

Prosjektoppgave i EPT-100
Sikkerhetsstyring av veitrafikken
Høsten 2012
Universitetet i Stavanger



Flatt dekk eller flat pedal?

- om satsing på sykkeltiltak i kommunene Sarpsborg og Skedsmo



Stig Floberghagen
Kasia Szary-Skadell
Simen Slette Sunde
Anita Lerfald Vedum

Forord

Denne oppgaven er et ledd i kurset EPT-100 Sikkerhetsstyring i veitrafikken, arrangert av Statens vegvesen Region øst i samarbeid med Universitetet i Stavanger.

Oppgaven er skrevet av:

Stig Floberghagen, Statens vegvesen Region øst
Kasia Szary-Skadell, Statens vegvesen Region øst
Simen Slette Sunde, Trygg Trafikk
Anita Lurfald Vedum, Statens vegvesen Region øst

Vi vil gjerne takke rådgiver Arild Oskar Karlsen i Sarpsborg kommune, overingeniør Frode Hofset i Skedsmo kommune og trafikansvarlig Roger Bøe ved Sarpsborg politistasjon som har svart på alle våre spørsmål med stor velvilje og tålmodighet.

I Statens vegvesen Region øst har Terje Ulseth har bidratt med informasjon om sykkelulykkene, Johnny C. G. Heen har kastet lys over gjennomførte tiltak i Østfold, Sandra Peterson og Bente Beckstrøm Fuglseth har gitt oss bilder fra New York, mens Gustav Smedal og Silje Kristine Hansen i Trygg Trafikk har bidratt med gode tips og råd.

Vi ønsker å takke våre respektive arbeidsplasser for å ha gitt oss tid og anledning til å arbeide med denne oppgaven, og Ove Njå ved Universitetet i Stavanger som har veiledet oss underveis.

Oslo, 16. november 2012.

Innhold

FORORD	2
1. INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN	4
1.2 AVGRENSNINGER.....	4
1.3 OPPGAVENS DISPOSISJON	4
2. ANVENDT TEORI	5
2.1 MODELL FOR SIKKERHETSSTYRING	5
2.2. RAMMEBETINGELSER	6
2.3 VILKÅR FOR ØKT BRUK AV SYKKEL	6
2.4. NEW YORK - ET EKSEMPEL PÅ INNOVATIV TILRETTELEGGING FOR SYKLING	7
3. METODE	11
4. SYKKELAKTIVITET I KOMMUNENE	12
5. KOMMUNALE PLANER FOR SYKKELSATSNING	14
5.1 SARPSBORG KOMMUNE	14
5.2 SKEDSMO KOMMUNE	15
6. SYKKELFREMMEDE TILTAK I KOMMUNENE	17
6.1 SARPSBORG KOMMUNE	17
6.2 SKEDSMO KOMMUNE	20
7. SYKKELULYKKER I SARPSBORG OG SKEDSMO	25
7.1 ANDEL SYKLISTER INVOLVERT I ULYKKER	26
7.2 ULYKKESUTVIKLING	26
7.3 HVA KJENNETEGNER ULYKKENE?.....	27
8. SAMLET VURDERING AV SYKKELBYENE	29
8.1 KOMMUNALE VIRKEMIDLER FOR Å ØKE SYKKELANDELEN	29
8.2 RAMMEBETINGELSER FOR KOMMUNENES SATSING PÅ SYKKELTILTAK	30
8.3 MÅLOPPNÅELSE I KOMMUNENES ARBEID FOR Å FREMME SYKKELTILTAK.....	30
9. DRØFTING	31
9.1 GOD TILRETTELEGGING FOR SYKLISTER?	31
9.2 HAR SYKKELBRUKEN I KOMMUNENE ØKT?	32
9.3 GIR TILTAKENE ØKT SIKKERHET FOR SYKLISTENE?	32
VEDLEGG	34
LITTERATURLISTE	39

1. Innledning

Temaet for prosjektoppgaven er kommunale myndigheters tilrettelegging for sykling i norske byer. Tilretteleggingen innebærer planlegging og etablering av tiltak. Disse tiltakene er i hovedsak fysiske, infrastrukturelle anlegg. I tillegg kan kommunene oppfordre sine innbyggere til økt sykkelbruk gjennom holdningsskapende kampanjer og informasjonstiltak. Det overordnede målet med alle disse tiltakene er å øke sykkelandelen. Samtidig skal de ikke føre til flere drepte og skadde trafikanter, men snarere redusere ulykkene.

I denne rapporten vil vi forsøke å beskrive og besvare følgende spørsmål:

1. Hvordan har kommunene tilrettelagt for sykling i sine byer?
2. Har tilretteleggingen bidratt til økt bruk av sykkel?
3. Har dette påvirket ulykkessituasjonen?

1.1 Bakgrunn

I transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 heter det at trafikkveksten i byområdene må tas av kollektivtransport, gåing og sykling. Dette er en videreføring av Nasjonal Transportplan 2010-2019. Her ble det satt tallfestede mål for økt sykling i byer og tettsteder. Disse planverkene bygger på noen klare, overordnede signaler fra politikerne: det skal bli flere myke trafikanter, mens andelen bilister helst skal reduseres. Målene springer ut fra ønsker om tilrettelegging for en mer smidig transport i byene, reduksjon av luftforurensende utslipp og forbedret helse i befolkningen. Samtidig har politikerne og embetsverket en klar ambisjon om å redusere antallet omkomne og hardt skadde i vegtrafikken. Dette er nedfelt i visjonen om null drepte og null hardt skadde (Nullvisjonen), som skal ligge til grunn for all ferdsel på norske veier.

1.2 Avgrensninger

Vi har valgt å avgrense prosjektet ved å velge ut to kommuner der tiltak, antall syklistere og antall ulykker kan sammenlignes. Det har vært naturlig å velge kommuner som ligger i samme landsdel og ikke er for ulike med tanke på klima og topografi. Det har samtidig vært et ønske at byene i disse kommunene skal være en del av Statens vegvesens prioriterte satsing på utvalgte sykkelbyer i region øst i perioden 2010-2013. Valget falt derfor på Sarpsborg kommune i Østfold fylke og Skedsmo kommune i Akershus fylke, med særlig fokus på byene Sarpsborg og Lillestrøm.

1.3 Oppgavens disposisjon

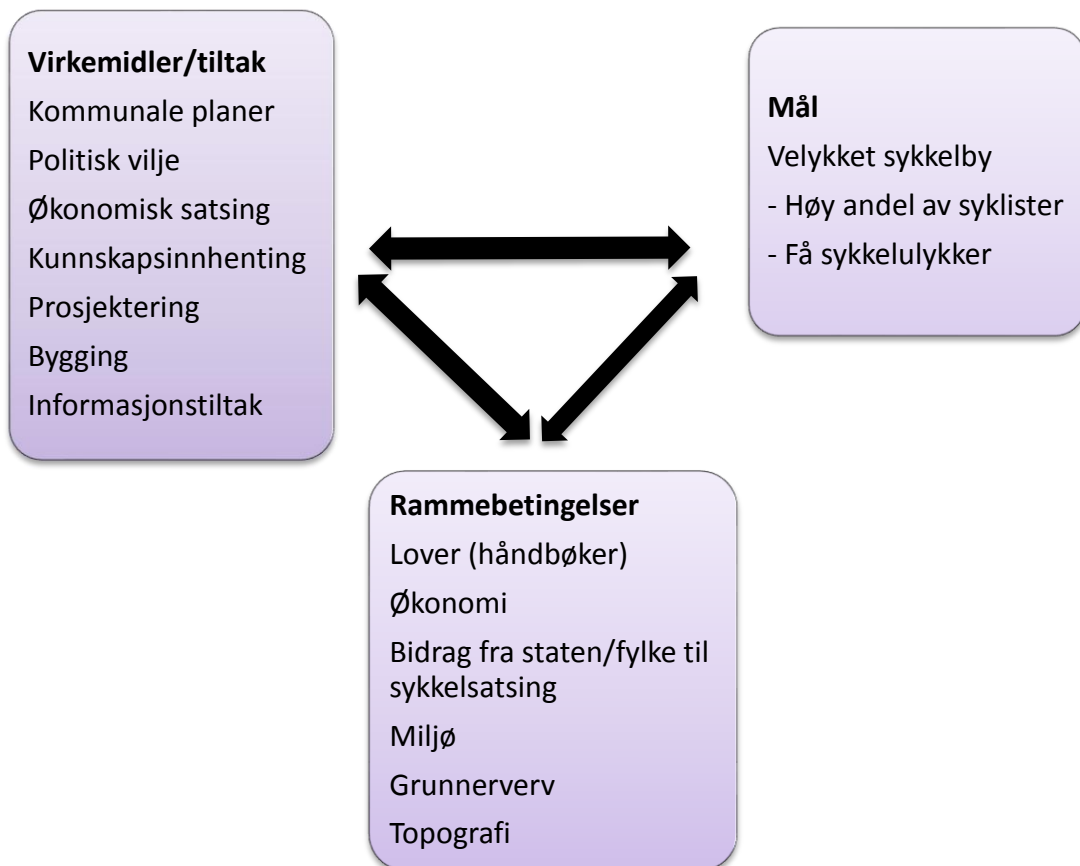
Først presenteres teoretiske perspektiver som har relevans for problemstillingen, og et internasjonalt eksempel på god tilrettelegging for sykkeltiltak i by. Deretter belyser vi våre metodiske valg, presenterer planprosessen i kommunene og hvilke tiltak som er gjennomført. Vi beskriver ulykkesbildet i de utvalgte kommunene, før vi avslutningsvis vil drøfte disse funnene og vurdere hvorvidt de gir svar på de nevnte problemstillingene.

2. Anvendt teori

Det er mange etater som er direkte involvert i planlegging av infrastruktur for syklende. Kommunene har ansvaret for planprosessene på eget vegnett. Andre viktige etater er fylkeskommune og staten som finansierer tiltak på egne veger. Alle disse tre forvaltningsnivåene har et felles ansvar for å utarbeide en plan for hovednett for sykkel. I tillegg er det flere statlige tilskuddsordninger som er avgjørende for kommunenes gjennomføringsevne. Statens vegvesen er viktigste fagetat og har ansvar for vegnormaler og veiledere for valg av type og fysisk utforming av sykkelanlegg.

2.1 Modell for sikkerhetsstyring

Boka «Samfunnssikkerhet» (Aven m.fl. 2004) presenterer en modell for sikkerhetsstyring. Denne har fokus på kartlegging og styring av usikkerhet. Viktige begreper er mål, virkemidler (tiltak) og rammebetingelser. Virkemidler brukes til å oppnå ønskede mål eller en overordnet visjon, og planleggingen skjer utfra et sett med rammebetingelser. Med utgangspunkt i modellen skal vi forsøke å forklare hvordan kommunene tilrettelegger, eller kan tilrettelegge, for økt sykling i byene. Figuren under viser de relevante virkemidlene, rammebetingelsene og målene kommunene forholder seg til.



(Figur 1 Modell for kommunal tilrettelegging for sykling)

Nasjonale mål, som f.eks. økt andel av syklister, kan kun oppnås når kommuner, fylkeskommuner og stat samarbeider. Et slikt samarbeid må også til for å oppnå det overordnede målet om at økningen ikke skal føre til flere ulykker i denne trafikantgruppen. Målene kan nås ved ulike virkemidler (se figur 1).

2.2. Rammebetingelser

I planlegging av veganlegg har planmyndighetene en rekke forskrifter og regler å forholde seg til. Dette er gitte rammebetingelser som alle planetater må forholde seg til. All planlegging skal gjennomføres i tråd med plan- og bygningsloven. Valg av fysiske løsninger skal i utgangspunktet gjøres utfra krav og anbefalinger i Statens vegvesens håndbøker. Håndbok 017 Veg- og gateutforming er en normal som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrift etter vegloven § 13. En annen håndbok, som er viktig i forbindelse med utforming og valg av ulike sykkelanlegg, er Håndbok 233 Sykkelhåndboka. I tillegg er det flere andre håndbøker som er relevante i forbindelse med trafikkregler og trafiksikkerhet for syklister.

Fylkeskommunen og kommunene har i prinsippet anledning til å avvike fra normaler, håndbøker og veiledere på egne veier. Dette skjer også ofte i praksis. Hvordan kan det forklare? I rasjonell planlegging blir det ofte tatt for gitt at en vedtatt reguleringsplan og vedtatte løsninger, er ukompliserte. Studier har vist at det ofte oppstår problemer både i beslutnings- og implementeringsfasen. I beslutningsfasen er det ofte forskjellige interesser og krav, og endelig plan blir en kombinasjon av flere alternativer. I gjennomføringsfasen kan en møte uforutsette utfordringer, som kan medføre at det endelige resultatet avviker fra opprinnelig idé (Flyvberg, 1991). Et eksempel er kostnadsoverslag som kan sprengte rammene for et utbyggingsprosjekt (Flyvbjerg, Bruzelius og Rothengatter, 2003).

Andre rammebetingelser er økonomi i planetatene og hvilke tilskuddsordninger som kommunene kan benytte seg av. Økonomisituasjonen i forbindelse med utbygging av tiltak for syklende, er i stor grad avhengig av samarbeid med andre aktører som fylkeskommune og stat.

Helse og miljø kan også være rammebetingelser. I boka "Verdier og valg – verdibasert beslutningsanalyse i praksis" viser forfatterne hvor vanskelig det kan være både for myndigheter, bedrifter og enkeltpersoner å gjøre seg opp en verdibasert mening om valg av tiltak i forhold til miljøet. De fleste har meninger om dette, og miljøet ansees som en viktig verdi av de aller fleste, men på grunn av at årsakssammenhengene både er komplekse, uklare og dynamiske er det vanskelig å forutsi effekten av miljøbelastninger og av tiltak for å redusere dem (Wennestøp og Seip, 2009).

2.3 Vilkår for økt bruk av sykkel

I rapporten «Nasjonal sykkelstrategi - trygt og attraktivt å sykle» (Statens vegvesen, 2003) formuleres vilkårene for å øke andelen syklende slik:

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

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

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

I rapporten heter det at innsats over tid gir gode resultater:

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

Som vi skal se nedenfor finnes det likevel eksempler på at satsing på sykkelfremmende tiltak ikke nødvendigvis må skje over mange år, før en ser resultater.

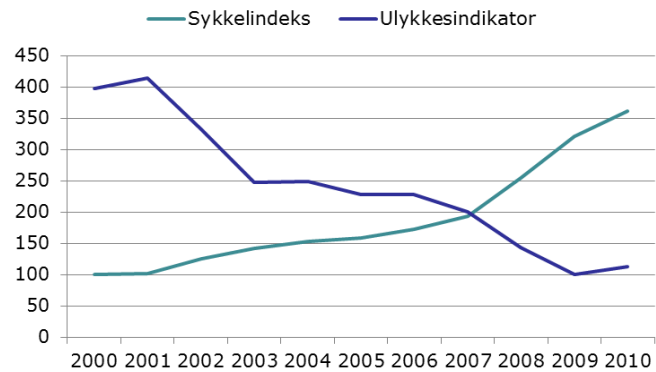
2.4. New York - et eksempel på innovativ tilrettelegging for sykling

Siden 2007 har bedre tilrettelegging for syklister vært et viktig satsingsområde i New York City¹. Etter inspirasjon fra København har NYCDOT² utvidet sykkelnettet med 320 kilometer på 3 år. Dette resulterte i dobling av antall syklister fra 2007 til 2011.

¹ Vi har valgt å fokusere på New York framfor mer kjente sykkelbyer som København og Amsterdam, fordi satsingen i den amerikanske byen har foregått over et relativt kort tidsrom. Utviklingen av sykkeltiltak i København og Amsterdam har derimot pågått i flere tiår, som en gradvis prosess.

² New York City Department of Transportation.

NYCDOT har laget en ulykkeindikator basert på rapporterte sykkelulykker med drepte og alvorlige skadde justert for økningen i syklistene. Som det kommer frem av figur 2 har syklistenes risiko for ulykker blitt redusert samtidig som flere sykler.



(Figur 2 Sykkelindeks og ulykkesrisiko. NYCDOT, 2012)

Ser vi på sykkelulykkene i absolutte tall ligger de på omtrent det samme nivå i 2000 som i 2011, til tross for den store økningen i antallet som sykler.





2.4.1 Suksessfaktorer

Det er mange virkemidler som var viktige på veien mot målet - en kombinasjon av fysiske tiltak, informasjonstiltak, kampanjer og regler.

- Masterplan for sykkel - viktig å ha en plan som definerer fremtidige sykkelnettverk.
- Medvirkning og innspill fra befolkningen.
- Økt fokus på trafiksikkerhet.
- Kostnadene har en fordelingsnøkkel der 80 prosent dekkes av staten, mens 20 prosent betales av kommunen (New York City).
- Lydhøre for endringsforslag fra publikum - det reduserer motstand og hjelper også implementering av prosjekter andre steder.
- Helseperspektivet har blitt stadig viktigere i USA de siste årene; helsemyndighetene tilbyr finansiering av tiltak som vil fremme økt aktivitet i befolkningen.
- Sykkeltiltak gir trafiksikkerhetsgevinster også for fotgjengere og bilister – dette gjør at det er lettere å selge denne typen løsninger.
- Flere løsninger for sykkelveger.

2.4.2 Eksempler på fysisk tilrettelegging

(Tabell 1 Fysiske tiltak som et virkemiddel i New York)

	<p><i>Sykkelveger</i></p> <p>Separat veg for syklende, en- eller tovegssykkelveger som er helt atskilt både fra biler og fotgjengere.</p>
	<p><i>Beskyttede sykkelveger</i></p> <p>Envegs beskyttede sykkelfelt – New York har mange envegskjørtede gater, og det er stort sett sykkelfelt i en retning: kjøreretningen.</p>
	<p><i>Malte sykkelfelt</i></p> <p>Her er det ikke brukt fysisk buffer, men et malt sykkelfelt på 0,5 meter som skaper trygghet.</p>
	<p><i>Standard sykkelfelt</i></p> <p>Eget kjørefelt for sykkeltrafikk (sykkelfelt) på begge sider av vegen. Sykkelfelt i kjørebane er skiltet og merket som eget felt i kjørebane. Dette bl.a. for å kunne holde sykkelfeltet fritt for parkerte biler.</p>



Delt felt / blandet med biltrafikk

Syklende kjører i kjørebane sammen med andre kjørende. Anlegg er ikke utformet med spesielle løsninger for syklende.

Der det av forskjellige grunner ikke er funnet plass til å etablere sykkelveg/sykkelfelt og der denne strekningen er en viktig lenke i sykkelnettverket, er det markert med maling i vegbanen at dette er et delt felt.

Tidligere ble det brukt skilt som viste dette, men bilistene la ikke merke til skiltene og tok ikke hensyn til sykklistene. Erfaringer med denne merkingen viser at bilistene er mer hensynsfulle, ettersom de ser at sykklistene har en rett til vegbanen. Markering av sykkelrute også der sykkelruten går i blandet trafikk, gir tydelige signaler både til sykklistere og bilister.

2.4.3 Øvrige tiltak i New York

- Det er delt ut 50 000 gratis sykkelhjelmer.
- Produksjon av «Bike Smart»-brosjyre, utdeling av lys og sykkelbjeller.
- Implementering av forskriften «Bicycle Access to Office Buildings Law».
- Etablering av sykkelparkeringer.
- Gjennomføring av de årlige kampanjene Bike Month og Summer Streets.
- En bysykkelordning er under oppstart.

3. Metode

Til innsamling av data har vi har benyttet både kvantitativ og kvalitativ metode. Vi har sett på plansituasjonen og hvordan planleggingen gjennomføres i kommunene Sarpsborg og Skedsmo. Dette omfatter publikasjoner på internett, kontakter og fagmateriale. Vi intervjuet nøkkelpersoner i kommunene. Intervjuene er gjennomført med skriftlig spørreskjema og telefonintervju.

En svakhet med denne metoden er at det kan være vanskelig å få en objektiv fremstilling av prosessene som leder frem til valg av ulike løsninger for syklende. En mer balansert fremstilling kunne skjedd gjennom intervjuer av flere involverte parter.

Videre har vi samlet statistikk for sykkelulykker i Sarpsborg og Skedsmo over en 10-års periode. Dette er hentet fra Statistisk sentralbyrås ulykkesstatistikk og STRAKS-registeret til Statens vegvesen. Risiko uttrykkes ved tall, absolutte eller relative. Forutsatt et godt datagrunnlag gir denne metoden objektiv framstilling av faktisk risiko. Problemet med å bruke denne metoden i vårt arbeid er at det er store svakheter med tallmaterialet. Det er omfattende underrapportering av sykkelulykker. Tallene vi har presentert kan derfor kun benyttes som grunnlag for en mer utfyllende diskusjon.



(Syklist i rundkjøring. Foto: Trygg Trafikk)

4. Sykkelaktivitet i kommunene

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) viser tall for sykkeltrafikken i 2009. Her ser vi at sykkelandelen i Sarpsborg og Skedsmo er på henholdsvis 4 og 5 prosent.

SINTEF har gjennomført en sykkelbyundersøkelse i Region øst. Ettersom tallene for sykkelbyundersøkelsen kun gjelder for en periode på vår og sommer, er de ikke direkte sammenlignbare med RVU 2009.

Tabell 1 presenterer status over sykkeltrafikken i sykkelbyene. Rapporten fremmer for øvrig indikatoren personkilometer som et verktøy for å måle økt sykkeltrafikk. Kolonne 1 «Andel som hadde syklet» betyr andel som hadde syklet på registreringsdagen.

(Tabell 1 Hovedtall for sykkelaktivitet i kommunene³)

Kommune	(1):Andel som hadde syklet	(2):Antall sykkel-turer per syklist	(3):Reiselengde(km) per sykkelstur	1*2*3 Personkm med sykkel per innbygger per dag
Sarpsborg	0,11	2,26	4,01	0,97
Skedsmo	0,13	2,15	5,06	1,46

Undersøkelsen viser at flere hadde syklet i Skedsmo enn i Sarpsborg, og at reiselengden var lengre. I Sarpsborg var det derimot flere sykkelturner per syklist.

De som hadde syklet på registreringsdagen fikk spørsmål om hvor trygge eller utrygge de følte seg som syklist, på hver av strekningene de hadde syklet. Andelen som var svært trygge var høyest i Skedsmo; 64 prosent i forhold til 49 prosent i Sarpsborg. Ingen hadde følt seg svært utrygge i Skedsmo, mens i Sarpsborg gjaldt dette 3 prosent.

Skedsmo og Sarpsborg har også blitt omtalt i en undersøkelse om lokale sykkelforhold, «Syklist i egen by», gjennomført av Syklistenes Landsforening. Spørsmålene i undersøkelsen handler om hvordan forholdene er for sykling, om hvor trygge de føler seg på sykkelen, om framkommelighet, standarden på vegene, vedlikehold både sommer og vinter, sykkelparkeringsstativ, parkering og frakt av sykkel i forbindelse med kollektivreiser⁴.

³ Kilde: «Sykkelbyundersøkelse 2010 Region øst»

⁴ Denne undersøkelsen bygger på syklister subjektive oppfatninger av hvordan det er lagt til rette for dem i trafikken. Resultatene gjenspeiler folks oppfatning av hva som er gode og mindre gode tiltak. Disse vil variere og undersøkelsen kan ikke brukes til å sammenligne kommunenes gjennomføringsevne eller vilje når det gjelder etablering av sykkeltiltak.

I undersøkelsen befester Lillestrøm posisjonen som den beste byen for syklister (tabell 3). Kommunen har gjort mye innen tilrettelegging for sykkel. Tiltak som kan trekkes fram er: rødmalte sykkelveger, sykkelteiler og sykkelpumper, samt sykkelboks, fremskutt stopplinje for syklister i vegen og flere sykkelparkeringer. I tillegg arrangerer kommunen sykkefestival. Bare en ting trekker ned og det er vintervedlikeholdet på sykkelanlegg.

I Sarpsborg er situasjonen blitt verre de to siste årene. Syklistene er misfornøyde med tilretteleggingen og føler seg utrygge, ifølge undersøkelsen.

Kart i vedlegg 1 og 2 viser gang- og sykkelveger i Sarpsborg og Skedsmo.

(Tabell 2 Resultater av «Syklist i egen by» undersøkelsen)

By	Plassering 2012	Snittkarakter	Plassering 2010
Lillestrøm	1	3,71	1
Sarpsborg	25	2,38	24

5. Kommunale planer for sykkelsatsning

For å kunne sette inn tiltak for å øke sykkelbruken i en kommune, er kommunale planer en viktig rammebetingelse som forankrer satsningen. I tillegg til kommuneplan (samfunnsdelen og arealdelen) har vi lest igjennom andre aktuelle planer som kommunene har utarbeidet eller fått utarbeidet. Under beskrives disse kort.

5.1 Sarpsborg kommune

I kommuneplanens samfunnsdel (2011-2023) er sykkelsatsningen fremhevet som en av løsningene som skal redusere utslipp fra vegtrafikken. Sammen med god bolig- og næringsplanlegging, er satsningen på et godt nett av gang- og sykkelveger viktig.

I kommuneplanens arealdel (2011-2020) er det en målsetting å etablere et sammenhengende og trafikksikkert hovedvegnett for sykkel. Her står det at minst 8 prosent av alle reiser skal gjennomføres på sykkel. Ett av tiltakene for å nå målsettingen, er å følge opp plan for hovedvegnett for sykkel.

5.1.1 Konseptvalgutredningen (KVU) for transportsystemet i Nedre Glomma-regionen (1.3.2010)

For å løse utfordringene med økt biltrafikk inn mot sentrum, anbefales det i utredningen at det må det skje en dreining av reisemiddelvalg, fra bil til kollektiv, sykkel og gange. Derfor skal tiltak for syklende og gående prioriteres, samt innføring av restriksjoner på biltrafikk inn mot sentrum. I Østfold mot 2050 (fylkesplan 2009-2012) står det:

«Arealutnyttelsen i byene og tettstedene må legge til rette for et bedre gang- og sykkelvegnett og et bedre kundegrnlag for kollektivtrafikken.»

5.1.2 Fremtidens byer

I en intensjonsavtale av 17. juni 2008, om deltagelse i prosjektet, står det:

«Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport. Vi vil styrke kollektivtransporten, sykkelbruken, gange og tilgjengelighet (...) Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken (...)»

5.1.3 Belønningsordningen for mindre bilbruk i byområdene

Østfold fylkeskommune søkte januar 2012 om midler via «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» for perioden 2012-2015. Det ble søkt om 273 millioner kroner for sykkelsatsning i Sarpsborg og Fredrikstad. I samme periode ville de på regionalt nivå bidra med 143 millioner kroner til samme tiltak: totalt 416 millioner kroner til sykkelfremmende tiltak.

5.1.4 Hovedvegnett for sykkel

Allerede i 2000 vedtok Sarpsborg kommune Hovedplan for gang- og sykkelvegnett som en «prinsippplan». Dette var ett av tiltakene som var skissert i Areal- og transportplan for Nedre Glomma, som første gang ble vedtatt i 1995. Målet med planen var å redusere forurensning fra biltrafikk. Det var også et mål å ta ut en viss helsemessig gevinst ved at det ble tilrettelagt for fysisk trening ved sykling. I planen står det:

«En av målsettingene med å etablere et hovednett for gang- og sykkelveg er som nevnt å prioritere syklisten fremfor bilisten. Syklisten må derfor sikres like korte strekninger som ved hovedvegene, sykkeltraseene må ha høy standard og enhetlig preg. Ved konflikt mellom syklist og bilist, bør syklist prioriteres».

Det er beskrevet tre prinsipløsninger som bør velges imellom:

- Separate gang- og sykkelveger.
- Sykkelfelt i kjørebanelen.
- Sykkeltrafikken blandet med biltrafikken.

Hovednettet for gang- og sykkelveger er inndelt i 13 parseller. Disse parsellene er vist i et kart i planen og stedlige trafikale forhold er grovt beskrevet. Det er ikke skissert hvilke tiltak som kreves per parsell.

I 2006 startet Statens vegvesen et prosjekt i samarbeid med Sarpsborg kommune om å skissere en hovedplan for sykkel i Sarpsborg. Målet var å ha en plan som var premissgiver for andre lokale samferdselstiltak og tiltak i Sarpsborg sentrum. Videre var dette viktig for å gi innspill til Nasjonal transportplan. Hovedplan for sykkel i Sarpsborg ble slutført i oktober 2008. Planen skisserer de samme rutene i ett hovednett, men nettet er utvidet med 8 ruter. Disse er vist i kart i planen og det er merket av hvor det er/ikke er tilfredsstillende forhold for sykkelister. Videre er det satt opp en prioritert liste der tiltaket med størst potensial for økt sykkelbruk er gitt førsteprioritet.

5.2 Skedsmo kommune

I kommuneplanens samfunnsdel (2011-2022) er det satt mål om at utslipp av klimagasser fra mobile kilder i 2022 er på samme nivå som i 2007. Dette oppnås blant annet ved å øke antall sykkelreiser med 20 prosent i forhold til 2007. For å kunne øke sykkelandelen må det legges bedre til rette for sykling og gange, samt føres en aktiv parkeringspolitikk.

I kommuneplanens arealdel (2011 - 2022) er det fokusert på en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling der det er lagt til grunn to mål:

- Å gjøre transportarbeidet så lite som mulig (smart arealplanlegging).
- Å påvirke reisemiddelvalget bort fra personbil.

For å legge til rette for økt sykkelbruk er det lagt inn minimumskrav til etablering av sykkelparkering i hele kommunen. For biloppstillingsplasser er det lagt inn et maksimumstak i sentrumsområdene.

For å få til en bærekraftig byutvikling må trafikkveksten i all hovedsak tas med alternative reisemidler til biltrafikk. Det bør derfor jobbes mer med gang- og sykkelvegnett og kollektivtrafikk fremfor vegnettet for øvrig. Det bør også jobbes for å skaffe gode alternativer til privattrafikk. Gang- og sykkelvegnettet i Skedsmo er i stor grad godt opparbeidet, men gjennomgående traseer har et potensial for forbedring. Dette kan bety svært mye for brukerne.

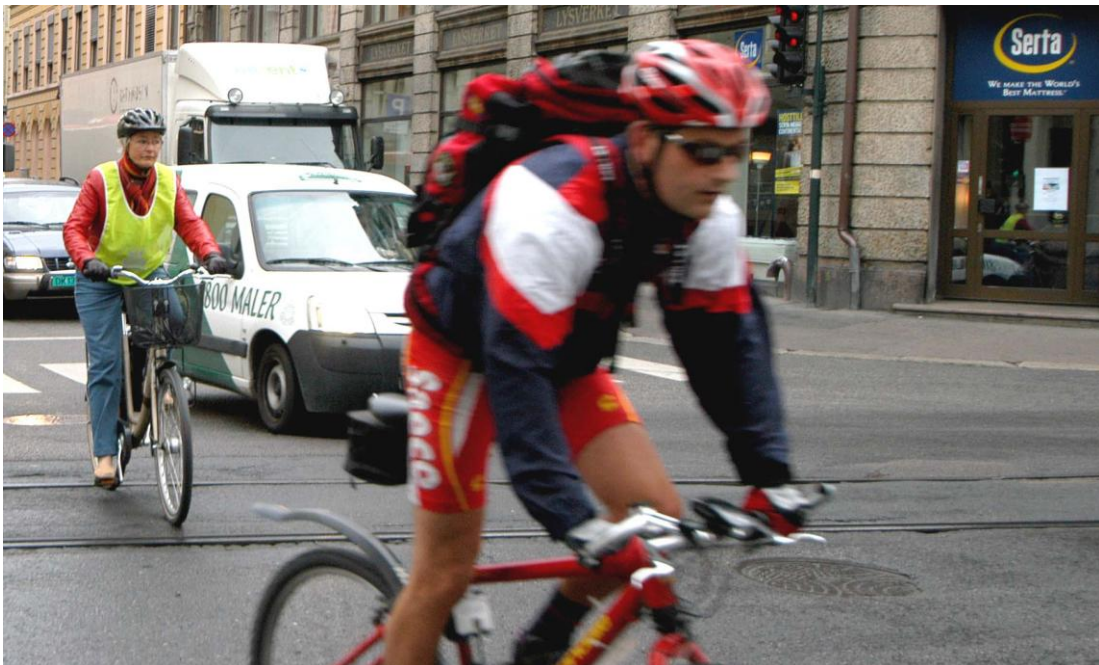
5.2.1 Sykkelbyen Lillestrøm/strømmen, hovedplan – 2005

Planen ble utarbeidet av Asplan Viak i 2005, på oppdrag fra Skedsmo kommune og Statens vegvesen. Den beskriver 2005-situasjonen og hvilke type løsninger som bør velges når tiltak skal gjennomføres.

Hensikten med planen er å definere et hovedsykkelvegnett for Lillestrøm/Strømmen sentrum, samt å identifisere tiltak som bør gjennomføres for å øke sykkelbruken. Planen skiller mellom tiltak som kan gjøres på kort og lang sikt.

I Romerike møter framtida 2004-2025 (Fylkesdelplan) heter det:

«For å utvikle et miljøvennlig og sammenhengende Romerike må et effektivt system for veg-, kollektiv, og sykkeltransport omkranses storbyområdene og tettstedene.»



(Syklister i bytrafikk. Foto: Trygg Trafikk)

6. Sykkelfremmende tiltak i kommunene

For å danne oss et bilde av sykkelsatsingen i kommunene Skedsmo og Sarpsborg, har vi henvendt oss til en sentralt plassert ansatt i hver kommune. Vi har stilt spørsmål om bakgrunn for satsingen, planleggingsprosessen, hvilke tiltak som er iverksatt, hvilke utfordringer og problemstillinger kommunen har møtt, og hva som planlegges av sykkeltiltak de neste årene.

6.1 Sarpsborg kommune

I Sarpsborg kommune har rådgiver Arild Oskar Karlsen ved Enhet for kommunal teknikk besvart våre spørsmål. Han har lang erfaring i kommunen innenfor planlegging, bygging og drift. I dag sitter han også som representant for kommunen i prosjektet «Sykkelbyen Nedre Glomma», sammen med Marthe Jakobsen fra planseksjonen.

6.1.1 Kort historikk

På grunn av økte trafikale problemer og lokal luftforurensning, måtte kommunene i Nedre Glomma-området ta grep tidlig på 1990-tallet. Sammen med Fredrikstad var Sarpsborg i 1995 de to første kommunene i landet som laget en plan for samordnet areal- og transportplanlegging (SATP). Som en følge av planen ble det på slutten av 1990-tallet satt fokus på de syklenes forhold i Sarpsborg. Det var mulig å søke om tilskudd til å få kartlagt hovednett for gang- og sykkelnett i kommunen. Sarpsborg fikk tilskudd og i år 2000 var hovedplanen vedtatt i kommunen. Planen var ikke juridisk bindende, men skulle være grunnlag for gode avgjørelser for å fremme transportsyklistens behov. I følge Karlsen har nok muligheten for å kunne få utført planarbeidet med tilskuddsmidler, vært en drivkraft i dette arbeidet.

I perioden mellom år 2000 og 2008 har det ikke vært stort fokus på sykkelsatsning. Dette kan trolig henge sammen med stram kommuneøkonomi. Etter 2008 har det vært satt av små midler til fortau og gang- og sykkelveger.

6.1.2 Deltagere i planleggingsfasen

Sarpsborg kommune bruker egne ressurser til å planlegge tiltak langs eksisterende veger. En av de ansatte på planseksjonen har sykkel som fokusområde. Konkrete tiltak for å fremme sykkel kommer enten fra nasjonale føringer, lokalt engasjement i befolkningen, eller innspill fra planseksjonen. Politikerne viser engasjement, og ofte har de fokus på konkrete tiltak. Alle planer blir politisk behandlet.

Sarpsborg kommune bruker i liten grad eksterne konsulenter i planoppdrag, men private reguleringsforslag er oftest ført i pennen av konsulenter.

Hovednett for sykkel går stort sett langs riks- og fylkesveger. For å få gjennomført tiltak på regionale/nasjonale veger, må vegeier selv prioritere tiltaket. Kommunen er i den sammenheng en viktig «lobbyist». Det er derfor et tett samarbeid med Statens vegvesen

som vegeier og administrasjon for fylkesveger, men samarbeidet gjelder også tiltak på kommunale veger.

6.1.3 Prosjektering av tiltak

Det er kommunens egne ansatte som utarbeider planer for eksisterende veger, mens konsulenter kan planlegge en totalpakke for nye boligfelt. Da innarbeider konsulentene også vegene og tilretteleggingen for syklistene innenfor planen.

Sykkeltiltak planlegges sjelden sammen med andre kommunale tiltak, som for eksempel utbedringer av vann- og avløpssystemet.

Kommunen bruker aktivt Statens vegvesen sine håndbøker når de skal planlegge og prosjektere tiltak. Når tiltaket er i planleggingsfasen, gjøres det også en risikovurdering av valgt løsning.

Det innhentes ikke informasjon fra forsikringselskaper om sykkelulykker for å evaluere om noen løsninger er mer ulykkesutsatte enn andre. Karlsen påpeker at en slik registrering er et omfattende arbeid, og at små kommuner som Sarpsborg ikke har kapasitet til dette.

6.1.4 Utfordringer underveis

På spørsmål om hvorfor det ikke har skjedd «mer» etter to separate planer for sykkelnett, sier Karlsen at det har vist seg at enkelte valgte traseer ikke har vært egnet, på grunn av ugunstig stigningsforhold eller andre forhold som vil vanskeliggjøre utbygging. Av den grunn har det ikke skjedd så mye tilrettelegging som en kunne ønsket. Det er ikke lett å se slike utfordringer på et overordnet plannivå. Av den grunn er det lett å utforme overordnede planer som stopper opp når det kommer ned på et detaljert plannivå.

Videre har stram kommuneøkonomi vært en av grunnene. Andre fokusområder har hatt høyere prioritet.

6.1.5 Iverksatte tiltak

I kommunen er det hovedsakelig satsning på gang- og sykkelveger fremfor sykkelfelt. Videre er det lagt opp til sykling i blandet trafikk i gater der fartsgrensene er 30. Det er kun anlagt 800 meter med sykkelfelt i sentrum.

Kommunen er også engasjert i «Mobilitetsuka», og i 2012 ble mobilitetsuka åpnet med at byens ordfører, Sindre Martinsen-Evje, åpnet et nytt sykkelfelt i byen.

I tillegg til fysiske tiltak er det planlagt å opprette en sykkelbynettside og informere aktivt på kommunens hjemmeside, samt profilere andre aktuelle tiltak.

Karlsen sier at kommunen er for lite tilrettelagt i dag til at en umiddelbart skal se noen vekst. Som eksempel fremhever han at det kun er 800 meter med sykkelfelt i sentrum av byen, fordelt på to gater. Han mener at de som sykler i dag kommer til å fortsette med

det. De som ikke per i dag tør sykle, må fristes til det. Men dette krever nok en større innsats innen tilrettelegging og et bedre tilbud.

6.1.6 Økonomiske rammer

Midlene til satsning på sykkeltiltak har kommet fra vegeier; staten, fylkeskommunen og kommunen selv.

Det mangler lengre strekninger med tilrettelegging for syklende langs hovedinnfartsårene fra de større boligområdene utenfor sentrum av Sarpsborg by.

Østfold fylkeskommune har hatt fokus på «Aksjon skoleveg», slik at tiltak for gang- og sykkelveg i radius 4 km rundt skolene har hatt høy prioritet⁵. Det har også vært fokusert på at de økonomiske midlene gir mest kilometer for pengene. I tillegg til investeringsmidler til gang- og sykkelveger, har fylkeskommunen bidratt med midler til sykkelparkering både i sentrumskjernen og ved de videregående skolene i kommunen.

Sarpsborg kommune har ikke selv satt av store investeringsmidler til økt sykkelsatsning i perioden, etter at de utarbeidet hovednett for sykkel som veiledende plan for sykkelsatsningen i kommunen. Tilrettelegging for sykkel langs kommunale veger, veger i bykjernen og i byggefelt, må dekkes over det kommunale budsjettet. Når det gjelder sykkelbymidler kommer disse i all hovedsak fra staten, men både kommunen og fylkeskommunen har bidratt med midler.

6.1.7 Framtidig satsning

For å kunne intensivere og optimalisere sykkelsatsningen ble det i januar 2011 inngått en intensjonsavtale for utvikling av Sykkelbyen Nedre Glomma. Avtalen er mellom Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen Region øst. Målet med samarbeidet er å redusere biltrafikken inn til sentrum av byene, fremme fysisk helse til kommunens befolkning og ha fokus på trafikksikkerhetstiltak.

Intensjonsavtalen skal legge grunnlaget for et felles arbeid for å øke sykkelbruken i de to kommunene. Det er satt som mål å øke sykkelandelen fra 4 prosent til 10 prosent innen utgangen av 2014. Samtidig må det fokuseres på sikkerhet for sykelister, slik at ikke det totale antallet sykkelulykker øker.

Kommunen har intensjon om å bevilge 5 millioner kroner årlig for å fremme denne sykkelsatsningen. Til sammenligning har Fredrikstad intensjon om å sette av 1 million kroner årlig i samme tidsperiode. Denne intensjonen er uavhengig av om de får innvilget søknaden innen belønningsordningen. Intensjonen om økt bevilgning til sykkeltiltak viser en politisk vilje til å satse på sykkel.

⁵ Elever som bor over fire kilometer fra skolen, innvilges gratis skoleskyss, finansiert av fylkeskommunen. Gratis skoleskyss kan også innvilges hvis skoleveien innenfor kilometersgrensen blir vurdert som særlig farlig eller vanskelig. Da er det kommunen som må betale skyssen.

Dersom Sykkelbyen Nedre Glomma ikke får midler via belønningsordningen, vil mange av de skisserte prosjektene ikke kunne gjennomføres i avtaleperioden. Blant annet peker Karlsen på en kommunal gang- og sykkelbro over Glomma som er helt avgjørende for å få til en vellykket sykkelsatsning inn mot sentrum. Det mangler 10,5 millioner kroner for å kunne bygge den broen. Broen er i dag kommunens første prioritet for å kunne øke sykkelandelen i kommunen. Det er tenkt at de millionene som mangler på finansieringsbiten, skal komme fra Belønningsordningen.

6.2 Skedsmo kommune

I Skedsmo kommune har overingeniør Frode Hofset ved planavdelingen besvart våre spørsmål. Han har jobbet med tilrettelegging for sykkeltiltak i kommunen siden starten av 2000-tallet, og beskrives som «pådriveren» bak dette arbeidet.

6.2.1 Kort historikk

I Lillestrøm skulle det etableres en sentrumsring for bilene i år 2000. Dette var en del av prosjektet riksveg 159 Knatten/Lørdagsrud/Vigernes til krysset ved riksveg 22 og var blant annet et ledd i oppryddings- og miljøtiltak i Lillestrøm⁶. Gjennom 1990-tallet hadde kommunen opplevd en nedgang i antall reiser på sykkel. Fra 1991 til 2001 sank sykkelreisene fra 12,9 prosent til 8,4 prosent. Tallene baserer seg på andel av befolkningen som syklet på en bestemt registreringsdag disse årene. Kommunen så på nedgangen utover 90-tallet som en uheldig utvikling. Sent i planleggingsfasen av sentrumsringen fikk kommunen økt bredden på den planlagte vegen, slik at det ble plass til sammenhengende sykkelfelt. Fra sentrumsringen gikk det avstikkere langs hovedvegene mot Fetsund, Oslo og Kjeller. Dette fikk kommunen til, på tross av et opplevd ensidig fokus på bilistene fra byarkitektens side. Utover 2000-tallet så en at sentrumsringen hadde god effekt på antallet syklistene og i 2003 bestemte daværende plansjef i Skedsmo kommune at det skulle satses på sykkeltiltak. Bakgrunnen for dette var den store trafikkmengden i Lillestrøm sentrum. En ønsket seg tiltak som kunne redusere biltrafikken og i tillegg være helsebringende for innbyggerne. I 2005 forelå det en investeringsplan for tiltakene, utarbeidet av konsultantselskapet Asplan Viak. I kommunens samferdselsavdeling, som ligger under planavdelingen, jobbet tre ansatte med å følge opp planen og implementere tiltakene. Kommunens informasjonssjef var også involvert i arbeidet, mens ansatte fra andre avdelinger i kommunen har vært involvert i enkeltstående tilfeller.

6.2.2 Deltagere i planleggingsfasen

Overingeniør Frode Hofset i planavdelingen har vært en pådriver og idékilde for arbeidet med sykkelsatsingen i kommunen. Han tror det har vært viktig med engasjement for å skape framdrift og konkrete resultater. Samtidig har sittende og tidligere ordførere og varaordførere vært positive til satsingen og aktive i arbeidet. Teknisk utvalg og kommunestyret har også vært involverte og ønsket seg «grønne

⁶ Pressemelding nr. 121/98, utsendt 20.11.1998 fra Samferdselsdepartementet.

samferdselstiltak». Ifølge Hofset kjører de fleste politikerne bil, mens et fåtall av dem sykler. Likevel har de vært villige til å iverksette tiltak for gående og syklende, selv når dette har gått på bekostning av biltrafikken. Den samstemte holdningen fra lokalpolitikere har ikke ført til noen stor diskusjon rundt etableringen av sykkeltiltak i kommunen, og satsingen har møtt få motargumenter. Likevel opplever planavdelingen at driftsavdelingene i både kommunen og i Statens vegvesen har hatt motforestillinger. Planavdelingen, som har stått for satsingen, opplever at bakgrunnen for kritikken kommer som følge av det merarbeidet driftsavdelingene blir pålagt ved å etablere sykkeltiltak. Hofset kommenterer dette slik:

«Driftsavdelingen er ikke negative til sykkeltiltak, men de trenger tilskudd. Syklistene sliter ikke bort isen og soper grus og støv slik som bilene gjør. Dette skyldes lavere fart. Det må derfor skrapes, sopes og saltet mer i sykkelfeltene enn i bilvegbanen. Bilene sliter bort rødfargingen i sykkelfeltene. Syklistene lager dog ikke sporslitasje.»

Under planleggingen av tiltak opprettet kommunen en referansegruppe der Statens vegvesen var representert. Flere private konsulenter har vært brukt til utarbeiding av byggetegninger og enkelte detaljtegninger i samferdselsprosjektene. Kommuneansatte har vært på befaring i København for å se hvordan danskene har lagt til rette for økt sykling. Planavdelingen opplever at Statens vegvesen har vært gode samtalepartnere, mens de private konsulentene har utført tegne- og konsulentoppdragene slik kommunen har bedt om og betalt for. Kommunen har også fått mange innspill fra Syklistenes Landsforening (SLF), og beskriver foreningen som «gode samtalepartnere, viktige pådrivere og en organisasjon med stor faglig kompetanse». Beslutningsprosessene er gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen, og blir beskrevet på følgende måte av overingeniør Frode Hofset:

«På kommunale veger er vi sjefen, men har lyttet til innspill fra vegvesenet. På riksvegene bestemmer de, men har lyttet til våre innspill. Dessuten gjelder de samme trafikkreglene på alle typer veger.»

6.2.3 Prosjektering av tiltak

I arbeidet med prosjektene har kommunen lagt til grunn Statens vegvesens Håndbok 233 Sykkelhåndboka, Håndbok 017 Veg- og gateutforming og Transportøkonomisk institutts Trafikksikkerhetshåndboka. Overingeniør Frode Hofset forteller om den videre prosessen:

«Så vurderes de forskjellige løsningene opp mot stedlige hensyn, kostnadseffektivitet og kvalitet når endelig utforming skal velges. En overordnet helsemessig analyse av farene ved sykling opp imot manglende fysisk aktivitet, er gjort på statlig nivå av Helsedirektoratet, Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet. Den nye helseloven med samordningsprinsippet påbyr alle offentlige tjenesteytere å tenke helse ved planleggingen. Vi bruker data fra politirapporterte ulykker og Trafikksikkerhetshåndboka ved valg av

prosjektutforming. Skriftlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) utføres i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan, og dette gjøres av innleid konsulent. Ved små enkle tiltak, som utplassering av sykkelstativer, er disse vurderingene satt direkte til entreprenør. Vi følger Miljøverndepartementets krav til ROS-analyser, mens Statens vegvesen skal vurdere hvilken effekt tiltakene vil ha for ulykkesfrekvensen. Det er Statens vegvesen som kvalitetssikrer prosjektene.»

6.2.4 *Utfordringer underveis*

Under planleggingen av tiltak har kommunen møtt på flere problemstillinger. Disse har dreid seg om konkurransen om gaterommet, hvor parkering av biler tradisjonelt er høyt prioritert og gjerne foran sykkelfremkommelighet og sykkelfelt. Dette har kommunen ønsket å endre, slik at bilistenes parkeringsmuligheter har måttet vike. Grunnerverv blir ofte pekt på som grunnen til at prosjekter strander. Her er saksbehandlingstiden lang, særlig hvis grunneier er negativ til de foreslåtte planene. Kommunen sier den må basere seg på frivillig grunnavståelse, fordi plankapasiteten er for begrenset til tunge og lange eksproprieringsrunder. Det pekes også på at vann- og avløpsproblemer i området gir en doubling av utgiftene knyttet til flere prosjekter. Når flytting av vann- og avløpsledninger må bekostes, forsinker det ofte utbyggingen.

6.2.5 *Iverksatte tiltak*

I løpet av de siste årene er det iverksatt flere tiltak i Lillestrøm og Skedsmo kommune for å øke antall syklistene:

- Sykkelveginspeksjoner er utført, og skal gjennomføres hvert 5. til 10. år.
- Gang- og sykkelveger er etablert på hovedvegene inn mot Lillestrøm, fra Fet, Frogner, Gjelleråsen og Rælingen. Tiltaket mangler på vegene Trondheimsvegen og Bråtevegen, internt i kommunen.
- Gjennomgående sykkelfelt er etablert i hele Sentrumsringen. I tillegg er det sykkelfelt i bygatene Storgata og Nittedalsgata som går inn mot sentrum. Kommunen har satset på gang- og sykkelveger på innfartsvegene mot byen og sykkelfelt i bygatene.
- Det er innført en reklamefinansiert bysykkelordning, der folk kan leie sykler gratis i sentrum.
- Kommunen har foretatt trafikktegneringer av syklistene i seks kryss, og har faste tellesløyfer på tre sykkelhovedveger. Tellingene brukes til å vurdere trafikkmengden av syklistene og som bakgrunnsinformasjon for vurderinger av hvilke tiltak som bør prioriteres.

Kommunen har også gjennomført enkelte holdningsskapende tiltak, som utdeling av skriftlig materiell til publikum, under Sykkelfestivalen i Lillestrøm i mai 2011. I samarbeid med Trygg Trafikk har skoleelever fått utdelt lykter til sykling i mørket og brosjyrer om trafikksikker ferdsel på sykkel. Disse holdningsskapende tiltakene er kombinert med informasjonstiltak. Kommunen har blant annet publisert flere artikler

om sykkelsatsingen på egne nettsider, spredt informasjon om prosjektene i sosiale medier og sendt leserinnlegg om sykkelsatsingen til lokale medier.

Til tross for implementeringen av flere fysiske og holdningsskapende tiltak, er ikke overingenør Frode Hofset i Skedsmo kommune helt fornøyd med resultatet:

«De som sykler til hverdags finner fasilitetene helt ok og trives på to hjul. De gjennomsnittlige sykkelturene til jobb blir lengre og lengre og er nå oppe i 6,5 kilometer. Men de fleste nordmenn er dårlige til å sykle og føler seg utrygge i trafikken. De tør ikke bruke sykkelfeltene og bruker fortauet til allmenn irritasjon. Samtidig ser vi at vintersykling er nesten fraværende. Her er situasjonen en helt annen i Stockholm, samt danske og finske byer. Der utgjør vintersyklingen opp mot 70 prosent av nivået på sommersyklingen».

6.2.6 Økonomiske rammer

Midlene til satsingen på sykkeltiltak har delvis kommet fra fylkeskommunen, som statlige tilskuddsmidler gjennom Statens vegvesen, og fra kommunen selv. Riksvegmidler har ført til lange strekninger med gang- og sykkelveger på de statlige vegene. Fra fylkeskommunen er Skedsmo tilført penger til utbedringer av skolevegene (tidligere kalt Aksjon skoleveg-midler). Pengene har gått til prosjekter som ligger innenfor en radius av fire kilometer fra skolene, med andre ord innenfor skyssgrensene for skoletransport. Når det gjelder sykkelbymidlene, kommer disse i hovedsak fra staten. De fylkeskommunale sykkelbymidlene har blitt redusert de senere årene. Kommunen opplever at det nesten bare er «fagre ord og løfter» igjen, men lite penger å hente fra fylkespolitikere. På kommunale veger har Skedsmo selv stått for finansieringen av rundt en tredjedel av de gjennomførte tiltakene.

6.2.7 Framtidig satsing

Kommunen skal utarbeide en trafikksikkerhetsplan som vil ta for seg alle ulykkene på de kommunale vegene. Målsettingen med analysen er å vurdere om ulykkesreducerende tiltak kan være aktuelt, og i så fall hvilke.

I årene framover forventer Skedsmo en lav vekst i biltrafikken og få trafikkulykker. Samtidig er det registrert en beskjeden vekst i antall syklistene de senere årene. Kommunen vil fortsette sin satsing på fysiske tiltak som gang- og sykkelveger og sykkelfelt. I løpet av 2016 og 2017 skal det være etablert gang- og sykkelveger langs Trondheimsvegen og Bråtevegen i kommunen.

Det er ventet at finansieringen av framtidige tiltak vil skje etter den samme modellen som i dag. Av nye fysiske tiltak ønsker kommunen en økt satsing på skilting av sykkelfelt. Dette for å informere bilistene om at syklistene finnes i bybildet, og for å oppfordre bilistene til økt sykkelbruk. Kommunen opplever det også som viktig å informere om at det er forbudt å parkere i sykkelfeltene, fordi dette kan skape farlige situasjoner. Det pekes samtidig på behovet for å endre sykkelopplæringen i skolen, slik at barna får mer teknisk kompetanse som syklistene, mer kunnskap om bruk av sykkelen i

trafikken og økt kunnskap om enkel reparasjon og «mekking» av sykkel. Planavdelingen har sendt forespørsel til skolesjefen i kommunen med ønske om et slikt samarbeid. Målsettinger er å øke antall syklistene, samt innføre en «bedre sykkelkultur tilsvarende den som finnes i Sverige, Danmark, Finland og andre land der en har lyktes i å heve sykkelandelen», ifølge Hofset.

I Skedsmos kommuneplan ligger det mål for reduksjon av klimagasser fram mot år 2022. Hofset påpeker at samferdselssektoren står for en tredjedel av det totale energiforbruket i kommunen, og sier at lokalpolitikere har vedtatt en bærekraftig og framtidsrettet satsing på samferdsel. Han mener det har likevel vært fristende å bygge kapasitetsøkende tiltak for bilistene:

«Et eksempel er den nye Fet-vegen som vil skape mer biler inn mot Lillestrøm, og lengre køer inn mot Oslo.»



(Eksempel på sykkeltiltak hentet fra Lillestrøm. Foto: Skedsmo kommune)

7. Sykkelykker i Sarpsborg og Skedsmo

Ulykkestall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at i tiårsperioden 2002-2011 har syklister vært involvert i 74 ulykker i Sarpsborg kommune og 71 ulykker i Skedsmo kommune.

Det dreier seg i hovedsak om lettere skadde, men det har også vært ulykker med hardt skadde i begge kommunene. I Sarpsborg har det vært to dødsulykker siden 2007.

Denne statistikken fokuserer på ulykkestallene for kommunene, ikke byene Sarpsborg og Lillestrøm. Dette fordi tallene fra SSB ikke registreres på mindre enheter enn kommuner.

(Tabell 4 Drepte og skadde syklister i Sarpsborg kommune i årene 2002-2011)

Sarpsborg	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Uoppgitt skadegrad	Totalt:
2002		2	3		5
2003		1	13		14
2004			7		7
2005		1	11		12
2006			7	1	8
2007	1		3		4
2008			3		3
2009		1	6		7
2010		1	8		9
2011	1		4		5
Totalt:	2	6	65	1	74

(Tabell 5 Drepte og skadde syklister i Skedsmo kommune i årene 2002-2011)

Skedsmo	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Uoppgitt skadegrad	Totalt:
2002		2	8		10
2003			5	1	6
2004			5	1	6
2005			6		6
2006		1	8		9
2007		1	10		11
2008		1	5	2	8
2009			2	1	3
2010			6		6
2011			6		6
Totalt:	0	5	61	5	71

Det er vanskelig å skaffe seg et godt bilde av ulykkessituasjonen for syklister basert på disse tallene. Vi vet at sykkelulykkene er svært underrapportert. Den offisielle statistikken til SSB er basert på politirapporterte ulykker. Det er anslått at 42,4 prosent av sykkelulykkene som involverer motorkjøretøy blir rapportert. Når det gjelder eneulykker på sykkel (velt eller utforkjøring), blir kun 0,7 prosent av ulykkene registrert. Ved påkjørsel av fotgjengere er den anslåtte rapporteringsgraden 10,2 prosent (Hvoslef, 1996).

Samtidig vet vi at det er store forskjeller på hvor mange alvorlige skader som blir meldt inn til politiet, og hvor mange lette skader som rapporteres. Når det gjelder dødsulykkene anslås en rapporteringsgrad på nærmere 100 prosent. For de alvorlige skadene er prosentandelen anslått til ca. 70, mens for de lettere og «uvesentlige skadene⁷» er rapporteringsgraden anslått til henholdsvis 29 og 11 prosent (Elvik og Mysen, 1999). Disse tallene gjelder imidlertid alle ulykker, uavhengig av trafikantgruppe. Som vi tidligere har sett er rapporteringsgraden enda lavere på sykkel, når ulykkene ikke involverer motoriserte kjøretøy.

7.1 Andel syklister involvert i ulykker

Rapporten «Sykkelbyundersøkelse 2010 Region øst» (Sintef, 2010), tar for seg syv utvalgte byer/kommuner på Østlandet. I rapporten er 142 respondenter spurt om de har vært utsatte for ulykker på sykkel de siste to årene. Her svarer 15 prosent bekreftende i Sarpsborg. I Skedsmo har 22 prosent vært involvert i ulykker. Resultatet baserer seg på et lavt antall respondenter og få ulykker, og må derfor vurderes med et kritisk blikk. Det er likevel verdt å merke seg at ulykkesandelen i Sarpsborg er den laveste blant de syv byene. En mulig forklaring kan være at syklistene i Sarpsborg hadde lavest eksponering (reiselengde per sykkeltur) i undersøkelsen.

7.2 Ulykkesutvikling

Deler vi perioden mellom 2002-2011 i to, ser vi en interessant utvikling i Sarpsborg. De første fem årene (2002-2006) er det registrert 46 persons skader. I siste halvdel av perioden er det 28 skader. Det er en betydelig reduksjon. Samtidig er det naturlig å anta at antallet syklister i Sarpsborg ikke er drastisk forandret fra den første perioden til den andre. Det er likevel verdt å merke seg at begge dødsulykkene i kommunen har skjedd de siste fem årene.

I Skedsmo ser vi ikke den samme utviklingen. Her er det registrert 37 skader i årene 2002-2006, og 34 skader i neste femårsperiode. Samtidig har andelen syklister vært økende i Skedsmo på 2000-tallet, mens reisene til og fra jobb har blitt lengre (se punkt 6.2.5).

Det må understrekes at vi her snakker om svært små tall, særlig når det gjelder de alvorligste personskaudeulykkene.

⁷ Elvik og Mysen bruker begrepet «uvesentlige skader».

7.3 Hva kjennetegner ulykkene?

Ulykkestallene fra Statistisk sentralbyrå (SSB) gir oss informasjon om antall politirapporterte ulykker. Men tallene sier ingenting om hvor i kommunen ulykkene skjer, eller hvorfor de skjer. Skal vi danne oss et mer helhetlig bilde, må vi hente informasjon fra annet hold. Det har ikke vært mulig å gjennomføre en detaljert analyse av ulykkene i Sarpsborg og Skedsmo. Det ville krevd flere ressurser og langt mer tid enn vi har til rådighet i arbeidet med denne prosjektoppgaven.

Vi har derfor spurt personer, som i kraft av sitt yrke har fokus på trafikkulykkene, om å beskrive sykkelulykkene i disse kommunene: trafikkansvarlig Roger Bøe ved Sarpsborg politistasjon og overingeniør Frode Hofset ved planavdelingen i Skedsmo kommune. I tillegg har vi hentet informasjon fra Statens vegvesens ulykkesregister STRAKS (se vedlegg 4 og 5).

I den kommende omtalen av ulykkessituasjonen ønsker vi å fokusere på byene og de bynære områdene, og de sykkelulykkene som skjer der.

7.3.1 Sarpsborg

Ulykkene i Sarpsborg skjer i utgangspunktet spredt utover hele byen. Det er imidlertid to steder som utpeker seg som ulykkespunkter. Her er det generelt mange ulykker, og blant disse flere sykkelulykker:

Grålum: Nær avkjøringen fra E6 ligger rundkjøringen på Grålum. Her er det høy trafikkmengde og blandet trafikk. I forbindelse med rundkjøringen er det etablert en undergang for myke trafikanter, men denne blir ikke bruk av alle. Det er spesielt en del treningssyklister som bruker vegbanen gjennom rundkjøringen. Inn i rundkjøringen er det ett felt. Dette er imidlertid så bredt at bilister ofte plasserer seg ved siden av hverandre inn i rundkjøringen, som om det skulle vært to felt. Dette fører til at det ofte er mange biler i rundkjøringen samtidig. I tilknytning til rundkjøringen er det også et gangfelt.

Hafslund: Dette er et trearmet kryss med rundkjøring. Bilister som kommer fra Ise inn mot krysset vil først møte en avkjøring til høyre. Her er det høy trafikkmengde, med stort innslag av tungtransport. Denne avkjørselen ligger rundt 10 meter fra rundkjøringen. Mellom avkjørselen og rundkjøringen er det plassert et gangfelt. Det er mye trafikk i området og mange hensyn å ta for trafikantene.

Dette har vært kjente ulykkespunkter i flere år. Men det er flere grunner til at disse ikke har blitt utbedret, ifølge trafikkansvarlig Roger Bøe ved Sarpsborg politistasjon:

«Økonomi og lang planleggingstid har satt en stopper for flere planer. Noen tiltak innebærer utarbeiding av reguleringsplaner og innhenting av anbud, som er tidkrevende. Det har også vært noe faglig uenighet mellom Statens vegvesen og kommunen i vurderingen av ulike tiltak»

Bøe er selv syklist i byen, og beskriver sykkeltiltakene generelt som mangelfulle:

«Jeg savner de gode løsningene. Det virker ikke som om det finnes en helhetlig plan for hverken gang- og sykkelveger eller sykkelfelt i vegbanen. Det er ingen sammenhengende sykkelforbindelser i byen».

Bøe mener enkelte syklist utsetter seg for unødvendig fare. Han har spesielt merket seg to situasjoner som har ført til nestenulykker og, i enkelte tilfeller, ulykker:

«Når flere trener sammen, hender det at den første i sykkelfeltet krysser vegen på gult lys. De som ligger bak vil ikke tape terreng, og fortsetter derfor på rødt. Det er også flere syklist som passerer biler på høyre side i saktegående kø. Det kan være farlig hvis bilisten plasserer bilen lengre til høyre».

I det siste eksemplet Bøe nevner, kunne for eksempel oppmerking av sykkelfelt i vegbanen redusert risikoen for ulykker (se punkt 2.4.2).

7.3.2 Lillestrøm

Som i Sarpsborg er ulykkene i Lillestrøm spredt utover hele byen. Dette gjelder særlig eneulykkene som utgjør om lag 75 prosent av ulykkene, ifølge overingeniør Frode Hofset ved planavdelingen i Skedsmo kommune. Påkjørslerne skjer hovedsakelig i kryss, eller i forbindelse med kryssing av veg. En typisk ulykkessituasjon kan oppstå når syklist kommer fra et fortau og skal krysse en bilveg, for å komme seg opp på fortauet på andre siden. Andre ulykker har skjedd der gang- og sykkelveger krysser bilveger. Sjåførene speider gjerne etter andre bilister, men er ikke alltid oppmerksomme på syklist. Overingeniør Frode Hofset mener den lave sykkelandelen i byen fører til flere sykkelulykker:

«Det er et problem at det er for få syklist. Dermed forventer ikke bilistene at det er syklist i trafikken og ser heller ikke etter dem. Hvis en dobler antallet som sykler, vil ulykkene reduseres fordi syklistene blir synligere i bybildet.»

De alvorligste påkjørselulykkene, som medfører personskader, skjer nesten utelukkende langs hovedvegene der fartsgrensen er 50 km/t. I de øvrige bygatene er lovlig hastighet begrenset til 30 eller 40 km/t.

Krysset Storgata/Vestbygata utmerker seg som et ulykkespunkt i Lillestrøm. Her er det mange biler, mange barn som ferdes til og fra skolen, samt voksne som går og sykler. Her har en ønsket å separere syklende og bilistene ved å lage en trafikkøy, uten at det foreløpig ser ut til å ha redusert risikoen.

Mangelen på sykkelfelt, og manglende bruk av sykkelfeltene som finnes, pekes på som en bakenforliggende årsak til flere ulykker. En rekke syklist tør ikke bruke sykkelfeltene i vegbanen. Når syklistene kommer fra fortauet ut i vegen/gangfelt, for å krysse sidegater, kan det oppstå nestenulykker og påkjørsler.

8. Samlet vurdering av sykkelbyene

Her har vi foretatt en kort oppsummering av noen av kommunenes virkemidler for å øke sykkelandelen (tabell 6), rammebetingelser for kommunenes satsing på sykkeltiltak (tabell 7) og måloppnåelse i kommunenes arbeid for å fremme sykkeltiltak (tabell 8). De grønne feltene markerer faktorer vi anser som positive bidrag til satsingen.

8.1 Kommunale virkemidler for å øke sykkelandelen

(Tabell 6 Kommunale virkemidler for å øke sykkelandelen)

Virkemidler	Sarpsborg	Skedsmo
Kommunale planer/målsettinger for sykkelsatsing	Klare, tallfestede målsettinger om å øke sykkelandelen fram mot 2020. I kommuneplanen fokuseres det på tiltak for syklende og tiltak for å redusere antall biler inn mot sentrum.	Klare, tallfestede målsettinger om å øke sykkelandelen fram mot 2020. I kommuneplanen prioriteres tiltak for myke trafikanter, for å redusere antall biler.
Politisk vilje til satsing på sykkelfremmende tiltak	Politikerne i Sarpsborg ønsker å prioritere sykkeltiltak, men har fått gjennomført få tiltak i praksis.	Politikerne viser vilje og engasjement til å prioritere sykkeltiltak.
Bruk av ekstern ekspertise i planlegging og etablering av tiltak	Sarpsborg benytter seg ikke av ekstern ekspertise i planleggingen av tiltak, foruten Statens vegvesen.	Skedsmo har i stor grad benyttet ekstern ekspertise i planleggingen av tiltak, og fått godt utbytte av det.
Kommunens økonomiske satsing på sykkeltiltak	På grunn av stram kommuneøkonomi er det ikke satt av større beløp til tiltak langs kommunale veger i perioden 2000-2011.	Skedsmo har stått for rundt en tredjedel av investeringene til tiltak på kommunale veger.
Gang- og sykkelveger	Det gjenstår mye tilrettelegging langs hovedvegene inn mot sentrum av Sarpsborg.	Det er etablert gang- og sykkelveger på flere av hovedvegene inn mot Lillestrøm.
Sykkelfelt	Det er bygget 800 meter med sykkelfelt i sentrum av Sarpsborg, fordelt på to gater.	Det er blant annet sammenhengende sykkelfelt gjennom hele Sentrumsringen i Lillestrøm.
Sykkelveginspeksjoner	Dette tiltaket er gjennomført i Sarpsborg kommune, både «enklere versjoner» og fullstendige inspeksjoner.	Dette tiltaket er gjennomført i Skedsmo kommune.
Informasjonstiltak	Sarpsborg kommune har noen nyhetsoppslag på sin hjemmeside. I all hovedsak handler denne informasjonen om planer og	Skedsmo har gjennomført enkelte informasjonstiltak, blant annet ved å legge ut informasjon om sykkelbysatsingen på kommunens

	samarbeidsavtaler.	nettsider. Vårt inntrykk er likevel at kommunen i stor grad fokuserer på etablering av fysiske tiltak.
Holdningsskapende tiltak	Det er delt ut folder om sykkelvett (laget av Statens vegvesen) blant annet på Mobilitetsuka og på Verdens miljødag.	Det er gjennomført enkelte tiltak i Skedsmo kommune, blant annet i forbindelse med den årlige Sykkelfestivalen i Lillestrøm.

8.2 Rammebetingelser for kommunenes satsing på sykkeltiltak

(Tabell 7 Rammebetingelser for kommunenes satsing på sykkeltiltak)

Rammebetingelser	Sarpsborg	Skedsmo
Statlige bidrag til sykkelsatsing i kommunen	Er en del av Statens vegvesens satsing på utvalgte sykkelbyer. Her følger det med statlige midler til sykkelfremmende tiltak.	Er en del av Statens vegvesens satsing på utvalgte sykkelbyer. Her følger det med statlige midler til sykkelfremmende tiltak.
Bidrag fra fylket til sykkelsatsing i kommunen	Østfold fylkeskommune bidrar som vegeier med midler til investeringer og vedlikehold. I tillegg har de gitt midler til sykkelparkering.	Akershus fylke har bidratt med midler til bruk på skolevegene i Skedsmo, men har i mindre grad støttet andre sykkelfremmende tiltak i kommunen.

8.3 Måloppnåelse i kommunenes arbeid for å fremme sykkeltiltak

(Tabell 8 Måloppnåelse i kommunenes arbeid for å fremme sykkeltiltak)

Andel syklist i trafikken	Det finnes ikke noe sikre tall som kan si noe om utviklingen av sykkelandelen i Sarpsborg. Men det er lite som tyder på at den er økt eller redusert i særlig grad de siste årene.	Utover 2000-tallet økte sykkelandelen i Skedsmo. Denne utviklingen har stoppet opp de siste par årene.
Antall ulykker	To syklist har omkommet i Sarpsborg de siste fem årene. Generelt er det likevel få politirapporterte ulykker og disse har i all hovedsak ført til lettere skader.	Det er generelt et lavt antall politirapporterte sykkelulykker i Skedsmo. Det er ikke registrert dødsulykker de siste ti årene blant syklist i kommunen. Ulykkene har i all hovedsak ført til lettere skader.

9. Drøfting

Innledningsvis stilte vi tre spørsmål vi ønsket å belyse og besvare gjennom oppgaven. I kapittel 5 beskrev vi hvilke planer kommunene Sarpsborg og Skedsmo har utarbeidet for å øke andelen syklistene. I kapittel 6 har vi beskrevet hvilke rammebetingelser kommunene har måttet forholde seg til, og hvilke tiltak de har iverksatt. Kapittel 7 beskriver ulykkesituasjonen i kommunene. Denne situasjonen kan påvirkes av kommunens iverksatte tiltak, eller mangelen på dem. I kapittel 8 har vi samlet de momentene vi anser som mest sentrale for å øke sykkelandelen i kommunene.

9.1 God tilrettelegging for syklistene?

I prosessen med å implementere sykkelvennlige tiltak har kommunene hatt to forskjellige tilnærminger, som har gitt vidt forskjellige resultater.

I Sarpsborg virker det som politikerne har hatt gode intensjoner og ønsker om å tilrettelegge byen for å øke andelen syklistene. Det er vedtatt planer med langsiktige målsetninger og flere planer for etablering av fysiske tiltak.

Det har imidlertid ikke blitt bevilget midler til gjennomføringen av disse planene over de kommunale budsjettene. Dermed har tiltakene i liten grad blitt realisert. En forklaring kan være stram kommuneøkonomi og dermed mangel på ressurser til kommunale oppgaver som ikke er lovpålagte. Vi vil likevel stille spørsmålsteget ved hvor stor den politiske viljen til satsing har vært, når sykkeltiltakene tilsynelatende har blitt nedprioritert i de årlige budsjettene.

Skedsmo har fått etablert en rekke sykkeltiltak i Lillestrøm. En har planlagt for tiltak i nært samarbeid med fagekspertisen i Statens vegvesen og Syklistenes Landsforening. En har fått utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyser av eksterne konsulenter og innhentet kunnskap fra Transportøkonomisk institutt. Fokuset i planprosessen har vært å øke andelen syklistene og etablere tiltak som gir god trafiksikkerhet. I etterkant har politikerne og embetsverket jobbet for å iverksette de planlagte tiltakene, og brukt kommunale midler for å oppnå det. Arbeidet i Skedsmo har ført til at Lillestrøm er kåret til Norges beste sykkelby tre år på rad (se kapittel 4).

I vårt eksempel fra New York ser vi at statlige midler dekket 80 prosent av kostnadene ved de sykkelvennlige tiltakene. Her dekket byen 20 prosent av utgiftene selv. De lokale myndighetene la stor vekt på involvering av befolkningen og ønsket å være lydhøre for deres innspill. Kan pengebruken lokalt ha vært en faktor for å skape engasjement blant byens politikere, byråkrater og innbyggere? Vi ser samtidig at helsemyndighetene har vært involverte i arbeidet. De har bidratt med midler, for å øke aktiviteten i befolkningen.

Dårlig økonomi kan naturligvis sette en stopper for satsingen på sykkeltiltak i en rekke norske kommuner. Da hjelper det ikke nødvendigvis med hverken nasjonale føringer, høye statlige målsettinger eller lokale planer om økt sykkelandel i trafikken. Spørsmålet er om etablering av sykkelvennlige tiltak i disse kommunene vil være avhengige av

økte statlige og fylkeskommunale midler. Kan en økt «startkapital» hjelpe kommunene med å igangsette arbeidet, og dermed skape større lokal etterspørsel etter sykkeltiltak?

Vi stiller oss samtidig spørsmålet om ikke helsemyndighetene burde vært mer involvert i satsingen på økt sykkelbruk. Det kunne ført til en bedre ressursutnyttelse hvis samferdselssektoren og helsesektoren i større grad samarbeidet om planlegging og utbygging av tiltak. Dette ville vært godt forebyggende helsearbeid, og her kan det ligge muligheter for bedret helse og dermed reduserte utgifter for helsevesenet.

9.2 Har sykkelbruken i kommunene økt?

Vårt andre spørsmål innledningsvis handlet om hvorvidt de etablerte sykkeltiltakene i kommunene har bidratt til økt bruk av sykkel. Som vi kan lese utfra tabellene i kapittel 8 er det ikke enkelt å svare på dette. I Sarpsborg kan vi anta at det neppe har vært noen stor økning, eller reduksjon. Informasjonen innhentet fra Skedsmo kommune tyder på at andelen syklistene også der har stått stille de siste par årene.

Det er vanskelig å peke på enkeltstående grunner til at Lillestrøm ikke får bedre betalt for satsingen. Basert på informasjonen tilgjengelig i denne oppgaven, vil vi likevel vise til noen faktorer som kan ha hatt betydning:

Sykkelfeltene utgjør en stor del av kommunens satsing på sykkel-fremmende tiltak i Lillestrøm. Kommunen påpeker selv at innbyggerne ikke er vant til dem, og heller ikke virker komfortable med å bruke sykkel-feltene. Dette betyr at kommunen har satset på et tiltak som foreløpig er lite etterspurt og benyttet av syklistene. Dermed kan en anta at sykkel-feltene heller ikke fører til noen stor «rekruttering» av syklistene.

Det er få som sykler vinterstid, og vedlikeholdet av sykkelanleggene i Lillestrøm har blitt kritisert. Kommunen har en målsetting om å få flere til å sykle året rundt, men har foreløpig ikke lyktes i nevneverdig grad. Det kan også være noe å hente på et mer aktivt informasjons- og holdningsskapende arbeid, overfor egne innbyggere.

Det er viktig å understreke at våre vurderinger kun er gjort utfra de opplysninger vi har hatt tid og mulighet til å innhente, til bruk i denne oppgaven. En mer grundig analyse av tiltakene som er gjennomført i kommunene, vil kunne gi et bedre grunnlag for en slik diskusjon. Det kunne samtidig vært behov for mer kunnskap om hva som får folk til å sykle, framfor å kjøre bil. Eller sagt med andre ord; hvorfor så mange bilister velger bort sykkelen som framkomstmiddel. En slik undersøkelse kunne gitt kommunene viktige innspill i det videre arbeidet med å øke sykkelandelen i trafikken.

9.3 Gir tiltakene økt sikkerhet for syklistene?

Vårt siste innledende spørsmål dreide seg om hvorvidt de gjennomførte tiltakene i kommunene påvirket ulykkessituasjonen for syklistene. Dette lar seg kun delvis besvare. Som nevnt i kapittel 7 har det ikke vært mulig å gjennomføre en detaljert analyse av ulykkene i Sarpsborg og Skedsmo. Vi vet at syklistene generelt har en høyere ulykkesrisiko enn bilister. En skulle dermed tro at en økt sykkelandel ville ført til flere

sykkelulykker. Samtidig vet vi fra internasjonal forskning at hvis andelen syklistene øker betydelig, går ulykkesrisikoen for denne trafikantgruppen ned (se figur 2, punkt 2.4). Dette fordi bilistene blir mer vant til at syklistene befinner seg i trafikken, i større grad ser etter dem og legger merke til dem.

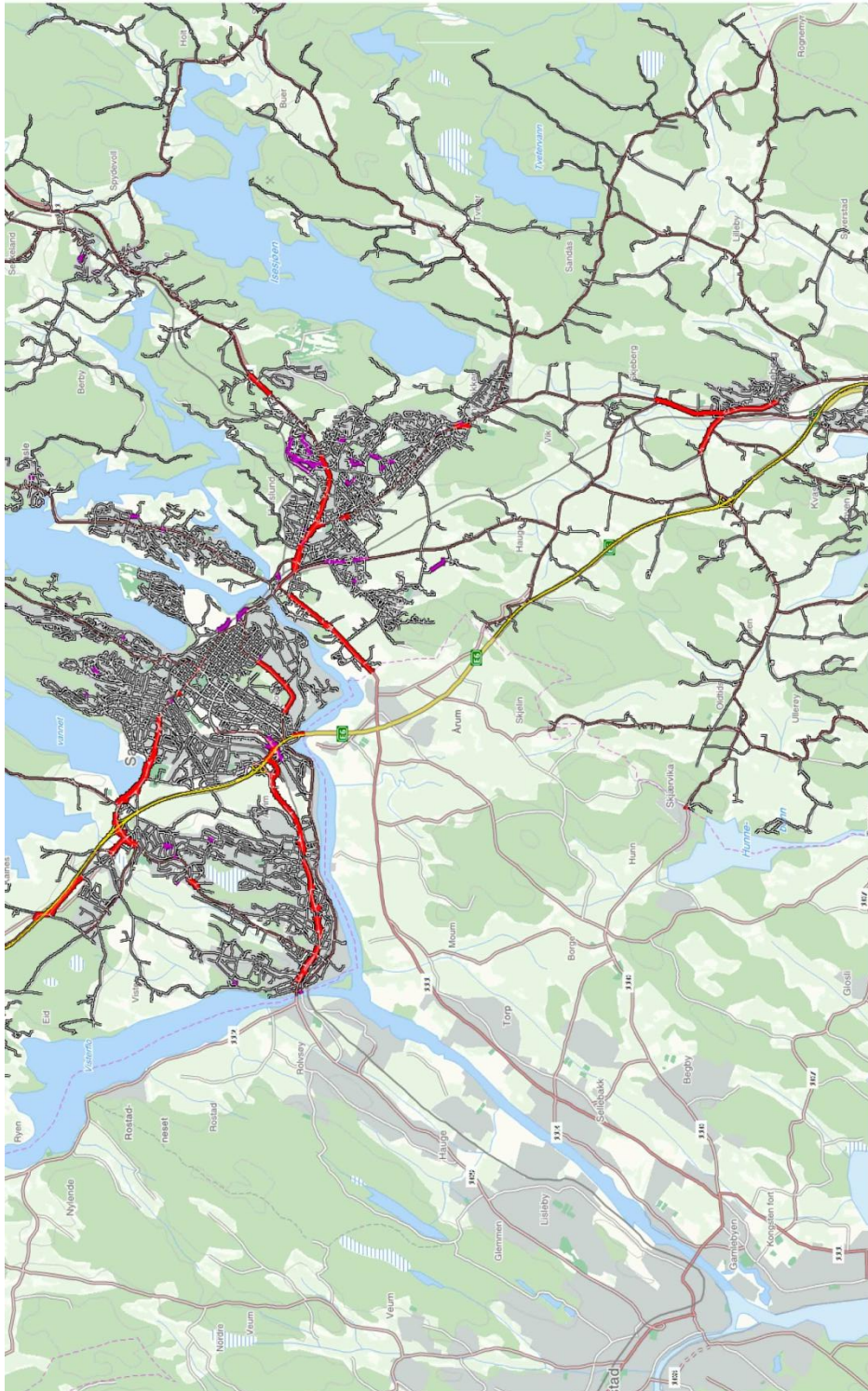
I Sarpsborg har det vært to dødsulykker som involverer syklistene de siste fem årene. I samme periode, 2006 til 2011, har antallet politirapporterte ulykker sunket betydelig, sammenlignet med den foregående femårsperioden (2002-2006).

I Skedsmo har det ikke vært dødsulykker med syklistene de siste ti årene. Her har imidlertid antall ulykker vært ganske likt i disse femårsperiodene. Samtidig har Skedsmo hatt en økning i antall syklistene utover 2000-tallet, mens de gjennomsnittlige reisene blir lengre og lengre for transportsyklistene på vei til og fra jobb. Dette kan muligens bety at ulykkesrisikoen i realiteten er noe redusert for syklistene i kommunen.

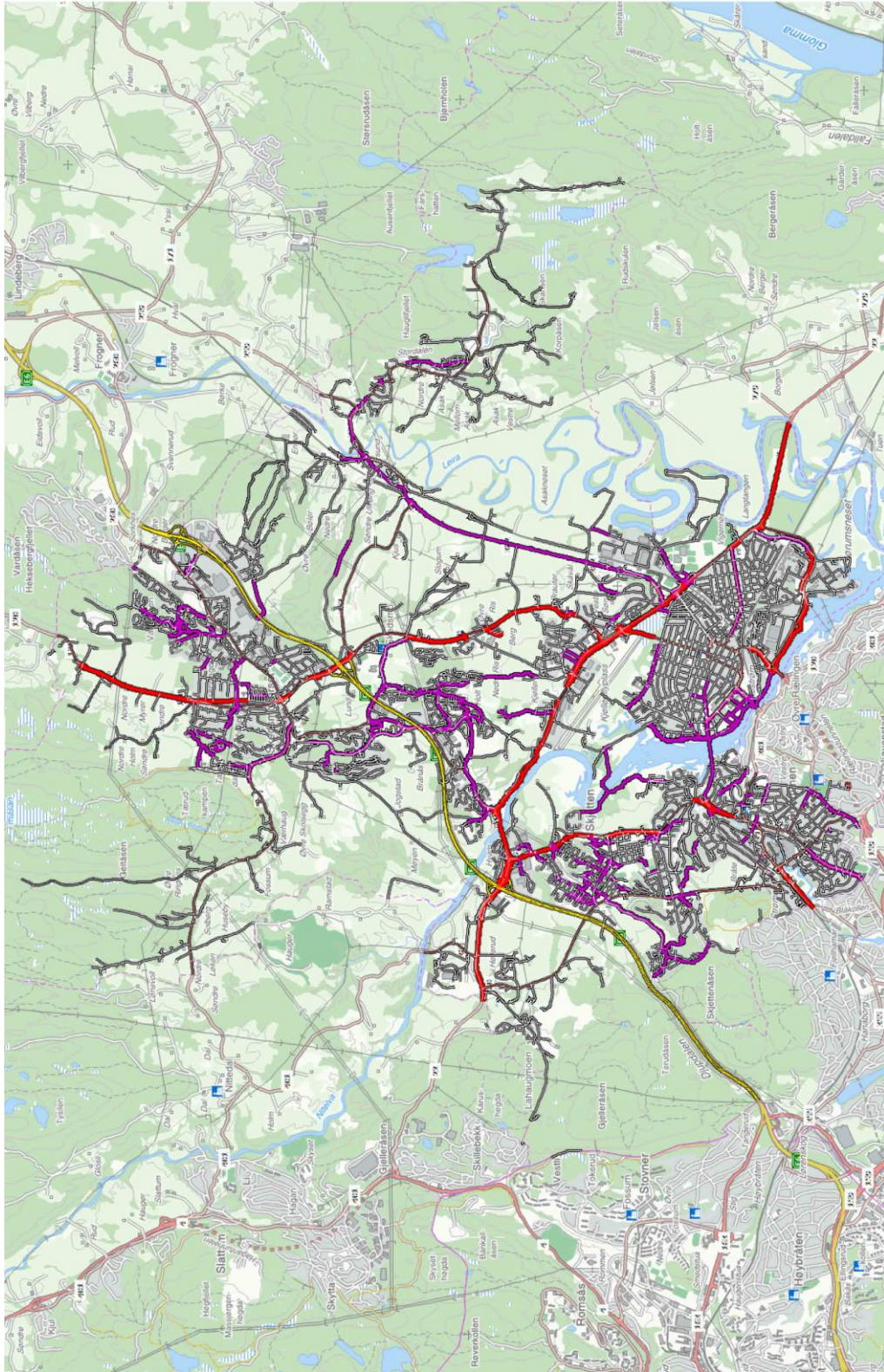
For å svare mer utfyllende på dette spørsmålet hadde det vært nyttig med en bredere anlagt gjennomgang av ulykkene, der en vurderte eksponering i trafikken opp mot antall ulykker. Det kunne vært interessant hvis en slik analyse samtidig fokuserte på hvor og når ulykkene skjedde, for å vurdere hvilken innflytelse trafikkmiljøet, trafikkmengden og tidspunktet hadde på syklistenes risiko.

Vedlegg

Vedlegg 1, Kart over gang- og sykkelveier i Sarpsborg kommune:



Vedlegg 2, kart over gang- og sykkelveier i Skedsmo kommune:



— Gang- og sykkelveg langs riksveger og fylkesveger

— Gang- og sykkelveg langs kommunaleveger

Vedlegg 3, intervjuguide til samtaler med ansatt i Sarpsborg og Skedsmo kommuner:

Planlegging og etablering av sykkelfremmende tiltak i kommunene

- Hva var bakgrunnen for at kommunen ønsket å innføre sykkelfremmende tiltak?
- Hvem er involvert av kommunens egne ansatte?
 - Hvilken rolle har ildsjel(er) spilt i arbeidet med sykkeltiltak?
 - Hvor involvert og engasjert har den politiske ledelsen vært i disse planene?
 - Hvor viktig har det vært for politikerne å iverksette planene?
- Har kommunen brukt ekstern ekspertise i planleggingen? (som for eksempel Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, konsulenter, studieturer til utenlandske byer, innhenting av utenlands ekspertise).
 - Hvordan har i så fall bruk av eksterne fungert og har innhentet kompetanse vært nyttig for kommunen?
- Hvordan er satsingen finansiert og har kommunene vært fornøyd med de økonomiske rammene?
- Hvilke problemstillinger har dukket opp underveis i planleggingen?
- Hvilke forskjellige tiltak og praktiske løsninger har blitt vurdert?
- Hva ligger til grunn for de valgte løsningene? (bruk av Statens vegvesens håndbøker, forskningsrapporter osv.)
- Har kommunen gjennomført en overordnet risikoanalyse for sykkeltiltakene eller evt. en risikoanalyse for de enkelte tiltak? Hvor omfattende har i så fall disse analysene vært og hvem har utført dem?

Hvilke tiltak har kommunene iverksatt?

- Fysiske tiltak? (gang- og sykkelveier, sykkelfelt, skilting, bilfrie veier, fjerning av sikthindre, vedlikehold av sykkelvei, sykkeltellere)
- Informasjonstiltak?

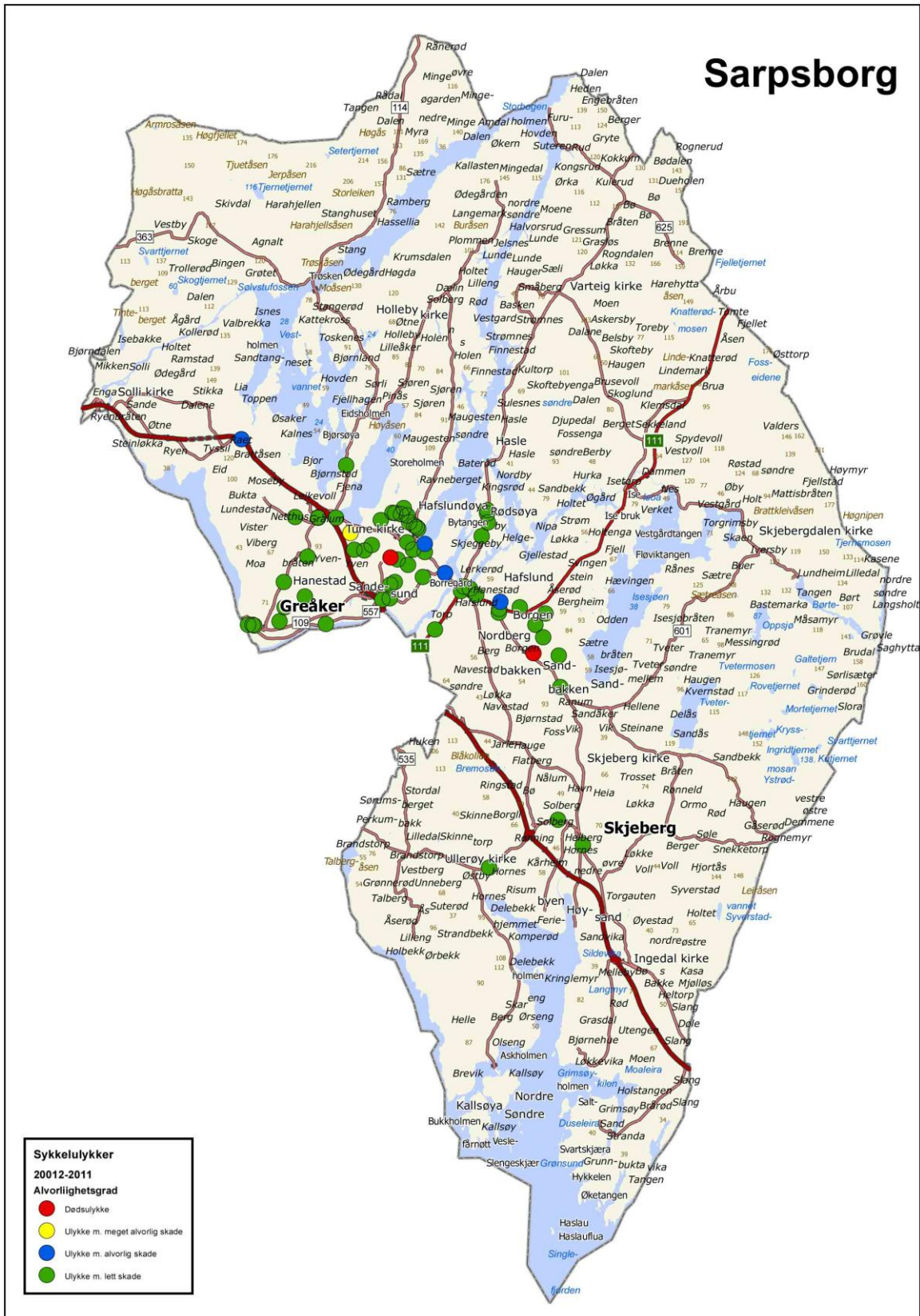
Hvordan mener kommunene at disse tiltakene fungerer i dag?

Framtidige planer for tilrettelegging for sykling i kommunene?

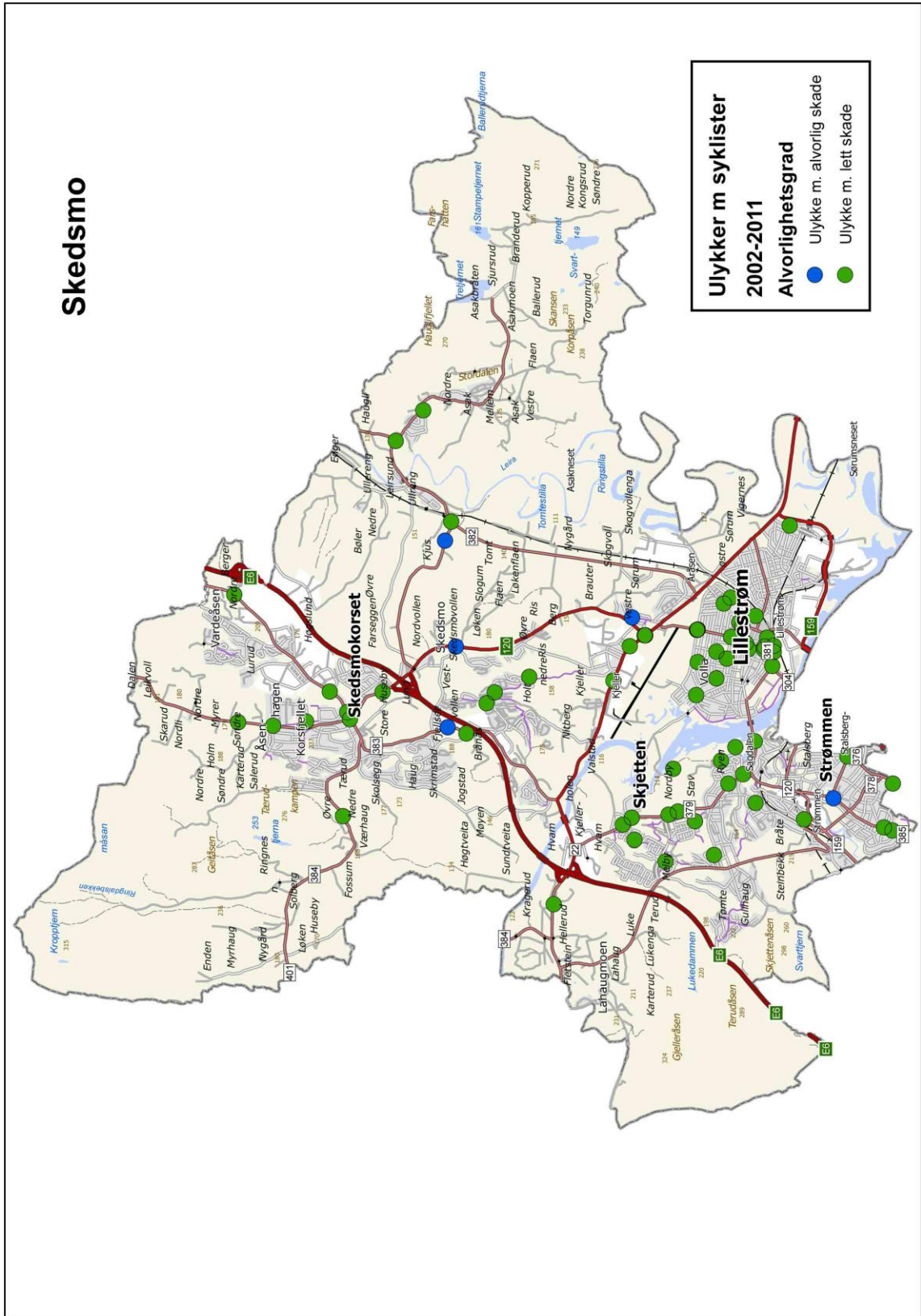
- Vurdering av framtidig trafikkvekst?
- Hvilke tiltak er planlagt?
- Framtidig finansiering av tiltak?

- Andre kommentarer (for eksempel viktige elementer for planleggingen, utføringen av tiltak eller framtidig planlegging) som ikke er adressert gjennom de øvrige spørsmålene?

Vedlegg 4, oversikt over sykkelulykker i Sarpsborg kommune 2002-2011 hentet fra Statens vegvesens STRAKS-register:



Vedlegg 5, oversikt over sykkelulykker i Skedsmo kommune 2002-2011 hentet fra Statens vegvesens STRAKS-register:



Litteraturliste

- Asplan Viak. (2005). Sykkelbyen Lillestrøm/Strømmen, Hovedplan.
- Akershus fylkeskommune (2004). Romerike møter framtida 2005 – 2025. Fylkesdelplan.
- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K. H., Sandve, K. (2004). Samfunnssikkerhet, Universitetsforlaget, Oslo.
- Elvik, R. og Mysen A. B. (1999). Incomplete accident reporting. Meta-analysis of studies made in 13 countries. Transportation Research Record, 1665, 133-140.
- Fuglseth, B.B og Peterson, S. (2012). Innovativ transportplanlegging – New York et spennende case. Rapport nr. 91 fra Statens vegvesen.
- Flyvbjerg, B (1991). Rationalitet og makt. Bind I og II. Akademisk forlag, Odense.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. og Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and Risk – an Anatomy of Ambition. Cambrigde University Press, England.
- Hvoslef, H. (1996). Trafiksikkerheten - kan den bli bättre? Vad händer när trafiken ökar? I Nordiska trafiksäkerhetsdagar 1995, 73-83. Rapport TemaNord 1996:511. Köbenhavn, Nordisk Ministerråd.
- NYCDOT (2012). New York City Cycling Safety Indicator. Hentet 1.nov. 2012 fra http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc_cycling_safety_indicator.pdf
- Sarpsborg kommune (2000). Hovedplan for gang- og sykkelveinett.
- Sarpsborg kommune (2011). Kommuneplan for Sarpsborg kommune 2011 -2020. Kommuneplanens arealdel.
- Sarpsborg kommune (2011). Kommuneplan for Sarpsborg kommune 2011 – 2023, Samfunnsdelen.
- Sintef (2010). Sykkelbyundersøkelse 2010. Region øst.
- Skedsmo kommune (2010). Revisjon av kommuneplan. Forslag til kommuneplanens arealdel 2011-2022.
- Skedsmo kommune (2011). Kommuneplan 2011 – 2022. Samfunnsdelen. Utvikling i Skedsmo. Mål og strategier.
- Statens vegvesen (2002). Sykkelhåndboka, håndbok 233.
- Statens vegvesen (2003). Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle. Grunnlagsdokument, Nasjonal transportplan 2006 – 2015.
- Statens vegvesen (2008). Veg- og Gateutforming, håndbok 017.

Statens vegvesen region øst (2008). Hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg.

Statens vegvesen region øst (2010). Konseptvalgutredning for transportsystemet i Nedre Glommaregionen.

Sykelistenes Landsforening (2012). Sykelist i egen by – 2012. Spørresundersøkelse. Hentet 1. nov. 2012 fra http://www.slf.no/Nyheter/darlige_sykkelbyer_bli_darligere

Transportøkonomisk institutt (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. Rapport nr. 1130/2011.

Wennestøp, F. og Seip, K.L (2009). Verdier og valg: verdibasert beslutningsanalyse i praksis. Oslo: Universitetsforlaget.

Østfold fylkeskommune (2009). Østfold mot 2050. Fylkesplan 2009-2012.