



Sykkelregnskap

STATENS VEGVESEN RAPPORTER

Nr. 211



Tittel

Sykkelregnskap

Undertittel**Forfatter**

Mats Mikael Larsen
Hege Herheim Tassell

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon

Transportplanlegging

Prosjektnummer**Rapportnummer**

Nr. 211

Prosjektleder

Hege Herheim Tassell

Godkjent av

Anne Ogner

Emneord

Sykkelregnskap, sykkel, sykkeltrafikk, sykkelby, brukertilfredshetsundersøkelser

Sammendrag

Et sykkelregnskap viser resultatene av felles offentlig innsats fra stat, fylke og kommune for økt sykkelbruk i et geografisk avgrenset område, som en kommune eller en by. Sykkelregnskapet utarbeides jevnlig, for å vise utviklingen over tid.

I rapporten beskrives indikatorer som vi mener er tilstrekkelige til å vise utviklingen i sykkeltrafikken og virkningene av denne. Kommunen kan legge til egne indikatorer om det er spesielle innsatsområder eller resultater de ønsker å måle.

Indikatorene er gruppert i følgende temaer:

- Sykkeltrafikk
- Trafikksikkerhet
- Bygging og tilrettelegging
- Syklistenes tilfredshet
- Drift og vedlikehold
- Virkningsberegninger
- Holdningsskapende arbeid
- Annet arbeid

Antall sider

16

Dato

07.11.2013

Title

Bicycle account

Subtitle**Author**

Mats Mikael Larsen
Hege Herheim Tassell

Department

Traffic Safety, Environment and
Technology Department

Section

Transport Planning

Project number**Report number**

No. 211

Project manager

Hege Herheim Tassell

Approved by

Anne Ogner

Key words

Bicycle account, bicycle, cycle
traffic, customer satisfaction sur-
veys

Summary

A bicycle account shows the result of the joint efforts of the governments at the national, county and local levels to increase bicycle use in a limited geographical area, such as a municipality or a city. The bicycle account is to be prepared at regular intervals to show trends over time.

This report describes the indicators we believe are sufficient to show the development and effects of bicycle traffic. The municipality can add their own indicators if there are specific areas or results they want to measure.

Pages

16

Date

07.11.2013



Forord

Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen av alle reiser fra dagens 4 pst. til 8 pst. innen 2023. For å nå dette målet må antallet sykkelturet mer enn dobles, og sykkelandelen i byene bør være mellom 10-20 pst. Økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og bedre helse for den enkelte. Å legge til rette for sykling støtter også opp under Folkehelselovens formål «å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse».

Erfaring viser at de byer og tettsteder som har høyest sykkelandel, er de som har arbeidet målrettet og over tid med å legge til rette for sykling. Et sykkelregnskap er et godt verktøy for å følge opp og synliggjøre den samlede felles innsatsen for økt sykling. Flere kommuner og byer i Danmark, og særlig København, har lang erfaring med å utarbeide sykkelregnskap for å måle resultatene av innsatsen for å tilrettelegge for sykling. Det vil i et slikt regnskap være vanskelig å si noe om hvilke tiltak som har hatt effekt, regnskapet vil vise den samlede innsatsen og resultater. For å få en indikasjon på hvilke områder som er gode og hvilke som kan forbedres måles også brukertilfredsheten (tilfredshet blant syklistene). Det er foreløpig bare to norske kommuner som har utarbeidet sykkelregnskap, Sandefjord og Kristiansand.

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i St. meld. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 utarbeidet en generell mal for et sykkelregnskap som bykommuner kan bruke i sin oppfølging.

Opplegg for sykkelregnskap var på høring høsten 2011. Høringsinstansene var fylkeskommunene, Kommunenes sentralforbund, kommuner som er med i Sykkelbynettverket, Syklistenes landsforening og Statens vegvesen. I 2012 har sykkelregnskap vært tema og blitt diskutert i Sykkelbynettverkets samlinger i alle våre fem regioner, med deltakere fra både kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.

Etter hvert som flere kommuner utarbeider sykkelregnskap og erfaringsgrunnlaget blir større, vil vi evaluere indikatorene. Vi tar gjerne i mot konstruktive innspill. For å forenkle utfylling av sykkelregnskapet vil vi også se nærmere på mulighetene for å utvikle en nettbasert mal.

Innhold

Forord	3
Utarbeide sykkelregnskap	5
Hva er et sykkelregnskap?	5
Hvorfor er sykkelregnskapet nyttig?	5
Hvem er sykkelregnskapet for?	5
Hvem har ansvar?	6
Hvorfor skal tiltak på det fylkeskommunale og det statlige vegnettet tas med?	6
Hvordan utarbeide et sykkelregnskap?	6
Hvordan utforme et sykkelregnskap?	6
Innhold i sykkelregnskap	7
Sykeltrafikk	7
Trafikksikkerhet	8
Bygging og tilrettelegging	8
Syklisterenes tilfredshet	9
Drift og vedlikehold	10
Virkningsberegninger	10
Annet arbeid	10
Mal for sykkelregnskap	11
Noen spørsmål og svar	12
Hvorfor ha et begrenset antall indikatorer?	12
Kan kommunen legge til indikatorer?	12
Hvorfor har temaene flere indikatorer?	12
Hvordan behandle kvalitative indikatorer?	12
Hvordan forholde seg til tall med ulik kvalitet?	12
Hvilke datakilder kan brukes til utfylling av sykkelregnskapet?	12

Utarbeide sykkelregnskap

Hva er et sykkelregnskap?

Et sykkelregnskap viser resultatene av felles offentlig innsats fra stat, fylke og kommune for økt sykkelbruk i et geografisk avgrenset område, som en kommune eller en by. Sykkelregnskapet utarbeides jevnlig, for å vise utviklingen over tid.

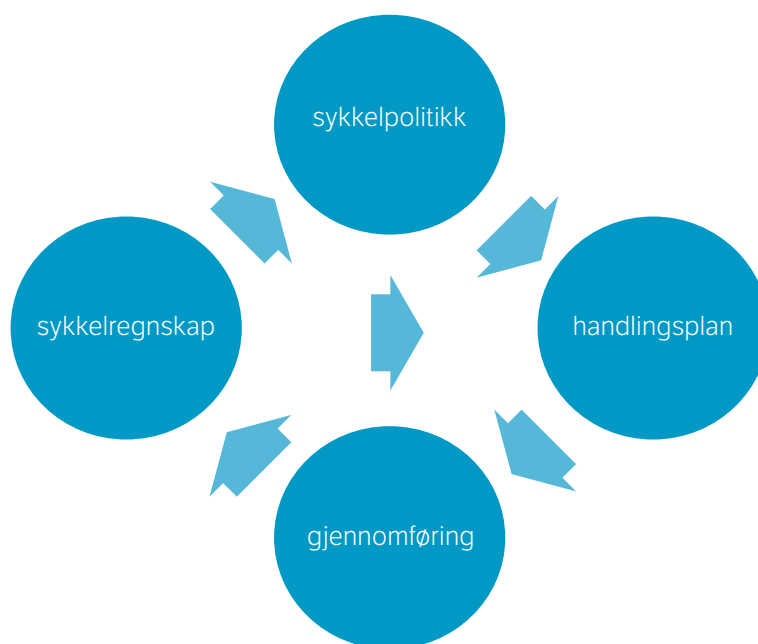
Et sykkelregnskap viser nøkkeltall om tilrettelegging for sykkelbruk, sykkeltrafikk og brukernes tilfredshet.

Hvorfor er sykkelregnskapet nyttig?

Sykkelregnskapet vil gi svar på om virkemidlene og tiltakene fungerer etter hensikten og om målene for sykkelbruken nås. Et sykkelregnskap er en del av den samlede innsatsen for økt sykkelbruk og gir grunnlag for vurdering av handlingsplaner og sykkelpolitikk. Sykkelpolitikken kan ha et eget dokument eller være nedfelt i andre planer. Sykkelregnskapet skal gjenspeile de målene en har for sykkelpolitikken.

Hvem er sykkelregnskapet for?

Sykkelregnskapet kan være kommunenes verktøy for å måle resultatene av innsatsen. Det vil gi kommunen grunnlag for å vurdere sammenhengen mellom politikk, handling og regnskap (figur 1). Sykkelregnskapet viser om kommunene er på rett vei med de rette virkemidlene og hvor de eventuelt kan forbedre innsatsen. Kommunen kan bruke sykkelregnskapet i egen oppfølging, som informasjon til innbyggerne og for å sammenligne seg med andre kommuner.



Figur 1: Sammenhengen mellom politikk, handling og regnskap

Hvem har ansvar?

Kommunen er ansvarlig for å utarbeide sykkelregnskapet, og det er til lokalt bruk. Statens vegvesen kan være behjelpelig med innhenting av data slik det fremgår av denne rapporten.

Hvorfor skal tiltak på det fylkeskommunale og det statlige vegnettet tas med?

Sykelregnskapet skal synliggjøre status og utvikling, uavhengig av vegeier og ansvarsforhold.

Hvordan utarbeide et sykkelregnskap?

Kommunen må avklare i forkant hva de skal dokumentere og måle, og om regnskapet skal behandles politisk. Det kan også være nyttig å avklare om regnskapet skal behandles politisk, hvem som skal lese dokumentet (fagpersoner, politisk ledelse og/eller innbyggere) og hvordan det skal presenteres (rapport, brosjyre, på papir eller nett). For å kunne følge utviklingen er det viktig at kommunene dokumenterer de samme forholdene på samme måte hver gang. Vi anbefaler at kommunene utarbeider sykkelregnskap hvert andre år.

Når kommunen har avklart hvilke indikatorer som skal med, må data samles inn. Det bør utarbeides en oversikt over hvordan dette skal gjøres, behovet for egne undersøkelser og hvem som skal gjøre dette.

Kommunen må vurdere og presentere informasjonen. Det er viktig å vurdere hvordan resultatene samsvarer med kommunens mål og sykkelpolitikk og endringer fra tidligere regnskap (både positive og negative). Offentliggjøring av sykkelregnskapet kan skape positiv blest om syklingen!



Figur 2: Prosess for utarbeidelse av sykkelregnskap¹⁾

Hvordan utforme et sykkelregnskap?

Sykelregnskapet er først og fremst til lokal bruk, og den enkelte kommune kan selv bestemme utforming. Det vil også være forskjell på hvor mye tekst som beskriver de enkelte indikatorene. Denne rapporten beskriver kun de indikatorene som anbefales brukt, ikke utforming og innhold for øvrig i sykkelregnskapet.

«Dokumentene Sykkelstrategi, Sykkelhandlingsplan og Sykkelregnskap er samlet sett et godt verktøy for å sette mål, planlegge og gjennomføre tiltak og måle effektene av tiltak.» Ole Jakob Hansen, prosjektleder Sykkelbyen Sandefjord.

¹⁾ Kilde: Basert på Nordiske cykelbyer, Procesplan for udarbeidelse af cykelregnskaber (<http://www.nordiscecycelbyer.dk>)

Innhold i sykkelregnskap

Under følger indikatorene fordelt etter tema. Vi kommenterer temaene og enkelte indikatorer der det er behov for utdypning.

Sykeltrafikk

Dette temaet, med tilhørende indikatorer, gir informasjon om omfanget av sykling. Det kan brukes som grunnlag til å måle om flere sykler mer.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen:

- Sykkelandel av alle reiser
- Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)

Lokale undersøkelser:

- Km syklet/innbygger/dag
- Månedsdøgntrafikk (MDT)
- Andel barn og unge som går og sykler til skolen

Kommentar

Sykkelandelen av alle reiser gir informasjon om sykling i forhold til andre transportmidler. Indikatoren *Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)* må ses i sammenheng med hvor stor andel de korte reisene utgjør av alle reiser. Det er overgangen fra andre transportformer til sykkel som er interessant å måle. For å måle om flere sykler og det sykles mer, kan kommunene benytte *Km/person/dag*. Utført personkm med sykkel per innbygger per dag i registreringsperioden² er et produkt av tre faktorer; andel av innbyggerne som sykler, antall sykkelturner per dag og reiselengden i km per sykkelturn.

Både indikatorene *Sykkelandel av alle reiser* og *Km syklet/innbygger/dag* er egnet til å måle utviklingen i sykkeltransportarbeidet. Kommunen bruker det de har opplysninger om. Er det ikke foretatt reisevaneundersøkelse for kommunen benyttes kun registrering av sykkeltrafikk.

*Månedsdøgntrafikk (MDT)*³ gir informasjon om hvor mye det faktisk sykles på ett bestemt punkt eller en strekning i det gitte tidsrommet. Både av hensyn til sårbarhet i utstyret og sykkelbruken benyttes en måned i barmarksperioden. Manuelle registreringer kan benyttes dersom kommunen ikke har faste sykkel punkter.

Indikatoren *Andel barn og unge som går og sykler til skolen* fanges best opp ved at kommunen gjør egne registreringer og lokale undersøkelser.

²Les mer om beregning av denne indikatoren i SINTEF rapport STF50 A06093 Føundersøkelse sykkelbyer Region sør.

³ Månedsdøgntrafikk (MDT): Den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke for en gitt måned dividert med antall dager i måneden.

Trafikksikkerhet

Dette temaet, med tilhørende indikatorer, gir informasjon om ulykkessituasjonen i kommunene. Ses indikatorene opp mot sykkeltransportarbeid⁴ i kilometer eller timer, vil vi også kunne beregne utviklingen i risiko.

- Antall politirapporterte ulykker med drepte syklister
- Antall politirapporterte ulykker med hardt skadde syklister
- Antall sykehusrapporterte ulykker

Kommentar

Sykkelykker er underrapporterte, men det gjelder hovedsakelig ulykker med lettere skadde. *Sykehusrapporterte ulykker* er en frittstående indikator, for å unngå dobbelttelling og gjøre det mulig å sammenligne tall mellom kommuner.

Bygging og tilrettelegging

Dette temaet, med tilhørende indikatorer, gir informasjon om hva som er gjort av fysiske tiltak for å tilrettelegge for sykling i kommunen.

- Km tilrettelagt for sykling
- Km hovednett for sykkeltrafikk
- Km tur- og rekreasjonsruter
- Antall offentlige sykkelparkeringsplasser
- Km sykkelveginspeksjoner med påfølgende utbedring av strakstiltak
- Samlet kostnad for andre utbedringer

Kommentar

Indikatorene *Km tilrettelagt for sykling* og *Km hovednett for sykkeltrafikk* kan summeres opp fra km sykkelfelt + km gang- og sykkelveg + km sykkelveg + km tilrettelagt for sykling i blandet trafikk (dersom løsningen er forankret i vedtatt plan for hovednett for sykkeltrafikken)⁵. Enkelte kommuner kan ønske å rapportere på de enkelte av disse, i tillegg til samleindikatoren. Det anbefales å rapportere samlet for kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett.

Indikatoren *Km hovednett for sykkeltrafikk* er inkludert i *Km tilrettelagt for sykling*. Kommuner som har en plan for hovednett for sykkeltrafikk bruker denne indikatoren til å vise hvor mange km som er tilrettelagt og hvor stor prosentandel dette utgjør av planlagt hovednett.

Indikatoren *tur- og rekreasjonsruter* er en frittstående indikator. Grunnen er at en tur- og rekreasjonsrute både kan være en del av hovedsykkelvegnettet, det øvrige sykkelvegnettet og annet vegnett i nærheten av byer og tettsteder.

En sykkelveginspeksjon⁶ har ikke verdi uten at den følges opp med utbedringer der det er behov for det. Når nødvendige strakstiltak på den inspiserte strekningen er utført, rapporteres hele strekningen som friskmeldt. Er det ikke behov for tiltak kan strekningen friskmeldes umiddelbart.

Indikatoren *Samlet kostnad for andre utbedringer* synliggjør den totale innsatsen. Kommunen må gjerne spesifisere utbedringene, og i tillegg måle antall eller km.

⁴ Persontransportarbeid er et mål på omfanget av persontransporten, og betegner det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer et visst antall personer en bestemt reiselengde. Enheten er person, og måles oftest i personkilometer

⁵ Krav til utforming av infrastruktur for sykkeltrafikk finner du i Håndbok 017 Veg- og gateutforming og i Håndbok 233 Sykkelhåndboka.

⁶ Les mer i Håndbok 249 Sykkelveginspeksjoner.

Syklistenes tilfredshet

Dette temaet gir informasjon om hvordan syklister opplever de ulike aspektene ved å sykle.

- Hvor tilfreds er du med å sykle i kommunen/byen?
- Hvor trygg føler du deg når du sykler?
- Hvor tilfreds er du med framkommeligheten når du sykler?
- Hvor tilfreds er du med standarden på veganlegg for sykling (sykkelfelt, sykkelveger, gang- og sykkelveger)?
- Hvor tilfreds er du med vedlikehold av sykkelanleggene om sommeren?
- Hvor tilfreds er du med vedlikehold av sykkelanleggene om vinteren?
- Hvor tilfreds er du med mulighetene for sykkelparkering?
- Hvor tilfreds er du med mulighetene til å ta med sykkel på kollektive transportmidler?

Kommentar

Når det føles trygt og komfortabelt å sykle, vil flere velge å sykle mer. Syklister selv er de som er best egnet til å si noe om kvaliteten på tilbudet. Antall syklistene gir en pekepinn på hvor tilfreds syklister totalt sett er, men ved en brukerundersøkelse får vi hjelp til å forstå hva vi bør gjøre for å øke tilfredsheten. Endringer over tid vil gi kommunene en god indikator på om de rette virkemidlene er tatt i bruk for å gjøre det attraktivt å sykle. Kommunene kan supplere spørsmålene med andre eller mer spesifikke spørsmål. Dette må ses i sammenheng med hvilke mål kommunen har.

Tilfredshet oppgis som meget tilfreds, tilfreds, verken tilfreds eller utilfreds, utilfreds, meget utilfreds eller vet ikke. Hvert av spørsmålene gis tilfredshetspoeng, for hver 10 pst. av syklister som er meget tilfreds eller tilfreds gis ett poeng. 10 poeng er den høyeste poengsummen, da er alle meget tilfreds eller tilfreds.

En syklist defineres i undersøkelsen som en person over 13 år som benytter sykkel minst en gang i uken

Vurder hvilke generelle spørsmål som skal stilles innledningsvis. Alder, kjønn og beskjeftigelse er nyttige å ta med, da dette sier noe om hvem som sykler. Undersøkelsen skal kartlegge syklisterenes tilfredshet, og en syklist defineres som en person over 13 år som benytter sykkel minst en gang i uken. Hvis respondenten ikke er syklist anbefales det å spørre om hvorfor de ikke sykler. Dette spørsmålet kan være åpent, eller med svaralternativer.

Der mulig å ta med åpne spørsmål som «hva må til for at du skal sykle mer?». Det er også anledning til å gi generelle kommentarer, for å få helt konkrete tilbakemeldinger til hjelp i det videre arbeidet.

Brakerundersøkelsen kan utføres på flere måter. Den minst ressurskrevende metoden er å sende brev til et representativt utvalg av innbyggerne hvor de går inn på et nettsted og svarer. Det finnes firma som tilbyr nettbaserte løsninger for å undersøke brukertilfredshet og analysere data. Hvis kommunene alene, eller i samarbeid med Statens vegvesen regionalt, utarbeider en transportundersøkelse eller sykkelundersøkelse i forbindelse med sykkelregnskapet kan spørsmålene inkluderes i denne.

Drift og vedlikehold

Dette temaet, med tilhørende indikator, forteller hvor store kostnader som kommunene legger ned i drift og vedlikehold. Det anbefales i tillegg å gi en beskrivelse av spesielle innsatsområder, eller gjengi hovedpunkter fra driftsavtalene.

- Samlet kostnad til drift og vedlikehold

Kommentar

Kvaliteten i driften og vedlikeholdet av sykkelvegnettet fanges best opp av tilfredshetsundersøkelser, og dette er et eget tema i sykkelregnskapet. Kostnadene kan si noe om innsatsnivået.

Virkningsberegninger

Dette temaet, med tilhørende indikatorer, forteller hvor lønnsomt det er for samfunnet å tilrettelegge for sykling.

- Helsegevinst

Kommentar

Det er økningen over lengre tidsperioder som er grunnlaget for beregning av helseeffekten, altså **nye** km syklet som følge av et tiltak. Ved å multiplisere nye km syklet med 12,90 kr/km (2009-prisnivå)⁷ får vi *helsegevinsten*.

Vi beregner helsegevinsten med utgangspunkt i indikatoren *km syklet/innbygger/dag i registreringsperioden*. Informasjon om fordelingen av sykkelbruk over året brukes for å beregne km syklet/innbygger/periode, og hva totalen blir for perioden helseeffekten skal beregnes for. Dette må så multipliseres med befolkningsantallet i kommunen.

Holdningsskapende arbeid

Dette temaet gir informasjon om aktiviteter som regnskapet ikke fanger opp av indikatorene over, men som er en viktig del av innsatsen til kommunene for å få flere til å sykle mer. Kommunene bør gi en *kvalitativ beskrivelse av relevant arbeid*, for eksempel kampanjer.

- Samlet kostnad for holdningsskapende arbeid

Kommentar

Indikatoren *samlet kostnad for holdningsskapende arbeid* skal ta med kostnader til alt alternativt arbeid som gir direkte og indirekte virkninger for å få flere til å sykle mer. Men for eksempel SBU, som gir kostnader og som er viktige for å måle virkningene av innsatsen vår, skal ikke med i *samlet kostnad for holdningsskapende arbeid* fordi undersøkelser i seg selv ikke får flere til å sykle mer.

Annet arbeid

Avslutningsvis kan det være ønskelig å informere om hva som skal gjøres videre. Her kan kommunen informere om viktige sykkelprosjekt under planlegging eller annet arbeid som ikke faller inn under de øvrige indikatorene, som for eksempel lokale undersøkelser.

⁷ Enhetspris for reduserte kostnader (kortvarig sykefravær og alvorlig sykdom for syklende) fra konsekvensutredningsverktøyet EFFEKT.

Mal for sykkelregnskap

Indikator	Status	Endring	Investerte midler	Kilder
Sykkelftrafikk				
Sykkelandel av alle reiser	Siste måling	Forrige måling		Reisevaneundersøkelse
Sykkelandel av alle korte reiser (< 5 km)	Siste måling	Forrige måling		Reisevaneundersøkelse
Km syklet/innbygger/dag	Siste måling	Forrige måling		Sykkelbyundersøkelse
Månedsdøgntrafikk (MDT)	Valgt måned	Forrige måling		Sykkelpunkt/ manuelle registreringer
Andel barn og unge som går og sykler til skolen	Siste måling	Forrige måling		Lokal undersøkelse
Trafikksikkerhet				
Antall politirapporterte ulykker med drepte syklister	Regnskapsåret	Forrige regnskap		Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
Antall politirapporterte ulykker med hardt skadde syklister	Regnskapsåret	Forrige regnskap		Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
Antall sykehusrapporterte ulykker	Regnskapsåret	Forrige regnskap		Norsk pasientregister
Bygging og tilrettelegging				
Km tilrettelagt for sykling	Regnskapsåret	Forrige regnskap	kr	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
Km hovednett for sykkeltrafikk	Regnskapsåret	Prosentandel av planlagt	kr	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
Km tur- og rekreasjonsruter	Regnskapsåret	Forrige regnskap	kr	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
Antall offentlige sykkelparkeringsplasser	Regnskapsåret	Forrige regnskap	kr	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
Km sykkelveginspeksjoner med påfølgende utbedring av strakstiltak	Regnskapsåret		kr	Vegeier
Samlet kostnad for andre utbedringer	Regnskapsåret		kr	Vegeier
Syklisterenes tilfredshet				
Tilfredshetspoeng for kommunen/byen	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for trygghetsfølelse	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for framkommelighet	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for standard på veganlegg for syklende	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for sommervedlikehold	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for vintervedlikehold	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for sykkelparkering	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Tilfredshetspoeng for kombinasjonsreiser	Siste måling	Siden forrige		Brukerundersøkelse
Drift og vedlikehold				
Samlet kostnad	Regnskapsåret	Forrige regnskap	kr	Vegeier
Virkningsberegninger				
Helsegevinst	Regnskapsåret			
Holdningskapende arbeid				
Samlet kostnad for holdningskapende arbeid	Regnskapsåret		kr	Vegeier
Annet arbeid				
For eksempel en beskrivelse av viktige sykkelprosjekt under planlegging				Vegeier

Noen spørsmål og svar

Hvorfor ha et begrenset antall indikatorer?

De indikatorene som er tatt med mener vi er tilstrekkelige til å vise utviklingen i sykkeltrafikken og virkningene av denne. Det finnes potensielt svært mange indikatorer som kan benyttes, men mange indikatorer overlapper hverandre eller er vanskelige å rapportere på.

Kan kommunen legge til indikatorer?

Kommunen kan legge til egne indikatorer om det er spesielle innsatsområder eller resultater de ønsker å måle.

Hvorfor har temaene flere indikatorer?

Kommuner er ulike, og det vil være forskjell på hvilke data som er lett tilgjengelig for hver enkelt kommune. Vi foreslår flere indikatorer innen hvert tema, slik at det alltid skal være mulig å rapportere på noe. Vi oppfordrer likevel kommunen til å rapportere så mange som mulig av disse indikatorene. Slik blir det også lettere å sammenligne resultatene mellom kommuner, om det er ønskelig.

Hvordan behandle kvalitative indikatorer?

Indikatorer som ikke kan tallfestes er for det meste utelatt. Noen sentrale kvalitative betraktninger, som kampanjearbeid, er likevel samlet i ett rapporteringspunkt. Alle kostnader til holdningsskapende arbeid for økt sykling bør rapporteres inn i sykkelregnskapet. Administrative kostnader og kostnader til arbeid som i seg selv ikke bidrar til økt sykling, som for eksempel en sykkelbyundersøkelse (SBU), anbefales ikke tatt inn i sykkelregnskapet.

Hvordan forholde seg til tall med ulik kvalitet?

Vi bruker de tallene vi har, men inkluderer alltid metadata (tilleggsinformasjon om målingene) slik at kvaliteten på tallene er kjent og etterprøvbare. Det er imidlertid viktig at vi stadig etterstreber bedre kvalitet på innsamling og registrering av tall.

Hvilke datakilder kan brukes til utfylling av sykkelregnskapet?

Kunnskap om sykling kan innhentes ved hjelp av reisevaneundersøkelser og ved automatisk eller manuell registrering av sykkeltrafikk.

Trafikkdata kan hentes fra lokale sykkelpunkt og fra **Norsk trafikkdatabase (NorTraf)**.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er en sentral kilde til informasjon om våre reisevaner, og i denne sammenhengen spesielt indikatoren Sykkelandel av alle reiser. RVU gjennomføres hvert fjerde år, og det tar noe tid før statistikken frigis.

RVU består av et hovedutvalg og et tilleggsutvalg. Hovedutvalget i RVU er ikke stort nok til å gjøre

analyser på kommune og fylkesnivå. Kommuner og fylker kan imidlertid kjøpe tilleggsutvalg for sin kommune eller sitt fylke i forkant av hver RVU. Dette kan omfatte hele undersøkelsen eller bare deler av den, og vil gi grunnlag for å generalisere over sykkelbruken i et område.

En Sykkelbyundersøkelse (SBU) kan gi informasjon om sykling på et mer detaljert nivå enn RVU. Indikatoren km syklet/innbygger/dag i registreringsperioden er viktig for å måle utvikling i sykkelarbeid-et, og den danner grunnlag for å beregne samfunnsøkonomisk nytte. Regionene sør og øst i Statens vegvesen har gjennomført SBU. Kommunene kan i tillegg gjennomføre **lokale undersøkelser**.

Ulykkestall for politirapporterte sykkelulykker med personskade kan hentes fra **Statistisk sentralbyrå** eller **STRAKS** registeret hos Statens vegvesen. Sykehusrapporterte ulykker kan hentes fra **Norsk pasientskaderegister (NPR)**.

Nasjonal VegDataBank (NVDB) er en database med hele det offentlige vegnettet og fagdata. Her kan vi finne både hvor mange km gang- og sykkelveg det er i kommunen og antall offentlige sykkel-parkeringsplasser. For kommunal veg forutsetter dette at kommunen har levert data til Statens kartverk.



Foto: Knut Opeide



Foto: Knut Opeide



Rapport bestilles fra:
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Bok 8142 dep., 0033 Oslo

Telefon: 02030, faks: 22 07 37 68
publvd@vegvesen.no

ISSN-1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen