitt reist kritikk mot vikepliktsreglene fordi de er vanskelige å kommunisere og etterleve.

*Et forslag til endring kan være at syklister som kommer fra separat gang- og sykkelveg, ikke har vikeplikt for biler på kryssende sideveg. Alternativt kan vikepliktsproblemene løses ved at gang-/sykkelvegen blir en del av hovedvegen, slik fortauet er det.*

Ved innføringen av sykkelfeltet som eget felt ble det satt strenge regler for opprettelse av slike felt. Sykkelfeltet skal merkes med kantlinje og sykkel-symbol og skiltes med offentlig trafikkskilt 520 «Sykkelveg». Til sammenlikning trenger ikke andre kjørefelt noen oppmerking utover kantlinjer. Det anbefales vurdert om skilting og oppmerking av sykkelfelt kan forenkles.

Bilene har vikeplikt for de gående i gangfelt. Den syklende må trille sykkel i gangfeltet for å ha denne rettigheten. Det er en ordning som skaper usikkerhet og lite smidig trafikkavvikling. Det anbefales vurdert andre løsninger.

I trafikkreglene er de syklende å oppfatte som kjørende. På gang- og sykkelveger og på skogsveger åpen for alminnelig ferdsel skal syklister kjøre på høyre side av vegen. Gående har imidlertid en større frihet; de kan velge side etter eget behov. Det kan føre til konflikter, spesielt på utfartsveger med stor trafikk eller ved smal veg. Det anbefales vurdert om det også bør stilles krav til de gående på gang- og sykkelveger.

I plansammenheng omtales de syklende ofte sammen med gående som myke trafikanter. § 9 i trafikkreglene omtaler særlige plikter overfor gående. Trafikkreglene gir de gående særlig beskyttelse. Syklende er derimot kjørende på lik linje med bilister, men med pålagt vikeplikt i visse konkrete situasjoner. Som syklist kan du benytte gangarealer, men det kreves at syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for de gående på gangveg, fortau eller gangfelt. Det anbefales vurdert å ta inn en egen paragraf for å beskytte den syklende mot biler i trafikken.

**Forskrift om krav til sykkel og Vegtrafikkloven § 13 og § 19**  
Forskriften om krav til sykkel gjelder for sykler som er tatt i bruk etter 1971, altså i praksis alle sykler som er i bruk. Foruten alminnelige bestemmelser om utstyr, merking med mer, stilles det krav til bremses, lys, refleks og lydsignal.

Om bruk av lys står det at «sykkel som brukes i mørke og usiktbart vær, skal ha lykt». Det anbefales vurdert om det skal stilles strengere krav til lys på sykler.

Sykkelen skal ha minst to separate bremses, og bremsesystemet skal være slik at bremsingen kan kontrolleres og sykkelen kunne stanses på en sikker, effektiv og hurtig måte. Det stilles ikke noe krav om pedalbrems. Det anbefales vurdert om bakbremsen på sykler som brukes av barn, skal være av typen pedalbrems.

Vegtrafikkloven § 13 omhandler krav til kjøretøy og bruk av kjøretøy, mens § 19 omhandler kjøretøykontroll. Sykkel er ikke nevnt spesielt i disse bestemmelsene, men det anbefales å vurdere om bestemmelsene i vegtrafikk-

loven § 13 og § 19 også skal omfatte sykler. Det bør vurderes om kravet om påbudt sikkerhetsutstyr skal knyttes til forhandler, ved salg av sykler.

### Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Det pågår nå en revisjon, og man regner med at revidert forskrift vil bli gjort gjeldende i løpet av 2003.

Sykling mot kjøreretningen i envegskjørt gater er en løsning som åpner for nye muligheter for tilrettelegging for bruk av sykkel. Høsten 2002 åpnet Samferdselsdepartementet adgang til å gjøre forsøk. Om det blir åpnet for adgang til å tillate sykling mot kjøreretningen i envegskjørt gater, må det gjøres endringer i normalbestemmelsene etter forskriften, slik at det blir mulig å bruke underskilt til skilt 302 «Innkjøring forbudt».

Gjennom bruk av trafikklys for de syklende kan løsninger for de syklende markeres som sammenhengende gjennom kryssområder. Det anbefales vurdert om det skal åpnes adgang til å ta i bruk egne trafikklys for de syklende.

### Forskrift til opplæringslova

Under § 12-1 punkt d i forskriften står det at «i ordensreglementet for skulen kan det også takast inn føresegner som nærare regulerer førebyggjande tiltak, t.d. i høve til å bruke sykkel eller rulleskøyter».

Ved en rekke barneskoler er det innført sykkelprøve, som tas om høsten ved starten på 5. skoletrinn. Det stilles vanligvis krav om at elevene må ha gjennomført prøven før de får lov til å bruke sykkel til skolen.

### Forskrift om takseringsregler til bruk ved ligningen

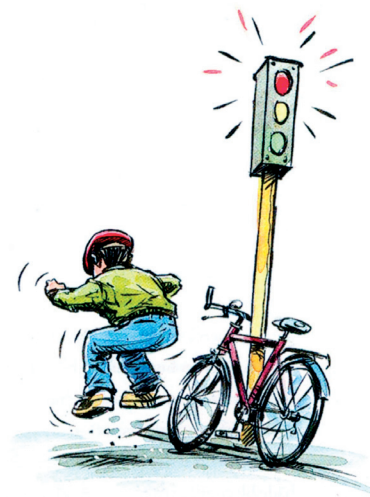
Dette er et eksempel på en forskrift som kan brukes for å legge til rette for økonomiske incentiver med sikte på å fremme sykling. Syklistenes landsforening anbefaler at flere forhold blir vurdert:

- Kan statens satser for bruk av sykkel på arbeidsreiser utformes slik at satsene blir et incentiv til å velge å sykle på arbeidsreiser?
- Kan grensen på minimum 5 km for å få kjøregodtgjørelse for sykkel (og gange) ved tjenestereiser fjernes?
- Kan det gis momsfristak ved kjøp av sykkel?
- Kan sykler gitt som gaver unntas fra inntektsbeskatning?
- Bør det vedtas en statlig tilskuddsordning for å stimulere til bygging av parkeringsplasser for sykler, og for sørge for startkapital til sykkelverksteder?

## 5.10 Økt kunnskap og kompetanse

### Fakta om sykling

Dersom sykkelen skal ta en større del av transportarbeidet, må vi vite mer om hva som skal til for at folk velger sykkel framfor bil. Når det gjelder oppfølging og evaluering av sykkeltilbudet, har det vært gjort lite i Norge. Statens vegvesen har siden midten av 1970-årene registrert «antall kilometer



Det er irriterende å ikke få grønt lys.



gang- og sykkelveg», men det er behov for mer omfattende rapportering.

Det er behov for økt kompetanse om sykling. Her følger noen eksempler på kunnskap som det er behov for:

- Omfanget av sykling
- Hvem sykler, og når og hvor?
- Hvorfor sykler vi ikke, og hva skal til for at vi skal sykle?
- Sykling og trafiksikkerhet
- Konkurransflater mellom privatbil og miljøvennlig transport
- Sammenheng mellom sykling og byutforming, utbyggingsmønster, avstander og høydeforskjeller
- Effekt av kampanjer
- Sykling og klima
- Evaluering av planprosesser der tiltak for sykkel er inkludert
- Evaluering av tiltak for økt bruk av sykkel

### Brukerkompetanse

Brukerkompetansen er viktig å ivareta ved sykkelplanlegging. Syklistenes Landsforening er en landsomfattende frivillig medlemsorganisasjon, og foreningen har i hele sin nå 55-årige historie arbeidet med tilrettelegging for sykkeltrafikk, trafiksikkerhet og sykkelturnisme. Det er viktig at denne brukerkompetansen ivaretas og videreutvikles, slik at den kan komme til nytte for andre som arbeider med saker knyttet til sykling, og for publikum.

## 5.11 Informasjon og motivasjon

Våre oppfatninger om hva som er positivt, og hva som er negativt, er forankret i oppdragelse og vaner. De er en del av våre grunnholdninger, som det er vanskelig å påvirke. Gjennom en kommunikasjonsstrategi kan man prøve å få folk i større grad til å legge vekt på de positive sidene ved sykling, og skape trender i retning av økt sykkelbruk. Øvrige virkemidler, som lov- og regelverket, økonomiske virkemidler, fysisk tilrettelegging og organisering, vil også bidra i retning av mer sykling.

Den gruppen som kan bli potensielle sykklister, er langt fra homogen. I alder favner den fra barnet som får sin første sykkel, til eldre langt over pensjonsalderen. Vi finner mange som er forsiktige og trygghetssøkende, men også temmelig mange som er uvørne og tar sjanser. Mange har inngrodd vaner som gjør det tungt å endre atferden. De som har kjørt bil til jobben i mange år, fortsetter med å gjøre det selv etter at de har fått en positiv holdning til sykling. En kommunikasjonsstrategi kan gi inspirasjon til å komme i gang. Kampanjer med innslag av konkurranse og belønning kan være et viktig virkemiddel. Deltakelse i «Sykle til jobben» kan kombineres med konkurranse mellom avdelinger og oppmuntringer i form av premiering.

Det må gjennomføres omfattende og målrettet informasjon og motivasjon som har trygg og attraktiv sykling som mål. Budskap på nasjonalt nivå må følges opp og forsterkes gjennom et bredt utvalg av lokale aktiviteter. Det



bør brukes spesialkompetanse for å sette sammen innholdet i en effektiv kommunikasjonsstrategi. Og det må gjennomføres evalueringer underveis både med tanke på oppmerksomhetsmålinger og for å måle utviklingen i antallet syklende. (Mer utfyllende i vedlegg 6)



## 6 Tiltak

Tiltak	Behov for midler (mill. kr)	Ansvar
<b>5.1 Målrettet innsats over lang tid</b> Sykling må bli attraktivt		
<b>5.2 Nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur, herunder tryggere skoleveg</li> <li>• Utbedring av kryss</li> <li>• Utvikle og etterleve regelverk</li> <li>• Bruk av sikkerhetsutstyr</li> <li>• Trafikkopplæring i skolen</li> </ul>	Statens vegvesen Fylke/kommune Den enkelte syklist Politi Syklistenes Landsforening Trygg Trafikk	
<b>5.3 «Sykkelbyer»</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykkelveginspeksjoner</li> <li>• Planlegging og etablering av sammenhengende vegnett for sykkel, inkludert parkering</li> <li>• Nettverk av «sykkelbyer»</li> <li>• Sykkelregnskap</li> </ul>	8 000	Statens vegvesen Fylke Kommune
<b>5.4 Sykling langs riksvegnettet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygge gang- og sykkelveger</li> <li>• Bred skulder som strakstiltak</li> <li>• Omkjøringsruter ved forbud</li> </ul>	10 000	Statens vegvesen Kommunene
<b>5.5 Standard på drift og vedlikehold</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «Brukeroptimal standard»</li> </ul>		Statens vegvesen Fylke Kommune
<b>5.6 Sykling og kollektivtransport kombineres</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• God tilgjengelighet fram til stoppested og sykkelparkering ved stoppested</li> <li>• Mulig å ta med sykkel på kollektivreiser utenom rushtider</li> </ul>	Tas med i vegplaner Inkluderes i kontrakter	Statens vegvesen Samferdselsdepartementet Fylke Kommune Transportselskaper
<b>5.7 Arbeidsgivere må stimulere til sykling i jobbsammenheng</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pådriver for sykling i arbeidssammenheng</li> </ul>		Statens vegvesen Arbeidsgivere Departementer



### 5.8 Sykling i fritid og ferie oppmuntrer til hverdags sykling

- Prioritere gående og syklende i boligområder
- Skilting for tursykling
- 9 nasjonale sykkelruter
- Organisere sykkelturneringer

Statens vegvesen  
Fylkeskommune  
Kommune  
Interesse-  
organisasjoner  
Departementer

### 5.9 Regelverket skal inspirere til sykling

- Utvikling av regelverk for trygg og attraktiv sykling

Juridisk og  
Trafikk-  
tekniske  
ressurser

Statens vegvesen  
Departementer

### 5.10 Økt kunnskap og kompetanse

- Faktagrunnlag
- Brukerkompetanse

Statens vegvesen  
m. flere

### 5.11 Informasjon og motivasjon

- Kommunikasjonsstrategi

Informa-  
sjonsfaglige  
ressurser

Statens vegvesen  
m. flere



# Vedlegg 1

## Oppsummering av forutsetningene som ligger til grunn i TØI-rapport 567/2002: «Gang- og sykkelvegnett i norske byer»

I TØI-rapport 567/2002 beregnes den samfunnsøkonomiske effekten av å legge til rette for økt sykling. Analysen er på et overordnet strategisk nivå. Med dette menes at utformingen av sykkelvegnettet ikke er en del av analysen, og at det blant annet ikke er tatt stilling til hvor anlegg for sykkel bør skilles fra anlegg for gangtrafikk. Miljøeffekten av økt sykling er heller ikke inkludert i analysen, slik at for eksempel effekten av redusert biltrafikk ikke er tatt med.

Beregningene omfatter disse komponentene:

- trafikkulykker
- reisetid
- utrygghet
- skoleskyss
- mindre alvorlig sykdom og kort tids sykefravær
- alvorlig sykdom og lang tids sykefravær/uførhet
- eksterne kostnader ved motorisert transport
- parkeringskostnader

Det tas utgangspunkt i utbygging av et hovednett for sykkel i en liten by (Hokksund), en mellomstor by (Hamar) og en stor by (Trondheim). Som prinsipp for hovednett for sykkel er det lagt opp til at maksimal avstand til nærmeste sykkelveg skal være 500 meter. Det er benyttet en enhetskostnad for bygging på 7500 kr per løpemeter og en drifts- og vedlikeholdskostnad på 35 kr per løpemeter.

Følgende forutsetninger ligger til grunn:

- Det antas at antallet personskadeulykker er uforandret.
- Av det totale antallet kilometer syklet og gått i Hokksund, Hamar og Trondheim foregår 75% med sykkel og 25% til fots.
- Sykkelveger gir 20 % nyskapt trafikk.
- 15 % av bil- og kollektivreiser under 5 km blir overført til gange eller sykkel.
- Blant de overførte reisene fra bil og kollektivtrafikk blir 1/3 overført til gange og 2/3 til sykkel.

Disse forutsetningene fører fram til en beregnet økning i andelen sykkelreiser på ca. 50 % i alle de tre byene.

Hovedkonklusjoner fra beregningene:

- Det «beste» anslaget over nyskapt og overført trafikk levner liten tvil om at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut sykkelvegnettene i eksempelbyene Hokksund, Hamar og Trondheim. Netto nytte for sykkelvegnettene i disse tre byene er på henholdsvis 4, 14 og 3





(som betyr at for hver investert krone får samfunnet en netto nytte på henholdsvis 4, 14 og 3 kroner).

- Sammenliknet med andre samferdselsprosjekter, jf. Nasjonal transportplan 2002–2011, vil utbygging av sammenhengende sykkelvegnett i norske byer gi betydelig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn vi ofte ser i forbindelse med tradisjonelle vegprosjekter.

Lavere sykefravær, sammen med innsparinger i utgifter til blant annet parkering og skoleskyss, utgjør opptil 30 000 kroner årlig for hver inaktive person som blir syklist i en stor by som Trondheim. Det betyr en daglig innsparing på opptil 150 kroner. Regnestykket tar utgangspunkt i 200 arbeidsdager.



# Vedlegg 2

## Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder - retningslinjer

*Temaet "sykkelnett" er lite omtalt i vegnormalene og andre styringsdokumenter. Ansvaret for sykkelnett har vært uklart. Vegdirektoratet har derfor utarbeidet retningslinjer for "Statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder", som gjengis nedenfor. Retningslinjene har vært på en omfattende høring. Samferdselsdepartementet har ingen innvendinger til retningslinjene (brev fra departementet 27. november 2003).*

### 1 Retningslinjenes virkeområde

Retningslinjene gjelder byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. I Norge har vi ca 90 slike steder med ca 2,5 mill innbyggere. Retningslinjene kan brukes andre steder hvis det anses hensiktsmessig.

### 2 Retningslinjenes hensikt

Utvikling av sykkelvegnett i norske byer og tettsteder har i stor grad hatt preg av samarbeid og dugnad der særlig Statens vegvesen og kommunene har bidratt. Disse retningslinjene er ikke ment å hindre utvikling av fornuftige lokale avtaler. Retningslinjene er ment som en støtte for å vurdere Statens vegvesens ressursinnsats knyttet til hovednett for sykkel.

### 3 Sykkelvegnett som del av en samlet transportplan

Hvis forholdene legges til rette kan en del av bilreisene overføres til sykkel i norske byer og tettsteder (en fersk TØI-utredning viser 16% av antall bilturer). Et sykkelvegnett er derfor en viktig del av en samlet transportplan.

### 4 Hovednettets omfang

Sykkelvegnettet i byen/tettstedet bør deles inn i et hovednett og et lokalnett.

Hovednett for sykkel bør være grovmasket. Hovednettet bør forbinde boligkonsentrasjoner, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkter, utfartsområder og andre viktige målområder. Et hovednett kan inneholde sykkelveger, sykkelfelt, veger med lite trafikk og lav fart, turveger med mer.

Ansvaret for hovednett for sykkel er delt mellom vegholderne. Statens ansvar for hovednettet tar utgangspunkt i riksvegansvaret som gir Statens vegvesen fullt ansvar for sykkeltrafikk langs riksvegen og på tvers av riksvegen (kryssinger). Sykkelvegen kan legges langs annen trasé enn langs riksvegen hvis det gir best løsning. Staten har ansvar for etablering og vedlikehold av et tilbud til syklende på riksvegstrekkinger som er forbudt for syklende (særlig motorveger og de fleste tunneler) dersom dette ikke naturlig kan legges til/langs en fylkesveg eller kommunal veg. Statens del av hovednettet for sykkel bør ha omtrent samme omfang som riksvegnettet i byen/tettstedet.

## 5 Planarbeid og planmyndighet

Kommunen som planmyndighet og Statens vegvesen som riksvegansvarlig og som fagmiljø har et felles ansvar for å utarbeide planer for hovednett for sykkel. Statens vegvesen skal sammen med kommunene initiere, organisere, lede og utføre planleggingen. Planene behandles og vedtas etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

## 6 Byggekostnader

Staten skal bekoste bygging av sin del av hovednettet jfr pkt 4. Tempoet i utbyggingen må tilpasses budsjettsituasjonen. Ofte vil det være tjenlig å konsentrere ressursene om ett og ett sted og få til en stor kvalitetsforbedring over kort tid, framfor å spre ressursene på en rekke steder. Hvis sykkelnettutbyggingen er i samsvar med en vedtatt overordnet plan som vegholderne er enige om og har forpliktet seg til, kan staten gi tilskudd til kommunale eller fylkeskommunale anlegg når realisering av disse er viktig for å få hovednettet til å fungere som planlagt.

## 7 Vedlikeholdskostnader

For sykkeltraséer langs riksveg følger vedlikeholdsansvaret direkte av vegholderansvaret. Et hovednett for sykkel vil vanligvis også omfatte lenker som ikke går langs riksveg. Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger og kommunale veger, vedlikeholdes disse av fylkeskommunen og kommunen. For lenker i hovednettet som ikke går langs annen offentlig veg kan staten gi tilskudd til vedlikeholdet.

## 8 Grunnerverv

Staten erverver og eier grunn og rettigheter for sykkeltraséer som ligger langs riksveg.

Der lenker i hovednettet går på eller langs fylkesveger og kommunale veger, bør disse inngå i fylkesveg/kommunal veg. Praksis varierer imidlertid for gang/sykkelveger langs fylkesveg og det bør gjennomføres en gjennomgang av ansvar. Kommune og fylkeskommune erverver grunn og rettigheter til sykkeltraseer som skal bli henholdsvis kommunal og fylkeskommunal veg med mindre annet er avtalt.

## 9 Veg- og trafikkdata

Statens vegvesen bør sammen med kommunene ha ansvar for veg- og trafikkdata for hovednett for sykkel.

## 10 Retningslinjenes status. Fravik

Dette er retningslinjer i Statens vegvesen for å sikre rimelig ensartet vurdering av etatens ansvar for hovednett for sykkel. Retningslinjene legges til grunn for Vegvesenets arbeid med et helhetlig transportnett.

# Vedlegg 3

## Erfaringer fra norske byer og fra andre land

Den omfattende byggingen av gang- og sykkelveger siden 1970-årene har gjort sykkel til et sikrere og mer brukervennlig transportmiddel på mange strekninger. Antallet sykkelreiser har økt, og kanskje opp mot fordoblet, slik tallene fra Kristiansand viser. Men biltrafikken har også økt, slik at andelen sykkelreiser har vært tilnærmet konstant (se tabell på side 19 for perioden 1985–2001).

Tabellen nedenfor viser utvikling i fordelingen på ulike transportmidler i tre byer der satsingen på sykkel har vært svært ulik. Tønsberg fikk status som «sykkelby» gjennom arbeidet med «Transportplanen for de 10 største byområdene» i midten av 1990-årene, Trondheim har satset mye på sykkel, mens Bergen i liten grad har hatt dette som et prioritert område.

	Gange	Sykkel	Kollektiv	Bil	Annet
Tønsberg 1990	16	8	8	68	0
Tønsberg 2001	15	8	5	71	1
Trondheim 1990	22	8	8	60	2
Trondheim 2001	18	12	11	58	1
Bergen 1990	25	3	12	57	3
Bergen 2000	17	3	11	68	1

*Utvikling i fordelingen mellom ulike transportmidler i tre byer i perioden 1990–2001. Tallene fra Trondheim er basert på en lokal RVU, med tall fra mai/juni, mens de øvrige er helårstall. Kilde: Reisevaneundersøkelsen.*

Tabellen over gir ikke et godt nok grunnlag for å gi klare begrunnelser for forskjellene i sykkelandeler. Den kan heller ikke brukes for å si noe sikkert om resultater av ulike tiltak. Noen grove observasjoner kan vi likevel gjøre:

- I Tønsberg har bilen tatt andeler fra kollektivtrafikken, mens sykkelandelen har vært konstant. Det betyr at sykkeltrafikken har økt i takt med den motoriserte trafikken. Bilandelen er høyere enn i de fleste byer.
- I Trondheim har sykkelandelen økt like mye som gangtrafikken er redusert, og kollektivandelen har økt, mens bilandelen har sunket. Det er grunn til å tro at alle reisemidlene tar andeler fra hverandre, og at satsningen på tiltak for sykkel har gitt resultater.
- I Bergen er sykkelandelen konstant og svært lav. Andelen biltrafikk har vokst betydelig, mens andelen gangtrafikk har sunket.

### Trondheim

Som en del av transportplanen for Trondheim 1992–2005 ble det laget en plan for hovednett for sykkeltrafikken. Denne planen er lagt til grunn for utbyggingen. Så langt er ca. 130–140 km av hovednettets totalt 220 km utbygd. Det er siden 1990 brukt ca. 200 mill. kr til tiltak som

- gang- og sykkelveger
- sykkelfelt

- underganger og bruer
- vegvisningsskilt
- sykkelparkering

I tillegg er det gjennomført en rekke andre tiltak som har resultert i økt oppmerksomhet om sykkel som transportmiddel, blant annet

- informasjonskampanjer med fokus på trafiksikkerhet
- nasjonal sykkelkonferanse i 1995
- internasjonal sykkelkonferanse (Velo Borealis 98)
- sykkelheis
- bysykkelordning
- bruk av 30-soner i gatevegnettet
- trafikkopplæring i skolen (Trafikkgården på Eberg – sykkelkjøregården)

I Trondheim har sykkelreisenes andel av alle reiser økt fra ca. 6 % til 9 % fra 1990 til 2001 (nasjonal RVU) til tross for at verken topografien eller klimaet er spesielt gunstig. Selv om store deler av strekningene i hovednettet for sykkel er utbygd, mangler kontinuiteten. Det vil være store utfordringer på dette området i årene som kommer.

Egne undersøkelser av reisemiddelfordelingen i Trondheim sommeren 2001 viser at sykkelandelen er 12 % når nabokommunene er inkludert, og 14 % for Trondheim alene (SINTEF RVU).

### Stavanger

«Sykkel i Stavanger» tar utgangspunkt i et helhetlig sykkelrutevegnett, med hovedruter og bydelsruter, som ble planlagt i 1995. Selve utbyggingen har vært et samarbeidsprosjekt mellom kommunen og Statens vegvesen i perioden 1995–2001. Det er brukt ca. 60 mill. kroner, og partene har finansiert halvparten hver. Av tiltak som er gjennomført, kan vi nevne:

- Det er etablert et helhetlig og sammenhengende sykkelvegnett. Det er bygd 9,4 km ulike løsninger for sykkeltrafikk, og nesten 80 % av prosjektmidlene er blitt brukt til dette.
- Det er satt opp 1000 nye sykkelskilt.
- Det er etablert 580 nye sykkelparkeringsplasser.
- Det er definert en standard for drift og vedlikehold (ikke gjennomført).
- Man har satset på motivasjon gjennom brukerundersøkelse og helseprosjekt (PES).

I en evalueringsrapport fra 2001 oppsummeres det at det ikke er oppnådd økt sykling i Stavanger i perioden, men at det er blitt enklere og sikrere å sykle. I evalueringsrapporten antydes det at det trengs «kraftigere virkemidler» for å oppnå økt sykling.

### Kristiansand

Kristiansand-området har lagt til rette for sykkeltrafikk siden 1950-årene, og man hadde en dobling av sykkeltrafikken fra 1970 til 1990. Men i midten av 1990-årene stagnerte denne veksten. En hovedårsak er den økonomiske oppturen med økt bilhold og sterk vekst i biltrafikken.

*«I Kristiansand foreligger det flere planer og politiske vedtak som det er god grunn til å holde fast ved eller videreføre. Den viktigste av disse er Transportplanen for Kristiansand med handlingsplan 1994–2005, vedtatt*



av bystyret i 1994 som kommunedelplan. Her er det blant annet et mål om 50 % økning i kollektivtrafikken og satsing på sykkeltrafikk. Men av hovedoppgavene er det stort sett bare utbyggingen av E18 forbi Lund og Kvadraturen, med delvis bompengefinansiering, som er fulgt opp.»

Kilde: «Kristiansandspakke 2. Dugnad for buss og sykkel i miljøbyen». Kristiansand kommune 1998.

Som en del av bompengefinansieringen av ny E18 er det gjort en avtale mellom Statens vegvesen og Kristiansand kommune om at 50 mill. kroner av kommunale midler, pluss en like stor andel statlige midler, skal benyttes til anlegg for sykkeltrafikk i perioden 2000–2007. Avtalen gjelder tiltak langs riks- og fylkesvegnettet.

### Tønsberg

Sykelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy startet i 1990 som et samarbeid mellom Miljøverndepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen Vestfold og Nøtterøy og Tønsberg kommuner. Det nasjonale sykkelbyprosjektet startet som et aksjonsprogram som skulle få i gang en prosess i retning av mer sykkelvennlige byer i Norge. Prosjektet inneholdt alt fra fysiske tiltak på vegnettet og trygg sykkelparkering til informasjon og holdningsskapende arbeid.

Utgangspunktet for prosjektet var at Miljøverndepartementet og Vegdirektoratet, i forbindelse med TP10 (Samordnet transportplanlegging i de 10 største byområdene), ville undersøke mulighetene for å øke sykkelbruken i Norge. Tønsberg/Nøtterøy og Sandnes ble plukket ut til å være med på et pilotprosjekt for å fremme bruk av sykkel som et miljøvennlig transportalternativ.

- Sykkelbyprosjektet i Tønsberg/Nøtterøy startet i 1990 som et samarbeid mellom de to kommunene og statlige etater. De første årene var hovedfokus på holdningskampanjer, som i perioden 1994–1997 ble fulgt opp med utbygging av 23 km sykkelveger samt andre tiltak, til en samlet kostnad på ca. 145 millioner kroner. Til tross for dette har sykkeltrafikken i området ikke vokst i perioden.
- Tellingene av sykkeltrafikken er lave, blant annet på grunn av at været er viktig for valg av sykkel, og at tellingene bare er foretatt i rushtrafikken to dager om våren og to dager om høsten. Dette gir et svakt metodisk grunnlag for analyser. Tellingene må likevel antas å gi en pekepinn om hovedtendensen i utviklingen.
- En annen undersøkelse indikerer at fritidstrafikken med sykkel i Tønsbergområdet har vokst, til og med mer enn i andre byer, noe som kan skyldes at sykkelbyprosjektet har gjort det mer attraktivt å sykle, selv om en slik sammenheng ikke er dokumentert. Økt fritidstrafikk fanges ikke opp i de gjennomførte tellingene.
- Hovedårsaken til at sykkeltrafikken til skole og arbeid ikke har vokst i Tønsberg-området, antas å være at biltrafikken har vokst med ca. 20 % fra 1992 til 1998, og at kollektivtrafikken har vokst med ca. 30 % i samme periode. Årsaken til denne veksten er de økonomiske konjunktorene, som har vist oppgang i 1990-årene, samtidig som det

i perioden har vært tilrettelagt et bedre kollektivtrafikktilbud og at forholdene for biltrafikken hele tiden har vært gode.

*Kilde: «Evaluering av sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy 1992–1999». VISTA Utredning AS 2000.*

Reisevaneundersøkelsen for 2001 viser at andelen sykkeltrafikk i Tønsberg er på 8 % av alle reiser, og at andelen biltrafikk er på 71 %. Denne høye bilandelen bekrefter at biltrafikken har fått gunstige vekstmuligheter i Tønsberg. Kollektivandelen er lav, bare 5 %.

## Erfaringer fra andre land

### Sverige

Sverige vedtok sin nasjonale sykkelstrategi «Mer sykkeltrafik på sikrere vägar» i år 2000. Strategien består av fem innsatsområder:

- organisasjon
- kommunikasjon
- infrastruktur
- kompetanse
- oppfølging

Oppfølgingen består blant annet i at det skal utarbeides et nasjonalt og regionalt sykkelregnskap som grunnlag for revisjon av den nasjonale sykkelstrategien. I Sverige har man dessuten i lang tid inkludert planlegging for sykkel i en helhetlig by- og transportplanlegging i større grad enn i Norge. Byene Västerås, Malmö, Lund og Uppsala er blant de byene der dette er gjort. Sykkelandelen i Sverige er dobbelt så stor som i Norge (12 %), og det planlegges for ytterligere 30 % vekst i sykkeltrafikken.

Likevel sies det i sykkelstrategien blant annet følgende om årsakene til at ikke sykkelene har en større plass i det totale transportbildet:

#### ***Bilen har format våre städer***

*Cykeltrafiken påverkar inte trafik- og bebyggelsesstrukturen i stort. Cykelplaneringen ses i flertalet kommuner fortfarande som en trafikfråga och inte som en del av den övergripande trafik- og bebyggelseplaneringen. Dette er en alvarlig brist då cykeltrafiken är beroende av en bebyggelse struktur som medför korta avstånd.*

#### ***Cykeltrafiken har haft liten betydelse i transportpolitiken***

*Staten investerar cirka 10 miljarder kronor i transportinfrastruktur årligen. Nya vägar och järnvägar tar den största delen av statens investeringsbudget [...] Att cykeltrafiken prioriteras lågt i förhållande til dess betydelse för samhället beror framför allt på statsmakternas svala intresse för cykeltrafiken.*

#### ***Infrastrukturen för cykeltrafik har stora brister***

*Bristerna i cykelinfrastrukturen är stora. Såväl nyinvesteringar som drift och underhåll kräver resurser.*

### **Lagstiftningen är inte alltid anpassad för cykeltrafik**

*Cyklister anklagas ofta för bristande trafikkvett. I den mån det stämmer kan det delvis bero på att existerande infrastruktur och trafiklagstiftning är utformad med bilen som utgångspunkt. Flera av de förseelser som radas upp har koppling till en trafiklagstiftning där cykeln kommer till korta eftersom motortrafikens storlek, tyngd och hastighet sätter norm.*

*Kilde: Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Vägverket 2000.*

### **Danmark**

Danmark har lenge vært ett av Europas ledende sykkelland, og har oppnådd sykkelandeler på det firedobbelte av de vi finner i Norge, både i byer og nasjonalt. Men også Danmark har et mål om å øke sykkeltrafikken og gjøre den sikrere:

*De fysiske forhold for cyklisterne er nødvendige at forbedre, fordi borgerne skal kunne se en positiv utvikling, der giver dem lyst til at vælge cyklen som alternativ til bilen. Cykelstier er vigtige forbedringer, men gode vej- og stibelegninger samt cykelparkering er også væsentlige forhold.*

*Hvis de fysiske og økonomiske forhold for biltrafikken samlet set forbedres, bliver det væsentligt sværere at fremme cykeltrafikken. Forholdene for biltrafikken forbedres jævnlige, især ved at realpriserne på biltransport falder. I Danmark er vi vant til at indføre restriktioner for biltrafikken, fx ved at øge benzinafgifter, indføre parkeringsavgifter og dæmpe farten på boligveje. Disse restriktioner er fortsatt nødvendige, for at de øvrige tiltak for cykeltrafikken får den tilsigtede effekt.*

*I en rekke byer hvor antallet af cyklister er steget, der er det samlede antall ulykker i trafikken faldet, enda mer end faldet i andre byer. Det er altså mulig på en og samme tid at fremme cykeltrafikken og forbedre trafikksikkerheden. Grundlæggende er, at jo flere der sykler, jo sikrere er den enkelte cyklist.*

*Kilde: Idékatalog for cykeltrafik. Vejdirektoratet 2000.*

Danske studier har vist at sykling sparer over 600 liv i året som følge av bedre helse. (Kilde: København cyklernes by. København kommune 1997.)

København er den byen som har gjort mest når det gjelder å beskrive og evaluere tiltak for bruk av sykkel. Kommunen har også utarbeidet såkalte «sykkelregnskap» for byen fire ganger siden 1995, og som de sier: «Cykelregnskapet er både Københavns kommunes og cyklisternes regnskap».

### **Nederland**

Nederland er Europas ledende sykkelland, blant annet fordi det er verdens tettest befolkede land, med korte avstander og stort behov for å redusere arealbruken, blant annet til transportanlegg. Infrastruktur for sykkel og en helhetlig byplanlegging har gitt sykkelandeler som sannsynligvis er de høyeste i den vestlige verden.

### **Nasjonal sykkelpolitikk i Nederland**

I 1976 ble det innført en statlig støtteordning (*The contribution regulations, 1976*), som gav 50 % støtte til sykkelanlegg langs kommunale veger (i tillegg til 100 % finansiering langs riksveger).

Satsningen ble oppsummert i 1983 (*Bicycle Traffic Memorandum*) som delvis mislykket, fordi det riktignok hadde gitt en bedre sikkerhet og færre ulykker, men svært liten vekst i antallet syklistene. Forholdene for sykling i forhold til andre transportmidler ble oppsummert som avgjørende.

*Second Transport Structure Plan (SVV-II)* i 1988 formulerte derfor disse konkrete målene for restriksjoner på biltrafikken, som grunnlag blant annet for vekst i sykkeltrafikken:

- halvere veksten i biltrafikken
- forbedre alternativene til bilbruk (kollektivtransport, sykkel, bildeling)
- begrenset tilgjengelighet med bil i byene
- tilrettelegging for det transportmiddelet som er mest rasjonelt (for den enkelte og for samfunnet) for ulike type reiser

*Bicycle Master Plan* angir disse målene for perioden 1986–2010:

- 30 % flere personkilometer med sykkel
- 15 % flere reiser i kombinasjon sykkel/kollektivtransport
- 50 % færre sykkelulykker
- vesentlig færre sykkeltyverier
- sykkel integrert i all transportplanlegging


Tiltakene for å nå disse målene er varierte:

- finansiell statlig støtte til sykkelveger og sykkelparkering (rammetilskudd fra 1996)
- FoU-program til ca. 120 mill. kr fordelt på 4 år
- etablering av en permanent statlig koordineringsgruppe for sykkel som skal sikre at sykkel integreres i all planlegging på statlig, regionalt og lokalt nivå, og sørge for spesiell oppfølging av areal- og transport-planlegging i kommunene
- ingen oppfordringer om å sykle uten å kunne vise til forbedringer i tilbudet

Som følge av en aktiv og målbevisst politikk for å øke sykkel trafikken i Nederland, har den vokst med 35 % fra 1980 til 1997, og målet er ytterligere 20 % vekst fram mot 2010. Utgangspunktet for den fortsatte veksten er en sykkelandel av alle reiser på 28 % i år 2000. Andelen bilreiser er 49 %, andelen kollektivreiser 5 % og andelen reiser til fots 17 %.

Kilde: Directorate-General for Passenger Transport (Nederland) 1999: *The Dutch Bicycle Master Plan*.

Som en oppsummering av den nasjonale politikken for økt sykling i Nederland velger vi å fokusere på den erkjennelsen som kom til uttrykk i 1983, nemlig at økt sykling bare kan oppnås dersom konkurransen mellom transportmidlene tas inn som en viktig forutsetning i planleggingen.



Dette har medført et behov for en organisering som følger opp areal- og transportplanleggingen i kommunene. Utgangspunktet er at det er fordelen eller ulempen ved å sykle i forhold til å bruke andre transportmidler som er avgjørende for om man bruker sykkel eller ikke.



# Vedlegg 4

## «1975-regelen»

Gjennom St.meld. nr. 83 (1974-75) tok staten et initiativ for å rydde opp i en uheldig situasjon som var under utvikling på riksvegnettet. Den svært sterke veksten i antallet kjøretøyer fra omkring 1960, sammen med den betydelige utbyggingen av de fleste tettsteder i landet, hadde ført til en sterk økning i trafikk tettheten i og omkring byene og tettstedene.

Vegdirektoratet gjorde en vurdering som viste at det ville være ønskelig med sikringstiltak langs 1500 km riksveg, og at det som et resultat av utviklingen i biltrafikken og randbebyggelse måtte forventes en årlig økning i behovet på 100–150 km dersom randbebyggelsen ikke ble brakt under kontroll. I dette arbeidet ble det lagt til grunn at det var et behov for separate løsninger når biltrafikken overstiger 1000 kjøretøyer per døgn, samtidig som antallet gående og syklende er flere enn 50 i døgnet.

Hovedregelen helt fram til 1994 var at staten hadde ansvaret for planlegging og bygging av gang- og sykkelveganleggene langs riksvegene, og at kommunene hadde ansvar for grunnerverv og vedlikehold. Som et unntak fra denne regelen var det definert en plikt for kommunene til å bære alle kostnadene dersom et økt behov for gang- og sykkelveger var skapt eller utløst av kommunale disposisjoner. I behandlingen av St.meld. nr. 34 (1992-93) «Norsk veg- og vegtrafikkplan» ble statens ansvar for gang- og sykkelveger langs riksvegene utvidet til også å omfatte grunnerverv og vedlikehold. Det innebærer at staten er formell vegholder av gang- og sykkelveger langs riksvegene.

Det er imidlertid fortsatt slik at kommunen må betale hele eller deler av grunnervervs- og anleggskostnadene dersom det gjennom kommunale disposisjoner utløses eller skapes et nytt behov for gang- og sykkelveger. Dette kalles «1975-regelen». Det er imidlertid få vegkontor som praktiserer regelen. Utviklingen av plansystemet, særlig i 1980-årene med overgang fra planlegging etter vegloven til planlegging etter plan- og bygningsloven, bidrog til at regelen mistet aktualitet. Avklaringer om arealbruk skjer nå i hovedsak etter omfattende plan- og byggesaksprosesser, der Statens vegvesen er en av flere viktige aktører med rett og plikt til å medvirke.

I tilfeller der kommunale utbyggingsplaner vil medføre klare behov for vesentlig utbedring/utbygging av veganlegg, herunder også gang- og sykkelveger, har Statens vegvesen mulighet til å kreve såkalte «rekkefølgebestemmelser» tatt inn i planer etter plan- og bygningsloven, og gjennom innsigelser etter plan- og bygningsloven har Statens vegvesen i stor grad mulighet til å sikre de hensynene etaten skal ivareta. Det foreslås derfor at «1975-regelen» oppheves.

# Vedlegg 5

## Tilrettelegging for sykkel i arbeidssammenheng

PES – På egen sykkel:

Et unikt prosjekt og en solskinnshistorie fra Stavanger!

Blant mange som meldte sin interesse, ble det valgt ut 29 personer som underskrev avtale om å sykle i stedet for å kjøre bil til jobben i ett år. Til gjengjeld fikk de sykkel og annet utstyr. Bakgrunnen var en bydelsundersøkelse der en stor andel sa at det som skulle til, var et «realt spark bak». Ett år etter at avtalen ble avsluttet, sykler 26 av deltakerne fremdeles aktivt. Sluttrapporten vil vise hva syklingen har gjort med helsen til deltakerne.

### Sykkelprosjektet i Aker Offshore Partner AS

Sammen med Stavanger kommune og Statens vegvesen Rogaland ble det våren 2000 etablert et pilotprosjekt i Aker Offshore Partner. Hensikten var å oppfordre til økt bruk av sykkel. Prosjektet ble videreført i 2001 og 2002. En viktig målsetning er blant annet å redusere bruken av bil til og fra arbeid.

Det er etablert nytt dusj-, garderobe- og trimanlegg, og syklistene har fått en stor del av bedriftens garasje til innendørs sykkelparkering. I garasjen er det under etablering en servicestasjon for sykler, der det er mulig å vaske og reparere sykkelen. Prosjektet arrangerer egne sykkelturner og har egen sykkel frokost én gang i måneden, og har også sin egen internettside.

Av ca. 1000 ansatte er det i dag ca. 200 som daglig sykler til jobb.

### Bærum kommune betaler 5 kr per km for sykling i arbeid

I 1998 innførte Bærum kommune forhøyet godtgjørelse for tjenestesykling inntil 5 km én vei for sine ansatte. Ordningen gjelder hele året. Dette har fått arbeidstakere til å sette igjen bilen og i stedet sykle når de drar på oppdrag i tjenestetiden. Det er spesielt de som jobber i hjemmesykepleien og på liknende arbeidsområder, som bruker ordningen.

Tiltaket startet i 1996 som en prøveordning, og 77 ansatte deltok og syklet til sammen 12 000 km. Det ble utbetalt kr 61 000,- i sykkelgodtgjørelse og kr 800,- i gjennomsnitt til hver arbeidstaker som benyttet ordningen.

I 2001 deltok 120 ansatte, som til sammen syklet 29 000 km, og det ble utbetalt kr 145 000,-.

### SMART – økonomiske, helsebringende og miljøvennlige arbeidsreiser

«SMART – økonomiske, helsebringende og miljøvennlige arbeidsreiser» er et samarbeidsprosjekt mellom Syklistenes Landsforening, AS Oslo Sporveier, Norges Automobilforbund og Bilkollektivet BA. Prosjektet har utviklet et konsept med blant annet tiltaksbeskrivelser, eksempelbase og nytte/kost-analyser for å fremme bruk av sykkel og gange, kollektivtransport og bildeling som alternativ til privat bilbruk ved reiser til og fra jobb.



Prosjektet har utviklet vegenettstedet [www.arbeidsreiser.no](http://www.arbeidsreiser.no), der prosjektet er beskrevet nærmere og verktøyet for nytte/kost-analyse er tilgjengelig.

Prosjektet samarbeider med blant annet Oslo kommune og Statens vegvesen om å gjennomføre tiltak i bedrifter lokalisert i Groruddalen fra 2003. Prosjektet har også kontakt med offentlige og private virksomheter andre steder i landet for gjennomføring av tiltak.



# Vedlegg 6

## Kommunikasjonsstrategi

### Fakta grunnlag

En viktig bærebjelke i en kommunikasjonsstrategi er et solid fakta grunnlag. Det bør utarbeides felles basismateriell som benyttes av alle som grunnlag for informasjon og kommunikasjon både internt og eksternt. Materiellet skal utvikles med tanke på å skape bedre holdninger til sykkel og sykling i det norske folk. Det skal tydelig gå fram hvem som er avsender. Budskapet vil ha forskjellige vinklinger, for eksempel trafikk-, miljø-, helse-, trafikksikkerhets- og opplæringsforhold, for at et bredt utvalg av organisasjoner skal være interessert i å delta og være initiativtakere. Materiellet settes sammen slik at det omfatter

- opplysningskampanjer rettet mot det brede publikum
- materiell som skal brukes mot bestemte målgrupper på bestemte steder
- materiell til bruk mot utvalgte målgrupper (familier, helsefagfolk, bedriftsledere, ansatte)

Materiellet skal med fordel kunne benyttes av forvaltningen (stat, fylke og kommune), inkludert skoleverket, av grasrota, i forskjellige typer bedrifter og av foreninger og organisasjoner. Arbeidet bør være bredt fundamentert, men spisst formulert for å treffe de rette målgruppene.

### Opplysningskampanjer rettet mot det brede publikum

Det er sentralt å vite hvor mottakeren av budskapet står i prosesser som tar sikte på atferdsendring. Holdningene er forskjellige fra storby til landdistrikt og fra bykjerne til forstad. Grupper med stort potensial for endring bør prioriteres først. Det bør brukes flere medier samtidig, og budskapet bør forsterkes gjennom spontant å bruke tilliggende begivenheter med stor mediedekning. Arrangementer, gimmicks, undersøkelser, diverse kampanjer og ny infrastruktur kan alle være velegnet til å skape oppmerksomhet. Formålet er å skape oppmerksomhet omkring problemer og løsninger, og å skape aksept for forandringer.

Troverdighet i selve budskapet er en grunnleggende forutsetning. Det nytter ikke å oppfordre syklistene til å ta i bruk lite attraktive løsninger, og det nytter lite å fokusere på bekjempelse av irriterende unoter. Holdningsendring gjennom positive virkemidler er mer hensiktsmessig. Sentrale kampanjer må imidlertid ligge i bunnen og være en basis for de mer målrettede kampanjene.

### Kommunikasjon

#### rettet mot bestemte målgrupper på bestemte steder

Det er fellesskapet og de felles normene på disse stedene som kan endre den enkeltes atferd, og det er oppfattelsen av forholdene som bestemmer valget av transportmiddel.

Skolen, kommunen eller sportsklubben må selv ville delta. Til det kreves det et troverdig budskap. Eksempler kan være at færre biler ved skolen gir sikrere veier, at det kan spares penger ved å bygge færre parkeringsplasser, og at treneren forventer at medlemmene sykler til trening.

Det bør innføres belønning for endret atferd, for eksempel kåring av «månedens syklist» eller «årets mest trafikksikre skoleklasse». Det er viktig å finne en eller flere personer som har lyst og tid til å gjennomføre kampanjen. Det behøver ikke være direktøren eller skoleinspektøren, men kan være en syklist eller en som arbeider med trafikksikkerhet. De utvalgte personene skal informeres om kampanjen og motiveres så mye at kampanjen kan gjennomføres lokalt, og aller helst slik at det settes i gang andre prosesser som fremmer saken. Det er helt sentralt at de utvalgte personene klarer å forankre kampanjen og sikre atferdsendringene.

### Kampanjer rettet mot familier eller personer

Dette er individuelle kampanjer der det motiveres gjennom personlige henvendelser, der økt sykkeltrafikk og bedret trafikksikkerhet framheves som gevinster for individet. Det kan argumenteres for at selv mindre endringer i atferd vil ha stor innvirkning på de overordnede trafikale problemene. Hensikten er å øke kunnskapen om sykling og trafikksikkerhet og rydde eventuelle misforståelser av veien.

Det har størst virkning å informere i situasjoner som medfører endring, for eksempel skifte av jobb eller skole, flytting, åpning av ny infrastruktur eller nye aktivitetstilbud.

Telefonoppringing, brev, annonser, TV-spots og radiosnutter er mulige virkemidler for å rekruttere personer og familier som er motivert for endret atferd. Et godt verktøy er kjørebøker der man kan følge personers transportvaner. Personlig kontakt og individuell rådgiving er svært viktig. Erfaringer viser at månedlig oppfølging i 3–6 måneder vil endre personers atferd og kunne føre til varige endringer.



# Litteratur

«Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder».

TØI 2002, Rapport 561/2002

Unni B. Lodden.

«Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- og kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk».

TØI 2002, Rapport 567/2002

Kjartan Sælendsminde.

«Vedlikeholdsnormer i et sykkelperspektiv»

Norsk Kommunalteknisk Forening 2001

«Vekt & helse»

SEF-rapport 1/2000

Nå Sosial- og helsedirektoratet

«Fysisk aktivitet og helse - Anbefalinger»

SEF-rapport 2/2000

Nå Sosial- og helsedirektoratet

«Fysisk aktivitet og helse - Kartlegging»

SEF-rapport 1/2001

Nå Sosial- og helsedirektoratet

«Utviklingen i fysisk aktivitet i den norske befolkning 1985-1997»

Norges idrettsforbund og olympiske komite

Brevik og Vaagbø 1998

«Skolemåltidet og fysisk aktivitet i grunnskolen»

Institutt for ernæringsforskning, Universitetet i Oslo

Bjelland og Klepp 2000

Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity.

Patient Educ Couns 1998 Apr; 33 (1 Suppl):S87-94

Oja, Vuori og Paronen 1998

«Fysiologiske endringer hos tidligere inaktive voksne personer som gjennom et år sykler til og fra arbeid»

Høgskolen i Stavanger

Tjelta og Kvaale 2002

«Hvorfor satse på sykling?»

Faktasamling om sykling og miljø, helse og samfunnsøkonomi»

Syklistenes Landsforening 2000:

Sykkelhåndboka. Utforming av sykkel anlegg.

Håndbok 233

Statens vegvesen 2002

«Idékatalog for cykeltrafikk»

Vejdirektoratet (Danmark) 2000

«Sykkelykker i Oslo, Ulykkesanalyse for årene 1991 og 1992».

Rapport utarbeidet av Eivind Kvambe

Oslo veivesen

The Dutch Bicycle Master Plan

Directorate-General for Passenger Transport (Nederland) 1999

Bicycle parking in the Netherlands

CROW 1997

København cyklernes by  
København kommune 1997

«Samverkan mellan cykel og kollektivtransport».  
Universitetet i Lund 1992

«Utvikling av sykkelbyer»  
Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet 1996

«Bruk av sykkel som transportmiddel».  
Utarbeidet for Statens vegvesen og Trondheim kommune  
NORFAKTA 2002

Veg- og gateutforming. Normaler. Håndbok 017  
Statens vegvesen 1992

«Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand»  
St.meld. nr. 24 (2000-2001)

«Bedre kollektivtransport». Samferdselsdepartementet  
St.meld. nr. 26 (2001-2002)

«Bedre miljø i byer og tettsteder». Miljøverndepartementet  
St.meld. nr. 23 (2001-2002)

«Transportprofil og livsstil».  
TØI 2002, Rapport 579/2002  
Susanne Nordbakke.

«Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd».  
TØI 1997, Rapport 366/1997  
Guro Berge.

«Attitudes towards walking and cycling instead of using a car».  
TØI 1997  
Ingunn Stangeby

Trafikksikkerhetshåndbok  
TØI 1997

«Sykkelundersøkelsen 1992». Borger og Frøysadal.  
TØI 1993, Rapport 217

«Mer sykkeltrafik på sikrere vägar. Nationell strategi för ökad och säker sykkeltrafik»  
Vägverket (Sverige) 2000

«Hovedplan sykkelveier»  
Kristiansand kommune 1994

«Kristiansandspakke 2. Dugnad for buss og sykkel i miljøbyen»  
Kristiansand kommune 1998

«Evaluering av sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy (1992–1999)»  
VISTA Utredning 2000

## Fotografer

Trond Berget: s.13, 18 og 30  
Bjørn Iuell: s.25 og 27  
Erik J. Jølsgaard: s.35  
Odd Nygård: s.35



## På sykkel mot stjernene

Det nytte ikkje  
å nå stjernene  
med sykkel.

Det e ikkje sikkert  
det e så viktig  
å nå stjernene heller.

Men stjernene  
forsvinne ikkje  
når me bruke  
sykkel.

Gunnar Roalkvam

Fra diktsamling «På sykkel mot stjernene»  
Det Norske Samlaget 1995

