



Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2010-2019

# Nasjonal sykkelstrategi

- attraktivt å sykle for alle

Grunnlagsdokument for NTP 2010-2019 Vegdirektoratet



UTB-rapport 10/07





## Forord

Nasjonal sykkelstrategi ble utarbeidet i 2003, som et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015. Statens vegvesens oppfølging av sykkelstrategien ble innarbeidet i NTP. Mer om dette kan leses i rapporten "Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi", UTB-rapport 9/07.

Den foreliggende rapporten er grunnlag for rullering av sykkelstrategien. Alle tema er ikke like utførlig beskrevet som i rapporten fra 2003, og det vises derfor til denne.

Arbeidet er gjennomført av Statens vegvesen, med følgende arbeidsgruppe:

Wilhelm Torheim	Miljøverndepartementet
Heidi Tomten	Sosial- og helsedirektoratet
Trine Flagstad	Buskerud, Telemark, Vestfold fylkeskommune- samarbeidet
Mangor Eikeland	Sandnes Kommune
Trond Berget	Syklistenes Landsforening

Statens vegvesen:

Randulf Kristiansen	Region nord	Hege Herheim Tassell	Vegdirektoratet
Erik Jørgen Jølsgard	Region midt	Arild Engebretsen	Vegdirektoratet
Kelly Iversen	Region vest	Alf Støle	Vegdirektoratet
Henrik Duus	Region sør	Anne Ogner	Vegdirektoratet
Hans Seland	Region sør	Sidsel Kålås	Vegdirektoratet
Trude Schistad	Region øst	Gyda Grendstad	Vegdirektoratet
Kjell Seberg	Region øst	(leder av arbeidsgruppen)	
Anders Dalen	Vegdirektoratet		

Trine Flagstad og Mangor Eikeland har representert Kommunenes Sentralforbund i arbeidsgruppen. Paal Sørensen, VISTA Utredning AS, har vært sekretær for arbeidet.

Denne rapporten inneholder omtale av hva som må til for at det skal bli attraktivt å sykle for alle og er en mulighetsstudie. Statens vegvesen står ansvarlig for beskrivelser og mulige tiltak, men konkrete anbefalinger vil kreve videre bearbeiding. Statens vegvesens forslag til oppfølging av anbefalingene i denne rapporten vil fremgå av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.

Vegdirektoratet, mai 2007

  
 Lars Aksnes





## Innhold

	SAMMENDRAG	5
1	GRUNNLAG FOR RULLERING AV NASJONAL SYKKELSTRATEGI	9
1.1	Nasjonal sykkelstrategi NTP 2006-15	9
1.2	Status for oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi	10
1.3	Retningslinjer for NTP 2010-2019	11
2	FORSLAG TIL MÅL FOR NASJONAL SYKKELSTRATEGI 2010-2019	12
2.1	Delmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser	12
2.2	Delmål: I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles	12
2.3	Delmål: 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen	12
2.4	0-visjonen legges til grunn	12
3	HVORFOR BØRVI SYKLE MER	13
3.1	Økt sykling gir bedre helse	13
3.2	Økt sykling gir bedre miljø	13
3.3	Økt sykling gir samfunnsøkonomisk gevinst	14
4	STATUS OG UTVIKLING AV SYKKELTRAFIKKEN	15
4.1	Sykkeltrafikkens omfang	15
4.2	Potensialet for økt sykling	16
4.3	Trafikksikkerhet for syklist	20
5	HVORDAN OPPNÅ ØKT SYKLING	21
5.1	Sammenhengende hovednett for sykkel og byer i tettsteder	21
5.2	Sykkelvegnett utenfor byer og tettsteder	23
5.3	Aktiv skoleveg	25
5.4	Bedre drift og vedlikehold	26
5.5	Bedre trafikksikkerhet	28
5.6	Sykkelens konkurransefortrinn i forhold til bilen	29
5.7	God kompetanse og formidling	32
5.8	Tydelig ansvar for gjennomføring	33
5.9	Forslag til tiltak i perioden 2010-2019	36
5.10	Mulig gjennomføring i løpet av 20 år	37
	REFERANSER	38
	VEDLEGG: Grunnlagsdata for behov for gang- og sykkelanlegg	39



## Sammendrag

Denne rapporten er et strategidokument, og Statens vegvesens forslag til oppfølging av rapportens anbefalinger vil komme i transportetatens forslag til NTP 2010-19.

### Nasjonal sykkelstrategi følges opp i NTP 2006-2015

Nasjonal sykkelstrategi er en del av NTP 2006-2015. Hovedmålet i strategien er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. Delmål er at det skal bli sikrere å sykle, at andelen sykkeltrafikk skal økes med 50% i byer som satser på sykkeltrafikk, og at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8% av alle reiser. Målene er ikke tidfestet.

Planrammen i NTP er 2.6 mrd kr til gang- og sykkelanlegg for 10-årsperioden. Statens vegvesens oppfølging er konkretisert gjennom handlingsprogrammet for 2006 -15. I handlingsprogrammet er planrammen større enn i NTP, ca 3.7 mrd kr for perioden NTP 2006-2015. Rammen for investeringer i perioden 2006-2009 er ca 1.5 mrd kr statlige midler. I tillegg til dette kommer trafikkantbetaling og midler til gang- og sykkelanlegg som inngår i strekningsvise prosjekter og bompengepakker. Det skal bygges ca 300 km gang- og sykkelanlegg. Sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder, skoleveg samt strekninger der det ferdes mange mindreårige skal prioriteres.

### Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken

Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken for byer og tettsteder med over 5000 innbyggere pågår. Dette er et samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunene. 70 av 100 byer og tettsteder vil trolig ha vedtatt plan innen 1. januar 2010. 25 % av eksisterende statlige sykkelanlegg vil være inspisert og utbedret mht sikkerhet og fremkommelighet i løpet av 2009. Regelverk gjen-

nomgås og skiltparken skal fornyes. Fartsgrenser i byer og tettbygde strøk gjennomgås, og det vil bli mer 30 og 40 km/t der det er mye gang- og sykkeltrafikk. Bli-sett kampanjen i perioden 2006-2008 informerer om sikker sykling (synlighet, hjelmbruk og samspill). Statens vegvesen har i samarbeid med Syklistenes landsforening opprettet et faglig nettverk for kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Nettverket driver kunnskapsformidling om sykling og sykkeltiltak, og har 62 medlemmer.

### Status for tilrettelegging langs riksvegnettet

I 2006 var omlag 3200 km gang- og sykkelanlegg bygget langs riksvegnettet, og i 2010 vil det ifølge handlingsprogrammet være 3500 km. Gjenstående behov, vist i tabellen under, er grovt vurdert av Statens vegvesen til 3250 km. Det fins ingen samlet oversikt over behov langs annet offentlig vegnett. Med dagens ressursbruk vil det ta ca. 50 år å utvikle det som mangler.

	Behov i 2010 (km)	Enhetspris (kr pr m)	Kostnad (mrd kr)
Statlig del av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder	1.100	10.000	11.0
Stamveger utenfor byer og tettsteder	750	6.000	4.5
Øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder	1.400	6.000	8.4
<b>SUM</b>	<b>3.250</b>		<b>23.9</b>

Figur 1: Grovt anslåtte behov for statlige investeringer i sykkelanlegg. Behovstallene er hentet fra rapporten "Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi", UTB-rapport 9/07. Se vedlegg for grunnlagsdata.



## Nasjonal sykkelstrategi 2010 – 2019

### Forslag til mål for Nasjonal sykkelstrategi i NTP 2010-19

#### Hovedmål **ATTRAKTIVT Å SYKLE FOR ALLE**

- Delmål**
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser
  - I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles
  - 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

#### **Sykling bedrer helse og miljøet**

De viktigste grunnene til å satse på økt sykling er at det gir bedre helse, og at det bidrar til et bedre miljø. I tillegg kan sykling spare tid, spare arealer og gi oss opplevelser. Totalt sett vil disse fordelene gi en positiv samfunnsøkonomisk gevinst. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av en mer miljøvennlig by- og tettstedspolitik.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) viser at sykling utgjør 5% av antall reiser for personer over 13 år. Den nasjonale sykkelandelen ligger godt under våre naboland. Sverige har 12% og Danmark 17%. Klima og topografi kan bety noe for denne forskjellen. Det viktigste er nok at våre naboland har tilrettelagt for sykling i langt større grad, særlig i byer og tettsteder, og over lang tid.

#### **Åtte prosent sykkelandel**

Å øke den nasjonale sykkelandelen fra 5 til 8% er et realistisk mål. Det forutsetter at det legges til rette for økt sykling både i og utenfor byene. I byer og tettsteder bør sammenhengende hovednett for sykkel fortsatt prioriteres. Utenfor byer og tettsteder bør hovedvekten legges på skoleveg og sykkelturnisme.

#### **0-visjonen for trafikksikkerhet legges til grunn**

Økt sykling kan med dagens utforming av vegnettet medføre flere ulykker. I dag er risikoen for død eller varig skade fem ganger så høy for syklister som for bilførere, regnet som ulykker pr km. 0-visjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for arbeidet med å øke sykkeltrafikken, og tiltak for bedre sikkerhet for syklist-

ter inkluderes i sektorens generelle trafikksikkerhetsarbeid. Det må være en forutsetning at de foreslåtte målene skal nås uten at det gir en økning i antall drepte eller hardt skadde. Flere syklister i trafikken vil i seg selv gi bedre sikkerhet, fordi syklistene da blir mer synlige i trafikkbildet.

#### **Størst effekt i byer og tettsteder**

Potensialet for mer sykling er størst i byer og tettsteder, hvor 60 % av befolkningen bor (tettsteder med mer enn 5.000 innbyggere). Dersom den nasjonale sykkelandelen skal øke til 8%, må sykkeltrafikken i byene omtrent dobles i omfang. Halvparten av alle reiser på 1 km eller mindre gjennomføres i dag med bil.

#### **Langsiktig effekt gjennom satsing på barn og unge**

Fremtidens transportvaner legges nå. 60% av barn og unge mellom 6 og 13 år går eller sykler til skolen. 58 % av ungdom mellom 12 og 15 år går eller sykler og 29 % av de som er mellom 16 og 19 år.

Barn og unge som går eller sykler til skolen har større forutsetninger for å velge sykkel som transportmiddel fremfor bilen i voksen alder. Fysisk inaktivitet er et voksende samfunnsproblem, og gode vaner må stimuleres i tidlig alder. Det foreslås derfor et eget mål for aktiv transport for barn og unge (6-15 år).





### Attraktivt for alle å sykle gjennom å **SATSE**

Med bakgrunn i erfaringer fra satsing på sykkel i norske og europeiske byer foreslås det at fem hovedområder prioriteres i den videre oppfølgingen av Nasjonal sykkelstrategi.

### **S**kape aksept for sykkel som transportmiddel

Sykkelen som transportmiddel må bli akseptert i langt større grad enn i dag. I større vegprosjekter, bompengepakker, byanalyser og i andre viktige transportpolitiske utredninger, må tiltak for økt sykkelbruk inkluderes bedre. For å skape aksept for sykkelen som transportmiddel har Statens vegvesen en nøkkelrolle som pådriver. Kunnskapsformidling gjennom sykkelbynettverket, kampanjer, forsknings- og utviklingsprosjekter samt utforming av håndbøker, veiledere og trafikkregler er viktige virkemidler i dette arbeidet.

### **A**ktivere byer og tettsteder til å utvikle hovednett for sykkeltrafikken

Byer og tettsteder må utarbeide egne planer, strategier og mål for økt sykling basert på egne forutsetninger og lokal politikk i samarbeid med Statens vegvesen. Det må også utarbeides regionale tverrsektorielle planer om økt sykkelbruk. Foruten infrastrukturtiltak er det også viktig at handlingsplanene omfatter arealforvaltning, bedre drift og vedlikehold, bedre skilting og oppmerking, lavere kjørefart, restriksjoner på biltrafikken, informasjon og kampanjer.

I inneværende periode er det en konsentrert innsats i 5 byer i Region sør. Dette ser ut til å være en vellykket modell, og det oppfordres til at hvert fylke har minst en by eller et tettsted som de satser på slik at det er mulig å se resultater i løpet av relativt kort tid.

Det bør utvikles felles metoder og verktøy i form av et sykkelregnskap for oppfølging av lokal sykkelsatsing. Etablering av nasjonale sykkelruter bør vurderes som en del av denne satsingen. Den nasjonale sykkelruta

vil en del steder også være det overordnede leddet i et lokalt hovednett. Det foreslås å etablere et prosjekt for nasjonale sykkelruter.

### **T**ilby muligheter for aktiv skoleveg

Årsaken til at barna i stor grad blir kjørt til skolen er å finne i hverdagslivets organisering, men det er også utfordringer knyttet til trafikken. Utvikling av hovednett for sykkel i byer og tettsteder vil kunne spille en stor rolle i valg av transportform til og fra skolen. Utenfor byer og tettsteder er det viktig at satsingen på trygge og attraktive skoleveger videreføres.

### **S**ikre tilfredsstillende drift og vedlikehold

Nivået på drift og vedlikehold er viktig for mulighetene til å gå og sykle. Sykkeltrafikken er mer sårbar for ujevnheter i vegdekket, grus, glasskår og dårlig brøyting enn biltrafikken, men standarden er jevnt over dårligere. Statens vegvesen vil følge opp det kontraktsbaserte drift og vedlikeholdet bedre. Standarden bør differensieres slik at viktige hovedruter for sykkeltrafikken får et høyere nivå for drift og vedlikehold enn de generelle gang- og sykkelanleggene.

### **E**tablere ordninger for økonomiske incentiver overfor kommunesektoren

Statens vegvesen vil bidra til utbygging av statens andel av sammenhengende hovednett i byer og tettsteder. Framdriften i gjennomføringen av de delene av hovednett som kommunen og fylkeskommunen har ansvar for, vil stimuleres dersom det etableres en statlig tilskuddsordning over riksvegbudsjettet der staten gir tilskudd til gjennomføring av kommunale og fylkeskommunale tiltak. Dette bør forutsette at kommunene har vedtatte planer, og at kommunene selv bidrar med minst 25%. En slik tilskuddsordning vil av erfaring bidra til å utløse økt lokal innsats både mht planarbeid og finansiering.

### Mulig gjennomføring i løpet av 20 år

Statens vegvesen mener at det er mulig å utvikle gjenstående behov for statlig infrastruktur for syklende på 20 år, men at det er avhengig av mer investeringsmidler pr år og et aktivt samspill mellom mange aktører. De viktigste er politiske myndigheter som kan sikre nødvendig plangrunnlag og vedtak. Nedenfor vises de viktigste tiltakene:

- Mer penger til investeringer, drift og vedlikehold, i størrelsesorden 1,2 mrd pr år for perioden 2010-2019 (for å dekke behovet på ca 24 mrd på 20 år, må det investeres ca 1,2 mrd pr år). Dette er det pr i dag ikke planreserve til, og det forutsetter en sterk opprioritering av planlegging av sykkeltiltak. Deler av dette beløpet vil kunne dekkes av trafikantbetaling eller inngå i strekningsvise prosjekter

- I de største byenes bompengepakker må realisering av hovednett for sykkeltrafikken inngå
- Gjennomføring av fartsgrensekriterier for byer og tettbygde strøk, med økt bruk av 30 og 40 km/t
- Økte restriksjoner på biltrafikk, i form av veg- eller rushtidsprising samt parkeringsrestriksjoner
- Sykkelfelt i gater på bekostning av kjøre- og parkeringsareal for biler
- Tryggere skoleveger
- Større stimulanser til hver enkelt eksisterende eller potensiell syklist, eksempelvis kjøregodtgjørelse ved sykling i tjeneste på linje med bil
- Markedsføring av nye tilbud til syklister og kampanjer for økt sykling

Med en slik innsats vurderes det som mulig å nå målet om 8% sykkelandel i Norge i løpet av 20 år.



Foto: Paal Sørensen





## 1 Grunnlag for rullering av Nasjonal sykkelstrategi

Den foreliggende rapporten er grunnlag for rullering av sykkelstrategien i NTP 2010-2019. Alle tema er ikke like utførlig beskrevet som i rapporten fra 2003, og det vises derfor til denne. Rapporten er en mulighetsstudie og viser hva som vurderes som mulig å få til mht økt sykkelbruk, og hva som skal til for å nå foreslåtte mål. Konkret oppfølging av rapporten vil komme i transportetatens forslag til NTP 2010-19.

Nasjonal sykkelstrategi ble utarbeidet i 2003 som et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015. Statens vegvesens oppfølging av sykkelstrategien ble innarbeidet i NTP. Statusvurdering av oppfølging i perioden 2006-09 er beskrevet i rapporten "Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi", UTB-rapport 9/07, og oppsummering er gjengitt her.

I kapittel 1-4 gjennomgås status for strategien så langt, mål for strategien drøftes, og status og utvikling for sykkeltrafikken drøftes. Kapittel 5 beskriver hva som skal til for å øke sykkelbruken.

### 1.1 Nasjonal sykkelstrategi NTP 2006-15

Hovedmålet for Nasjonal sykkelstrategi i henhold til NTP 2006-15 (inneværende periode) er å gjøre det trygt og attraktivt å sykle, og med følgende delmål:

- Økt trafikksikkerhet for syklist
- 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

Målene om økt sykkelbruk har et realistisk nivå. Målene er ikke tidfestet.

Regjeringens oppfølging av strategien er formulert i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 med følgende uthevede hovedpunkter:

Regjeringen vil legge til rette for økt bruk av sykkel ved å:

- styrke innsatsen for utbygging av gang- og sykkelveger samt andre tiltak for å tilrettelegge for gående og syklende
- tilpasse trafikkreglene for å gjøre sykling tryggere og mer attraktivt
- være pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre

Planrammen er 2.6 mrd kr til gang- og sykkelanlegg for 10-årsperioden. Statens vegvesens oppfølging er konkretisert gjennom handlingsprogrammet for 2006 -15. I handlingsprogrammet er planrammen større enn i NTP, ca 3.7 mrd kr for perioden 2006-2015. Rammen for investeringer i perioden 2006-2009 er ca 1.5 mrd kr statlige midler. I tillegg til dette kommer trafikantbetaling og midler til gang- og sykkelanlegg som inngår i strekningsvise prosjekter og bompengepakker. Det skal bygges ca 300 km gang- og sykkelanlegg. Sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder, skoleveg samt strekninger der det ferdes mange mindreårige skal prioriteres.

Statens vegvesen Region sør har inngått avtaler med 5 byer om et felles løft for sykkeltrafikken i perioden 2006-09, og seks større byområder følges spesielt mht utvikling av hovednettet. I Region sør har statens innsats medført økte investeringer fra både kommuner og fylkeskommuner.

Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken for byer og tettsteder med over 5000 innbyggere pågår. Dette er et samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunene. 70 av 100 byer og tettsteder vil trolig ha vedtatt plan innen 1. januar 2010. 25 % av eksisterende statlige sykkelanlegg vil være inspisert og utbedret mht sikkerhet og frem-



kommelighet i løpet av 2009. Regelverk gjennomgås, og skiltparken skal fornyes. Fartsgrenser i byer og tettbygde strøk gjennomgås, og det vil bli mer 30 og 40 km/t der det er mye gang- og sykkeltrafikk. Bli-sett kampanjen i perioden 2006-2008 informerer om sikker sykling (synlighet, hjelmbruk og samspill). Statens vegvesen har i samarbeid med Syklistenes landsforening opprettet et faglig nettverk for kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Nettverket driver kunnskapsformidling om sykling og sykkeltiltak, og har 62 medlemmer. Det er god oppslutning om kurs og studieturer.

### 1.2 Status for utvikling av gang- og sykkelanlegg langs riksveger

Grovt sett mangler 3250 km statlige anlegg, av dette utgjør hovednett i byer og tettsteder ca 1100 km. Utenfor byer og tettsteder mangler ca 2150 km fordelt på ca 750 km langs stamveger og ca 1400 km langs øvrige riksveger (se figur 3 og vedlegg).

Gang- og sykkelveger er mest aktuelt som tiltak utenfor byer og tettsteder, og disse tiltakene vil derfor være felles for de som går og de som sykler. Mye av behovet på landsbygda er trolig knyttet til skoleveg.

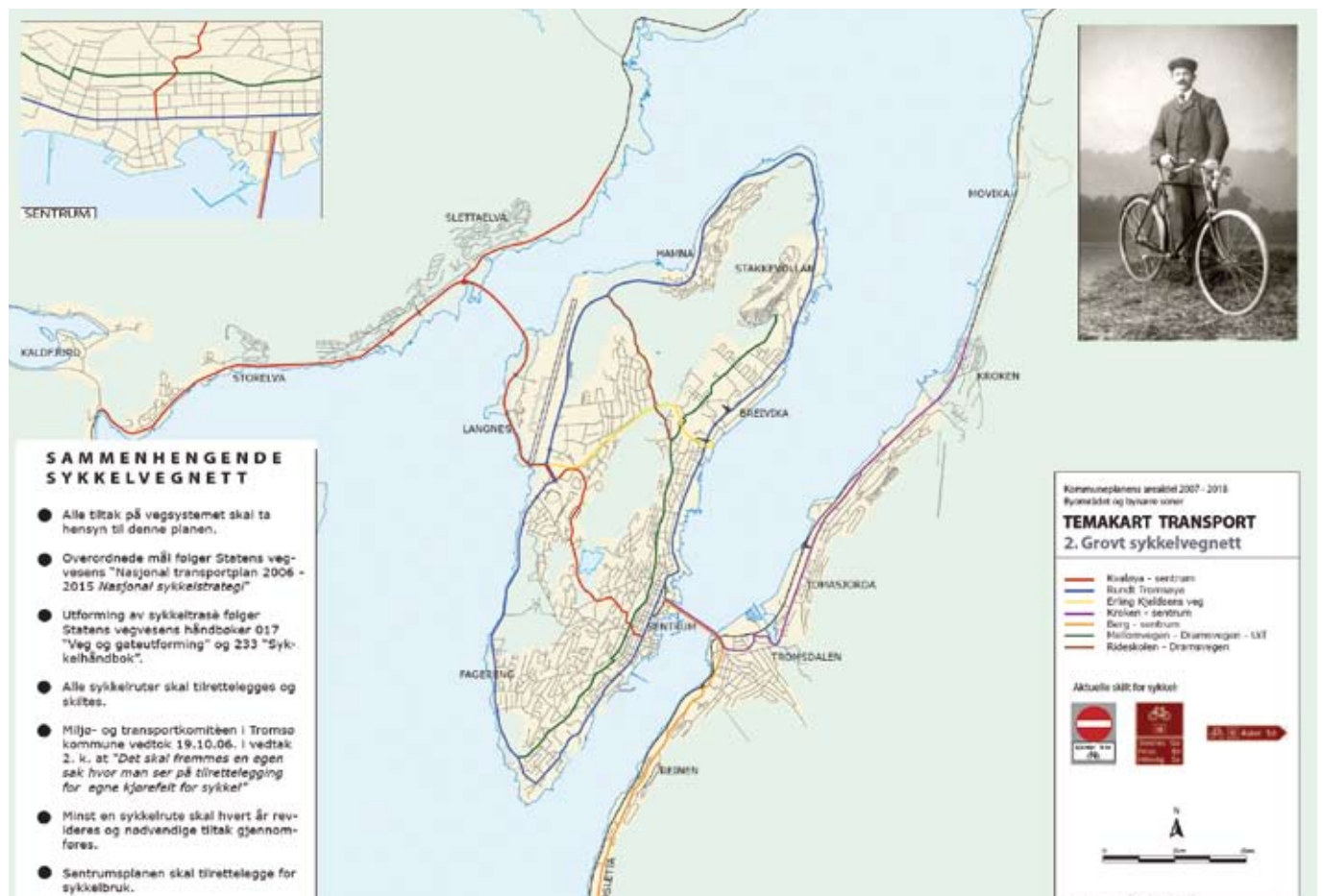


Fig 2: Plan for sammenhengende hovednett for sykkel i Tromsø. Tromsø kommune 2007





	Behov i 2010 (km)	Enhetspris (kr pr m)	Kostnad (mrd kr)
Statlig del av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder	1100	10.000	11.0
Stamveger utenfor byer og tettsteder	750	6.000	4.5
Øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder	1400	6.000	8.4
<b>SUM</b>	<b>3.250</b>		<b>23.9</b>

Figur 3: Behovet for statlige investeringer i sykkelanlegg. Behovstallene er hentet fra rapporten "Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi", UTB-rapport 9/07. Se vedlegg for grunnlagsdata.

Behovet er dynamisk og vil endre seg ved økende motorisert trafikk samt utbygging av nye områder. Det fins ikke i dag en tilsvarende oversikt over behov for tilrettelegging langs kommunale og fylkeskommunale veier og gater.

### 1.3 Retningslinjer for NTP 2010-2019

Samferdselsdepartementet sendte i januar 2006 ut retningslinjer for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019. Der står det blant annet:

"Arbeidet som gjøres av etatene i planprosessen vil inngå som innspill til og være en del av grunnlaget for Regjeringens prioriteringer og virkemiddelbruk i transportsektoren i planperioden. Stortingsmelding nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015 og Stortingets behandling av denne (jf. Inst. S. nr. 240 (2003-2004)) samt regjeringserklæringen fra Soria Moria, utgjør det politiske grunnlaget for arbeidet. Hovedmålene i transportpolitikken er knyttet til økt trafiksikkerhet, mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i hele landet."

Utdrag om sykkel: "Regjeringserklæringen varsler økt satsing på sykkelveier, for å bedre trafikksituasjonen og sikkerheten for syklistene. Det er et mål at flere arbeidsreiser, spesielt i byene foretas på sykkel."

Supplerende retningslinjer om målstruktur ble sendt ut i november 2006, der følgende mål gjelder satsingen på økt bruk av sykkel:

#### Fremkommeligheten for sykkeltrafikken skal bedres i perioden.

Det er to indikatorer for dette:

F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder

F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt

Indikatorene omfatter tosidig sykkelfelt, gang- og sykkelveg samt sykkelveg m/fortau. Fortau er ikke inkludert, det vil si at løsninger for gående kun er med i antall km i den grad de er felles med løsning for syklende. For antall km hovednett i byer og tettsteder inngår også gater med 30-40km/t og blandet trafikk, forutsatt at dette er en vedtatt løsning for hovednettet for sykkel.

Dette betyr at sykkelstrategien vil ha et todelt fokus, mot sammenhengende hovednett i byer og tettsteder og generelt mot tilrettelegging for sykling i hele landet. Dette gjenspeiles i de foreslåtte målene og tiltakene for Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019.

Andre relevante mål for sykkelpolicy i NTP 2010-2019:

- Transportsikkerhet - Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- Miljø - Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.





## 2 Forslag til mål for Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019

### HOVEDMÅL

Attraktivt å sykle for alle

### DELMÅL

- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser
- I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles
- 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

#### 2.1 Delmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8% av alle reiser

Nasjonal sykkelandel (andel sykkelreiser av totalt antall reiser) ble beregnet til 5% i Reisevaneundersøkelsen 2005. For å oppnå en andel på 8% må det legges til rette for økt sykkelbruk i hele landet, men potensialet og effekten vil være størst i byer og tettsteder med over 5.000 innbyggere, der omlag 60% av befolkningen bor. Generell vegtrafikkvekst kan bli på 20% fram mot 2020. Dette betyr at sykkeltrafikken i hele landet omtrent må doubles i omfang for at den nasjonale sykkelandelen skal øke til 8%.

Å øke den nasjonale sykkelandelen til 8% er et realistisk mål, sett i forhold til eksempelvis Danmark (17%), Sverige (12%) og Nederland (28%).

#### 2.2 Delmål: I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles

Å doble sykkeltrafikken i norske byer er mulig, fra et nivå i dag på ca 3-10% (se kapittel 4.1). Andre europeiske byer har eksempelvis andeler mellom 20 og 30% (København, Malmø, Münster, Rotterdam, Den Haag). Stockholm har lyktes med å doble sykkeltrafikken i sentrum i løpet av noen få år. Ut fra disse erfaringene vurderes det som realistisk å doble sykkeltrafikken i byer og tettsteder.

Det foreslås at byer og tettsteder utarbeider egne planer, strategier og mål for økt sykling, i samarbeid med Statens vegvesen, basert på egne forutsetninger og lokal politikk. Det er et viktig poeng at byer og tettsteder selv utformer mål, siden kommunene har myndighet over mange av de lokale virkemidlene som gir økt sykkeltrafikk. Strategiene bør inkludere alle tiltak som er nødvendige for å nå målene. Det bør også utarbeides regionale tverrsektorielle planer om økt sykkelbruk.

Bedre infrastruktur er helt nødvendig, men det er også viktig at handlingsplanene omfatter arealforvaltning, bedre drift og vedlikehold, bedre skilting og oppmerking, lavere kjørefart, informasjon, kampanjer osv. Mange av disse tiltak kjennetegnes ved at de krever arbeidskapasitet, omtanke, kunnskap og politiske vedtak, og ikke først og fremst mer midler.

#### 2.3 Delmål: 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Åtte departementer står bak Handlingsplan for fysisk aktivitet for perioden 2005-09. Oppfølgingen av Nasjonal sykkelstrategi inngår i Samferdselsdepartementets oppfølging av denne. Planen har fokus på barn og unge fordi utviklingen mht inaktivitet og overvekt er spesielt urovekkende for denne gruppen. Som en oppfølging av dette foreslås et eget mål om mer aktiv transport for barn og unge. For aldersgruppen 6-15 år er det allerede ca 60% som går eller sykler til skolen, slik at et mål om økning til 80% er realistisk.

#### 2.4 0-visjonen legges til grunn

0-visjonen for trafiksikkerhet legges til grunn for arbeidet med å øke sykkeltrafikken, og tiltak for bedre sikkerhet for syklister er inkludert i sektorens generelle trafiksikkerhetsarbeid. Det er en forutsetning at de foreslåtte målene skal nås uten at det gir en økning i antall drepte eller hardt skadde.



## 3 Hvorfor bør vi sykle mer

De to viktigste grunnene til å sykle mer er at det gir den enkelte bedre helse, og at det bidrar til et bedre miljø. I tillegg kan sykling spare tid, spare arealer og gi oss opplevelser. Totalt sett vil dette gi en positiv samfunnsøkonomisk gevinst. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av mer miljøvennlig by- og tettstedspolitik.

### 3.1 Økt sykling gir bedre helse

Regelmessig fysisk aktivitet beskytter mot en rekke sykdommer og lidelser, som hjerte- og karsykdommer, høyt blodtrykk, diabetes type 2, overvekt, fedme og flere kreftformer. Fysisk aktivitet er også viktig for god muskel-, skjelett- og leddhelse. I tillegg er aktivitet en kilde til glede, livsutfoldelse og positive mestringsopplevelser.

I løpet av relativt kort tid har samfunnet gjennomgått store endringer med hensyn til daglige krav til fysisk aktivitet, og det er i økende grad mulig å leve et liv i passivitet. En indikator på redusert aktivitetsnivå i befolkningen er den vektøkningen som har skjedd de siste tiårene. Tall fra 2003 viser at forekomsten av fedme er 18,5% for menn og 16% for kvinner. Økningen i kroppsvikt er så sterk at WHO mener vi står overfor en global epidemi med store samfunnsmessige konsekvenser.

Utfordringene vi står overfor krever at samfunnet og våre fysiske omgivelser planlegges og tilrettelegges på en måte som innbyr til et aktivt liv, og som gjør det trygge, mer attraktivt og lystbetont å velge en aktiv livsstil. For voksne vil en halv times aktivitet med moderat intensitet være tilstrekkelig til å gi betydelig helsegevinst. Det enkleste er å la fysisk aktivitet være en naturlig del av hverdagen, for eksempel ved å sykle til og fra skole, jobb og fritidsaktiviteter.

En studie av helse og reisemønster blant 15.000 personer i København (The Copenhagen City Heart Study) viser at helsegevinsten ved å sykle en halv time hver dag langt overgår tapet ved flere ulykker. Beregninger viser at gevinsten i form av bedre helse er hele 16 ganger større enn tapet ved ulykker, og at en syklist kan

forlenge sin gjennomsnittlige levetid med seks år, der ulykkene er inkludert i beregningen.

Det er viktig å påpeke at kostnadene ved å vinne et leveår ved helsefremmende arbeid er mye mindre enn hva det koster å vinne et leveår ved behandling - eller ved forebygging av ulykker i vegsektoren. Generelt gir folkehelseiltak enorme gevinster av små investeringer.

### 3.2 Økt sykling gir bedre miljø

Det største potensialet for økt sykling er i byer og tettsteder der mange mennesker har kort avstand til sine viktigste reisemål. Det er også i byer og tettsteder at flest personer er plaget av luftforurensning og støy, og det er stor arealknapphet.

Overgang fra bil til sykkel gir også et bidrag til å redusere utslipp av klimagasser.

Dersom målene om økt sykkeltrafikk nås, vil dette kunne bety reduserte utslipp av CO<sub>2</sub> på 50-100.000 tonn, avhengig av hvor mye av den økte syklingen som er overført fra bil. Det totale utslipp fra vegtrafikken er på 10 mill tonn, så reduksjonen kan bety 0,5-1%. Restriksjoner på biltrafikk betinger at det finnes gode alternativer, og sykkel bør være ett av disse.

### 3.3 Økt sykling gir samfunnsøkonomisk gevinst

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





- skoleskys
- reduksjon av alvorlig sykdom og korttids 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 (2002-kroner) per løpemeter og en drifts- og vedlikeholdskostnad på 35 kr per løpemeter. Forutsetningene for beregningene fører fram til en økning i andelen sykkelreiser på ca. 50 % i alle de tre byene.

Hovedkonklusjoner fra beregningene er at investeringer i et sammenhengende sykkelvegnett i tre norske byer vil kunne gi en netto nytte på over tre ganger kostnadene. Sammenliknet med andre vegprosjekter, vil utbygging av sammenhengende sykkelvegnett i norske byer kunne gi betydelig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet.



Foto: Paal Sørensen





## 4 Status og utvikling av sykkeltrafikken

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) gjennomføres hvert fjerde år, og er den beste kilden for vurdering av utviklingen over en viss tid på nasjonalt nivå.

### 4.1 Sykkeltrafikkens omfang

RVU 2005 viser at sykling utgjør 5 % av alle reiser, for personer over 13 år. Dette er en liten oppgang fra 2001, men endringen er ikke signifikant i følge TØI. Sykkelandelen er grovt sett stabil fra 2001 til 2005. Andelen ligger fortsatt godt under nivået i 1992.

RVU viser varierende sykkelandel for de seks største byområdene i Norge, og vi ser i figur 3 og 4 at nedgangen på nasjonalt nivå fra 1992 til 2005, som er vist i figurene, også gjenspeiler seg i de enkelte byene selv om størrelsen på nedgangen varierer. Det er få personer som intervjues i hver by, slik at grunnlaget for å vurdere den lokale utvikling er usikkert.

Det er imidlertid ikke sikkert at omfanget av sykkeltrafikk har sunket, selv om andelen har sunket. Noen snittellinger i byene viser at sykkeltrafikken enten har økt eller stagnert, men tellingene er ikke systematiske nok til å gi et sikkert bilde. Årsaken til at sykkelandelen har sunket kan derfor være at det er biltrafikken, eventuelt også kollektivtrafikken, som har vokst mer enn sykkeltrafikken.

I tillegg finnes noen lokale RVU, blant annet i Trondheim og Stavanger, med et større utvalg for hver enkelt by. Disse viser en høyere sykkelandel, men er ikke sam-

menliknbare fordi intervjuene her er foretatt i mai/juni (og til dels i november), mens de nasjonale RVU sprer intervjuene over hele året.

De fleste av de store byene utfører snittellinger av sykkeltrafikken. Tallene som er gjengitt i tabellen over fanget heller ikke opp den faktiske utviklingen, fordi antall personer som er intervjuet i hver by er for lite. Noen av snittellingene viser en økning i sykkeltrafikken, blant annet over Akerselva i Oslo, som ikke er fanget opp av den nasjonale RVU.

Årlige, automatiske snittellinger i byene vil kunne gi objektive data om sykkeltrafikkens utvikling, som kan brukes til å evaluere gjennomførte tiltak. Statens vegvesen har som mål å etablere ca 30 snittellinger i de største byene, hvorav 17 pr høsten 2006 er etablert og fungerer. De resterende ca 13 er under etablering. Tellingene skal brukes til å beregne en nasjonal sykkelindeks. Disse vil være et godt utgangspunkt, men vil ikke være tilstrekkelig for den enkelte by for å kunne se virkninger av de tiltak som gjøres lokalt.

TØI har som et supplement til nasjonal RVU laget en egen barneundersøkelse for barn 6-12 år. Denne viser at på skolereiser er det 16 % som sykler, og på fritidsreiser er tallet 10-15 %. Skolene fraråder foreldre å la barn sykle før de er 10-11 år. Disse tallene viser derfor at sykkel er et svært viktig transportmiddel for barn mellom 10-12 år, og at andelen av disse som sykler til skolen sannsynligvis er i størrelsesorden 30%. Til sammenlik-

Prosentvis fordeling på transportmidler (%)	RVU 1992	RVU 2001	RVU 2005	Sykkelandel av antall reiser	Drammen	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim	Oslo
Sykkel	7	4	5	1998	-	7	8	3	10	6
Gange	20	22	20	2005	3,9	7,1	6,4	2,7	8,5	4
Kollektiv	8	9	8							
Bil	64	64	66							
MC/annet	1	1	1							

Figur 4: Transportmiddelfordeling. Kilde: Turer til fots og på sykkel, TØI-rapport 858/2006, samt RVU 1992, 2001 og 2005

Figur 5: Andel av antall reiser med sykkel i de 6 største byene. Kilde: RVU 2005



ning bruker voksne sykkel på 5 % av arbeidsreisene.

RVU fra 2005 viser at 14% av alle barn og unge over 13 år sykler til og fra skolen. Tilsvarende er det 31 % som går, 36 % som reiser kollektivt og 9 % som sitter på med bil. Fordelt på aldersgrupper er det 58 prosent som går eller sykler til og fra skolen for ungdom på 12-15 år og 29 prosent for de mellom 16-19 år. Trenden er mer bilbruk på korte reiser.

#### 4.2 Potensialet for økt sykling

Potensialet for økt sykling er størst i byer og tettsteder, og det er størst på de korte reisene som i dag foretas med bil. I dag er nesten halvparten av alle reiser kortere enn 5 km, og halvparten av disse utføres med bil. Dette gjelder også for reiser under 1 km. Det er med andre ord mulig med en betydelig reduksjon av korte bilturer. Gjennomsnittslengden på en sykkeltur er 3,3 km.

Transportøkonomisk institutt har i TØI-rapport 561/2002 beregnet at det er et potensial for å overføre en tredel av disse bilturene til sykling, og at dette alene vil øke syklingen med 35%. I tillegg kommer nye sykkelreiser dersom man lykkes med å få deler av den generelle trafikkveksten på sykkel. Dersom man legger en slik vurdering til grunn ville det være umulig eksempelvis for Bergen med sine 2,7 % å oppnå en betydelig vekst.

Når vi ser på byer som har satset, og det nivået de ligger

på, er det nok slik at potensialet for økning av sykkelbruken avhenger av utgangspunktet lokalt. Bergen sier selv i sin byanalyse at de har et lite utbygd gang- og sykkelvegnett sett i forhold til andre byer. De kan dermed ha et større ubrukt potensial for vekst i sykkeltrafikken enn byer som har bygd ut mer av den infrastrukturen som trengs. Konkurransen med andre transportmidler er også viktig.

Dobling av sykkeltrafikken er et ambisiøst mål, men det er fullt mulig. Erfaringer fra våre naboland har vist dette, samt gode effekter av tilrettelegging i byer som Trondheim, Kristiansand og Stavanger.

Uthevet på neste side beskrives hvordan Stockholm de siste ti årene har doblet sin sykkeltrafikk, og hvordan de arbeider for å videreføre denne utviklingen.



### Dobling av sykkeltrafikken i Stockholm sentrum

De siste ti årene har man satsset bevisst på tilrettelegging for syklister i Stockholms gatenett. Denne satsningen ble spesielt trappet opp i 1998, da Gatu- og fastighetsnämnd i Stockholm kommune vedtok en egen sykkelplan for de sentrale deler av byen. Det overgripende målet med planen var å få flere til å sykle. Hovedgrepene var å bygge ut et sammenhengende sykkelvegnett, samt forbedre trafikksikkerheten for syklister.

Tidligere fantes det kun løsninger for syklister langs kaiene og broene i sentrum. Sykkelvegnettet var derfor usammenhengende og skiltingen var vanskelig å følge. Syklisters framkommelighet ble videre begrenset av feilparkerte biler og containere langs sykkelvegene. Alternative ruter for syklister ble i liten grad prioritert i forbindelse med vegarbeid, og ofte ble sykkelvegene anvendt som dumpingplass for snø om vinteren. I tillegg var det dårlig rengjøring om våren. Det var også vanskelig å finne sykkelparkering, spesielt ved kollektivknutepunkter, kjøpesentra o.l.

Resultatet av satsningen så langt er 100 prosent økning i sykkeltrafikken over et snitt rundt indre by, i perioden 1991-2004, en økning som synes å fortsette. Den største økningen har kommet etter 1998. Øvrig trafikk har ikke økt i samme periode, og dette betyr at andelen sykkeltrafikk har økt fra 4 til 8%. På

en hverdag i sommerhalvåret sykler nå et sted mellom 80 000 og 100 000 i sentrum av Stockholm.

Stockholms samferdselsmyndigheter er overbevist om at økningen i sykkeltrafikken skyldes den bevisste satsningen på infrastrukturen for syklende. Om man tilbyr gode løsninger og opplyser om disse, anvender folk dem. Sammenlign med vår kollektivtrafikk (tunnelbane/buss), den er godt utbygd, har høy frekvens, går nesten døgnet rundt og har da en høy andel av alle som pendler til arbeid. Det finnes få andre forklaringer på økningen i sykkeltrafikken. Vi har ingen oljekrise, kollektivtrafikken har ikke havarert og det er ikke mer bilkøer enn tidligere.

Ny sykkelplan 2006 har som mål at sykkeltrafikken skal fortsette å vokse hele året. Det foreslås et investeringsomfang på SEK 480 millioner, fordelt på 8 år. En samfunnsøkonomisk analyse, basert på målte effekter av tidligere tiltak, viser en gevinst på mellom 1.8 og 3.5 i forhold til investeringene.

Forsøket med trängselsavgift (rushtidsprising) i perioden januar til juli 2006 ga ytterligere økning i syklingen på 10-30 % på enkelte tellesnitt. Se rute i kapittel 5.6 for mer info om dette.

*Kilder: Nasjonalt nettverk for sykkelby i Norge ([www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no)) og Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad, 2006-04.*



Flere norske byer har også vist at det er mulig å øke sykkeltrafikken ved målrettet innsats over flere år. Trondheim og Stavanger er to av de som har hatt best resultater, og nedenfor beskrives status og hvordan de vurderer muligheten for en ytterligere økning av sykkeltrafikken. Beskrivelsene er hentet fra byanalysene, som er en del av grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

### Trondheim

Satsing på sykkel som transportmiddel ble fremmet som en viktig del av Trondheimspakken fra Bystyret behandlet saken i 1987. Flesteparten av investeringstiltakene (200 mill. kroner 1987-kroner) ble gjennomført i løpet av pakkens første 10 år. Som følge av dette var sykkelandelen økt fra 5-6% til 10% i 1998, men har i 2005 sunket tilbake til 8.5%.

I Trondheimspakken var det stort fokus på investeringer rettet inn mot sykkeltrafikken. Inspirasjon ble hentet fra kjente sykkelland som Danmark, Nederland, Tyskland og Sveits. Som eksempel kan nevnes sykkelfelt, skilting av hovedruter for sykkeltrafikken og sykkelparkering.

I tillegg har det blitt gjennomført prosjekter i regi av Statens vegvesen og/eller Trondheim kommune som resulterte i stor mediemessig oppmerksomhet på en positiv måte. Her kan nevnes Bysykkelordningen, trafikkgården på Eberg og ikke minst Sykkelheisen. Det store spennet av ulike tiltak og positiviteten dette har skapt omkring det å være syklist, har hatt sitt å si til at det i Trondheim i dag er en stor andel syklister – sykkelens spiller en viktig rolle i transportbildet.

#### Prioriterte tiltak for det videre arbeidet:

1. Bygging av et helhetlig hovednett for sykkeltrafikken iht. utarbeidet forslag
2. Nødvendige beslutninger regionalt/lokalt i bunn. Gjeldende NTP gir retningslinjer og føringer
3. Sikre at nødvendig prioritering lokalt/regionalt gis gjennom NTP
4. Sette av nødvendige ressurser, både til planlegging, og til gjennomføring av infrastrukturen
5. Oppbygging av kompetanse - vi må bygge de riktige løsningene. Fortaussyklisten skal bli historie
6. Hverdagsliggjøre sykling. Skape forståelse for det å sykle. Budskapet er at dette ikke er trening, men en samfunnsviktig transportform. Nasjonal sykkelstrategi har det helsemessige aspektet i bunn. Her har vi som samfunn mye å hente.



### Stavanger

Sykkel er et ypperlig transportmiddel i vår region, med et mildt klima, topografisk gunstig og med relativt små avstander. Totalt utføres 7 % av alle turer i regionen med sykkel og dette er en liten økning fra 1998.

Gjennom transportplansamarbeidet, som også innbefatter forvaltningsforsøket på Nord-Jæren (egen tema-gruppe for sykkel), arbeider regionen med en regional sykkelstrategi. Stavanger kommune har utarbeidet en egen kommunedelplan for sykkel og syklist 2006-2016. Tilsvarende arbeid vil følges opp i de andre kommunene bl.a. vil Sandnes kommune også utarbeide en egen kommunedelplan for sykkel. I arbeid med reguleringsplaner i kommunene er det sterkt fokus på å sikre gangtraseer og planlegge for økt gang- og sykkeltransport.

#### Regionale etappemål:

1. Flere sykkel- og gåturer på avstander opp til 1 km
2. Sykkelandelen skal øke med 50 % frem til 2016
3. Sykkelandelen på arbeidsreiser til Stavanger sentrum, Sandnes sentrum og Forus-området skal prioriteres
4. Drift og vedlikeholdet på sykkelrutene skal ha en høyere prioritet
5. Bedre trafiksikkerhet gjennom bygging og oppgradering av hovedsykkelrutene
6. Flere og trygge sykkelparkeringsplasser ved kollektivknutepunkt og større offentlige institusjoner
7. Barn og unge skal være trygge syklist

Det må satses betydelig i storbyområdet av kommunene og Statens vegvesen både med personell øremerket sykkel og betydelig større økonomiske rammer på sykkelsatsing for å nå våre mål. Dette må følges opp nasjonalt med økonomiske ressurser. Det bør utvikles en nasjonal mal for utarbeiding av sykkelregnskap. Storbyene og Statens vegvesen bør få betydelig økte investeringsmidler fra staten til en storstilt sykkelsatsing i første omgang i en tidsavgrenset periode for å følge opp Nasjonal sykkelstrategi.

*Kilder: Byanalysen for Trondheim og Trondheimsregionen. Transportplansamarbeidet 2006. Storbyanalysen for Nord-Jæren. Transportplansamarbeidet 2007.*





En undersøkelse i seks byer i EU av hvordan det er lagt til rette for sykling, og hvilke resultater dette har gitt, viser en sammenheng mellom omfang av infrastruktur og omfang av sykling:

Tabellen under viser at det er sammenheng mellom sykkelandel og omfang på sykkelvegnettet. Unntaket er Oxford, men dette er en liten og gammel by som innbyr til sykling, og med mye studenter. Vi ser den samme tendensen i Norge (se tabell over sykkelandel i norske byer i kapittel 4.1) der Stavanger, Trondheim og Kristiansand har mye sykling. Disse tre byene har i mange år utarbeidet planer for økt sykling, og investert i bedre infrastruktur. Oslo og Bergen ligger til sammenligning langt etter, både når det gjelder planer, konkret utbygging og sykkelandel.

### 4.3 Trafikksikkerhet for syklister

Nedenfor gis en kort beskrivelse av eksisterende situasjon når det gjelder ulykker med sykkel:

- De fleste sykkelulykker er singelulykker og blir ikke registrert, bare 7,7 av 100 ulykker rapporteres til politiet. Mange av de som ikke rapporteres til politiet er av mindre alvorlighetsgrad (TØI 816/2005)
- 75-80% er lettere skadd
- Tabellen under viser hvor personskadeulykkene skjer, data 1998-2005
- Det er fire ganger farligere å sykle enn å kjøre bil pr. km.

I grunnlagsdokumentet for Nasjonal sykkelstrategien (2003) sto det at risikoen for å bli drept var 3 ganger større pr km for en syklist enn for en bilist. Dette tallet var basert på ulykkestall for 2001. Det er få syklister som omkommer i trafikken pr år. For å følge utviklingen i trafikksikkerheten

	København	Praha	Glasgow	Malmø	Aalborg	Oxford
Sykkelandel (%)	25	1	1	19	16	10
Sykkelveg (km)	375	60	120	400	400	55

Figur 6: Kilde: Urban Transport Benchmarking Initiative Year Three, Annex A3 Cycling Working Group Report, July 2006

over tid bør man derfor sammenligne gjennomsnittsrisiko for flere år. Ser man på gjennomsnitt for 2001-2003, viser beregninger utført av TØI at det var fem ganger så farlig å sykle som å kjøre bil pr km for 2001-2003. For perioden 2004-2006 viser tilsvarende beregninger at det var fire ganger så farlig å sykle som å kjøre bil pr km. Trafikksikkerhetsutviklingen for syklister er positiv. Skadetallene har gått mest ned for barn og ungdom, og dette kan peke i retning av at sykling er blitt et mer voksent transportmiddel.

Det skjer omtrent like mange ulykker i kryss som langs vegstrekninger. Det er likevel riktig å rette mest tiltak mot kryss, fordi her er ulykkene konsentrert til et avgrenset område, og tiltakene vil derfor ha størst effekt.

En stor andel av kommunene, 91 %, har trafikksikkerhetsplaner der tiltak for tryggere skoleveger er innarbeidet. Statens vegvesen gjorde i 2006 (SVV rapport 08/2006) en vurdering av planene. Gjennomgangen viser at det er store forskjeller mellom plandokumentene, og planene kan ikke brukes til å sammenstille behov for tiltak på nasjonalt nivå.

Nesten alle planene inneholder tiltak på kommunale veger, fylkesveger og riksveger. De omfatter en rekke ulike tiltak, fra større kostbare tiltak til mindre punkttiltak og trafikkguleringer. Sikring av skoleveger og tilrettelegging for fotgjengere og syklister er høyt prioritert. Tiltaksbeskrivelsene varierer betydelig i både omfang og innhold. Aksjon skoleveg bortfalt fra og med 2001 som et statlig tilskudd, og ble tatt inn i fylkeskommunenes rammetilskudd. Ordningen er i varierende grad videreført. For landet som helhet er innsatsen redusert med ca en tredel.

	Død, samt meget alvorlig og alvorlig skadde	Død, samt meget alvorlig skadde	Drepte
Kryss/avkjøring	359	71	46
Vegstrekning utenfor kryss	714	63	45
Annet	355	9	8

Figur 7: Kilde: Statens vegvesen. Trafikkulykkesregisteret 1998-2005



## 5 Hvordan oppnå økt sykling

Nedenfor beskrives de faktorer som er viktigst for å oppnå økt og sikrere sykling.

### 5.1 Sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder

Statens vegvesen vil fortsette samarbeidet med kommuner for å bidra til at det utarbeides planer for utbygging av hovednett for sykkel. Planene bør i løpet av perioden 2010 -13 omfatte de fleste byer og tettsteder med over 5000 innbyggere. Planene må følges opp med detaljplaner og med midler til gjennomføring dersom potensial for økt sykling skal kunne utløses. Det er behov for en mal for slike planer, og gode eksempler til inspirasjon.

For å få resultater i løpet av en viss periode bør den statlige innsatsen konsentreres. Statens innsats bør baseres på lokal vilje til en samlet innsats, og det bør inngås forpliktende avtaler mellom stat, kommune og fylkeskommune. Det foreslås at hvert fylke har minst en by de satser på i perioden 2010-13.

For å sikre kvalitet på tiltakene og en målrettet innsats må kunnskapsformidling og erfaringsutveksling videreføres. Sykkelbynettverket er et viktig verktøy i dette arbeidet.

Det er behov for felles metoder og verktøy for opp-

følgning av lokal sykkelsatsing og for sammenligning med andre byer og tettsteder, for eksempel i form av et sykkelregnskap.

#### 5.1.1 Tydelige arenaer for syklende i gater

Statens vegvesen arbeider for en tredeling av gate- og vegnettet i byer og tettsteder, der motorisert trafikk, sykkeltrafikk og gangtrafikk har hver sine sammenhengende nett. Nettene vil være overlappende. En slik tredeling vil gi bedre framkommelighet for syklister og bedre forhold for de gående ved at det blir færre syklistere på fortauet. Spesielt positivt er dette for bevegelseshemmede som bruker fortauet.

Det er behov for å utvikle midlertidige forbedringer for syklister, i påvente av fullgode løsninger etter vegnormalene.

#### 5.1.2 Sikker sykkelparkering – også ved kollektivknutepunkter og holdeplasser

Sikker sykkelparkering er viktig for å kunne sykle til arbeid, skole og i fritid. Sykkeltuverier er et problem. Mange ønsker også å skjerme syklene mot nedbør, og overbygd sykkelparkering er et økende krav. Både lokalisering og utforming er viktig dersom plassene skal bli attraktive å bruke. Sykkelhåndboka, Håndbok 233, gir



Tydelig markert sykkel felt på Tøyen i Oslo. Sykkeltrafikken helt adskilt fra motorisert trafikk. Foto: Statens vegvesen, Eivind Kvambe



Rodelokka i Oslo. Foto: Statens vegvesen, Eivind Kvambe





råd om utforming, lokalisering samt anbefalte normtall. Hver enkelt kommune kan vedta forskrifter med krav om sykkelparkering ved all bebyggelse som boliger, arbeidsplasser, offentlige institusjoner, kulturtilbud, idretts- og fritidsanlegg samt transportanlegg. Eksempelvis har Oslo kommune vedtatt "Parkeringsnormer for næring og offentlige formål" (2004), der det inngår krav til antall sykkelparkeringsplasser. Det vises til UTB rapport 08/2007 som gir råd.

Mange land - også Norge - har bygget sykkelparkering ved togstasjoner, men i betydelig mindre omfang ved bussholdeplasser.

Ved å utvikle et stamnett for busser vil disse oppnå noen av de samme fordelene som baner har, og potensialet for overganger, også med sykkel, vil øke. Dessuten vil det å bygge sykkelparkering i seg selv øke potensialet, og jo høyere standard (låsemuligheter, nærhet til holdeplass, beskyttelse mot vær) - jo høyere trafikk.

I nederlandske byer bruker i gjennomsnitt 10-30% av alle bussreisende sykkel til holdeplassen. Tilsvarende tall for togtrafikk er 30-40%. De byer og busslinjer som har tilrettelagt med gode parkeringsmuligheter for sykkel har et omfang i øvre del av disse intervallene. Der hvor busstrafikken utvikles med høystandard stamlinjer, som ofte innebærer lengre avstand mellom holdeplassene, vil sykkelbruken øke fordi avstanden mellom bolig og holdeplass øker.

(Kilde: *Bicycle parking in the Netherlands*. CROW. 1997.)

Det bør også legges til rette for å ta med sykkelen på tog, buss og bane, både i byene og som et tilbud til ferie- og fritidssykling.



Sykkelparkering ved bussholdeplass i Kristiansand.  
Foto: Kristiansand kommune.



Sykkelparkering ved Oslo lufthavn Gardermoen. Foto: Statens vegvesen



### 5.1.3 Forslag til tiltak for sammenhengende hovednett i byer og tettsteder

- Det foreslås å arbeide videre gjennom blant annet sykkelbynettverket for at byer og tettsteder utarbeider planer for et sammenhengende hovednett inkl. sykkelparkering, handlingsplaner for mer sykling og metoder for evaluering og oppfølging av innsatsen
- Det foreslås at den statlige innsatsen konsentreres slik at hvert fylke har minst en by hvor de i samarbeid med lokale myndigheter gjør en konsentrert innsats for å få synlige resultater på relativt kort tid
- Statens vegvesen vil i et forpliktende samarbeid med kommunesektoren arbeide for en tredeling av gate- og vegnettet i byer og tettsteder, et nett for gående, et for sykkelende og et for motorisert trafikk. Nettene vil være overlappende, for eksempel ved at det sykles i kjørebanelen i gater
- Det er behov for å utvikle midlertidige forbedringer for syklistene, i påvente av fullgode løsninger etter vegnormalene
- Utbygging av sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder bør forseres
- Det bør legges til rette for å ta med sykkel på buss, tog og bane
- For å få en raskere gjennomføring av kommunesektorens del av hovednettet anbefales en finansieringsordning overfor kommunesektoren forutsatt visse krav beskrevet i kapittel 5.8.2

### 5.2 Sykkelvegnett utenfor byer og tettsteder

Statens vegvesen har i en årrekke prioritert gang- og sykkelveger utenfor byer og tettsteder. Fremkommelighet og trafikksikkerhet, spesielt for skolebarn, har vært prioritert. Allikevel er det fortsatt et stort behov for fysisk tilrettelegging. Behovet økes som følge av; vekst i biltrafikken, der nye boligområder lokaliseres utenfor etablerte sentra og der nye skoler bygges i stor avstand fra boligområdene.

God arealplanlegging med et konsentrert utbyggingsmønster kan bidra til at flere ønsker å sykle eller gå. I kapittel 5.3 beskrives tiltak for mer aktiv skoleveg.

Ved mindre utbedringer, som oppsetting av rekkverk, etablering av midtfelt og lignende må det påses at forholdene for de som går og sykler ikke blir forverret, og helst forbedret.

#### 5.2.1 Sykling i tunneler

Det er nesten 1000 tunneler på riks- og fylkesvegene i Norge. Mange av dem er skiltet med sykkelforbud, eller er utrivelige for syklistene. Det er planlagt flere tunneler, og det må sikres at dette ikke fører til stadig flere strekninger der det ikke er mulig å sykle eller gå.

Vegnettet skal tilrettelegges for alle trafikantgrupper. Tunneler vil ofte være et dårlig tilbud til syklistene, på grunn av lysforhold, bileksos, støy og et komprimert trafikkareal. Motorisert trafikk står mest i fokus når tunnelprosjekter planlegges. Dette kan være kortsiktig tenkning.

Hvis tunneler er en del av en vegomlegging, kan sykkeltrafikken få et godt tilbud på avlastet vegnett, eventuelt kombinert med lokal biltrafikk med lav fart. Avlastet veg vil med dette få en ny funksjon med annen vegutforming og fartsgrense. Det er anledning til å bruke riksvegmidler til å bygge ned avlastet veg til ny funksjon. Rasfarlige gamle vegger kan f.eks være åpne om sommeren.





De fleste norske tunneler har liten trafikk. Sykkelfelt i tunnel kan være aktuelt der ÅDT er mindre enn 1500, eventuelt mindre enn 4000 ved fartsgrense 60 km/t. Unntak fra dette gjelder for skoleveg og undersjøiske tunneler. Elektronisk varsling av syklist i tunnel kan være aktuelt.

Nødløsninger kan brukes i eksisterende tunneler, men ved nybygg skal vegnormalene følges.

I tunneler som er forbudt for syklist kan det tilrettelegges for å ta med sykkelen på buss eller båt. Slike tilbud bør kombineres med venteplass før tunnelen med muligheter for sykkelparkering og hvile.

I byer og tettsteder vil det stort sett være alternative ruter utenom tunnelene, og behovet for å sykle i tunneler er lite.

### 5.2.2 Nasjonale sykkelruter

Omtrent halvparten av syklingen i Norge er fritidssykling. Sykling på ferie inngår i dette. Nasjonale sykkelruter vil lokalt være det overordnede leddet i sykkeltilbudet til en by eller et tettsted, og slik sett også en del av tilbudet for lokale tursyklistere.



Sykkelerute over fjellet (Fanitullvegen). Foto: Hemsedal turistkontor/Per Ervik

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 trafiksikkerhet og framkommelighet blir tilfredsstillt. Det skal samtidig legges vekt på å få vist fram attraktive områder, både naturskjønne områder, vakre kulturlandskaper og andre attraksjoner.

Gjennom Rundskriv 2001/007: "Vegvisningsskilt for sykkelruter, normalbestemmelser, trafiksikkerhet, nummerering, navnsetting, nasjonale sykkelruter m.m" ble grunnlaget lagt for arbeidet med nasjonale sykkelruter i Statens vegvesen.

Rapporten «Hvordan etablere nasjonale sykkelruter i Norge», gitt ut av Syklistenes Landsforening i 1996, foreslo ni nasjonale sykkelruter i Norge. Status for etablerte ruter er at pr 01.01.07 er følgende lengre strekninger etablert:

- Rute 1 Svinesund – Kristiansand – Bergen (1114 km)
- Rute 2 Ulefoss – Dalen – Setesdal – Lysebotn (281 km)
- Rute 3 Kristiansand – Setesdal – Haukeli (255 km)
- Rute 4 "Rallarvegen" Haugastøl – Finse – Flåm (del av rute 4)
- Rute 4 Voss og Bergen (del av rute 4)
- Rute 5 Larvik – Kongsberg – Geilo (280 km)
- Rute 7 Pilgrimsruta til Nidaros (deler av ruta er skiltet)



Nasjonale sykkelrute nr 1 gjennom Lillesand. Foto: Syklistenes landsforening

For å bedre innsatsen med å etablere, drifte og vedlikeholde nasjonale sykkelruter, anbefales det å opprette et prosjekt fra 2010. Det foreslås at et prosjekt bør inneholde:

- Utvikling av nasjonale ruter
- Koordinering av vegholderansvar
- Skilting, inkludert infotavler
- Utarbeidelse av informasjon og turguider
- Nasjonalt nettsted for offentlig informasjon om sykkelturnisme
- Ivaretagelse av kravene i Rundskriv 2001/007

Statens vegvesen bør ikke ha ansvar for alle oppgavene, men prosjektet bør avklare hvordan arbeidet skal utføres, og hvem som skal gjøre det.

### 5.2.3 Forslag til tiltak utenfor byer og tettsteder

- Bygging av gang- sykkelveger utenfor byer og tettsteder videreføres, skoleveg og strekninger der det ferdes mange mindreårige prioriteres
- Statens vegvesen vil avklare fremkommelighet for gående og syklende ved bygging av tunneler og ved andre utbedringer på eksisterende vegnett
- Prosjekt om nasjonale sykkelruter

## 5.3 Aktiv skoleveg

### 5.3.1 Hvorfor blir barn kjørt

Ut fra en undersøkelse gjennomført av TØI ser vi at årsaken til at barn 6-12 år blir kjørt i stor grad er å finne i hverdagslivets organisering, men at det også er utfordringer knyttet til trafikken.

### 5.3.2 Trafikkforhold og sikkerhet på skolevegen

Halvparten av barna har mindre enn 1km til skolen og 82% av barna har mindre enn 3km til skolen. En fjerdedel av barna har gang- og sykkelveg eller fortau langs

Årsaker	Andel (%)
Samme vei som mor/fars arbeid	58
Trafikkfarlig	21
Raskest/enklest	18
Søsken blir kjørt	17
Sparer tid for de voksne	15
For langt å gå/sykle	14
Sparer tid for barnet	14
Barnet ønsker å bli kjørt	12
Har mye å bære på	12
Andre grunner	9
Veien utrygg av andre grunner	5
Venner blir kjørt	2
Sykdom/funksjonshemming	0

Figur 8: Årsaker til at barna kjøres til skolen. Kilde: TØI-rapport 869/2006.

hele skolevegen og ytterligere en fjerdedel langs nesten hele vegen. En tredel har skoleveg hvor de potensielt må dele vegen med biltrafikken. Det er sammenheng mellom urbaniseringsgrad, avstand til skolen og tilrettelegging. Jo mindre urbanisert, jo lengre er skolevegen og færre barn har fortau eller gang- og sykkelveg til skolen.

Totalt antall drepte og hardt skadde er ca 1230 pr år og av dette er ca 220 gående og syklende. Av dette igjen er 10-15 barn (6-15 år) på skoleveg dvs 1%. Tallene er usikre pga underrapportering av singelulykker blant syklende og på grunn av underrapportering av turens formål. Alvorlig skadd er definert som en overnatting på sykehus.

Vel 40% av foreldrene opplever at skolevegen er utrygg pga trafikken. Den vanligste årsaken er tett trafikk eller høy fart. Kilde TØI 869/2006.

Trafikksikkerhet og tilrettelegging på skoleveg bør inngå i det generelle arbeidet for mer og sikrere sykling.





I Norge har mye av innsatsen for gående og syklende tradisjonelt vært knyttet til skoleveg, og denne innsatsen foreslås videreført.

Det finnes ingen samlet oversikt over behov for særskilte skolevegstiltak langs statlige veger. Det antas at en stor del av det registrerte behovet langs riksvegnettet utenfor byer og tettsteder er knyttet til skoleveg. Et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder vil også gi forbedringer for barn på skoleveg og i fritiden, og det antas at en del av det registrerte statlige behovet også her vil gi forbedringer for skoleveg.

### 5.3.3 Forslag til tiltak for aktiv skoleveg

- Videreføring av dagens innsats med utvikling av trygge skoleveger
- Sammenhengende hovednett i byer og tettsteder
- Sikkerhet på skoleveg prioriteres i det generelle trafiksikkerhetsarbeidet

### 5.4 Bedre drift og vedlikehold

Etter hvert som hovednett for sykkel bygges ut vil drift og vedlikehold bli viktigere. Sykkelvuginspeksjoner pågår, og dette er et nyttig hjelpemiddel til å kartlegge behov for mindre utbedringer, også innenfor vedlikehold og drift.

Brukerundersøkelser som Statens vegvesen har gjennomført for alle trafikanter gir indikasjoner på at gående og syklende er relativt misfornøyde med drift og vedlikeholdet både om sommeren og om vinteren.

Resultatene er basert på besvarelser fra bilister, fotgjengere og syklister på spørsmål om sommerdriften:

- asfalten på gang- og sykkelvegene er god
- om forholdene for gående langs hovedveger er god der det ikke er gang- og sykkelveg



Barn liker også å sykle i fritiden. Foto: Paal Sørensen



Foto: Paal Sørensen



Status for vinterdriften er basert på besvarelser fra bilister, fotgjengere og syklister på spørsmål om:

- det er brøytet og strødd tilfredsstillende
- om forholdene generelt er tilfredsstillende

Brukerundersøkelsen viser stor grad av misnøye for 2006. Samme undersøkelse ble gjennomført i 2005, og det er liten forskjell på resultatene. Det er viktig å være klar over at de som svarte trolig ikke vet om de svarte for kommunal, statlig eller fylkeskommunal veg, og at misnøyen trolig gjelder hele det offentlige vegnettet. Sykkeltrafikken er mer sårbare for ujevnheter i vegdek- ket, grus, glasskår og dårlig brøyting enn biltrafikken, men standarden er dårligere.

Statens vegvesen arbeider fortløpende med å følge opp det kontraktsbaserte drift- og vedlikeholdsarbeidet. Det er også en utfordring for Statens vegvesen, ut fra etatens pådriverrolle for økt sykkelbruk, å gjøre andre offentlige vegholdere oppmerksomme på trafikantenes vurderinger og bidra til en bedre standard på det øvrige vegnett.

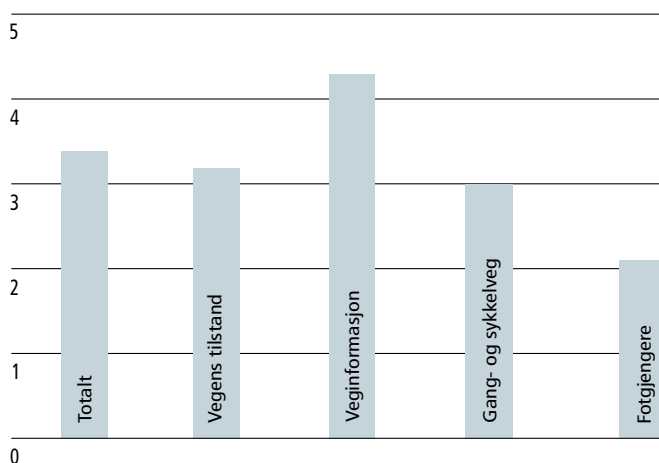
Håndbok 111 - Standard for drift og vedlikehold, er under revisjon. Det vil bli vurdert å bedre og differensiere standarden for drift og vedlikehold for gang- og

sykkelanlegg langs riksvegnettet. Det bør vurderes å innføre en høyere standard for viktige sykkelruter, både sommer og vinter.

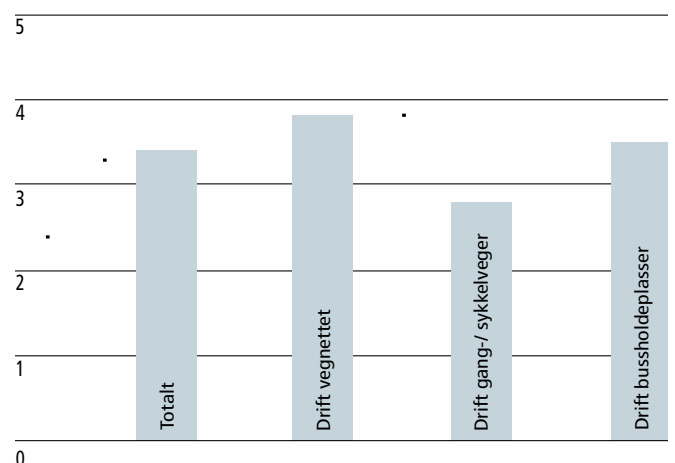
I dag brukes ca 100 mill kr pr år til drift og vedlike- hold av 3200 km statlige gang- og sykkelanlegg. For å ta høyde for flere anlegg og for en høyere standard på noen viktige ruter bør midlene økes til anslagsvis 150 mill kr pr år.

#### 5.4.1 Forslag til tiltak for drift og vedlikehold

- Statens vegvesen og andre vegholdere bør bedre drift- og vedlikeholdet av gang- og sykkelanlegg, og standarden bør differensieres slik at viktige sykkelruter får en høyere standard. Det bør settes av ca 150 mill kr pr år.
- Statens vegvesen bør være en pådriver overfor andre vegholdere mht drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg
- Gjennomføring av sykkelveginspeksjoner og forbedring av fysiske anlegg, drift og vedlikehold videreføres



Figur 9: Status for trafikanttilfredstilfredshet med sommerdriften 2006 for hele landet (6 er best)



Figur 10: Status for vinterdriften 2006 (6 er best)





## 5.5 Bedre trafiksikkerhet

Det er en forutsetning at de foreslåtte målene for økt sykling skal nås uten at det gir en økning i antall drepte eller hardt skadde.

Det foreslås at innsatsen fra perioden 2006-09 videreføres og forsterkes. Det vises også til generell utredning om trafiksikkerhet som grunnlag for NTP 2010-19 (TS 2007:8).

Tiltak for bedre trafiksikkerhet i perioden 2006 -09 kan samles i tre hovedområder, og det satses innenfor alle områder:

- Tiltak på vegen (sykkelveginspeksjoner, skiltfornying, fartsgrensegjennomgang, utbygging av sykkelvegnett og andre sykkelanlegg, drift og vedlikehold av sykkelvegnettet og utbedringer av kryss og kryssingspunkter
- Tiltak på kjøretøyet (øke syklisters synlighet, nye sykler bør i større grad selges med påbudt utstyr)
- Tiltak for trafikanten (økt bruk av sykkelhjelmer, bedre synlighet av syklist, bedre samspill mellom bilførere og syklist)

En undersøkelse fra Danmark (Cykling, motion, miljø

og sundhed, 2005) viser dessuten at flere syklist bidrar til å redusere risiko for ulykker, fordi bilistenes oppmerksomhet og syklistenes synlighet øker. Slik sett vil tiltak som øker sykkeltrafikken i seg selv være ulykkesforbyggende når sykkeltrafikken når et visst nivå.

Kunnskap om gjeldende regelverk og trafikantenes roller og plass i trafikkbildet hos alle trafikanter vil bidra til økt trafiksikkerhet. Informasjon om regelverk og atferd vil derfor kunne supplere tiltak på infrastrukturen i å oppnå økt trafiksikkerhet for syklist. Kampanjer for hensynsfull kjøring og for bedre synlighet og sikkerhet på hver enkelt syklist bør avholdes som et ledd i informasjonsstrategien.

Sykling krever god forståelse av trafikkregler og å kunne tolke ulike situasjoner i trafikken, samt å ta raske og riktige avgjørelser. Særlig for barn kan dette være vanskelig, og i barneskolen har Norge et obligatorisk kompetansemål for kroppspøving som sier at elevene skal kunne "følge trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar". Dette er viktig å følge opp, og sykkelkjøregården i Trondheim, Trafikkgården på Eberg, er et godt eksempel på et opplæringstiltak.



Snøbrøyting av sykkelveger er avgjørende for å bidra til flere helårssyklister. Foto: Statens vegvesen



Sykkelveginspeksjoner er et godt verktøy for å avdekke behov og mangler. Foto: Statens vegvesen

### 5.5.1 Forslag til forutsetninger for bedre trafiksikkerhet

- Videreføring og forsterkning av den generelle trafiksikkerhetinnsatsen i perioden 2006-09
- Trafiksikkerheten bør ivaretas i alle tiltak for økt sykling
- Trygge skoleveger bør inngå i det generelle arbeidet for økt trafiksikkerhet og aktiv skoleveg
- Sykkelveginspeksjoner og forbedringer videreføres

## 5.6 Sykkelens konkurransefortrinn i forhold til bilen

### 5.6.1 Bedre infrastruktur ikke tilstrekkelig alene

Erfaringer har vist at tilrettelegging for økt sykling ikke er tilstrekkelig, dersom det samtidig legges like godt eller enda bedre til rette for øvrige transportmidler. Den enkelte velger til enhver tid det transportmiddel som er best egnet for den aktuelle reise. Valget bestemmes også av økonomi og tilgang til bil, kollektivtransport eller sykkel.



Konkurranseforholdet mellom bil og sykkel gjelder både reisetid og bruk av gatearealet. Foto: Ukjent

Sykkelbyen Tønsberg er ett eksempel som viser dette. I perioden 1992-99 ble det investert i størrelsesorden 145 mill kr i tiltak for sykkel. Dette medførte ingen merkbar økning i sykkeltrafikken, og årsakene er vurdert til at kollektivtilbud i samme periode ble vesentlig forbedret (30% trafikkvekst) samtidig som kapasiteten på vegnettet for biltrafikken hele tiden var god (20% trafikkvekst). Etter at det i 2004 ble etablert en bomring med avgift for biltrafikken rundt Tønsberg, økte sykkeltrafikken fra 2004 til 2005, fra 8,1% til 11,2% dvs med 27%. (Kilde: Reisevane- og holdningsundersøkelse i Tønsbergområdet 2005. SINTEF, januar 2006.)

Tilsvarende mekanisme er observert i "Stockholmsforsøket". Høsten 2005 ble det brukt betydelige midler til forbedring av kollektivtilbudet, uten at dette ga merkbart økt trafikk. Vinteren 2006 ble det i tillegg etablert en bomring rundt indre by, med avgift. Da økte umiddelbart kollektivtrafikken med 6% og sykkeltrafikken med 10-32%, i ulike snitt.



Behovet for sykkelfelt i bygater er stort, på grunn av en komplisert trafiksituasjon. Foto: Statens vegvesen





### Stockholms-forsøket

”Stockholmsforsøket” ble gjennomført i perioden august 2005-juli 2006. Det første halvåret ble kollektivtilbudet forbedret, det andre halvåret ble det i tillegg innført rushtidsprising i et snitt rundt indre by. Det ble innkrevd avgift i perioden 0630-1830, men ikke på lørdager og søndager. Avgiften var på 10 kr pr passering, maks 60 kr pr døgn.

Målte resultater:

- Det ble ikke målt noen trafikkreduksjon med bil det første halvåret, med et forbedret kollektivtilbud (et forbedret kollektivtilbud alene ga med andre ord liten effekt)
- Biltrafikken over avgiftnivået ble redusert med 22% for hele avgiftsperioden, etter at avgift ble innført (andre halvår)
- Trafikkreduksjonen var størst i ettermiddagsrushet med 24%
- Personbiltrafikken over avgiftnivået ble redusert med 30%
- Trafikkarbeidet med bil i hele indre by ble redusert med 15%
- På innfartsårene til indre by ble reisetiden med bil redusert med 30% i morgenrush og med 50% i ettermiddagsrush
- Luftforurensning fra biltrafikken ble redusert tilsvarende trafikkreduksjonen
- Støy fra trafikken ble også redusert, men nesten ikke hørbart (fordi trafikken må halveres for at redusert støy skal være hørbart)
- Antall personskadeulykker er stipulert redusert med 5-10%
- Passasjerøkningen med kollektivtrafikk økte svært lite det første halvåret (bedre kollektivtilbud)
- Det andre halvåret fikk busstrafikken på innfartsårene en vesentlig bedre framkommelighet
- Det andre halvåret steg passasjertallet med 6% med kollektivtilbudet (bare ca halvparten av de ”forsvundne” bilreisene ble funnet igjen som kollektivreiser)
- Sykkeltrafikken i indre by økte med 10-32% på de ulike tellesnitt, i 2006 sammenliknet med de 5 foregående år
- I mai 2006, 5 måneder etter innføring, svarte 35% av Stockholms innbyggere at de var mer positive til avgiften enn før, mens 15% svarte at de var mer negative
- Den samfunnsøkonomiske nytten av rushtidsavgift er beregnet til SEK 600 mill pr år i tidsgevinster, SEK 125 mill i økt trafikksikkerhet og SEK 90 mill i miljø- og helsegevinst. Kostnadene i form av betalte avgifter var på SEK 550 mill, og til et forbedret kollektivtilbud på netto SEK 350 mill.

*Kilde: Fakta och resultat från Stockholmsforsöket, Augusti 2006. Miljöavgiftskansliet.*



Eksempelene over viser at det ikke er tilstrekkelig å legge til rette for økt sykling, dersom målet er å øke andelen sykkelreiser av det totale transportarbeidet. Når det samtidig er et mål å øke andelen kollektivreiser og gange, betyr det at det er konkurranseforholdet til bilkjøring som må endres i sykkelens favør. Dette kan gjøres ved utforming av infrastrukturen, som redusert vegkapasitet eller en restriktiv parkeringspolitikk i byene, eller ved økonomiske virkemidler som vegprising, rushtidsprising og parkeringsavgifter.

### 5.6.2 Andre økonomiske virkemidler

Andre økonomiske virkemidler påvirker også konkurranseforholdet mellom transportmidlene. Eksempelvis er i dag en gratis parkeringsplass ved arbeidet ikke skattepliktig, mens en gratis sykkel eller månedskort med buss er skattepliktig. Dette gir personbilen konkurransefordeler. Statens satser for sykling i tjenesten er 1kr pr km, for det som sykles over 5 km. For bil er det godtgjørelse på 3 kr og fra første km.

Økonomiske incentiver bør være gunstigere for syklister enn for bilister, og slik er det ikke i dag.

### 5.6.3 Samordnet areal- og transportplanlegging

Erfaringer fra andre land i Europa viser at det skal mange tiltak til for å oppnå økt sykling, og at det er en helhetlig innsats over tid som må til. Blant annet har en rapport fra Nederland som har sammenliknet sykling i byer i Nederland, Tyskland, Belgia og Danmark, beskrevet hvilke faktorer som har størst betydning for sykkelomfanget. De viktigste faktorene er bytetthet og avstander, forhold i reisetid mellom bil, kollektivtilbudet og sykkeltilbudet, nivå på parkeringsavgifter, samt klima og befolkningssammensetning (alder, religion, sivilstatus og arbeidsforhold).

(Kilde: *Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities*. 2006).

Areal- og transportplanlegging i norske byer og tettsteder har blant annet som mål å bidra til en konsentrert

byutvikling, der transportbehovet minimaliseres, og det legges til rette for redusert bilbruk. Målene framgår blant annet i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, samt i Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Areal- og transportplanlegging etter disse prinsippene vil bidra til økt sykling ved at konkurranseforholdet mellom bil og sykkel endres i sykkelens favør.

### 5.6.4 Forslag til tiltak for å bedre sykkelens konkurransefortrinn

- Bedre fysisk fremkommelighet for syklister slik det er beskrevet i kapitlene 5.1-5.5
- Økonomiske incentiver mot den enkelte trafikanter bør være bedre for syklister enn for bilister
- Byer og tettsteder oppfordres til å innføre restriksjoner på biltrafikken, eksempelvis ved veg- eller rushtidsprising samt parkeringsrestriksjoner
- Byer og tettsteder oppfordres til å planlegge for en konsentrert by- og tettstedsutvikling



Foto: Paal Sørensen





## 5.7 God kompetanse og formidling

### 5.7.1 Sykkelbynettverket

Sykkelbynettverket ble etablert i 2004 og har i 2007 51 kommuner, 6 fylkeskommuner og Statens vegvesens 5 regioner som medlemmer (totalt 62 medlemmer). Statens vegvesen drifter nettverket. Nettverket av sykkelbyer er åpent for alle kommuner og fylkeskommuner som ønsker å være med. Nettverket legger hovedvekt på tilrettelegging i byer og tettsteder med mer enn 5.000 innbyggere, men henvender seg til alle kommuner som ønsker å satse på å øke sykkeltrafikken.

Syklistenes Landsforening er sekretariat for nettverket på oppdrag fra Statens vegvesen. Aktiviteten består i hovedsak av nettverkssamlinger, fagmøter og kurs, studieturer samt å samle informasjon og etablere informasjonskanaler (nettsider, nyhetsbrev). Et viktig mål med dette arbeidet er å utvikle samarbeidet mellom staten og de kommuner som ønsker å satse på sykkel. Kommunene er planmyndighet, og en av de viktigste oppgavene er å utarbeide planer for et hovednett for sykkel i byer og tettsteder.

Mål for arbeidet i Sykkelbynettverket:

- Heve kompetansen for aktuelle virkemidler for satsingen på sykkeltrafikk (planlegging av hovednett, sykkelveginspeksjoner, sykkelregnskap, ATP-modellen for sykkelplanlegging, Sykkelhåndboka m.m.)
- Markedsføre tiltak og formidle erfaringer
- Fremme Statens vegvesens rolle som pådriver for økt bruk av sykkel ved å spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre.

Aktiviteten i medlemskommunene er mer utførlig beskrevet i rapporten "Sykkelbyundersøkelse", Statens vegvesen UTB-rapport 2007/03.

### 5.7.2 Kompetanse og undervisning

Statens vegvesen vil følge opp sitt arbeid med økt kompetanse både i egen regi og ved samarbeid med universiteter og høyskoler. Utvikling av håndbøker og retningslinjer er en viktig del av dette, og behovet for revisjon av "Håndbok 233 – Sykkelhåndboka Utforming av sykkelanlegg" vil bli vurdert. Følgende arbeid vil bli fulgt opp:

- Samarbeid med universiteter om undervisning i miljøvennlig bytransport. Støtte til mastergrader i relevante tema
- Gjennomføring av FOU og innsamling av erfaringer som grunnlag for løpende utvikling av håndbøker, retningslinjer og faglige råd

### 5.7.3 Informasjon og motivasjon

Kampanjer må inneholde en kombinasjon av saklig informasjon om effekten av å sykle, samt motiverende argumenter og aktiviteter. Nasjonale kampanjer bør konsentrere seg om faktiske forhold som helse- og miljøeffekter, trafikksikkerhet og trafikkregler samt samfunnsøkonomisk nytte i det helhetlige trafikkbildet. Informasjon om muligheter for sykling i ferier kan også være et nasjonalt ansvar, særlig mht informasjon om de nasjonale sykkelrutene.

Statens vegvesen vil vurdere sin kampanjestrategi ut fra erfaringene med "Bli-sett" som har tema synlighet, hjelm og samspill, og det bør videre arbeides tverrsektorielt på nasjonalt nivå med informasjonstiltak for økt sykling og gange.





Lokale kampanjer i hver enkelt by, eller på arbeidsplasser eller skoler, kan være mer konkrete og geografisk avgrenset. Eksempler kan være:

- Sykle til jobben og/eller skolen
- Sykle i fritiden, kvelder, helger, ferier
- Informasjon om mobilitetsplanlegging (Mobility Management)
- Informasjon om sykkelruter og sykkelparkering
- Informasjon om bysykler
- Informasjon om sykling i kombinasjon med kollektivtilbudet
- Informasjon om utvikling i sykkeltrafikk (telling og undersøkelser)

Erfaring viser at denne typen aktiviteter motiverer til økt sykling, både ved at den enkelte får mer kunnskap, og ved at oppmerksomhet om sykling i seg selv er inspirerende.

#### 5.7.4 Måling og evaluering av sykkelsatsingen

For å kunne styre mot de vedtatte mål og evaluere om tiltakene gir den ønskede effekt, kreves det undersøkelser og data om faktisk utvikling. Telling og undersøkelser av sykkeltrafikken er i dag ikke systematisk nok til å kunne foreta en slik evaluering. Nasjonal RVU gir for grovt bilde for hver enkelt by, og i byene er sykkelteilingene hittil for få og lite sammenliknbare fra år til år.

#### Det foreslås å utvikle følgende verktøy:

- Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU, hvert 4. år), gir en god indikasjon på utviklingen i reisevaner for hele landet, samt grove tendenser og reisemiddelfordeling i de største byene. Egen RVU for barn, som ble gjennomført i 2005, bør videreføres. Vi foreslår at RVU, slik den gjennomføres i dag, brukes til å måle de grove tendensene og reisemiddelfordelingen.
- Byene oppfordres til å etablere et nett av automatiske snittellinger langs innfartsårer og rundt sentrumsområder, for å kunne måle trafikktviklingen og vurdere denne i forhold til gjennomførte tiltak. På denne måten kan effekten av transporttiltak i

ulike korridorer og i sentrumsområder vurderes ved faktisk utvikling i sykkeltrafikk, også i forhold til de øvrige transportmidler.

- Intervjuer med syklister bør brukes til å supplere situasjonsbeskrivelsen. Sykkelregnskap for eksempel etter modell fra København vil også være et nyttig verktøy.

#### 5.7.5 Forslag til tiltak for bedre kunnskapsoppbygging og formidling

- Videreføre og styrke arbeidet i sykkelbynettverket
- Gjennomføre FOU og innarbeide ny kunnskap om sykling og sykkeltiltak i Statens vegvesens håndbøker, retningslinjer og veiledere
- Kunnskapsformidling til utdanningsinstitusjoner, kommunesektoren, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre
- Staten bør gjennomføre tverrsektorielle nasjonale kampanjer for økt sykling, med helse, miljø og trafikksikkerhet som de viktigste motivasjonsfaktorer

#### 5.8 Tydelig ansvar for gjennomføring

##### 5.8.1 Statens vegvesen har et hovedansvar

Sektoransvaret innebærer at Statens vegvesen har et samlet ansvar for at veg- og transportsektoren utvikles i samsvar med de transportpolitiske målene. Gjennom NTP 2006-15 og ny instruks er etatens ansvar for å være pådriver for økt sykkelbruk tatt inn i sektoransvaret. Ansvar for sykkeltrafikken som en del av totalansvaret for trafikk har ligget der tidligere, pådriverrollen for økt sykkelbruk er ny.

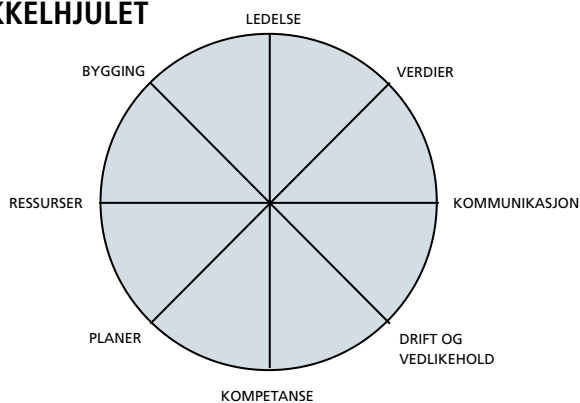




Sektoransvaret skal følges opp ved å:

- rullere sykkelstrategien som en del av NTP-prosessen og gjennom dette følge opp utviklingen nasjonalt på statlig og øvrig vegnett
- implementere sykkelstrategien i handlingsprogram, budsjett og andre styringsdokumenter og systemer
- bidra til at hensynet til sykkel kommer inn tidlig i planfasen for større vegprosjekter og ved utforming av bompengepakker i byene
- ta ansvar på tvers av sektoren, uavhengig av hvilke myndigheter som har primæransvar. Være pådriver, oppmuntre og støtte myndigheter med primæransvar
- ta ansvar for kunnskapsutvikling, gjennomføre FOU og innarbeide ny kunnskap i håndbøker, retningslinjer og veiledning
- sikre faglig kvalitet på utdanningsinstitusjoner og sørge for rekruttering
- være en pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommunesektoren, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre
- ha et særskilt ansvar for å initiere og koordinere arbeidet for å øke sykkelbruken
- bidra til at muligheter for økt sykkelbruk blir belyst i areal- og transportplanlegging i byer og tettsteder
- være faglig rådgiver for Samferdselsdepartementet
- ha ansvar for internasjonal kontakt, følge opp avtaler og utveksle erfaringer

### SYKKELHJULET



Figur 11: Sykkelhjulet viser bredden i innsatsområder for økt sykling

For å følge opp den gjeldende sykkelstrategien er det tatt noen viktige organisatoriske grep, som har gjort at arbeidet i 2007 er godt i gang. Tre slike grep er strategien selv, hvordan denne har blitt inkludert i Nasjonal transportplan og de oppfølgende styringsdokumenter og systemer i Statens vegvesen samt opprettelsen av sykkelbynettverket. Det siste er beskrevet i kapittel 5.7.1.

Arbeidet med bedre tilbud til syklistene spenner bredt både faglig og organisatorisk, figur 11 viser de områdene det må arbeides med.

I tildelingsbrevet til budsjettet for 2007 fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen står det: "Statens vegvesen har fått en særlig pådriverrolle når det gjelder gjennomføring av gang- og sykkelpolitikk. Departementet ber om at alle nivåer i Statens vegvesen prioriterer sykkel høyt, slik at oppfølging av de målene som ligger i Nasjonal sykkelstrategi blir best mulig."

Dette er fulgt opp i de årlige budsjetter og ved interne prioriteringer i Statens vegvesen. Rapporten "Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging" beskriver konkret hva som er gjort og hva som gjenstår.

### 5.8.2 Lokal og regional oppfølging – behov for incentiver for økt lokal innsats

Kommunene har den formelle planmyndighet, og fylkeskommunene har betydelig innflytelse over budsjett til både veg- og kollektivtrafikken, samt funksjon som vegholder for fylkesvegene. Det er derfor avgjørende at innsatsen for økt sykling er ønsket lokalt, og at den gjennomføres som et forpliktende samarbeid mellom de ulike forvaltningsnivåene. Fylkeskommunen utarbeider strategier for arealbruksutvikling i fylket.

Kommunesektorens del av sammenhengende hovednett vil få en raskere gjennomgang hvis det stimuleres ved hjelp av en tilskuddsordning over riksvegbudsjettet. Dette kan gjøres ved at staten inngår et forpliktende samarbeid forutsatt at kommunesektoren bidrar med



minst 25%. Kravene for en slik samfinansiering bør være følgende:

- Det må foreligge en lokal tverrsektoriell strategi med mål om økt sykling, inkludert handlingsplan og nødvendige lokale virkemidler
- Det må foreligge vedtatt reguleringsplan for det aktuelle anlegg
- Det må inngås avtale om at kommunen tar ansvar for drift og vedlikehold av anlegget

Erfaringer har vist at dersom staten bidrar med et visst beløp til lokale tiltak, så kan dette utløse betydelige midler i tillegg. Eksempelvis er det fra Statens vegvesen avsatt 15 millioner kroner i riksvegmidler til tiltak for sykkel i Kongsberg for perioden 2006-2009. Dette har medført at Kongsberg kommune og fylkeskommunen/Regionrådet også har bevilget 15 millioner hver, totalt 45 millioner. Dette betyr at beløpet til slutt ble tredoblet. Tredelingen er relatert til behovene, som fordeles med omlag en tredel på hver av vegtypene (riksveg, fylkesveg og kommunal veg).

### 5.8.3 Samarbeid på tvers av sektorene

Samferdselssektorens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi inngår i Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009 som åtte departementer står bak. Det er ønskelig å videreutvikle samarbeidet med andre sektorer både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Dette er viktig for å få en tverrsektoriell forståelse for betydningen for samfunnet av mer gange og sykling og hva som skal til for å oppnå dette.

Virkemidlene for mer sykling spenner over mange sektorer og finnes på alle organisatoriske nivåer. Helse- og miljøsektoren, samt undervisning, arbeidslivet, idrett og fritid, er alle sektorer hvor økt sykling vil bidra positivt til å nå sektorens mål. Gjennom bedre kunnskap og felles planer for handling vil man mer effektivt kunne nå målene om mer sykling.

### Partnerskap for folkehelse

Sosial- og helsedirektoratet har siden 2004 tildelt stimuleringsmidler til fylkeskommunene til etablering og drift av lokale og regionale partnerskap for folkehelse. I 2007 vil ordningen for første gang omfatte alle landets fylker, og det er satt av 27,75 mill til dette i statsbudsjettet. Dette er første året der ordningen gjelder alle fylker. Det er forutsatt at midlene skal gå til å styrke og støtte opp om et systematisk og helhetlig folkehelsearbeid i kommunene. For å oppnå god infrastruktur for regionale og lokale partnerskap er det viktig å ha folkehelsekoordinatorer i kommunene.

Det lokale folkehelsearbeidet tar utgangspunkt i lokale prioriteringer. De fleste fylker og kommuner har hatt et hovedfokus på fysisk aktivitet, ernæring og tobakksforebygging, men har også vært involvert i temaer som trafiksikkerhet, tilgjengelighet/universell utforming samt gang- og sykkelvegstrategier.

### Helse i konsekvensutredninger

Forskrift om konsekvensutredninger av 1. april 2005 er hjemlet i plan- og bygningsloven. I løpet av 2007 vil Sosial- og helsedirektoratet utgi en veileder om hvordan helse skal ivaretas i konsekvensutredninger. Fysisk aktivitet, tilgjengelighet og aktiv transport er sentrale tema i denne veilederen, der både planleggere og helsepersonell er aktuelle målgrupper.

### Revisjon av planloven

I arbeidet med ny plan- og bygningslov tas det sikte på å gjøre endringer som for det første vil tydeliggjøre transportløsninger og sykkel som tema i arealplanleggingen. Det legges blant annet opp til at hovednett for sykkel og sykkelparkering kan vises som egne formål i arealplaner, og at det kan fastsettes kommuneplanbestemmelser som setter krav til transportløsninger i tilknytning til utbygging. Videre legges det opp til at bærekraftig utvikling og folkehelse skal være et viktig hensyn i planleggingen. Tilrettelegging for bruk av sykkel vil være en måte å følge opp disse hensynene på.





#### 5.8.4 Avklaring av ansvar for gående og syklende langs fylkesveier

Statens vegvesen vil arbeide for en avklaring av ansvar og eierforhold for gang- og sykkelveger langs fylkesveger med sikte på at fylkeskommunene får det samme ansvaret for å tilrettelegge for gående og syklende langs fylkesvegene som staten har for gående og syklende langs riksvegnettet.

#### 5.8.5 Forslag til tiltak for å tydeliggjøre ansvar for gjennomføring

- Operasjonalisering av Statens vegvesens sektoransvar i statens styringssystem
- Økonomiske incentiver overfor kommunesektoren anbefales for en raskere gjennomføring av hovednett for sykkel langs kommunalt og fylkekommunalt vegnett
- Ansvarsavklaring langs fylkesveger anbefales
- Sykkeltrafikkens utvikling bør følges opp med bedre data

#### 5.9 Forslag til tiltak i perioden 2010-2019

Med bakgrunn i erfaringer fra satsing på sykkel i norske og europeiske byer som er beskrevet i denne rapporten, foreslås det at følgende 5 hovedområder prioriteres i den videre oppfølgingen av Nasjonal sykkelstrategi. Det anbefales at dette også legges til grunn for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2010-2019.

#### Attraktivt for alle å sykle gjennom å **SATSE**

##### Skape aksept for sykkel som transportmiddel

Sykkelen som transportmiddel må bli akseptert i langt større grad enn i dag. I større vegprosjekter, bompengepakker, byanalyser og i andre viktige transportpolitiske utredninger, må tiltak for økt sykkelbruk inkluderes bedre. For å skape aksept for sykkelen som transportmiddel har Statens vegvesen en nøkkelrolle som pådri-

ver. Kunnskapsformidling gjennom sykkelbynettverket, kampanjer, forsknings- og utviklingsprosjekter samt utforming av håndbøker og veiledere er viktige virkemidler i dette arbeidet.

#### Aktivere byer og tettsteder til å utvikle hovednett for sykkeltrafikken

Byer og tettsteder må utarbeide egne planer, strategier og mål for økt sykling basert på egne forutsetninger og lokal politikk i samarbeid med Statens vegvesen. Det må også utarbeides regionale tverrsektorielle planer om økt sykkelbruk. Foruten infrastrukturtiltak er det også viktig at handlingsplanene omfatter arealforvaltning, bedre drift og vedlikehold, bedre skilting og oppmerking, lavere kjørefart, restriksjoner på biltrafikken, informasjon og kampanjer.

I inneværende periode er det en konsentrert innsats i 5 byer i Region sør. Dette ser ut til å være en vellykket modell, og det oppfordres til at hvert fylke har minst en by eller et tettsted som de satser på slik at det er mulig å se resultater i løpet av relativt kort tid.

Det bør utvikles felles metode og verktøy i form av et sykkelregnskap for oppfølging av lokal sykkelsatsing. Etablering av nasjonale sykkelruter bør vurderes som en del av denne satsingen. Den nasjonale sykkelruta vil en del steder også være det overordnede leddet i et lokalt hovednett. Det foreslås å etablere et prosjekt for nasjonale sykkelruter.

#### Tilby muligheter for aktiv skoleveg

Årsaken til at barna i stor grad blir kjørt til skolen er å finne i hverdagslivets organisering, men det er også utfordringer knyttet til trafikken. Utvikling av hovednettet for sykkel i byer og tettsteder vil kunne spille en stor rolle i valg av transportform til og fra skolen. Utenfor byer og tettsteder er det viktig at satsingen på trygge og attraktive skoleveger videreføres.

### Sikre tilfredsstillende drift og vedlikehold

Nivået på drift og vedlikehold er viktig for mulighetene til å gå og sykle. Sykkeltrafikken er mer sårbar for ujevnheter i vegdekket, grus, glasskår og dårlig brøyting enn biltrafikken, men standarden er jevnt over dårligere. Statens vegvesen vil følge opp det kontraktsbaserte drift og vedlikeholdet bedre. Standarden bør differensieres slik at viktige hovedruter for sykkeltrafikken får et høyere nivå for drift og vedlikehold enn de generelle gang- og sykkelanleggene.

### Etablere ordninger for økonomiske incentiver overfor kommunesektoren

Statens vegvesen vil bidra til utbygging av statens andel av sammenhengende hovednett i byer og tettsteder. For å øke framdriften i gjennomføringen av de delene av hovednettet som kommunen og fylkeskommunen har ansvar for, foreslås en statlig tilskuddsordning over riksbudsjettet der staten kan gi tilskudd til gjennomføring av kommunale og fylkeskommunale tiltak. Dette bør forutsette at kommunene har vedtatte planer, og at kommunene selv bidrar med minst 25%. En slik tilskuddsordning vil av erfaring bidra til å utløse økt lokal innsats både mht planarbeid og finansiering.

### 5.10 Mulig gjennomføring i løpet av 20 år

Med dagens ressursbruk vil det ta ca 50 år å utvikle gjenstående behov for statlig infrastruktur for syklende. Statens vegvesen mener at det er mulig å utvikle dette på 20 år, men at det er avhengig av mer investeringsmidler pr år og et aktivt samspill mellom mange aktører. De viktigste er politiske myndigheter som kan sikre nødvendig plangrunnlag og vedtak. Nedenfor vises de viktigste tiltakene:

- Mer penger til investeringer samt drift og vedlikehold, i størrelsesorden 1,2 mrd pr år for perioden 2010-2019 (for å dekke behovet på ca 24 mrd på 20 år, må det investeres ca 1,2 mrd pr år). Dette er det pr i dag ikke planreserve til, og det forutsetter en sterk opprioritering av planlegging av sykkeltiltak
- Deler av beløpet vil kunne dekkes av trafikantbetaling eller inngå i strekningsvise prosjekter
- I de største byenes bompengepakker må realisering av hovednett for sykkeltrafikken inngå
- Gjennomføring av fartsgrensekriterier for byer og tettbygde strøk, med økt bruk av 30 og 40 km/t
- Økte restriksjoner på biltrafikk, i form av veg- eller rushtidsprising samt parkeringsrestriksjoner
- Sykkelfelt i gater på bekostning av kjøre- og parkeringsareal for biler
- Tryggere skoleveger



Foto: Paal Sørensen





- Større stimulanser til hver enkelt eksisterende eller potensiell syklist, eksempelvis kjøregodtgjørelse ved sykling i tjeneste på linje med bil
- Markedsføring av nye tilbud til syklister og kampanjer for økt sykling

Med en slik innsats vurderes det som mulig å nå målet om 8% sykkelandel i Norge i løpet av 20 år.



Foto: Paal Sørensen





## Vedlegg: Grunnlagsdata for behov for gang-og sykkelanlegg langs riksveger

### Hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder.

	Total lengde	Realisert pr 01.01.06		Gjenstår pr. 1.1.06	Foreslått	Gjenstår 01.01.2010
	Stat og andre	Stat	Andre		2006-2009	
				Stat	Stat	Stat
Oslo*	180	78	38	37	7,4	29,6
Kristiansand	90	29	56	5	5,0	0
Stavanger	200	120	60	20	6,6	13,4
Bergen	270	80	100	90	19,4	70,6
Trondheim*	217	35	118	64	6,1	57,9
Tromsø	26	18	8	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>983</b>	<b>360</b>	<b>342</b>	<b>216</b>	<b>44,5</b>	<b>171,5</b>

\*Andre tall for Trondheim i regionens tilbakemelding pr. 18. des 2006. Også to versjoner mht Oslo i HP og i tilbakemelding fra regionen i desember.

Figur 1: Fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-09. Gjennomføring av hovednett for sykkel for 6 byområder. Antall km

Region (i parentes antall byer og tettsteder m/data)	Total lengde	Realisert pr 01.01.06		Gjenstår pr. 1.1.06 Stat	Foreslått	Gjenstår 2006-2009 Stat	Gjenstår 01.10.2010 Stat
	Stat og andre	Stat	Andre		2006 Andre		
Øst(12)	616	200	168	141	115	17	124
Sør(6)	172	120	3	153	228	9	144
Vest(24)	501	155	69	255	22	34	221
Midt(14)	193	5	6	123	61	10	113
Nord(6)	158	77	14	88	40	2	86
<b>Sum (62)</b>	<b>1640</b>	<b>557</b>	<b>260</b>	<b>760</b>	<b>466</b>	<b>72</b>	<b>688</b>

Data omfatter grove anslag for 62 byer og tettsteder av 104 som regionene har vurdert trenger plan, oppskalert vurderer vi dette til et behov på ca 1100 km i byer og tettsteder.

Figur 2: Grovt anslått behov for tilrettelegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder over 5000 innbyggere. Antall km. Oversikten har tilbakemelding fra regionene som grunnlag. Tall for de 6 byene i figur 1 er inkludert i tallene under. Det mangler data for mange byer og tettsteder.

Tabellene er hentet fra Statusrapport fra Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi UTB 09/07



### Behov til gang- og sykkelanlegg utenfor byer og tettsteder

Region	Stamveger 1. jan 2006 - antall km tilrettelagt	Stamveger 1. jan 2010 - antall km tilrettelagt	Stamveger - behov for gang- og sykkelanlegg 1. jan 2010 - antall km
Øst	205	235	232
Sør	227	257	163
Vest	134	143	88
Midt	150	158	73
Nord	127	68	201
Sum	843	861	757

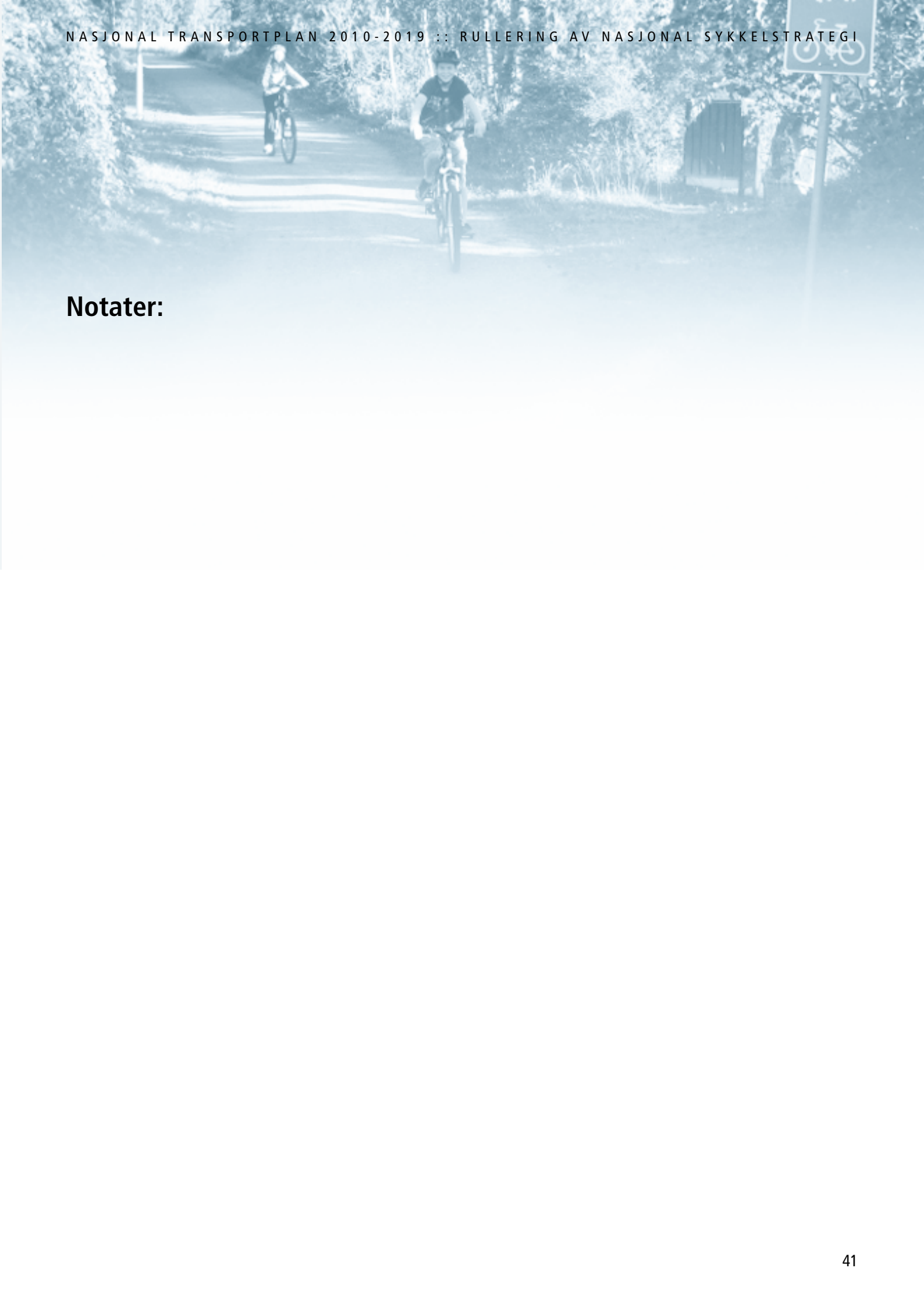
Figur 3: Grovt vurderte behov langs stamveger utenfor byer og tettsteder, basert på anslag fra regionene. Antall km

Avrundet gir dette et behov på 750km langs stamveger utenfor byer og tettsteder.

Region	Øvrige riksveger- antall km tilrettelagt pr 1. jan 2006	Øvrige riksveger antall km tilrettelagt 1. jan 2010	Øvrige riksveger - gjenstående behov for gang- og sykkelanlegg 1. januar 2010 - antall km
Øst	383	438	294
Sør	427	480	389
Vest	567	610	320
Midt	303	329	186
Nord	159	127	195
Sum	1839	1984	1384

Figur4: Grovt vurderte behov langs øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder, basert på anslag fra regionene. Antall km

Avrundet gir dette et behov på 1400km langs øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder



## Notater:





## REFERANSER

- Nasjonal sykkelstrategi - trygt og attraktivt å sykle. Statens vegvesen 2003
- Håndbok 233 – Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg. Statens vegvesen 2003
- Håndbok 209 - Kommunale trafikksikkerhetsplaner. Statens vegvesen 1998
- Håndbok 140 – Konsekvensanalyser. Statens vegvesen 2006
- Håndbok 111 - Standard for drift og vedlikehold, Statens vegvesen
- Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi. SVV 2007
- Sykelbyundersøkelsen UTB-rapport 03/2007
- Regjeringserklæringen fra Soria Moria (2005)
- Stortingsmelding nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015
- Retningslinjer for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Samferdselsdep. 2006
- Byanalysen for Trondheim og Trondheimsregionen. Transportplansamarbeidet 2006
- Storbyanalysen for Nord-Jæren. Transportplansamarbeidet 2007
- Stortingsmelding nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder.
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Miljøverndep. 1993
- Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) 1998, 2001 og 2005. Transportøkonomisk institutt
- Turer til fots og på sykkel, TØI-rapport 858/2006
- RVU 2005 Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. (6-12 år). TØI 869/2006
- Reisevane- og holdningsundersøkelse i Tønsbergområdet 2005. SINTEF 2006
- The Copenhagen City Heart Study. Andersen et al. 2000
- Cykling, motion, miljø og sundhed. Det Økologiske Råd, Hjerteforeningen, Skole & Samfund og Dansk Cyklist Forbund. 2005
- Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- og kostnadsanalyser. TØI 567/2002
- Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder. TØI-rapport 561/2002
- Nasjonalt nettverk for sykkelby i Norge ([www.sykelby.no](http://www.sykelby.no))
- Rundskriv 2001/007 : "Vegvisningsskilt for sykkelruter, normalbestemmelser, trafikksikkerhet, nummerering, navnsetting, nasjonale sykkelruter m.m. Statens vegvesen 2001
- Trafikkulykkesregisteret 1998-2005. Statens vegvesen.
- Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009. Statens vegvesen 2006
- Kommunale trafikksikkerhetsplaner. Statens vegvesen 08/2006.
- Hvordan etablere nasjonale sykkelruter i Norge. Syklistenes Landsforening 1996
- Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad, 2006-04
- Fakta och resultat från Stockholmsforsöket. Miljöavgiftskansliet 2006.
- Urban Transport Benchmarking Initiative Year Three, Cycling Working Group Report, July 2006
- Bicycle parking in the Netherlands. CROW. 1997
- The cycling policies of Groningen and other European cycling cities. EU 2006
- Hva kan Statens vegvesen hjelpe kommunene med. Tilbakemelding fra 18 norske medlemmer i sykkelbynettverket. Mangor Eikeland, januar 2007.
- Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-09
- Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi –UTB-rapport 09/07
- Sykelbyundersøkelsen UTB-rapport 03/2007
- Sykkelparkering UTB-rapport 08/2007







**Statens vegvesen**

Håndbøkene kan bestilles fra:  
Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspederingen  
Boks 8142 Dep  
0033 Oslo  
Telefon 22 07 35 00  
[publvd@vegvesen.no](mailto:publvd@vegvesen.no)

ISSN-1890-2472