



Statens vegvesen

## Satsing på sykkeltrafikk

Oppsummering av spørsmål til medlemmer i sykkelbynettverket 2008

RAPPORT

Utbyggingsavdelingen

UTB nr: 2009/09



# Sykkelby

Utbyggingsavdelingen  
Miljøseksjonen  
Dato: 2009-09-15

## Forord

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 – 2015 ble det utarbeidet en egen *Nasjonal sykkelstrategi* som formulerer mål og strategi for å oppnå økt satsning på sykkel i norske byer og tettsteder. I strategien fokuseres det spesielt på utvikling av et *nettverk av Sykkelbyer* som virkemiddel for å oppnå økt satsning på sykkeltrafikk. (Nasjonal sykkelstrategi, s. 32.)

Sykkelnettverket er et faglig nettverk som skal bistå byer og tettsteder med kunnskap, kompetanse og virkemidler vedrørende tilrettelegging for sykkeltrafikk. Nettverket ble etablert i 2005, og har etablert informasjonskanaler (nettstedet [www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no), nyhetsbrev), gjennomført kurs og nettverkssamlinger med fokus på planlegging samt arrangert studieturer.

Dette er fjerde året vi foretar undersøkelsen. I år var det 22 kommuner som svarte. Siden vi startet undersøkelsen i 2005 med 45 kommuner som svarte, har det vært nedgang hvert år. Ingen av fylkeskommunene svarte i år, ei heller i fjor.

Rundspørringen er utarbeidet av Olav Kasin (Syklistenes Landsforening, SLF), og denne rapporten er omarbeidet og skrevet av Håvard Vikheim (SLF). Kontaktperson i Statens vegvesens Vegdirektorat har vært Hege Herheim Tassel.

Oslo, september 2009

Sidsel Kålås  
Seksjonsleder  
Miljøseksjonen  
Utbyggingsavdelingen  
Vegdirektoratet

## Innhold

Forord .....	2
Innledning .....	4
Resultater .....	5
1. Mål sykkelsatsningen i kommunene .....	5
2. Planer .....	6
3. Tiltak.....	7
4. Samarbeid / organisering .....	10
5. Prioriteringer.....	10
Oppsummering .....	10

## Innledning

Hensikten med en undersøkelse blant medlemmene i Sykkelbynettverket har vært å:

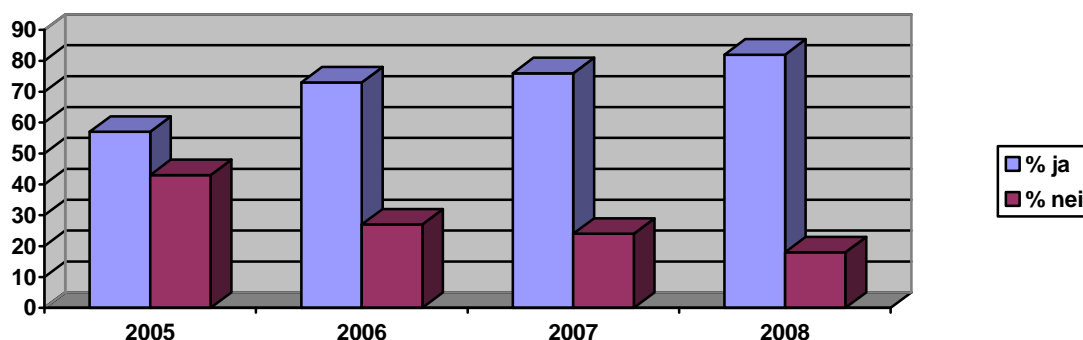
- Få noe mer informasjon om hva kommunene har gjennomført mht. sykkeltiltak.
- Gi et godt grunnlag for valg av aktiviteter det kan være hensiktsmessig å satse på i Sykkelbynettverket.
- Gi kommunene tilbake innspill om muligheter vedrørende sykkelsatsningen.

Dette er fjerde året på rad hvor rundspørringen foretas. Resultatene av undersøkelsen gir informasjon om kommunenes og medlemmenes sykkelsatsing, og vil gi muligheten til å vise utviklingstrekk på en del nøkkelområder. Dessverre svekkes rapporten av det lave antallet som responderer.

# Resultater

## 1. Mål sykkelsatsningen i kommunene

### a) Har kommunen formulert noen mål knyttet til økning i sykkeltrafikken?



Figur 1. Andel av respondenter i prosent

Åtti prosent av kommunene som har svart har satt mål for økning i sykkeltrafikken, en ytterligere økning fra tidligere år. Den positive trenden holder seg.

Halvparten av kommunene oppgir et prosentmål for vekst, noe som er en økning. Likevel er dette ofte lite presist fordi gode bakgrunnstall basert på undersøkelser og tellinger ikke finnes. Det bør være et økt fokus på å få etablert bedre rutiner på innhenting av data om innbyggernes reisevaner. Dette er et verktøy som vil høyne presisjonsnivået, som i dag fremstår som for lavt.

Kommunene opererer både med og uten tidsrammer, og med og uten tallfestede mål.

### b) I hvilken sammenheng (planer, strategier) er disse målene eventuelt beskrevet?

Planjungelen har ikke blitt mindre med årene, og det skorter fremdeles ikke på kreativitet i hvor man putter mål om økt sykkelandel.

De kommunene som svarer ja på om de har mål for økning i sykkeltrafikken, svarer at mål er formulert i (skjønnsmat utvalg):

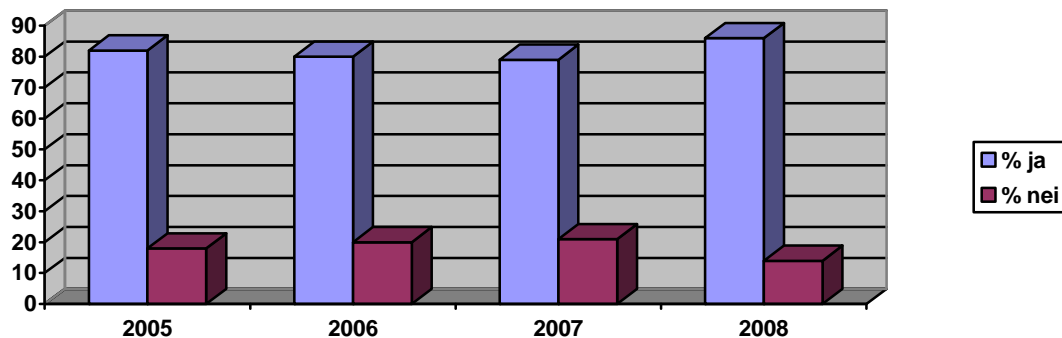
- kommuneplan
- kommunedelsplan
- samferdselsstrategi
- miljøplan
- byplaner
- sykkelplaner/sykkelstrategier
- sentrumsplaner
- trafikksikkerhetsplaner

I enkelte sammenhenger er det litt uklart hvor i planhierarkiet disse planene ligger, med unntak av de som åpenbart er en del av kommuneplan (kommuneplan, kommune-

delplan). Alle øvrige planer som heter noe i variasjon av hovedsykkelplan er lite forpliktende, og det ville vært ønskelig å forankre planene i kommuneplan hvor de er juridisk bindende.

## 2. Planer

### c) Har kommunen utarbeidet planer for videre utbygging av sykkelvegnettet?



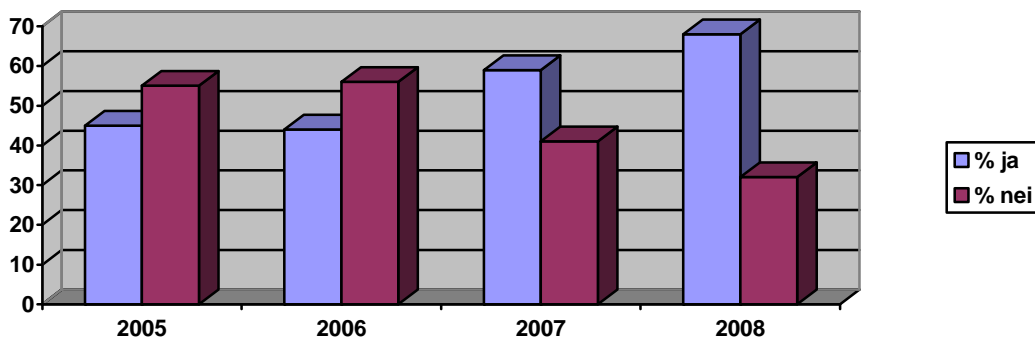
Figur 2. Andel av respondenter i prosent

Figur 2 viser at et klart flertall av kommunene har utviklet et plangrunnlag for videre utbygging av sykkelvegnettet. Utviklingen er stabil, og økende det siste året.

### d) I tilfelle, hva er hovedtrekkene i disse planene?

Sammenhengende nett og utbygging av hovedvegnett for sykkel er de klart viktigste tiltakene i planene, og nevnes av nær sagt alle kommunene. I tillegg nevnes mer generelle utbygginger av eksisterende nett. Sykkelveginspeksjoner, sykkelparkeringer, bedre skilting og et økt fokus på å få flere til å velge bil fremfor sykkel på kortere turer er andre ting som trekkes frem.

### e) Er det utarbeidet en gjennomføringsplan / investeringsplan for tiltakene?



Figur 3. Andel av respondenter i prosent

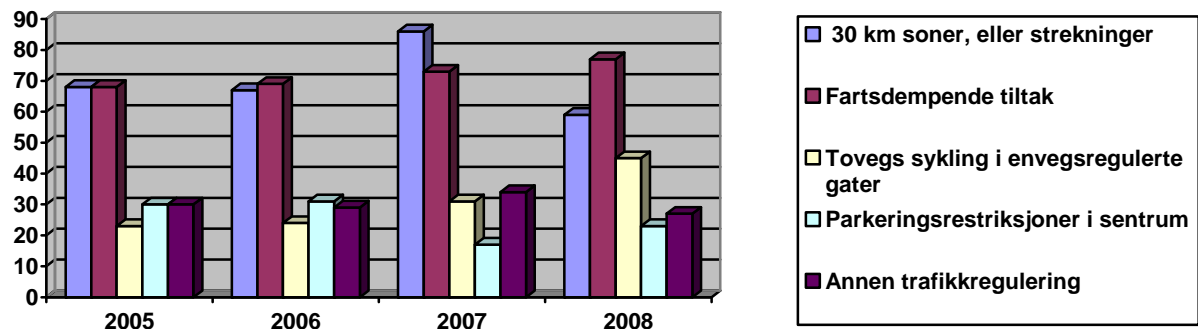
Her er det ønskelig å kartlegge forholdet med plankapasitet, planer og investeringer. I fjor opplevde vi en viss endring i utviklingen i positiv forstand, og denne utviklingen er forsterket. Stadig flere planer ser ut til å ha blitt vedtatt.

**f) Hvis ja, i hvilken sammenheng er denne beskrevet?**

Her nevnes NTP, lokale/regionale planer/program (Bergensprogrammet, Fredrikstadpakka, Transportplan Jæren), trafikksikkerhetsplan og en rekke handlingsplaner og prosjektplaner. Flere enn før oppgir også at man i større grad behandler investeringsplaner i forbindelse med budsjettvedtak og de årlige budsjettarbeidene i kommunene.

**3. Tiltak**

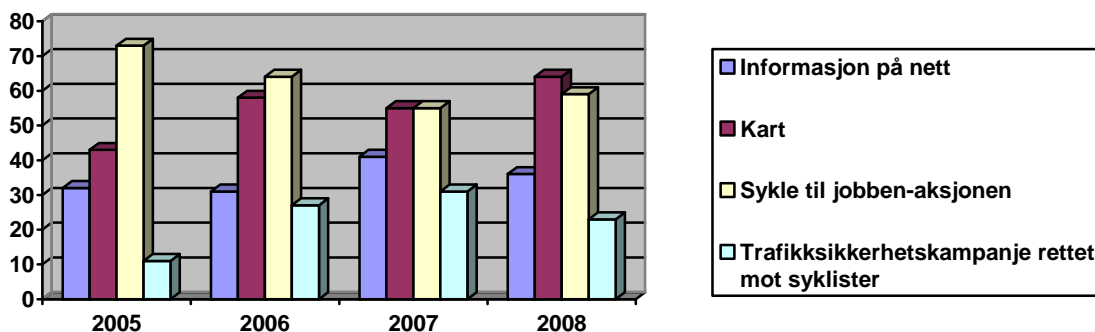
**g) I tillegg til utbygging av sykkelvegnett – vurderes øvrige tiltak for sykkeltrafikk?**



Figur 4.

Dette er en tabell som er litt vanskelig å trekke bastante slutninger fra, siden det spørres om hvilke tiltak som vurderes i fremtiden. Da tas det ikke hensyn til de som allerede har gjennomført tiltak. For eksempel det første tiltaket: innføring av 30 km/t. Her er det en stor tilbakegang fra fjorårets fremgang, som da ble betegnet som positiv. Det kan tenkes at siden dette allerede er gjennomført, så er det ikke lenger en aktuell problemstilling. Der man dog antagelig kan se en positiv trend er alternativ 3, innføring av tovegs sykling mot envegsregulerte gater.

**h) Er det satt i gang informasjonstiltak rettet mot sykling og syklister i kommunen?**



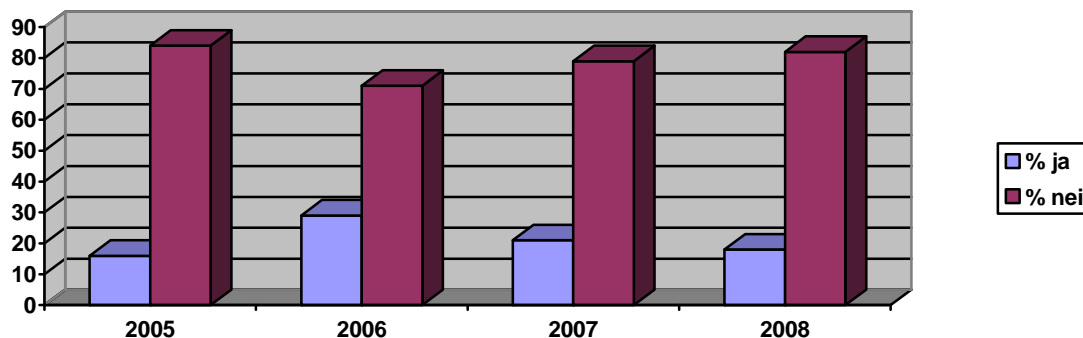
Figur 5.

Liten endring her. Det som vel er verdt å merke seg er at mange kommuner produserer kart, og anser dette som en viktig informasjonskanal til innbyggerne.

**Andre informasjonstiltak:**

De som oppgir noe på dette punktet begrenser seg stort sett til å nevne at de bruker lokalavisen aktivt i informasjonsarbeidet for å involvere befolkningen. Sykkelopplæring i skolen og rettet mot barn er også et tiltak flere kommuner nevner i denne sammenheng, blant annet "Gøy og trygg på sykkel".

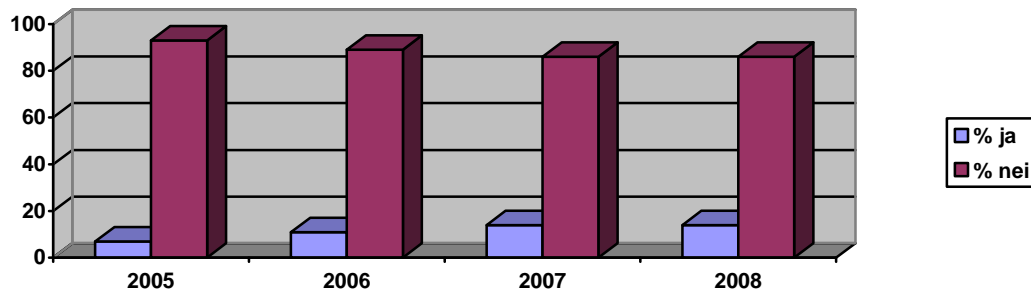
**i) Er det opprettet egne ordninger for tilbakemelding fra brukere vedrørende feil og mangler ved sykkelvegnettet?**



Figur 6.



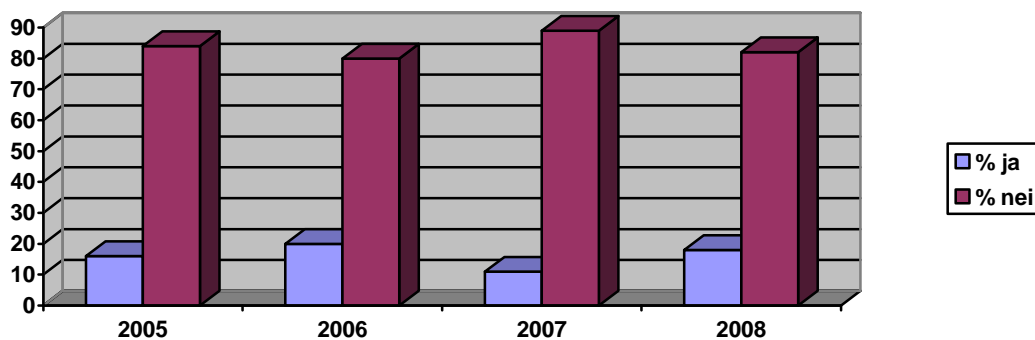
**j) Er det opprettet noen form for brukerforum vedrørende sykling?**



Figur 7.

Til figurene 6, 7: Bruker-innvolvering er fortsatt et område med lite fokus. Her er det utvilsomt et stort potensial, men situasjonen skyldes nok mangel på ressurser og dårlig kunnskap, arbeidsmetoder og tiltak.

**k) Er det utarbeidet noen plan/strategi for kompetanseheving av personell vedrørende kommunens sykkelsatsning?**

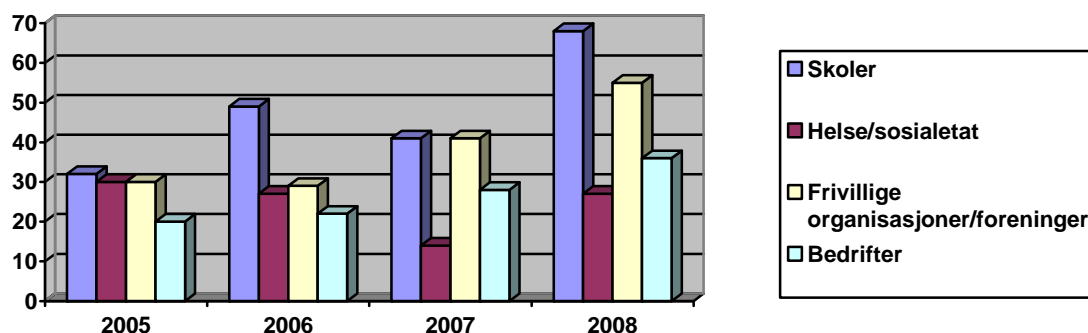


Figur 8.

En liten økning, men fremdeles svært lave tall. Det er lite som tyder på at kompetanseheving av kommunenes personell er et viktig tema for kommunene.

## 4. Samarbeid / organisering

- l) Samarbeides det med andre aktører i kommunen med hensyn til å fremme sykling?



Figur 9.

Skolene har gjenerobret plassen som den viktigste samarbeidspartner for kommunene, og samarbeidet med frivillige organisasjoner øker.

## 5. Prioriteringer

- m) Hva vil kommunen vektlegge av tiltak den nærmeste fremtid for satsning på sykling som transportform?

Fremdeles er det et stort spenn i hvor langt de forskjellige kommunene har kommet i arbeidet med sykkelplanleggingen, og det gjenspeiles i svarene. Ferdigstillelse av planer, utbygging av sykkelvegnettet og sammenhengende nett er fremdeles gjengangere. Ellers synes det som det er flere som ser viktigheten av informasjonskampanjer mot publikum.

- n) Er det noen øvrige forhold vedrørende kommunens sykkelsatsning som bør nevnes?

Det er flere forhold i år som nevnes enn tidligere år. Flere nevner "Bike & Ride" og mer effektiv by-sykling. I den sammenheng nevnes det at man fremover vil satse mer på sykkelparkeringsplasser og bedre standard på anleggene i byer. Det er fremdeles fokus på trafikksikkerhet, særlig i forhold til skoler. Det fremheves at Sykkelby-prosjektet, og samarbeidet med Statens vegvesen har gitt et løft med økt kompetanse og status. Det nevnes også at man har økt samarbeid med lokale sykkelklubber og lokallag i Syklistenes Landsforening, noe svarene i spørsmål l) vitner om.

## Oppsummering

### Mål og planer

Tendensen til å prosentvis tallfeste målene er fremdeles økende, men fortsatt er det ønskelig med mer fokus på å utføre tellinger og øke tallgrunnet, utover RVU.

**Sykkelbynettverket bør opprettholde fokuset på planer og planlegging, både på overordnet nivå (mål, strategi) og detaljert nivå (hvilke tiltak, hvordan gjennomføre).**

På spørsmålet om gjennomføringsplaner/investeringsplaner, viser fremdeles kommunene til svært ulike deler av et planverk/planstruktur. Det spenner fra NTP til tiltaksplaner hos teknisk drift.

**Når det gjelder kommunenes planlegging må det tas høyde for store variasjoner i lokale planstrukturer. Likevel er det ønskelig at flere benytter muligheten til å forankre sitt planarbeid i kommuneplan for å gjøre det mer bindende. Det kunne muligens være oppklarende med en ensrettet begrepsbruk rundt de mange tema- og hovedplaner som benyttes.**

## **Tiltak**

Under tiltak har vi spurt om trafikale tiltak som skal ivareta spesielle hensyn for syklister (fartsregulering, tillate tovegs sykling i envegsregulerte gater, parkeringspolitikk), informasjonstiltak, drift og vedlikehold, medvirkning, kompetanseutvikling og samarbeid med andre aktører.

Som nevnt tidligere er det vanskelig å trekke bastante konklusjoner i forhold til trend. Det synes som dette spørsmålet egner seg best i en første fase, hvor kommunen starter fra bunnen av. Kommuner som har innført de tiltakene som skisseres, blir ikke synliggjort, da det kun spørres om fremtidige tiltak.

Det som nok kommer klarest frem av grafen i spørsmål 3g) er at flere vurderer å bruke tiltaket med å tillate sykling mot envegsregulerte gater. I en undersøkelse utført av Vegdirektoratet er en av hovedkonklusjonene at sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater ikke har hatt negative trafikksikkerhetsvirkninger i form av flere ulykker, selv om sykkeltrafikken kan ha økt. Det vil si at ulykkesrisikoen har gått ned.

**Kompetanseheving i kommunene er et av de viktigste satsingsområdene for sykkel-bynettverket. Sykkelbynettverket bør fortsette å tilby kurs for medlemmene. Særlig gjelder dette for temaet sammenhengende nett, hvor fokus er størst, men det gjelder også mindre, mer målrettede tiltak som kan gjennomføres uten de store investeringene.**

## **Generelle tendenser**

Årets undersøkelse gir langt på vei de samme svar som de forrige års svar, dette er fjerde året på rad undersøkelsen blir gjennomført, og det er lite variasjoner.

Den generelle tendensen synes likevel å være positiv på de aller fleste felt, særlig når det kommer til flere planer og investeringstiltak, noe som er positivt.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Boks 8142 Dep.  
N-0033 Oslo  
Tlf. (+47 915)02030  
E-post. [publvd@vegvesen.no](mailto:publvd@vegvesen.no)

ISSN 1890-2472