

# 10 Nasjonal sykkelstrategi

Det finnes mange gode grunner til å satse på sykkel. Transport et velferdsgode, og stat, fylkeskommuner og kommuner bør legge forholdene til rette for de som må eller ønsker å bruke sykkel. Fysisk aktivitet er bra for helsen, og i tillegg er sykkel et miljøvennlig transportmiddel. Riktig brukt, og sammen med andre tiltak, kan sykkeltiltak bidra til å redusere trafikk- og miljøproblemer.

Hensikten med en nasjonal sykkelstrategi er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel.

Stortinget ba i juni 2001 om at det skulle utarbeides en nasjonal sykkelstrategi, og at denne skulle være et grunnlag for Nasjonal transportplan. Statens vegvesen har hatt ansvaret for dette arbeidet, og har samarbeidet med Kommunenes sentralforbund, Sosial- og Helsedirektoratet og Syklistenes Landsforening. Den nasjonale sykkelstrategien foreligger som en egen rapport.

## Potensial for økt sykkelbruk

I Norge foregår mellom 4 og 6 prosent av antall personturer på sykkel. Andelen ligger på mellom 5 og 10 prosent i de fleste europeiske land, med Nederland på topp (29 prosent).

Av alle bilreiser i Norge er hele 46 prosent kortere enn 5 km. I følge en studie av TØI<sup>1</sup> er det mulig å få 35 prosent av disse bilførerene til å gå eller sykle. Hvis også reiser blant bilpassasjerer og kollektivtrafikanter inkluderes, er det beregnet at gang- og sykkeltrafikken kan økes med opp mot 50 prosent.

Det beregnede potensialet på 50 prosent økning er svært usikkert, men kan tjene som noe å strekke

seg mot. Selv med denne økningen, vil likevel sykkelandelen være vesentlig lavere enn i Sverige (12 prosent) og Danmark (17 prosent).

## Utbygging, drift og vedlikehold

Statens vegvesen har ansvar for gang- og sykkelanlegg langs riksvegene. Etatens viktigste bidrag til en nasjonal sykkelstrategi, er utvikling og vedlikehold av sykkelanlegg.

Langs 12 prosent av riksvegnettet, det vil si 3 000 km, er det spesielt lagt til rette for sykling. Innsatsen har hittil i høy grad vært rettet mot trygge skoleveger. Til tross for denne innsatsen, har trafikkutvikling og økte krav til trygghet ført til at behovet for gang- og sykkelanlegg er omtrent like stort som da de første anleggene ble bygd for 30 år siden. Mange steder mangler det gang- og sykkelanlegg, andre steder henger de ikke sammen i ruter og nett.

Statens vegvesen vil fortsette å bygge ut gang- og sykkelanlegg langs riksveger. Det gjenstår å bygge 2 500 km, og det økonomiske behovet på 18 mrd. kr er fordelt med åtte mrd. kr i byer og tettsteder, og ti mrd. kr utenom. Med dagens bevilgningsnivå vil det ta omtrent 50 år å gjennomføre dette, og det er derfor ønskelig å øke innsatsen.

Statens vegvesen ser det ikke som mulig å øke den statlige tildelingen til sykkelformål innenfor investeringsrammen for perioden 2006-2015. Sannsynligvis blir det i stedet en reduksjon. Nærmere omtale av dette finnes i kapittel 15. De lokale prioriteringene for utbygging av gang- og sykkelanlegg langs øvrige riksveger vil først bli gjort i arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2015, hvor

<sup>1</sup> Lodden 2002, Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder, TØI-rapport 561/2002

fylkeskommunene skal ha en avgjørende innflytelse.

I noen større byer kan det være aktuelt med brukerfinansiering i planperioden, for eksempel bompenger, bensinavgift eller vegprising. Slike avgifter kan gi mulighet til økt satsing på sykkeltiltak i disse byene, dersom det er vilje til det lokalt. Eksempler på det er vesentlig utbygging av gang- og sykkelanlegg som er foreslått i Bergensprogrammet og Nord-Jæren-pakken.

Statens vegvesen vil legge vekt på rettidig innsats til drift og vedlikehold på sin del av gang- og sykkelvegnettet. På den måten vil denne delen av vegnettet framstå som et reelt og attraktivt transporttilbud. Det er viktig at det er et sammenhengende nett og at vedlikeholdet gjennomgående er godt. Standarden som ligger til grunn for drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger, er gitt i retningslinjer. I perioden 2006-2009 vil Statens vegvesen gjennomføre undersøkelser for å se om denne standarden står i forhold til de forventninger brukerne av gang- og sykkelvegene har.

Sykkelanlegg dreier seg i hovedsak om gang- og sykkelveger, men i områder med stor sykkeltrafikk er det behov for egne sykkelanlegg adskilt fra tilbudet til de gående.

### Byer og tettsteder

Sammen med andre vegholdere har Statens vegvesen ansvar for å utvikle hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder. Kommunen og fylkeskommunen som vegholdere og planmyndigheter, og Statens vegvesen som riksvegansvarlig, har et felles ansvar for å planlegge et hovednett for sykkel<sup>2</sup>. Statens ansvar gjelder riksvegnettet, men foreslåtte retningslinjer gir adgang for en viss fleksibilitet og gir rom for avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene om hensiktsmessige løsninger. Tilpassing av eksisterende arealer til bruk for syklende er også et viktig virkemiddel, og restriksjoner for biltrafikk og parkering er mulige tiltak.

Av Norges befolkning bor 2,5 mill. i ca 90 byer eller steder med mer enn 5 000 innbyggere. Effekten av sykkeltiltak blir best hvis innsatsen settes inn på få steder og forbedringen i tilbudet blir betydelig. Erfaringer fra utenlandske byer viser at dette kan gi kraftig økning i sykkelandelen, selv i byer med omtrent samme klima som i Norge. I den svenske byen Västerås er sykkelandelen nå på 30 prosent som følge av en målbevisst satsing på gang- og sykkelanlegg. Statens vegvesen er beredt til å bidra med faglig kunnskap til en sterkere sykkelinnsats i enkelte norske byer og tettsteder. En slik innsats må planlegges og gjennomføres i nært samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen. Valget av byer og tettsteder må gjøres lokalt.

Innsatsen må følges opp og evalueres, og Statens vegvesen vil bidra til at det opprettes faglige nettverk mellom stedene hvor det satses på sykkel, slik at faglig utviklingsarbeid kan komme alle til nytte.

Endringer i valg av reisemiddel krever kraftige virkemidler. Dette vil være viktige tema i lokale planprosesser. Statens vegvesen vil bidra til at trafikk- og miljøproblemene settes på dagsorden og til å klargjøre mulige løsninger.

### Tryggere å sykle

Dødsrisikoen per kilometer er minst tre ganger høyere for syklistene enn for bilførere. Det er store variasjoner fra år til år. For å gjøre sykling trygt, kreves det innsats på mange områder: Informasjon, opplæring, sikkerhetsutstyr på sykkel, krav om bruk av hjelm og synlige klær, bruk av refleks, bedre sykkelanlegg, sikre kryssingspunkter og klare trafikkregler. Statens vegvesen vil gå gjennom trafikkreglene med det som utgangspunkt at sykling skal være trygt og attraktivt. Sykkelhåndboka<sup>3</sup> gir veiledning om utforming av sykkelanlegg. Dette innarbeides nå i vegnormalene. Sammen med andre tiltak, kan informasjon og opplæring i ung alder gi god effekt.

<sup>2</sup>Jf. Retningslinjer for statens ansvar for sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere.

<sup>3</sup> Statens vegvesen 2002, Sykkelhåndboka – Utforming av sykkelanlegg, Håndbok 233

## **Sykkelturisme**

Sykkelturismen øker. De nasjonale sykkelrutene for turister går på riksveger, fylkesveger, kommunale veger og private veger og forutsetter derfor et samarbeid mellom vegholderne. Langs disse rutene har Statens vegvesen noen steder bidratt utenom riksveg med skilting og andre tiltak. Vi vil vurdere dette også i framtiden.

## **Påvirke andre aktører**

En nasjonal sykkelstrategi blir vellykket hvis mange aktører jobber sammen. Statens vegvesen vil spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre. Viktige stikkord er skoleveg, arbeidsreiser, sykkel på buss og bane, sikker sykkelparkering, sykkelruter ut i marka og sykkelturisme. Statens vegvesen vil være pådriver overfor andre aktører. For eksempel oppfordres arbeidsgivere til å legge til rette for sykling til og fra arbeidet og i arbeidet. Statens vegvesen arbeider nå med denne typen tiltak i prosjektet *Transport i by*, og vil ta et eget ansvar som arbeidsgiver for å legge til rette for sykling for egne tilsatte. Statens økonomiske ansvar for sykkeltiltak følger av riksvegansvaret, men Statens vegvesen er innstilt på å bidra faglig til gode helhetsløsninger.