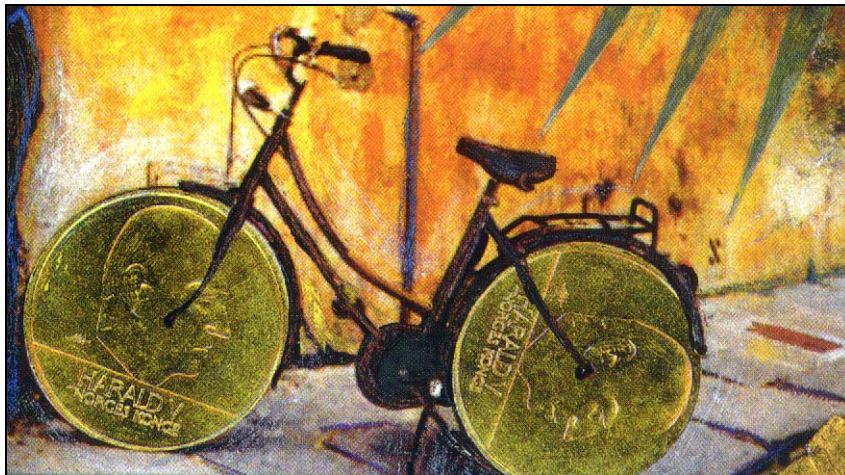




**Statens vegvesen**  
Vegdirektoratet

## **Nasjonal transportplan 2006–2015**

**”Hvorfor legge til rette for økt sykkelbruk i Norge”  
- grunnlag for videre arbeid med  
Nasjonal sykkelstrategi**



Trafikkavdelingen  
Kontaktperson: Anders Dalen , tlf 22 07 35 98  
April 2002

---

---

## **Innhold**

<b><i>Innhold</i></b> .....	<b>2</b>
<b>1 <i>Innledning</i></b> .....	<b>3</b>
<b>2 <i>”En syklists hverdag”</i></b> .....	<b>4</b>
<b>3 <i>Hvorfor bør flere sykle</i></b> .....	<b>4</b>
<b>4 <i>Samfunnsøkonomisk effekt av økt sykling</i></b> .....	<b>6</b>
<b>5 <i>Beskrivelse av nåsituasjonen.</i></b> .....	<b>7</b>
<b>6 <i>Hva gjøres i andre land</i></b> .....	<b>8</b>
<b>7 <i>Potensialet for økt sykling</i></b> .....	<b>10</b>
<b>8 <i>Planlegging av sammenhengende sykkelvegnett</i></b> .....	<b>11</b>
<b>9 <i>Arbeidet med Nasjonal sykkelstrategi</i></b> .....	<b>12</b>
<b>10 <i>Innhold i Nasjonal sykkelstrategi</i></b> .....	<b>13</b>

*Forsidebildet er utsnitt av et bilde produsert av Signèt Reklamebyrå, og kopiert med tillatelse fra Rogaland fylkeskommune.*

## 1 Innledning

- Formål med notatet** Notatet er et milepælsnotat fra arbeidsgruppen for Nasjonal sykkelstrategi og er ment som en oppsummering av arbeidet hittil. Arbeidet har vært en del av de problemstillinger som har vært utredet i trinn 1 i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015. Oppsummeringen er ment som et innspill til departementenes videre arbeid med denne transportplanen.
- Stortinget** Ved behandling av St.meld nr 24 (2000-2001) ”Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand” 7.juni 2001 gjorde Stortinget følgende vedtak:
- ”Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen”.*
- Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å *”igangsette et arbeid med sikte på å innarbeide en nasjonal sykkelstrategi i etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015.”*
- NTP 2002-2011** I St.meld.nr.46 Nasjonal transportplan 2002-2011, sies det at:
- Regjeringen vil styrke sykkelens rolle som transportmiddel spesielt i de større by- og tettstedsområdene.
  - Videre utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelnett, og et presist og entydig regelverk, er viktige virkemidler.
- I handlingsprogrammet for 2002 – 2005 er det foreslått brukt til sammen 1,5 milliarder kroner til bygging av 290 km gang- og sykkelveger. Midlene vil i stor grad gå til prosjekter som gir sikrere skoleveg og til prosjekter som bidrar til et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrumsnære områder.
- Retningslinje2** Notatet *”Hvorfor legge til rette for økt sykling i Norge”* er et grunnlag for innspill til Samferdselsdepartementets arbeid med retningslinje 2 til Nasjonal transportplan.

## 2 "En syklists hverdag"

Utdrag fra notat av Trond Berget, generalsekretær i Syklistenes Landsforening og syklist i Drammen

### Egne anlegg for sykkeltrafikk

"Jeg prøver å finne fram til den beste sykkelruta, men det er ikke så enkelt, for skiltingen er tilfeldig. De ansvarlige for veganlegget har lagt større vekt på å sørge for bilparkering for de ansatte ved nabolagets største arbeidsplass, enn å legge til rette for at sykkeltrafikken skal finne fram.

Jeg trækker meg fram; på fortau, på gangveger, i kjørebanelen og over fortauskanten. Tilbudet til meg som syklist er sammensatt og mangfoldig. Mangfold har gjerne et positivt fortegn, men jeg er ikke sikker på at det mangfoldet av veganlegg jeg som syklist må gjennom er positivt. Verken for min egen framkommelighet, sikkerhet eller den generelle trafikkultur. Jeg er heller ikke sikker på at andre trafikanter, spesielt fotgjengere, setter veldig stor pris på at syklistene tar seg fram på den måten som vegsystemet legger opp til. Det er bra at det ikke er så mange som velger å sykle, for dette vegnettet har ikke kapasitet til stort flere syklist enn de som i dag sykler, med mindre biltrafikken reduseres. "

"Forutsigbarhet er en kvalitet vi setter pris på, nesten uansett hva vi skal. Dette gjelder ikke minst når vi skal sykle. Når vi setter oss på sykkelen vil vi vite om vegen vi skal bruke fører oss dit vi skal, og om den er skiltet slik at vi finner fram, selv om vi ikke er lokalkjent. Og ikke minst at vegen har en kvalitet på linje med den standard som er foreskrevet i vedlikeholdsstandarden til Statens vegvesen. Vi vil vite om vi kan sykle uten risiko for uhell og ulykker. Kort sagt at vi som syklende blir ivaretatt på linje med andre trafikanter."

## 3 Hvorfor bør flere sykle

### Transportøkonomi

Hvis de daglige sykkelturene i Norge ble erstattet med bilturer, ville antall bilturer øke med 6%. Både med hensyn til samfunnsøkonomi og transportkapasitet er det mye å spare på at flest mulig sykler til arbeidet. I tillegg vil økt sykling bety bedre livskvalitet for den enkelte siden det gir bevegelsesfrihet uavhengig av tilgang på andre transportmidler.

"Sykkel er et rimelig og miljøvennlig transportmiddel... ..  
Infrastruktur som gir gode og sammenhengende sykkelruter og sikker sykkelparkering vil kunne gi en viss overgang til sykkel som erstatning for bil på blant annet korte arbeidsreiser."  
Samferdselsdepartementet, 1999 (Nasjonal transportplan 2002-2011).

<b>Miljø</b>	Sykkel forurenses ikke, støyer ikke og den krever langt mindre plass enn motoriserte transportmidler. En bilist trenger ca 10 ganger så store arealer som en syklist for å utføre det samme transportarbeidet. Det er spesielt gunstig at de korte reisene foretas med sykkel, fordi korte reiser med bil bidrar til mye kaldkjøring med lav forbrenning, høyt forbruk og liten effekt av katalysator.
<b>Trafikksikkerhet</b>	I byer og tettsteder vil det være en stor utfordring i å legge til rette for syklingen slik at den skal skje på en trygg og attraktiv måte. Håndbok for sykkelplanlegging, som utgis i mai 2002 vil være et viktig planverktøy til hjelp i dette arbeidet.
<b>Helse</b>	Økt sykling vil medføre bedre personlig helse. 600 liv spares årlig i Danmark grunnet helsegevinsten ved sykling (Kilde: Syklistenes Landsforening).

#### **Helsefordeler ved sykling**

*Regelmessig fysisk aktivitet (- en halvtime om dagen) kan gi en betydelig helseøkonomisk gevinst:*

- 8 % færre krefttilfeller
- 21% færre vil utvikle diabetes
- 75% færre personer med behov for behandling av høyt blodtrykk
- Reduksjon i hjerte- og karsykdommer
- Reduksjon i milde og moderate depresjoner
- Redusert overvekt
- Bedre psykisk helse
- Bedre funksjonsdyktighet blant eldre

*Rapport 2/2000, Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet (SEF)*

*“God helse er en tilstand av fullstendig fysisk, mental og sosial velvære, og ikke bare fravær av sykdom.”*

*WHO's definisjon av helse*

## 4 Samfunnsøkonomisk effekt av økt sykling

<b>Samfunnsnytte</b>	<p>TØI har beregnet den samfunnsøkonomiske effekten av å legge til rette for økt sykling. Beregningene omfatter de komponentene som er listet opp nedenfor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Trafikkulykker</i></li> <li>• <i>Reisetid</i></li> <li>• <i>Utrygghet</i></li> <li>• <i>Skoleskyss</i></li> <li>• <i>Mindre alvorlig sykdom og korttids sykefravær</i></li> <li>• <i>Alvorlig sykdom og langtids sykefravær/uførhet</i></li> <li>• <i>Eksterne kostnader ved motorisert transport</i></li> <li>• <i>Parkeringskostnader</i></li> </ul>
<b>Tre ulike byer</b>	<p>Det tas utgangspunkt i utbygging av et hovedvegnett for sykkel i en liten by (Hokksund), en mellomstor by (Hamar) og en stor by (Trondheim). Som prinsipp for hovedvegnett er det lagt opp til at maksimal avstand til nærmeste gang- og sykkelveg er 500 meter.</p>
<b>Stor lønnsomhet</b>	<p>Hovedkonklusjoner fra TØI-analysen, datert april 2002.</p> <p>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beste anslag på nyskapt og overført gang- og sykkeltrafikk levner liten tvil om at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut gang- og sykkelvegnettene i eksempelbyene Hokksund, Hamar og Trondheim. Nytte- kostnadsforholdet for gang- og sykkelvegnettene i disse tre byene er på hhv omtrent 4, 14 og 3 (som betyr at for hver investerte krone får samfunnet en nytteverdi tilbake på henholdsvis 4, 14 og 3 kroner).</li> </ul> <p>Usikkerhet/ulikhet i analysene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usikkerhet i kostnadsanslagene synes å ha lite å si for konklusjonen om samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</li> <li>• Usikkerhet i anslagene på nyskapt og overført gang- og sykkeltrafikk har betydning for <i>hvor stor</i> den samfunnsøkonomisk lønnsomheten av gang- og sykkelvegnettene er, men ikke <i>om</i> det er lønnsomt å bygge ut gang- og sykkelvegnett.</li> <li>• Ulikt nivå på hva som allerede er bygget gir store sprik i lønnsomheten innbyrdes mellom byene</li> </ul>

## 5 Beskrivelse av nåsituasjonen.

Sykkelandeler av alle reiser i noen byer og land:

### Sykkelbruk

By	Sykkelandel av alle reiser
Kristiansand 1)	6 %
Tønsberg	6 %
Sandnes	6 %
Stavanger	9 %
Trondheim	12 %
Odense	24 %
København	34 %
Land	
Norge	6 %
Sverige	12 %
Tyskland	
Danmark	17 %
Nederland	28 %

*Kilde: Reisevaneundersøkelser. Helårstall. Det er usikkert om alle tallene er innhentet etter samme metode*

*1) For de tre byene Kristiansand, Tønsberg og Sandnes er beregningene av sykkelandeler så usikre at vi har valgt å bruke landsgjennomsnittet.*

Byene Kristiansand, Sandnes og Tønsberg har alle arbeidet lenge og godt med å tilrettelegge for sykkeltrafikk. Det er imidlertid ikke registrert noen økning i sykkelandelen, selv om disse tallene er usikre. Det er viktig å skaffe kunnskap om hvorfor situasjonen er slik, i forhold til hva som har skjedd i andre byer. Dette er avgjørende kunnskap for videre utbygging og for hva som skal prioriteres i Nasjonal sykkelstrategi.

### Trondheim

Som en del av transportplan for Trondheim ble det laget en gang-sykkelvegplan for perioden 1992-2005, som er lagt til grunn for utbyggingen. Trondheim har siden 1990 brukt ca 200 mill kr til tiltak for sykkeltrafikk, med prosjekter som totalt utgjør en helhetstenking:

- Gang- og sykkelveger, samt sykkelfelt
- Underganger og bruer
- Informasjonskampanjer med fokus på trafikksikkerhet
- Internasjonal sykkelkonferanse (Velo Borealis 98)
- Sykkelheis og bysykkelordning
- Ny sykkelvegvisning
- Bruk av 30-soner i gatenettet
- Sykkelparkering
- Trafikkopplæring i skolen (Trafikkgården på Eberg – sykkelkjøregården)

I Trondheim har andelen sykkelreiser av alle reiser økt fra ca 6% til 12% fra 1990 til 2001 til tross for at verken topografi eller klima er spesielt gunstig i trønderbyen.

## Stavanger

”Sykkel i Stavanger” tar utgangspunkt i et helhetlig sykkelrutenett med hovedruter og bydelsruter som ble planlagt i 1995. Selve utbyggingen har vært et samarbeidsprosjekt mellom kommunen og Statens vegvesen i perioden 1995-2001. Det er brukt ca 60 mill kroner, hvorav halvparten er finansiert av hver av partene:

- Helhetlig og sammenhengende sykkelvegnett. Det er bygd 9.4 km sykkelstrekninger, og nesten 80% av prosjektmidlene har blitt brukt til dette.
- 1000 nye sykkelskilt
- 580 nye sykkelparkeringsplasser
- Definert en standard for drift og vedlikehold (ikke gjennomført)
- Motivasjon ved brukerundersøkelse og helseprosjekt (PES)

En evalueringsrapport fra 2001 oppsummerer at det ikke er oppnådd økt sykling i Stavanger i perioden, men det har blitt lettere og sikrere å sykle. I evalueringsrapporten antydes det at det trengs ”kraftigere virkemidler” for å oppnå økt sykling.

## 6 Hva gjøres i andre land

### Sverige

Sverige vedtok sin nasjonale sykkelstrategi ”*Mer cykeltrafik på säkrare vägar*” i år 2000. Strategien består av 5 innsatsområder:

- Organisasjon
- Kommunikasjon
- Infrastruktur
- Kompetanse
- Oppfølging

Oppfølgingen består blant annet i at det skal utarbeides nasjonalt og regionalt sykkelregnskap, som grunnlag for revisjon av Nasjonal sykkelstrategi. Sverige har dessuten i lang tid inkludert planlegging for sykkel i en helhetlig by- og transportplanlegging i langt større grad enn i Norge. Sykkelandelen er dobbelt så stor.

**Nasjonalt mål i Sverige (2000-2010): Øke sykkelandel av alle reiser med 33%.**

### Danmark

Danmark har lenge vært ett av Europas ledende sykkelland, og har oppnådd sykkelandeler på det firedobbelte av Norge, både i byer og nasjonalt.

*”De fysiske forhold for cyklisterne er nødvendige at forbedre, fordi borgerne skal kunne se en positiv utvikling, der giver dem lyst til at vælge cyklen som alternativ til bilen. Cykelstier er vigtige forbedringer, men gode vej- og stibelegninger samt cykelparkering er også væsentlige forhold.*

*Hvis de fysiske og økonomiske forhold for biltrafikken samlet set forbedres bliver det væsentligt sværere at fremme cykeltrafikken. Forholdene for biltrafikken forbedres jævnlige, især ved at realpriserne på biltransport falder. I Danmark er vi vant til at indføre restriktioner for biltrafikken fx ved at øge benzinafgifter, indføre parkeringsafgifter og dæmpe farten på boligveje. Disse restriktioner er fortsat nødvendige, for at de øvrige tiltak for cykeltrafikken får den tilsigtede effekt.”*

*Idékatalog for cykeltrafik, Vejdirektoratet 2000.*

**Nasjonalt mål i Danmark (1993-2005): 4% av bilkilometer overføres til sykkel.**

## Tyskland

I Tyskland har blant annet en regionen Nordrhein-Westfalen inkludert 28 byer i prosjektet ”*Sykkelvenlige byer og tettsteder i NRW*”. Prosjektet er konkretisert i 10 ”byggesteiner”, der det inngår blant annet statlig subsidiering av sykkelverksteder og transport av sykkel på bane.

**Nasjonalt mål i Tyskland (1986-2010): 30% vekst i kjørte sykkelkilometer**

## Nederland

Nederland er også ett av Europas ledende sykkelland, blant annet fordi det er verdens tettest befolkede land. Infrastruktur for sykkel og en helhetlig byplanlegging har gitt sykkelandeler som sannsynligvis er de høyeste i den vestlige verden.

### **Nasjonal sykkelpolitikk i Nederland:**

I 1976 ble det innført en statlig støtteordning (*The contribution regulations, 1976*), som ga 50% støtte til sykkelanlegg langs kommunale veger (i tillegg til 100% finansiering langs riksveger).

Satsningen ble oppsummert i 1983 (*Bicycle Traffic Memorandum*) som delvis mislykket, fordi det riktignok hadde gitt en bedre sikkerhet og færre ulykker, men svært liten vekst i antall syklist. Fordelen eller ulempen ved å sykle i forhold til andre transportmidler ble oppsummert som avgjørende.

*Second Transport Structure Plan (SVV- II)* i 1988 formulerte derfor følgende konkrete mål for restriksjoner på biltrafikken, som grunnlag blant annet for vekst i sykkeltrafikken:

- Halvere veksten i biltrafikken
- Forbedre alternativene til bilbruk (kollektiv, sykkel, bildeling)
- Begrenset tilgjengelighet med bil i byene
- Tilrettelegging for det transportmiddel som er mest rasjonelt (for den enkelte og for samfunnet) for ulike type reiser

Bicycle Master Plan angir følgende mål for perioden 1986-2010:

- 30% flere personkm med sykkel
- 15% flere reiser i kombinasjon sykkel/kollektiv
- 50% færre sykkelulykker
- Vesentlig færre sykkeltyverier
- Sykkel integrert i all transportplanlegging

Tiltakene for å nå disse målene er varierte:

- Finansiell statlig støtte til sykkelveger og sykkelparkering (Rammetilskudd fra 1996)
- FoU-program til ca 120 mill fordelt på 4 år

- Permanent statlig koordineringsgruppe for sykkel som skal sikre at sykkel integreres i all planlegging på statlig, regionalt og lokalt nivå. Spesiell oppfølging av areal- og transportplanlegging i kommunene
- Ingen oppfordringer om å sykle uten å kunne vise til forbedringer i tilbudet

Som følge av en aktiv og målbevisst politikk for å øke sykkeltrafikken i Nederland, har denne vokst med 35% fra 1980 til 1997, og målet er ytterligere 20% vekst fram mot 2010. Utgangspunktet for den fortsatte veksten er en sykkelandel av alle reiser på 28% i år 2000. Andelen bilreiser er 49%, andelen kollektivreiser er 5% og andelen fotgjengere 17%.

## 7 *Potensialet for økt sykling*

”Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder over 5000 innbyggere”, Transportøkonomisk institutt 2002 har følgende konklusjoner:

### **Lav andel i Norge**

I Norge er sykkelbruken lav i forhold til mange andre land i Europa – kun 6 prosent av alle reiser gjennomføres med sykkel, mot 12 prosent i Sverige, 17 prosent i Danmark og 29 prosent i Nederland. Erfaringer fra byer i Sverige som har høy sykkelandel tyder på at klima og topografi alene ikke kan forklare den lave sykkelbruken i Norge.

### **Potensialet for vekst**

Potensialet for økt sykkelbruk i norske byer og tettsteder finner vi først og fremst innenfor de korte bilreisene. Halvparten av alle bilreiser (som bilfører) er kortere enn 5 km og en tredjedel av bilreisene er kortere enn 3 km. En av årsakene til den høye bilbruken på korte reiser er at disse reisene er en del av en lengre reisekjede, men hvor hver delreise er kort. Det antas at omtrent 25 prosent av alle korte bilreiser inngår i en reisekjede.

TØI har beregnet overføringspotensialet ut fra bilreisene under 5 km. Disse utgjør til sammen 46 prosent av alle bilreiser. Det er et potensial for å overføre omtrent en tredel av disse til gange eller sykkel. Dette ville innebære en økning i gang- og sykkeltrafikken på 37 prosent. Potensialet vil kunne økes noe hvis man også inkluderer reiser som bilpassasjer og kollektivreiser. Økningen kan dermed bli opp mot 50 prosent. Man kan i tillegg forvente noe nyskapt trafikk, som følge av at de som allerede sykler, vil gjennomføre flere sykkelreiser.

(Prosenttallene er knyttet til antall reiser, og dermed ikke til transportarbeid i kjørte kilometer. Dette betyr at trafikkmengde ikke blir endret i samme grad).

**Målrettet innsats** Det beregnede potensialet er svært usikkert, men mye tyder på at mange ville byttet bilen med sykkel på korte reiser dersom forholdene ble lagt bedre til rette.

For å oppnå en økning i sykkelbruken kreves imidlertid en målrettet og iherdig innsats for sykkeltrafikken over en rekke år. Erfaringer fra andre land viser at satsingen nytter. Jo flere tiltak som settes i verk, jo flere nye syklistere. Også enklere tiltak som sykkelparkering har stor effekt. Det bør videre tilrettelegges for å kombinere reiser med sykkel og kollektivtransport.

## 8 Planlegging av sammenhengende sykkelvegnett

**Håndbok** Statens vegvesen vil i løpet av 2002 gi ut den nye ”Sykkelhåndboka, utforming av sykkelanlegg”. Nedenfor siteres noen utdrag fra håndboka, som omhandler planlegging av ulike tiltak for sykkeltrafikk.

**Hovedvegnett/ lokalvegnett** *”Differensiering i et hovedvegnett og et lokalvegnett kan være aktuelt i byer og tettsteder med over 5000 innbyggere. Norske byer er så vidt forskjellige, både topografisk og bebyggelsesmessig, at det ikke er hensiktsmessig å komme med råd om tetthet i vegnettet.*

**Hovedvegnett for sykkeltrafikk** *Hovedvegnett for sykkeltrafikk skal binde sammen bydeler med hverandre og med sentrum, i tillegg til andre viktige målområder som kollektivterminaler, arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler, rekreasjonsområder osv. Utenfor tettbygd strøk vil en hovedrute for sykkeltrafikk ofte være forbindelsen til tettsted og til blant annet skoler. Syklende på hovedvegnettet kan ofte ha en høy hastighet.*

**Kombinasjon sykkel og kollektive transportmidler** *En dør-til-dør-transport er ønskelig for de fleste. For kollektivreisende er dette sjelden mulig med kollektive transportmidler alene. I kombinasjon med andre transportmåter kan kollektivtransporten gjøres mer fleksibel og attraktiv for trafikantene.*

*Sykkelen er et kjøretøy som gir mosjon og som ikke bråker eller forurenses. I byer i Europa, eksempelvis Amsterdam og København, er sykkelen en viktig kjøretøygruppe som det planlegges for og som det tas hensyn til. Det bør være et mål å komme dit for mange norske byer.*

**Sykkelparkering ved kollektivterminaler** *Ved stasjoner og stoppesteder er det behov for et pålitelig parkeringstilbud for sykler. For at tilbudet skal være konkurransedyktig med komforten en privatbil kan tilby, vil det være naturlig med overdekket parkering som er sikret mot tyveri nær stasjonen/stoppestedet.”*

**Retningslinjer** I tillegg til håndboka arbeider Statens vegvesen med ”Retningslinjer for et sammenhengende sykkelvegnett”, som skal avklare ansvarsdeling for investering og drift av hovedveger for sykkeltrafikk, spesielt i forhold til kommunenes ansvar. Retningslinjene skal være vedtatt i løpet av 2002.

## 9 Arbeidet med Nasjonal sykkelstrategi

**Nasjonal sykkelstrategi i 2003** Statens vegvesen vil i mai 2003 legge fram et forslag til en Nasjonal sykkelstrategi med sikte på at denne skal inngå som en del av NTP (2006-2015). Forslaget vil bli utarbeidet i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes sentralforbund og Syklistenes Landsforening.

Det er etablert en arbeidsgruppe med deltakelse fra disse institusjoner, under ledelse av Statens vegvesen.

**Mål for arbeidet** Mål for arbeidet fremgår av Stortingets vedtak 7.juni 2001, ved behandling av St.meld nr 24 (2000-2001) ”Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand” :

*”Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen”.*

### Milepæler for arbeidet

- April 2002 - Innspill til retningslinje2 for arbeidet med NTP 2006-2015
- Juni 2002 - Innholdsfortegnelse med ansvarsdeling avklares i VD/KS/SHDIR
- November 2002 - Råutkast til Nasjonal sykkelstrategi avklares i VD/KS/SHDIR
- Januar 2003 - Fylkenes innspill til NTP innarbeides i strategien
- Mars 2003 - Utkast til Nasjonal sykkelstrategi behandles i VD/KS/SHDIR
- April 2003 - Nasjonal sykkelstrategi klar for trykking

## 10 Innhold i Nasjonal sykkelstrategi

### Tryggere og mer attraktivt

Nasjonal sykkelstrategi må bygge videre på de erfaringer som er gjort i Norge og andre land med å legge til rette for sykkeltrafikk. En god infrastruktur er det viktigste, men for å oppnå dette kreves det kompetanse, planlegging og ressurser. Stortingets mål er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å sykle. De temaene som er listet opp under er de viktigste for å nå dette målet, og dermed for Nasjonal sykkelstrategi:

### Viktige tema

#### Hvorfor bør flere sykle

- Samfunnsøkonomisk effekt av økt sykling
- Potensialet for økt sykling
- Helsemessige effekter av økt sykling

#### Erfaringer

- Sykkelbyer og andre forsøk i Norge
- Erfaringer fra andre land

#### Nasjonalt ansvar

- Nasjonale mål (helse, miljø og trafikksikkerhet)
- Forskning og utredning (FoU)
- Regelverk
- Helhetlig transportplanlegging (bærekraftig transportmønster)
- Samarbeid stat/fylke/kommune
- Nettverk av sykkelbyer
- Oppfølging og evaluering (inkludert trafikktegn og sykkelregnskap)

#### Fysiske tiltak for økt sykling

- Nasjonale og regionale sykkelruter
- Sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder
- Lokale sykkelveger – skoleveg
- Alternative ruter på strekninger med forbud mot sykling (tunnel, motorveg)
- Sykkelparkering (bolig, arbeidsplass og andre viktige målpunkter)
- Sykkelverksteder
- Tilrettelegging for kombinerte reisekjeder
- Standard for drift og vedlikehold
- Prøve- eller demonstrasjonsprosjekt

#### Handlingsprogram - inkludert finansiering

- Organisering
- Informasjonstiltak ( For eksempel: Sykle til jobben, Aktiv på skoleveg, Sykle for livet – bedre samspill mellom bilist og syklist)
- Resurser