



Statens vegvesen



Statens vegvesen

Statusrapport for Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi

RAPPORT

Utbyggingsavdelingen

nr: 2007/09

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
E-post: firmapost@vegvesen.no

ISSN 1890-2472



Nasjonal transportplan 2006-2015

Nasjonal sykkelstrategi

– trygt og attraktivt å sykle



Grunnlagsdokument, mai 2003

Vegdirektoratet
Utbyggingsavdelingen
Miljøseksjonen
Dato: 2007-08-22

Forord

Statens vegvesen utarbeider grunnlag for å prioritere videre oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi fra Nasjonal Transportplan 2006-15 i Nasjonal Transportplan 2010-19.

Denne statusrapporten er den første delen av denne interne utredningen. Andre del, UTB-rapport 10/07 omfatter policyforslag og forslag til satsing i perioden 2010-19.

Som grunnlag for statusrapporten er det sendt ut et notat til Statens vegvesens regioner med spørsmål om status i 2006 og forventet status ved utgangen av 2009 for sentrale tema for oppfølgingen av sykkelstrategien.

En arbeidsgruppe har deltatt i arbeidet:

Miljøverndepartementet:	Wilhelm Torheim
Kommunenes sentralforbund:	Trine Flagstad - Buskerud – Telemark - Vestfold – fylkeskommune- samarbeidet Mangor Eikeland - Sandnes Kommune
Syklistenes Landsforening:	Trond Berget
Sosial- og helsedirektoratet:	Brita Jorde Heidi Tomten

Statens vegvesen:

Randulf Kristiansen	Region nord
Erik J. Jølsgard	Region midt
Jon Arne Klemetsaune	Region midt
Kelly Iversen	Region vest
Henrik Duus	Region sør
Hans Seland	Region sør
Trude Schistad	Region øst
Åsa Kilander Nes	Region øst
Kjell Seberg	Region øst
Anne Ogner	Vegdirektoratet
Bjørn Skaar	Vegdirektoratet
Sidsel Kålås	Vegdirektoratet
Alf Støle	Vegdirektoratet
Anders Dalen	Vegdirektoratet
Hege Herheim Tassell	Vegdirektoratet
Gyda Grendstad	Vegdirektoratet- leder

Andre:

Paal Sørensen VISTA Utredning A/S

Vegdirektoratet, Juni 2007

Miljøseksjonen

Sidsel Kålås

Sidsel Kålås

Innhold:

FORORD	2
INNHold:	3
SAMMENDRAG.....	4
1. INNLEDNING.....	6
2. HOVEDPUNKTER I NASJONAL SYKKELSTRATEGI I NTP 2006-15.....	7
3. KOMPETANSE, REGELVERK, KAMPANJER MM	8
4. PLANLEGGING AV HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKKEN I BYER OG TETTSTEDER	9
5. STATUS FOR GJENNOMFØRING AV STATLIG DEL HOVEDNETTET FOR SYKKELTRAFIKKEN I BYER OG TETTSTEDER OVER 5000 I 2010.....	10
6. STATUS FOR TILRETTELEGGING AV GANG- OG SYKKELANLEGG LANGS STAMVEG OG ØVRIGE RIKSVEGER UTENFOR BYER OG TETTSTEDER	12
7. STATUS FOR SYKKELVEGINSPEKSJONER	13
8. STATUS FOR OMFANG AV SYKLING.....	13
9. DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GANG- OG SYKKELANLEGG	16
10. RUTINER FOR IVARETAKELSE AV GANG - OG SYKKELTRAFIKK I STORE PROSJEKTER.....	17
11. RUTINER FOR Å SIKRE AVVIKLING AV GANG- OG SYKKELTRAFIKKEN I ANLEGGSPERIODER	18
12. LOKALE AVTALER OM FELLE SATSING.....	19
13. FORSLAG FRA REGIONENE.....	19

Sammendrag

Det nytter å satse. I de regioner og distrikter hvor Statens vegvesen(SVV), kommuner og fylkeskommuner har hatt et sterkt ønske om å satse mer på sykkel, er det gode resultater i utvikling av sykkelbruk og etablering av tiltak som fremmer sykkelbruk. Dette gir også positive ringvirkninger. SVV's samarbeidsparter i kommuner og fylkeskommuner følger opp med plankapasitet og egne investeringsmidler. Tilsvarende er det tydelig at der Statens vegvesen og / eller kommunen ikke satser på sykkel skjer det lite.

Bedre tilrettelegging for sykkel er grunnleggende for å kunne overføre en del av de korte bilreisene til sykkel. Mer sykkel og gange gir bedre helse for den enkelte pga fysisk aktivitet, og færre bilreiser gir bedre lokalmiljø og mindre CO₂-utslipp.

En vurdering av status viser at sykkelstrategien blir fulgt opp, og at Statens vegvesen tar denne oppgaven på alvor, men at innsatsen foreløpig er noe variabel mellom regionene. Det kan generelt registreres at der Statens vegvesen satser mye, gir dette en sterk økning i innsatsen fordi det også gir økt innsats mht arbeidskapasitet og investeringer hos kommuner og fylkeskommuner.

Planlegging av hovednett kan få en god oppfølging. I følge regionenes planer vil 73 av 104 tettsteder ha vedtatte planer i 2010 . **Gjennomføring av nettet** avhenger av prioritering av midler. Det er i dag store behov mht gjennomføring av hovednett i byer og tettsteder. Ut fra en grov oversikt vil det i 2010 mangle anslagsvis **1.100 km** tilrettelegging i byer og tettsteder. Dersom dette i snitt koster 10.000 kr pr m utgjør dette et behov på 11 mrd.kr.

Det er stort behov for tilrettelegging utenfor tettbebyggelsen langs stamvegnettet og øvrig riksvegnett. Skal vi nå målene knyttet til sykkeltrafikk må de store prosjektene ivareta syklistene på en god måte, og eksisterende vegnett må tilrettelegges bedre for gående og syklende gjennom utbedringer. Her gjenstår ut fra grove oversikter i 2010 **2150 km** tilrettelegging fordelt på 750 km langs stamveg og 1400 km langs øvrige riksveger. Dersom dette koster kr 6000 pr m i snitt gir dette et totalbehov på 12,9 mrd kr fordelt på 4,5 mrd kr langs stamveg og 8,4 mrd kr langs øvrige riksveger.

I 2010 vil det være 3500 km gang- og sykkelanlegg langs riksvegnettet. **Gjenstående behov er grovt vurdert til 3250 km.** Behovet vil være dynamisk avhengig av utviklingen av motorisert trafikk og utbyggingsmønster.

Drift- og vedlikehold. Drift- og vedlikeholds nivået bør forbedres, og dette følges løpende opp. Det bør vurderes om standarden i Håndbok 111 er god nok i forhold til mål om økt sykling og gange.

Forslag fra regionene for å øke tilrettelegging for sykling fremhever viktigheten av et helhetlig nett, særlig i byområder. Det er videre viktig at syklistenes rolle i trafikkbildet er tydelig og at regelverket er entydig og klart. Drift- og vedlikeholdsstandarden bør være minst like god som, eller bedre enn, standarden for biltrafikken. Det må sikres de nødvendige ressurser til arbeidet i form av fagpersoner og midler, og det må stimuleres til økt samarbeid med andre etater og lokal oppfølging. Det sies at tilrettelegging for sykkel er personavhengig og svært avhengig av at ledelsen i de enkelte regioner følger opp. Dette betyr at intern motivering og skoling i vegvesenet blir viktig. Region sør har kommet

imponerende godt i gang, og er et eksempel til etterfølgelse for andre. Region vest mener at staten bør planlegge og eie hovednettet. Det påpekes videre at sykkelens fordel fremfor andre transportmidler må dyrkes, internt og eksternt, og at dette i bunn og grunn dreier seg om et verdivalg.

En viktige utfordringer i arbeidet med oppfølgingen av sykkelstrategien er avklaring mellom statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå mht utvikling av anlegg og planlegging av tiltak.

Trafikktellinger for sykkel er mangelfulle og varierende. Trafikkutviklingen i byene er viktig fordi det er der potensialet for økt sykling er størst, og det er der sykkelstrategien legger hovedfokus. De tellingene som foretas i byene er svært ulike og lite sammenliknbare, og det bør derfor være et mål å utvikle noen metoder for et mer felles opplegg.

1. Innledning

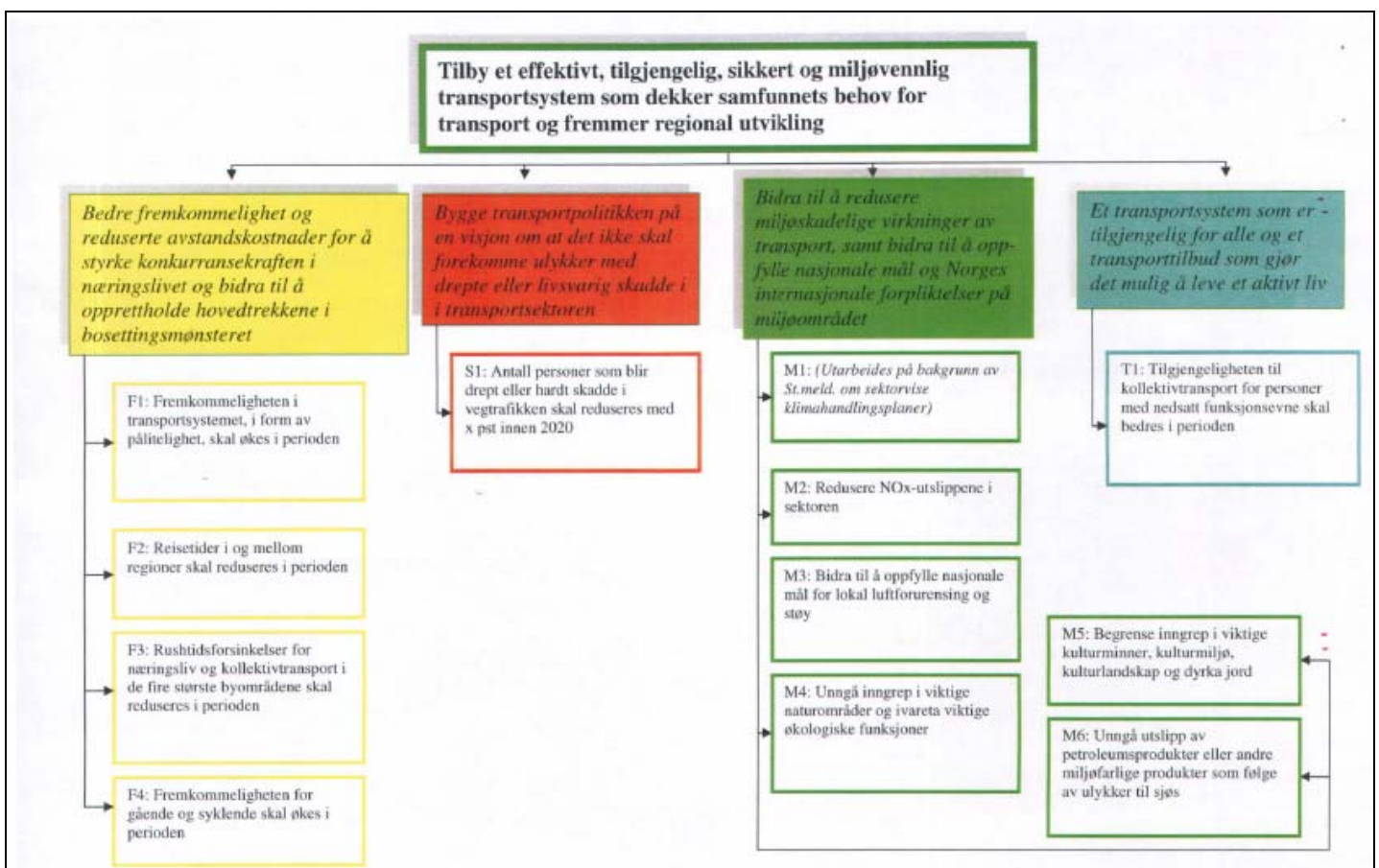
Statens vegvesen forbereder grunnlag for å rullere av Nasjonal sykkelstrategi fra Nasjonal Transportplan 2006-15 i Nasjonal Transportplan 2010-19.

Denne statusrapporten er den første delen av dette arbeidet. Andre del, UTB-rapport 10/07 vil i tillegg omfatte policyforslag og forslag til satsing i perioden 2010-19.

For Nasjonal Transportplan 2010 -19 har Samferdselsdepartementet fastlagt en målstruktur, og tilrettelegging for sykkel hører inn under etappemål F4 i figuren under.

Rapporten skal bidra til grunnlag for å kunne foreslå innsats for å nå målene i Nasjonal sykkelstrategi.

Figur 1: Målstruktur for Nasjonal Transportplan 2010 -19



Indikator for etappemål F4 er:

- F4:**
- Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder
 - Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt

Dette vil si at fysisk infrastruktur er den viktigste indikatoren. Nasjonal sykkelstrategi, omtalt i Nasjonal transportplan 2006-15, har i tillegg mål om økt sykkelbruk og bedre sikkerhet, se utsnitt av teksten i Stortingsmeldingen under.

Status for tilrettelegging og omfang av sykling i 2006 er utgangspunkt for å vurdere effekt av tiltak.

Andre relevante utredninger for rulleringen av sykkelstrategien er byutredningene som de 4 største byområdene gjorde i samarbeid med Statens vegvesen. Byene er blitt bedt om å utrede hva som skal til for å doble sykkeltrafikken.

Region sør har utarbeidet med et forlag til bystrategi. Nasjonal sykkelstrategi og bystrategien vil kunne påvirke hverandre gjensidig.

Statens vegvesen vil se på behov for endret policy for gående som en del av grunnlaget for NTP 2010-15. Utgangspunktet for en egen vurdering av gående er at gående og syklendes behov er forskjellig.

Statens vegvesen har fått en ny instruks, og denne vil også bli brukt som en del av grunnlaget for revisjon av sykkelstrategien.

2. Hovedpunkter i Nasjonal sykkelstrategi i NTP 2006-15

Figur 2: Hovedpunkter i Nasjonal sykkelstrategi i St.meld.nr.24 Nasjonal transportplan 2006-15:

6.4 Nasjonal sykkelstrategi
<i>Regjeringen vil legge til rette for økt bruk av sykkel ved å:</i>
<i>– styrke innsatsen for utbygging av gang- og sykkelveger samt andre tiltak for å tilrettelegge for gående og syklende</i>
<i>– tilpasse trafikkreglene for å gjøre sykling tryggere og mer attraktivt</i>
<i>– være pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre</i>

Hovemålet er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle.

Delmål i strategien er å:

- øke trafikksikkerheten
- øke andelen sykkeltrafikk i sykkelbyer med 50 %
- sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 % av alle reiser

Det pekes i NTP 2006-15 på at potensialet for økt sykkelbruk er størst i byer og tettsteder, der om lag 80 % av befolkningen bor. Halvparten av alle reiser er kortere enn 5 km, og TØI mener at det er mulig å overføre 35 % av disse til sykkeltrafikk.

Innsatsen skal konsentreres om å få til et sammenhengende sykkelvegnett i de største byene, og til skoleveger og strekninger hvor det ferdes mange mindreårige.

Statens vegvesen skal bidra til et faglig nettverk mellom stedene som satser på sykkel, slik at det faglige utviklingsarbeidet kommer alle til nytte. Statens vegvesen skal initiere og koordinere tiltak som fremmer økt sykkelbruk.

3. Kompetanse, regelverk, kampanjer mm

For å fylle rollen som pådriver og spre kunnskap om tiltak som øker sykkelbruken har Statens vegvesen etablert et sykkelbynettverk (startet i 2004) i samarbeid med Syklistenes landsforening. Nettverket driftes av Statens vegvesen, og Syklistenes landsforening er sekretariat. Nettverket tilbyr kurs, studieturer, nyhetsbrev, nettsider er etablert, www.sykkelby.no, med aktuelle publikasjoner, nyhetssider m.v. Medlemskap er gratis.

Det er 62 kommuner og fylkeskommuner som er medlem av nettverket. En årlig spørreundersøkelse til medlemmene vil gi grunnlag for å vurdere om kunnskapsformidlingen gjennom nettverket bidrar til at kommunene arbeider mer med tilrettelegging for økt sykkelbruk. Undersøkelsen ble gjennomført første gang tidlig i 2005, og andre gang i 2006.

Det er god oppslutning om kurs og studieturer.

Det er for tidlig å se klare tendenser når det gjelder eventuelle endringer i kommunenes vektlegging av de forskjellige tiltakene som samlet gir økt sykkelbruk. Årets undersøkelse gir langt på vei de samme svar som fjorårets, forskjellene er delvis marginale. Det er positivt at flere og flere kommuner formulerer mål om å øke sykkeltrafikken, og dette er den klareste tendensen.

Statens vegvesen har kontrakt med Syklistenes Landsforening om å være sekretariat for nettverket ut 2007, og må gjøre en vurdering av videre drift.

Den nasjonal sikkerhetskampanjen "Bli-sett" drives i perioden 2006-08. Kampanjen legger vekt på at syklister skal gjøre seg synlige, at de skal bruke hjelm og på samspill mellom trafikantene. Videre satsing på kampanjer må drøftes, for eksempel om det skal satses på kampanjer for å få folk til å sykle og gå mer.

Vegdirektoratet har sett på temaet vikeplikt i trafikkreglene. Sintef har utarbeidet en uavhengig utredning om temaet. Utredningen inneholder noen forslag til endringer i regelverket som gir gående og syklende flere rettigheter. Utredningen har vært på offentlig høring med frist 15.januar. Endringer i regelverket på grunnlag av høringen vil bli vurdert.

Vegdirektoratet har vurdert hjelmpåbud for unge syklister, og anbefaler i første omgang forsterket hjelkampanje. Hjelmpåbud for syklister er et faglig dilemma. Mer hjelmbruk er et viktig mål, på samme måte som økt sykkelbruk. Det er ulike oppfatninger av hvorvidt et hjelmpåbud vil gjøre det vanskeligere å øke sykkelbruken, og hva det kan bety for den totale helseeffekten av et evt påbud.

Vegdirektoratet innarbeider løpende bedre tilrettelegging for sykling og gange i retningslinjer og veiledere. Hensyn til syklister og gående er nå bedre ivaretatt enn før for eksempel i retningslinjer for arbeidsvarsling, i veileder om skiltnormalen, i verktøy for nytte/kostnadsanalyser og i forslag til nye vegnormaler. Revisjon av rekkverksveilederen, og evt endringer i kriterier for gangfelt er eksempler på retningslinjer som kan få betydning for framkommeligheten og sikkerheten for gang- og sykkeltrafikken.

Vegdirektoratet setter i gang et FOU-program om miljøvennlig bytransport i 2007, bla for å skaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om tiltak som gir økt sykkelbruk.

Region sør arbeider med en veileder om nasjonale sykkelruter, og forbereder et forslag til policy for dette.

Utfordring:

Utfordringen framover blir å videreføre arbeidet med kunnskapsformidling og kompetanseoppbygging, og å løpende innarbeide ny kunnskap og tiltak som gir sikrere og mer sykling i retningslinjer, regelverk m.v.

4. Planlegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder

Statens vegvesen har gjennom retningslinjene for handlingsprogrammet for 2006 -09 en uttalt ambisjon om å samarbeide med kommunene slik at halvparten av alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere har vedtatt plan iht Håndbok 233 Sykkelhåndboka innen utgangen av 2009. Det er i alt 91 byer og tettsteder med over 5000 innbyggere iht SSBs definisjon.

Regionene har gjort en grov vurdering av hvor mange byer og tettsteder som har behov for plan for hovednett for sykkeltrafikken, og har også vurdert hvor langt planleggingarbeidet vil være kommet 1.januar 2010. Resultatet er oppsummert i tabellen under.

Figur 3: Status for planlegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder over 5000 innbyggere i samarbeid med kommunene. Rettet data for region øst 2.feb.2007

Region	Antall byer og tettsteder med behov for plan	Vedtatt plan 2006	Vedtatt plan 2010	Gjenstår 2010
Øst	28	4	22	6
Sør	23	3	12	11
Vest	25	5	23	2
Midt	14	1	8	6
Nord	14	0	8	6
Sum	104	13	73	31

Regionene mener det er behov for plan for noen flere tettsteder enn de som ligger i listen fra SSB over byer og tettsteder over 5000, derfor er summen 104.

Tilbakemeldingene viser at det 1. januar 2010 trolig vil være planer for 73 av 104 byer og tettsteder, som regionen mener bør ha plan for hovednett for sykkeltrafikken. Det er anslått at det vil gjenstå 33 byer og tettsteder uten plan i 2010.

Utfordring:

Fram mot 2010 vil det være en utfordring å sørge for tilstrekkelig kapasitet og kompetanse til å gjennomføre planleggingen.

Det må regnes med at planer for hovednett for sykkel, som for bil, er dynamisk og at planene for utvikling av transportnett må oppdateres løpende..

5. Status for gjennomføring av statlig del hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder over 5000 i 2010

I dag mangler vedtatte planer for hovednett i svært mange byer og tettsteder over 5000 innbyggere. I mange av de byer og tettsteder som har vedtatte planer er det ikke foretatt en avklaring av hva staten har gjennomføringsansvar for (iht retningslinjer for statens ansvar for hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder) og hva fylkeskommunen og kommunen har ansvar for.

I byer og tettsteder skal gående og syklende ha forskjellige fysiske arenaer slik at sykkelens konkurransefortrinn som raskt og effektivt transportmiddel i by kan utnyttes. Fortau skal ikke være en del av hovednett for sykkel.

I handlingsprogrammet for 2006-09 er det bedt om tall for gjennomføring av hovednett for 6 byområder. Gjennomføringen avhenger av de årlige budsjetter. Oversikten viser at infrastrukturen for sykkel i de største byene fortsatt vil være en utfordring i 2010.

Figur 4: Fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-09. Gjennomføring av hovednett for sykkel for 6 byområder.

	Total lengde Stat og andre	Realisert pr 01.01.06		Gjenstår pr. 1.1.06 Stat	Foreslått 2006-2009 Stat	Gjenstår 01.01.2010 Stat
		Stat	Andre			
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
Sum	983	360	380	216	44,5	171,5

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

Figur 5: Oversikten har tilbakemelding fra regionene pr.15.12.06 som grunnlag. Tall for de 6 byene i figuren over er inkludert i tallene under. Det mangler data for mange byer og tettsteder.

Region (antall byer og tettsteder m/data)	Total lengde Stat og Andre	Realisert pr 01.01.06		Gjenstår pr. 1.1.06 Stat	Gjenstår 2006 Andre	Foreslått 2006-2009 Stat	Gjenstår 01.10.2010 Stat
		Stat	Andre				
Øst(12)	616	200	168	141	115	17	124
Sør(6)	172	120	3	153	228	9	10
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
Sum (62)	1640	557	260	629	270	78	699

Status for byer og tettsteder, utenom de 6 i figur 4, er svært grov, og er basert på tall for 62 av totalt ca 100 byer og tettsteder. De fleste av disse har ikke en vedtatt plan, og det er pr i dag ikke avtalt med lokale myndigheter hva som er statens del av nettet. Behovet er derfor grovt vurdert av Statens vegvesen ut fra gjeldende retningslinjer for statens ansvar for nettet.

Vi antar at disse 699 km utgjør ca 60 % av behovet siden det er basert på data fra ca 60 % av antall byer og tettsteder over 5000 innbyggere. For hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder antar vi derfor at mangler ca 1.100 km tilrettelegging som staten har ansvar for å gjennomføre når vi blåser opp behovet til alle byer og tettsteder som har behov for plan.

Med en snittpris på kr 10.000 pr m gir dette et behov på 11 mrd. kr. Kostnader vil bli vurdert grundigere i 2007. Behov for fysiske tiltak må ses i sammenheng med fartsdemping for motorisert trafikk. Statens vegvesen er ikke ferdig med gjennomgangen av fartsgrenser i tettstedene etter de nye fartsgrensekriteriene, og dette kan føre til noe redusert behov for tilrettelegging, fordi lavere fart på motorisert trafikk reduserer behov for separate løsninger for de syklende.

Ved forrige rullering ble behovet i byer og tettsteder anslått til 850 km basert på data man hadde i 2003. Anslaget for 2006 stemmer bra overens med dette. Noe er bygget i mellomtiden, men oversikten over behovet er blitt langt bedre.

Utfordring:

Det er krevende å gjennomføre planleggingen av tiltakene, og det vil være en utfordring å skaffe tilstrekkelig kapasitet og kompetanse mht fysiske løsninger og prosessledelse.


En del av de ferdige strekningene vil ha behov for opprustning over tid, og behovet i byer og tettsteder vil være dynamisk, som behovet for utvikling av veg- og gatenettet forøvrig.

6. Status for tilrettelegging av gang- og sykkelanlegg langs stamveg og øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder


Utenfor byer og tettsteder har gående og syklende i større grad felles løsninger enn i byer og tettsteder. Det er færre gående og syklende, og dermed mindre konflikter mellom dem. Konfliktene er større mot motorisert trafikk i høy fart.

Det er et mål at stamveger utenfor byer og tettsteder skal tilby sikre skoleveger. I tillegg gjelder; der ÅDT er over 1000 og antall gående og syklende er mer enn ca 50, er det behov for egne tiltak for gående og syklende i form av bred skulder, gang- og sykkelveger eller en parallell lokalveg som har tilfredsstillende trafiksikkerhet og fremkommelighet. Der riksveg går gjennom tettsteder vil miljøgata gi bedre forhold for gående og syklende. Utenfor tettsteder kan det også være aktuelt å legge til rette for tursykling og sykkelturisme. Tunneler gir særskilte problemer mht framkommelighet for gående og syklende.

Oversikten under gir et grovt grunnlag for vurdering av investeringsbehov langs riksvegnettet utenfor byer og tettsteder.

Figur 6: Behov langs stamveger 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	739

Figur 7: Behov langs øvrige riksveger 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

Mye gjenstår når det gjelder mht infrastruktur for gående og syklende langs stamveger og riksveger. Totalt antall km tilrettelegging som mangler er 2143km for delt på 739 km langs stamveger og 1384 km langs øvrige riksveger. Dette avrundes til 2150 km, fordelt på 750 km langs stamveg og 1400 km langs øvrige riksveger.

Dersom vi går ut fra en gjennomsnittspris på 6000 kr pr m tilrettelagt gir dette et behov for investeringer på 12,9 mrd.kr fordelt på 4,5 mrd kr langs stamveg og 8,4 mrd kr på øvrige riksveger.

Behovet utenfor byer og tettsteder er dynamisk og vil endre seg ved økende motorisert trafikk, utbygging av nye områder mv.

Utfordring:

Ta inn gang- og sykkeltilrettelegging i strekningsvise prosjekter og/eller på avlastet vegnett. Ved utbedringer langs eksisterende riksveger der gående og syklende må ferdes langs vegkanten, er det viktig å påse at forholdene for gående og syklende ivaretas ved mindre utbedringer som for eksempel ved rassikring, rekkverksoppsetting, oppmerking og ved etablering av brede midtfelt. Bred skulder er et aktuelt og rimelig tiltak.

7. Status for sykkelveginspeksjoner

I retningslinjene for handlingsprogrammet er regionene pålagt å inspisere og utbedre 25 % av eksisterende sykkelanlegg etter metoden i Håndbok 249 Sykkelveginspeksjoner innen utgangen av 2009.

Oppfyllingen av kravet er tatt inn i resultatavtalen med regionene, og regionene melder tilbake at de trolig er ferdig med dette i ht. handlingsprogrammet ved utgangen av 2009. Metoden er tatt i bruk i alle regioner, men det er for tidlig å si noe sikkert om erfaringer mht kostnader og nytte.

8. Status for omfang av sykling

Den nasjonal reisevaneundersøkelsen viser at omfang av sykling utgjør 5 % av antall reiser. Andel av antall turer på sykkel er en vanlig måte å vurdere utvikling i sykkelomfanget på i de fleste land.

I Norge fins også en del lokale tellepunkter, der sykkeltrafikken telles ved hjelp av magnetsløyfer som ligger rett under asfalten. Oversikt over antall automatiske tellepunkter for sykkeltrafikk fordelt på regioner:

- Region øst – tellepunkter er etablert i Oslo, fungerer dårlig teknisk sett. Manuelle tellinger er foretatt og rapport kommer ved årsskiftet. Syklingen ser ut til å øke, Akerselv-snittet viser en økning på 11 % fra 2002 til 2003.
- Region sør - 15 tellepunkter. I tillegg lokal RVU for 5 sykkelbyer
- Region vest – 4 tellepunkt i Bergen, og 2 av disse er i orden. Lokal RVU for Stavanger viser at syklingen har økt fra 6,8 % av antall reiser i 1998 til 8,6 % av antall reiser i 2005. Biltrafikken har økt 3 % pr år i samme periode.
- Region midt - 2 tellepunkt er under etablering i Trondheim
- Region nord – 3 tellepunkter er under etablering, 2 i Tromsø og ett i Bodø. Manuell telling for Tromsø er utført

Data fra tellepunktene skal kvalitetssikres og brukes som grunnlag for å beregne en nasjonal sykkelindeks tilsvarende vegtrafikkindeksen. Systemet er ikke helt på plass. Ansvaret ligger på VD og på regionene mht tilrettelegging av tellepunkter og datagrunnlag.

Det har vært en del teknisk problemer med disse punktene, men det ser ut til at teknikken fungerer der sløyfene er riktig lagt, dvs at de ikke ligger for dypt. Basert på disse punktene skal det etter hvert kunne regnes ut en nasjonal sykkelindeks.

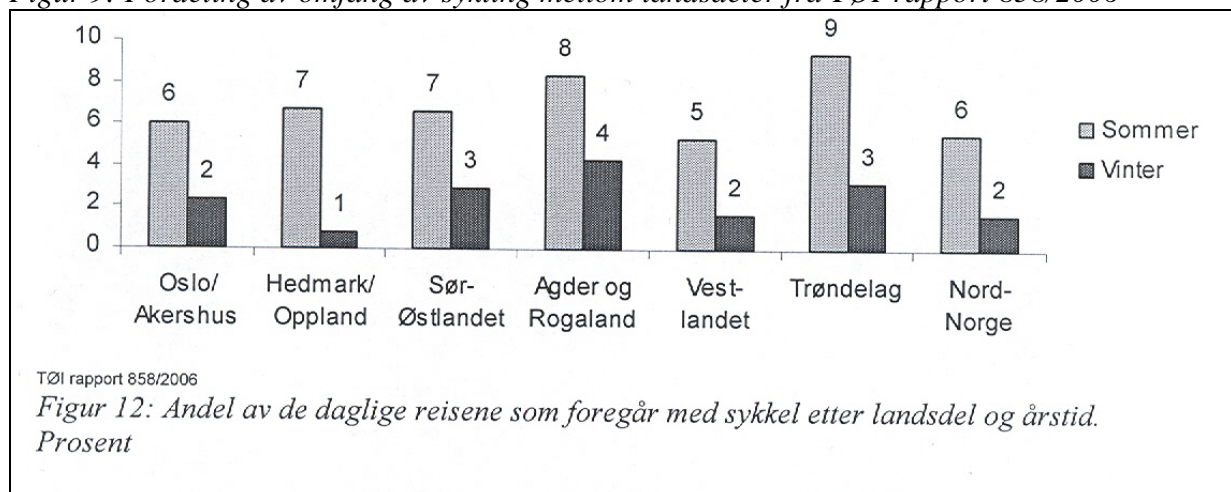
Reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) viser svært varierende sykkelomfang for de 6 største byområdene.

Figur 8: RVU 2005 viser følgende omfang av sykling i de 6 største byområdene

	Drammen	Kristiansand	Stavanger	Bergen	Trondheim
Andel av antall reiser	3,9	7,1	6,4	2,7	8,5

Omfang av sykling er også noe ujevnt fordelt ut fra hvor man er i landet. Sykkelbruken er høyest i Midt-Norge og på Sør-Vestlandet. Andel av reisende med sykkel er ca tre ganger så høyt om sommeren som om vinteren. Forskjellen mellom vinter og sommersykling er størst i indre østland og minst i Agder-fylkene.

Figur 9: Fordeling av omfang av sykling mellom landsdeler fra TØI-rapport 858/2006



Figur 12: Andel av de daglige reisene som foregår med sykkel etter landsdel og årstid. Prosent

Tallene fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene stemmer ikke med tall fra lokale undersøkelser, som stort sett viser mer sykling. Dette gjelder for eksempel Stavanger hvor lokale undersøkelser viser 8,6 % sykling og at omfanget av sykling er økende. Kristiansand kommune har en undersøkelse fra 2001 som viser 10 % sykkelandel på basis av nasjonal RVU, data for kommunen fra 2005 foreligger ikke ennå. Den nasjonale RVU har med omkringliggende kommuner i sin vurdering av Kristiansandsområdet. Kommunen har også data som viser økning i omfang av sykling på enkelte lenker. For disse to byene er syklingen økende. I Oslo er det også tellesnitt som indikerer økt sykling på enkelte ruter.

Region midt melder at sykkelandelen av antall reiser i Trondheim ble anslått til 5-6 % i 1990 på bakgrunn av manuelle snittellinger. For Trondheim oppgir region midt at sykkelandelen er 12 % nå, og dette er et annet tall en det som framkommer av RVU 2005. 4 % regner seg som helårssyklister i Trondheim. Dette stemmer bra med generelle tall for landet mht forholdet mellom sommer- og vintersykling.

Undersøkelsene i region midt, sør og vest har et annet utvalg og en annen måte å spørre på enn nasjonal RVU og viser stort sett mer sykling enn RVU. Nasjonal RVU sprer spørsmålene jevnt over hele året, mens de lokale RVU har spurt enten bare om våren, eller vår og høst. Dette betyr at vinteren ikke inngår og at sykkelandelen derfor blir større.

Statens vegvesen Region sør har engasjert SINTEF til å lage en rapport om sykkelbruken i region sørs fem sykkelbyer Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal. Larvik brukes som referanseby og er også undersøkt.

To av tre av de spurte hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året, og på registreringsdagen i mai eller juni 2006 var det 14 % som hadde syklet. I de enkelte sykkelbyene varierte denne andelen mellom 6 % og 22 %. Som gjennomsnitt ble det utført 2,2 sykkelturer pr. syklist, og gjennomsnittlig reiselengde pr. sykkeltur var 5 km. transportarbeidet med sykkel pr. innbygger pr. dag var samlet sett 1,5 personkm., og i de enkelte byene varierte dette mellom 0,6 og 2,5 km.

Tabellen under oppsummerer noen av funnene for hver by:

Figur 10: Sykkelomfang i de 5 sykkelbyene i Region sør

	Kongsberg	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal
%-andel syklet registreringsdagen	19	13	11	6	13	21
Km. pr. innbygger pr. dag	8,7	13,9	10,1	8,8	8,8	10,3
Sykkelturer pr innb. Pr. dag	2,20	2,24	2,09	2,04	2,15	2,25

I Tromsø ble det sommeren 2005 gjennomført manuelle tellinger av gående og syklende i og utenfor byen. Tellingen foregikk over en dag/ 9 timer. For sentrumsområdet er resultatet vist under.

Figur 11: Gående og syklende i Tromsø sentrums bydeler. Trafikktelling foretatt av Tromsø kommune/ SVV sommer/ høst 2005.

Bydel	Totalt gående	Totalt syklende
Nordre	2 597	532
Øvre	4 413	843
Sentrumskjernen	3 614	243
Søndre	2 469	666

Det er forutsatt at tellingene skal gjennomføres årlig.

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 %.

Voksne bruker sykkel på 5 % av arbeidsreisene. Skolene fråråder foreldre å la barn sykle før de er 10-11 år. Tallene for barn viser derfor at sykkel er et svært viktig transportmiddel for barn mellom 10-13 år.

Utfordring:

Alt i alt tilsier innsamlede data at det fins grunnlag for å se om sykkelbruken i byer og tettsteder øker eller synker, men det bør arbeides med å finne fram til mer felles måter å overvåke sykkeltrafikken på, slik at tall fra den enkelte by i større grad kan sammenlignes med tidligere undersøkelser og med andre byer.

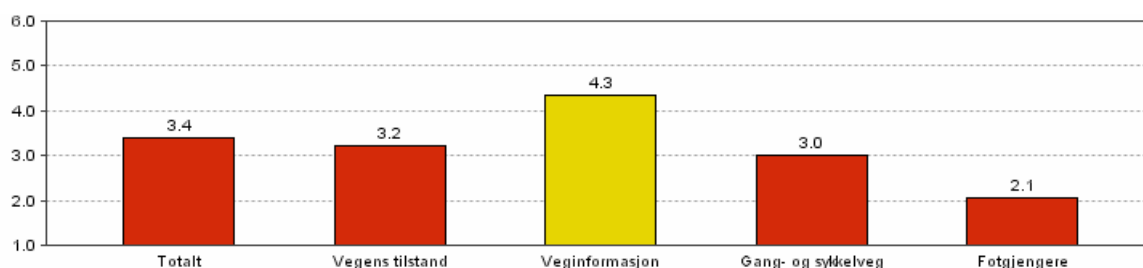
9. Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg

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.

Figur 12: Status for trafikanttilfredshet med sommerdriften 2006 for landet resultatene er basert på besvarelser fra bilister, fotgjenger og syklister på spørsmål om:

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

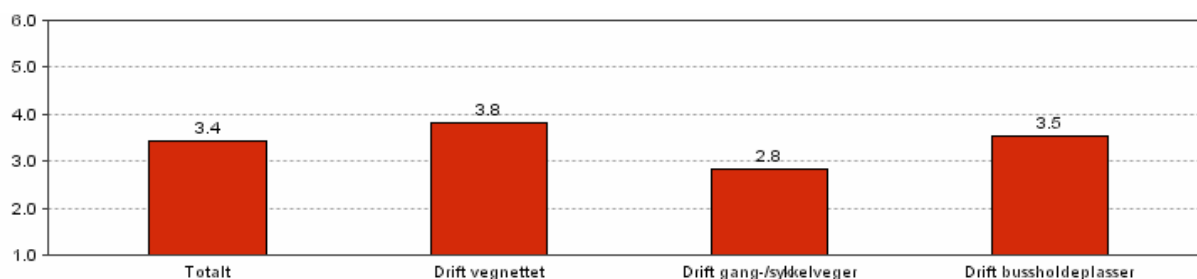
(6 er best)



Figur 13: Status for vinterdriften for landet. Status er basert på besvarelser fra bilister, fotgjengere og syklister på spørsmål om:

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

(6 er best)



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 svare mht kommunal, statlig eller fylkeskommunal veg, og at misnøyen trolig gjelder hele det offentlige vegnettet.

Som en del av forarbeidet til NTP har regionene blitt spurt om å gjøre en vurdering av om drift og vedlikehold av gang- og sykkeltraseer i regionenes funksjonskontrakter på Håndbok 111-nivå. Regionene har hatt en gjennomgang av temaet som en del av gjennomgangen av resultatene for gang- og sykkeltrafikken i måleindikatoren B.1.4 trafikanttilfredshet med vinterdriften og måleindikatoren B.1.2 Trafikanttilfredshet med framkommelighet i det gjennomgående målekortet for 2005. Det er foreslått en del tiltak for å bedre forholdene i 2006.

Regionene svarer når det gjelder drift- og vedlikeholds nivå:

- Øst – Oslo har brukbar standard, målet er svart asfalt på den statlige delen av hovedsykkelvegnettet (dette ligger ikke inn i H111-standard), men ellers er trafikantene misfornøyd i region øst
- Sør – Drift- og vedlikeholds nivået ligger under H111 – nivå, og det er etterslep mht vegdekker for kjørebane både for bil og sykkel. Gang- og sykkelbruer bør i større grad vurderes sammen med øvrig brumasse, etterslep mht vedlikehold også her. Det er behov for bedre oppfølging av funksjonskontraktene
- Vest – Drift- og vedlikeholds nivået ligger under H111-nivå og motorisert trafikk er nok prioritert høyest utenom byer og tettsteder, men regionen har som ambisjon å følge opp funksjonskontraktene bedre. Sør-Rogaland har H111-nivå innen rekkevidde, og mener sykkelfelt må tas inn som et eget tema i H111.
- Midt – har gjennomført tiltak i 2005 for å sikre at gang- og sykkelanlegg og holdeplasser har samme brøytstandard som hovedvegene, men dette ga ikke utslag på brukerundersøkelsen for 2006. Vegdekkene er i forfall, og hullapping vil bli fokusert.
- Nord – Drift og vedlikehold ligger nok under H111 – nivå. Regionen satser på et bedre nivå for 2007. Det er et stort etterslep mht vegdekker. Region nord nevner at brøytstandard for gang- og sykkelveger antagelig burde vært bedre.

Utfordring:

Det er en utfordring å følge opp funksjonskontraktene bedre, dette gjøres løpende.

Det er en utfordring for Statens vegvesen å gjøre andre offentlige vegholdere oppmerksomme på trafikantenes vurderinger og bidra til en bedre standard på øvrige vegnett.

10. Rutiner for ivaretagelse av gang - og sykkeltrafikk i store prosjekter

Regionene har blitt spurt om de har gode nok rutiner for å sikre at gang - og sykkeltrafikken er ivaretatt i de store prosjektene.

Region øst svarer; Som en oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi, fattet Regionledermøtet i Region øst følgende vedtak (RLM Rø 7/2006 sak 60/06):

”Med bakgrunn i den nye instruksen som pålegger etaten et større ansvar for alle trafikantgrupper og i den nye rollen SVV er gitt i forhold til tilrettelegging for sykkeltrafikk gjennom Nasjonal sykkelstrategi (NTP 2006-2015) oppfatter RLM det slik at det ved planlegging og gjennomføring av større prosjekt, som en integrert del av prosjektet, i en tidlig fase, skal tas stilling til hvordan framkommelighet for alle trafikantgrupper, herunder sykklister, skal løses på hele den aktuelle vegstrekningen”.

Region sør mener at dette ivaretas.

Region midt melder at dette varierer og at det ikke gjøres en ensartet vurdering av løsning iht Sykkelhåndboka.

Region vest svarer at dette ivaretas dersom det er sikret i reguleringsplanen på et tidlig planstadium, men at løsninger kan være personavhengig.

Region nord svarer at de har rutiner, og at gang- og sykkeltrafikken vil bli ivaretatt i Saltenpakken. Om rutinene følges opp avhenger av prosjektlederen. I tunnelprosjekter der det ikke fins alternativt lokalvegnett kan det være vanskelig å få til en løsning for gående og syklende.

Utfordring:

Det er behov for en bevisstgjøring mht vårt ansvar slik at vi er sikret en enhetlig standard i store prosjekter. Avlastet vegnett og vårt ansvar for å bidra til gode løsninger bør konkretiseres.

Det er en utfordring å få til tilfredsstillende løsning for gående og syklende i noen tunnelprosjekter.

11. Rutiner for å sikre avvikling av gang- og sykkeltrafikken i anleggsperioder

Region sør mener gang- og sykkeltrafikken ivaretas i anleggsperioder.

Region vest svarer at dette ivaretas i større prosjekter av litt varighet, men på prosjekter med kort gjennomføringstid er det ikke like bra. Løsningene varierer i kvalitet, og det er fortsatt forbedringspotensial selv om det har blitt bedre i de senere år.

Region midt svarer at dette varierer mellom prosjektene.

Region øst har videre sett på rutinene for å sikre avvikling av gang- og sykkeltrafikken i anleggsperioden. Slik de vurderte det, finnes de nødvendige prosesser i retningslinjene for konkurransegrunnlag.

Utfordring:

Utfordringen er å sikre at prosessene tas inn i nødvendig grad og at det skjer tilstrekkelig oppfølging av entreprenørene når det gjelder varsling til gående og syklende i anleggsperioder .

12. Lokale avtaler om felles satsing

I region sør skal det inngås avtaler mellom Statens vegvesen Region sør og de fem sykkelbyene.

- Mandal: Avtale forberedes
- Grimstad: Kommunestyret har godkjent en prosjektplan. Planen er registrert i Statens vegvesen med referanse nr. 2005/021289-002
- Notodden: Signert avtale mellom Vegvesenets distriktssjef og kommunens representant foreligger (vedlegg til statusrapporten)
- Sandefjord: Avtale forberedes
- Kongsberg: Avtale er dokumentert i form av møtereferat

Lokale avtaler om statlig innsats utløser økt kommunal og fylkekommunal innsats mht arbeidskapasitet og midler.

I region vest er utbygging av hovedsykkelnettet i Bergen lagt under Bergensprogrammet som er en delvis bompengefinansiert pakke. I Rogaland er det ennå prosjekter i bompengområdet som går på sykkel. I tillegg arbeides det med stimulering av sykkelbruken som en del av forsøksordningen for byområdet Stavanger – Sandnes.

I region midt og øst er det ingen slike avtaler.

Region nord har ikke noen avtaler så langt, men arbeider med å få til avtaler i Tromsø og Bodø, og ønsker å få til avtaler for fire kommuner til.

Utfordring:

Lokale avtaler og initiativ utløser samlet sett en større innsats, og kan gi synlige resultater mye raskere enn ellers. Det er derfor en utfordring å få til flere slike avtaler.

13. Forslag fra regionene

Region øst påpeker at syklistenes rolle i trafikkbildet må defineres tydeligere.

Region sør mener at sykkelsatsingen i regionens handlingsprogram for 2006-2009 gir et svært godt bidrag til etatens sykkelsatsing, og samarbeidet med de 5 utvalgte kommunene og med fylkeskommunene lover bra for en god samlet innsats. Denne satsingen bør videreføres i neste periode. Utfordringen blir å skaffe nok midler og faglige ressurser til gjennomføringen.

Region vest mener at staten bør planlegge hovednettet, og at det bør være statseid, selv om det for eksempel legges til grøntdrag. Nettet må ha god sikkerhet, god framkommelighet, høy drift – og vedlikeholdsstandard, god skilting og kart, sikker sykkelparkering og innbydende garderobes ved arbeidsplassene. Sykkelens fordel framfor andre transportmidler må dyrkes, det at man kan nyte naturen og stresse ned, samtidig som man får trening og transport. Statens vegvesen må ha flere som arbeider med sykkel på heltid for å få dette til.

Region midt sier at sykkelsatsingen bør settes inn der samfunnet har mest igjen for innsatsen, dvs i byområdene. Målsettingene som er tatt opp i NTP 2006-2015, er viktige. De sentrale retningslinjene er gitt. Lokal oppfølging er om mulig, enda viktigere. I utgangspunktet vil satsing på sykkel som transportform i byen, være et verdivalg. En viktig forutsetning for å lykkes og er:

1. Bygging av et helhetlig hovednett som er trygt, rasjonelt og ikke minst forutsigbart for sykkeltrafikken.

For å gjøre dette sikkert og attraktivt er det viktig å:

2. Bygge de riktige løsningene. Dette betyr bl.a. at fortausløsninger ikke lenger skal være del av hovednettet (ref. til håndboka). Bruken av ordinære gang- og sykkelveger må vurderes særskilt, spesielt sett ut fra hvilke områder vi planlegger/bygger i. Antall gående og ikke minst potensialet for syklende vil også være avgjørende. En sikkerhetstenkning må ligge i bunn, også hensynet til mulige konflikter mellom eksempelvis gående og syklende skal være avgjørende for løsningsvalget. Svært viktig at antall konflikter reduseres, ikke minst knyttet til kryss/avkjørsler. Overgangsløsningene vil være spesielt viktige.

3. Nødvendige ressurser må settes av til drift og vedlikehold. Enkelte byer/land har ofte som mål at vedlikeholdsstandarden for sykkeltilbudet skal være minst like god eller bedre enn tilsvarende for biltrafikken. Dette nødvendiggjør en betydelig høyere innsats enn i dag. Det er et betydelig etterslep på eksisterende vegdekke som må rehabiliteres.

Utover det å bygge en helhetlig infrastruktur og å drifte dette på en god måte, er det mange sider som må tas hensyn til. Det nytter verken å planlegge eller å si at det skal satses på sykkel dersom ikke ressurser i form av folk og midler, er tilstede. Det nytter heller ikke å planlegge ulike løsninger dersom de involverte, ikke har den nødvendige kompetansen. Målet med Nasjonal sykkelstrategi er at "Det skal bli trygt og attraktivt å sykle".

Regelverket som ligger i bunnen, må være entydig og klart. Det er ikke tilfellet i dag. For å kunne gjennomføre en reell satsing på sykkel og dermed ha muligheten til å gjøre det både sikrere og mer attraktivt, sammenliknet med i dag, må derfor følgende skje **utover det å ha et helhetlig nett som mål**:

4. Ha de nødvendige beslutningene regionalt/lokalt, i bunnen. Gjeldende NTP gir de sentrale retningslinjene og føringene.
5. Sikre at nødvendig prioritering lokalt/regionalt gis gjennom NTP.
6. Sette av nødvendige ressurser, både til planlegging, men ikke minst til gjennomføring av infrastrukturen.
7. Oppbygging av nødvendig kompetanse (vi må bygge de riktige løsningene).
8. Hverdagsliggjøre sykling. Skape forståelse for det å sykle. Budskapet er at dette ikke er trening, men en samfunnsnyttig og ikke minst, viktig transportform. Nasjonal sykkelstrategi har det helsemessige aspektet i bunn. Vi som samfunn, har mye å hente her.

Region nord sier at Statens vegvesen må stimulere til større engasjement om sykkelsatsning både internt og ekstern. Viktig å begynne innad i vegvesenet. Først og fremst formidle kunnskap om den positive helseeffekten ved økt sykkelbruk. Vår organisasjon må bedre tilrettelegge forholdene for sykling til og fra arbeid og også i arbeid. Det må derfor anskaffes minst en sykkel pr arbeidsplass og som blir utstyrt med riktig profilering.

Det bør videre søkes samarbeid med andre store arbeidsplasser, først og fremst kommuner og fylkeskommuner, for tilsvarende satsing. Vi må arbeide med å foreta kunnskapsformidling til de samme etatene.

Samarbeid må også etableres med transportselskap som rutebuss-selskap og NSB, for tilrettelegging av transport av sykkel på nevnte kollektivtyper og etablering av sykkelparkering på aktuelle knutepunkt.

Statens vegvesen sitter med ”nøkkelen” til om sykkelsatsningen skal bli vellykket eller ei. SVV forslår innenfor NTP hvordan fylker skal forvalte/ prioritere både egne og statlige ressurser. Vegvesenet har en nøkkelrolle gjennom sitt ansvar for å prioritere på overordnet statlig vegnett i tillegg til å ha definert pådriveransvar. SVV er dessuten faglig og økonomisk rådgiver overfor fylkeskommuner og kommuner.

Om SVV evner å flagge sykkelsatsningen høyt nok både lokalt og sentralt kan etaten lykkes med å gjøre det mer attraktivt og samtidig trygt å bruke sykkel som nærtransportmiddel. Om etats- og regionledelse ikke går helhjertet inn i dette arbeidet vil vegvesenet derimot trolig mislykkes.