



# Satsing på sykkeltrafikk

Spørsmål til medlemmer i Sykkelbynettverket 2016  
(kommuner og fylkeskommuner)

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 409



## Tittel

Satsing på sykkeltrafikk i kommuner og fylkeskommuner

## Undertittel

Spørsmål til medlemmer i Sykkelbynettverket 2016

## Forfatter

Hege Herheim Tassell

## Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

## Seksjon

Transportplanlegging

## Prosjektnummer

## Rapportnummer

Nr. 409

## Prosjektleder

Hege Herheim Tassell

## Godkjent av

Anne Ogner

## Emneord

Satsing på sykkeltrafikk, spørreundersøkelse, sykling, sykkeltrafikk, Sykkelbynettverket.

## Sammendrag

Tema for undersøkelsen er hvordan kommuner og fylkeskommuner som er medlem av Sykkelbynettverket arbeider for økt sykling. Det stilles spørsmål om sykkelsatsingen, tiltak, drift- og vedlikehold, samarbeid/organisering og prioriteringer. Informasjonen vil bidra til mer målrettet arbeid i Sykkelbynettverket.

Hele 72% av svarer at de har stort utbytte av å være med i Sykkelbynettverket. Over 80% svarer at det foreligger plan for hovednett for sykkeltrafikk, men det står fremdeles igjen mye arbeid før disse er ferdig tilrettelagt. En fjerdedel oppgir at de har tilrettelagt mer enn halvparten av hovednettet. Her vil det trolig skje en stor utvikling de nærmeste årene nå når planene er vedtatt. Av infrastrukturtiltak er det fremdeles mest utbredt med gang- og sykkelveger, men 59% oppgir at de også benytter sykkelveg med fortau og 18% benytter sykkelekspressveg.

## Title

Focus on cycling in municipalities and counties

## Subtitle

Survey among members of the Norwegian Network of Cycling Cities 2016

## Author

Hege Herheim Tassell

## Department

Traffic Safety, Environment and Technology Department

## Section

Transport Planning

## Project number

## Report number

No. 409

## Project manager

Hege Herheim Tassell

## Approved by

Anne Ogner

## Key words

Focus on cycling , survey, cycling, bicycle, cycle traffic, Norwegian Network of Cycling Cities.

## Summary

This survey shows how the members of the the Norwegian Network of Cycling Cities work to increase cycling. The questions asked concerns the cycling strategy, the measures used to increase cycling, road maintenance and operations, cooperation / organization and priorities. The information will contribute to a more precise and targeted approach within the Network.

A total of 72% benefits greatly from being a member of the Network. Over 80% report that they have a plan for the infrastructural network of cycling, but there is still a long way to go before these are fully implemented. One quarter states that they have finished more than half of the cycling network infrastructure. The most common infrastructure measure is bicycle and pedestrian paths. 59% report that they also build dual cyclepaths with pavements for pedestrians and 18% have started building Cycle Superhighways.

# FORORD

Sykkelbynettverket er Statens vegvesens sykkelfaglige nettverk for ansatte i kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Formålet er å spre kunnskap og kompetanse om tilrettelegging for økt sykling ved å skape arenaer for dialog og informasjonsutveksling for medlemmene. Det holdes forskjellige kurs og det arrangeres årlig studietur til utlandet. Nettverkets arbeid retter seg både mot planleggere og alle andre som arbeider med utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur for syklende.

Sykkelbynettverket har nå 108 medlemmer, hvorav 88 kommuner, 15 fylkeskommuner og alle fem regioner i Statens vegvesen.

I årene 2005–2008 ble det årlig gjennomført en rundspørring blant medlemmene for å undersøke hvordan kommuner og fylkeskommuner arbeider for økt sykling, og i hvilken grad Sykkelbynettverket bidrar til dette. I år har vi tatt opp igjen denne tråden.

Spørreundersøkelsen er denne gangen utvidet med noen flere spørsmål, for å få en bedre oversikt over hvordan det arbeides for økt sykkelbruk.

Informasjonen vil bidra til mer målrettet arbeid i Sykkelbynettverket.

Hensikten med undersøkelsen er å;

- Få mer informasjon om hvilke sykkeltiltak som er gjennomført.
- Få oversikt over utviklingen i kommuner og fylkeskommuner.
- Gi et godt grunnlag for valg av aktiviteter i Sykkelbynettverket.

Rundspørringen er opprinnelig utarbeidet av Olav Kasin/Syklistenes Landsforening. Hege Herheim Tassell har utarbeidet de nye spørsmålene og Christine Larssen har bistått med gjennomføring av spørreundersøkelsen i Questback.



## Sykkelbynettverket

# INNHOOLD

FORORD.....	3
OPPSUMMERING .....	5
RESULTATER .....	6
Overordnet om sykkelsatsingen .....	7
Tiltak .....	9
Samarbeid og organisering.....	14
Prioriteringer .....	16

# OPPSUMMERING

Hele 71,5% av svarer at de har stort utbytte av å være med i Sykkelbynettverket. Over 80% svarer at det foreligger plan for hovednett for sykkeltrafikk, men det står fremdeles igjen mye arbeid før disse er ferdig tilrettelagt. En fjerdedel oppgir at de har tilrettelagt mer enn halvparten av hovednettet. Her vil det trolig skje en stor utvikling de nærmeste årene nå når planene er vedtatt. Av infrastrukturtiltak er det fremdeles mest utbredt med gang- og sykkelveger, men 59% oppgir at de også benytter sykkelveg med fortau og 18% benytter sykkelekspressveg.

Undersøkelsen viser at et stort spekter av enkle tiltak er tatt i bruk. Fartsdempende tiltak har størst andel, etterfulgt av reasfaltering, 30 km soner og tovegs sykling i envegsregulerte gater. Når det gjelder innsamling av data foreligger det lite informasjon. Bare litt over 20% har foretatt før- og etterundersøkelser av sykkeltiltak de siste tre år, og det samme

gjelder for utarbeidelse av sykkelregnskap. Rundt halvparten benytter Statens vegvesens standard for renhold og vinterdrift, men kun 25% har en barvegsstrategi. Det samarbeids tett for å fremme sykling, og nesten 80% oppgir at de deltar i et trepartssamarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Av satsingsområder videre prioriteres fortsatt utbedring av infrastruktur, skilting og oppmerking og å utvikle en sykkelvennlig arealbruk. Det er også flere som nevner at de vil ta i bruk ulike bilrestriktive tiltak, mobilitetspåvirkning, kampanjer og informasjonstiltak. Det viktigste Statens vegvesen kan bidra med er å fortsette å være pådriver for prioritering av fysiske tiltak for sykkel, fortsette ordningen med tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk, utøve faglig bistand, utarbeide normaler som fremmer sykling og legge til rette for nettverksbygging gjennom Sykkelbynettverket.



# RESULTATER

Resultatene fra undersøkelsen gir informasjon om både medlemmenes sykkelsatsing og utvikling, og vil gi muligheten til å vise utviklingstrekk på en del nøkkelområder. Svarene fra tidligere år er tatt med i rapporten. Svarene er i hovedsak fremstilt som andel av respondenter i prosent.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Svarprosenten er på 49% hvorav 84% fra kommuner og 16% fra fylkeskommuner. Dette er en vesentlig økning fra 2008 med svarprosent 39% og en liten reduksjon i forhold til 51% i 2007. Det er første gang fylkeskommunen har svart, noe som kan være en følge av forvaltningsreformen i 2010 som medførte at de fikk et vesentlig større vegnett å forvalte og et større ansvar for gang- og sykkeltrafikken. Antall respondenter er 49, noe som er en betydelig økning fra tidligere år.



Foto: Tor Arvid A. Gundersen, Statens vegvesen

Hele 72% svarer at de har stort utbytte av å være med i Sykkelbynettverket. Disse tallene samsvarer godt med svar fra deltakere på fjorårets arrangementer i Sykkelbynettverket.



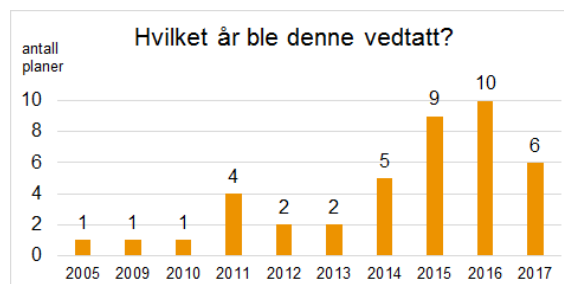
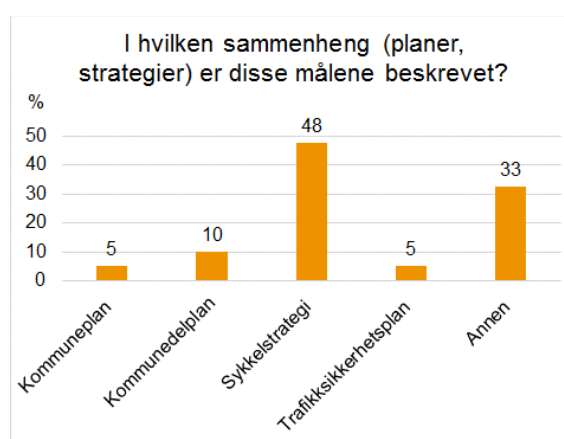


## Overordnet om sykkelsatsingen

Det er en fortsatt positiv trend i formulerte mål knyttet til økning i sykkeltrafikken, hele 88 % oppgir at de har dette. Av disse oppgir 29 av 39 respondenter at målene er tallfestet, noe som er en økning fra tidligere år. De tallfestede målene varierer fra 8% og opp til 25%. Andre mål som går igjen er at det skal være effektivt, attraktivt og trafikksikkert å sykle.

Målene er nedfelt en rekke forskjellige dokumenter. Tidligere år er det ikke oppgitt prosentvis fordeling av svarene, men det er i stor grad de samme dokumentene som beskrives. Nesten halvparten oppgir at målene er beskrevet i sykkelstrategi. Det er litt varierende hvor i planhierarkiet denne er forankret, og det kunne vært interessant å spørre spesifikt om det ved neste undersøkelse.

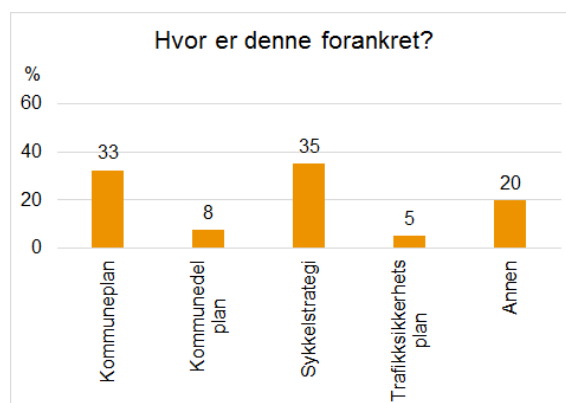
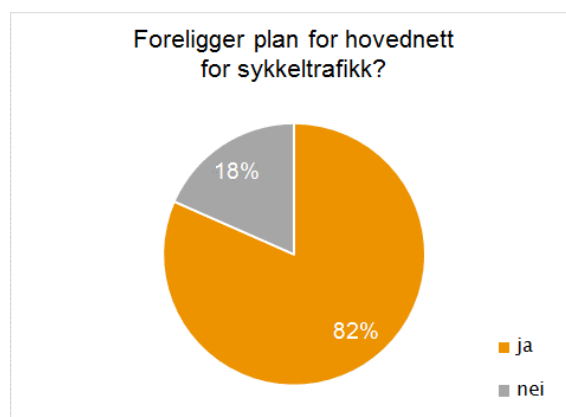
De fleste planene er vedtatt de siste tre årene. Det er seks planer som ikke er behandlet, men som er forventet vedtatt i 2017.



Det er bare 21% som har utarbeidet sykkelregnskap. 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 innsatsen for økt sykling. Statens vegvesen har utarbeidet en generell mal for sykkelregnskap (Sykkelregnskap, Statens vegvesens rapporter nr. 211, 2013), som kommuner kan bruke i sin oppfølging



Det har de siste ti årene vært stort fokus på planlegging av hovednett for sykkeltrafikk, og dette gjenspeiles i at over 80% oppgir at det foreligger en slik plan. Det er varierende hvor denne er forankret, men 40% oppgir at den er forankret i kommune(del)plan og 35% oppgir sykkelstrategi. Av de 20% som har oppgitt annen, er det hovedsakelig varianter av sykkelplan og handlingsplan som er nevnt.



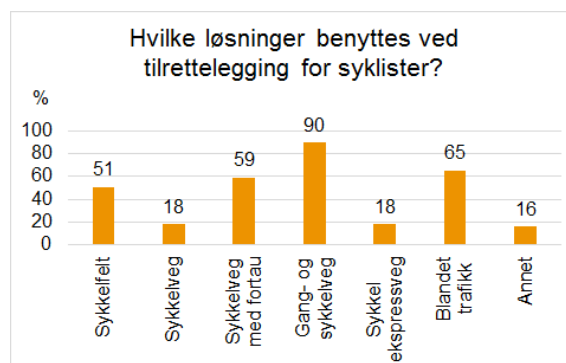
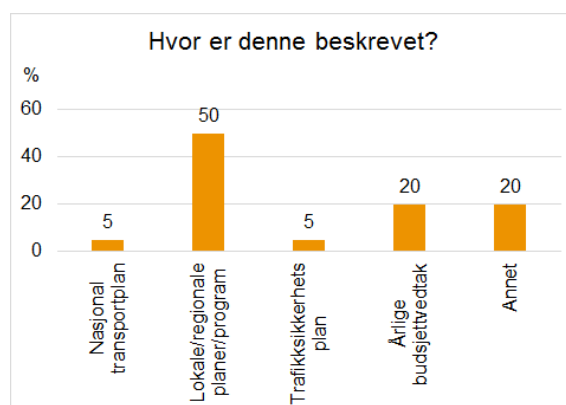
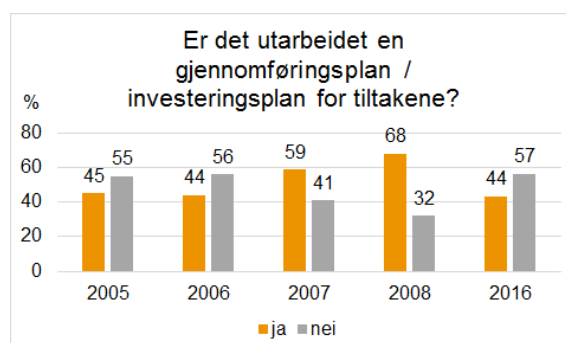
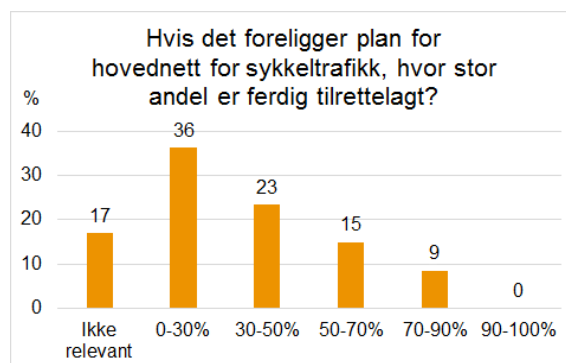


## Tiltak

Det er ikke så stor andel av hovednettet som er ferdig tilrettelagt ennå, men det vil være interessant å følge denne utviklingen. Det at så stor andel har en plan for hovednett peker på at det vil skje en utvikling her de nærmeste årene.

Det er en nedgang i andel som oppgir at de har utarbeidet en gjennomføringsplan/ investeringsplan for tiltakene. Det er vanskelig å si noe om hva dette skyldes, men en forklaring kan være at det er vesentlig flere kommuner som har svart, og at de ikke har kommet like langt i sykkelsatsingen. Halvparten oppgir at planen er beskrevet i lokale eller regionale planer eller programmer. 20% oppgir at den er inkludert i årlige budsjettvedtak, og 20 % oppgir annet. Det oppgis at disse er forankret i andre pakker som bompengepakker eller miljøpakker.

Svarene viser stor bredde i type tiltak som benyttes. Gang- og sykkelveg er det mest utbredte valg av infrastruktur, nesten 90% benytter denne løsningen. Det var mulig å gi flere svar på dette spørsmålet.



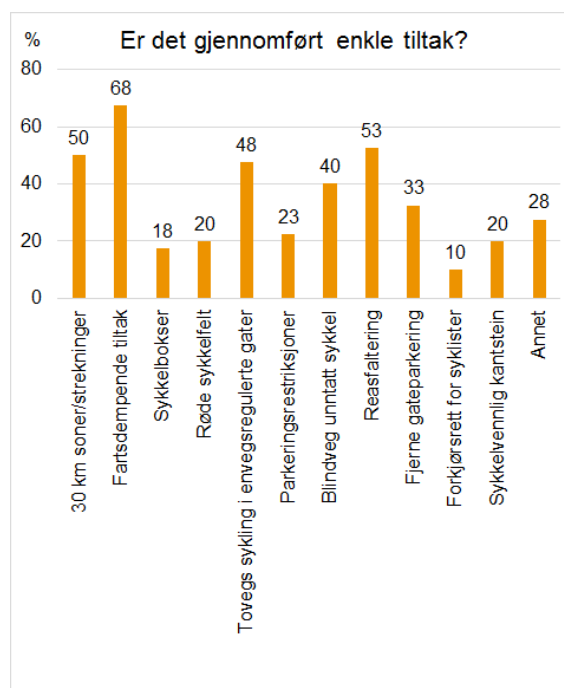
I de tidligere undersøkelsene er det spurt om det vurderes enkle (øvrige) tiltak for sykkeltrafikk. Enkle tiltak er lavhengende frukter som vil gjøre det mye bedre å sykle i våre byer og tettsteder. De har felles at de koster lite, kan gjennomføres raskt og som oftest ikke trenger verken reguleringsplan eller politisk behandling.

Det er siden undersøkelsen ble utformet i 2005 gjennomført slike tiltak i stor grad, og vi har derfor denne gangen valgt å spørre om hvilke tiltak som er gjennomført.

Det er et stort spekter av disse tiltakene som er tatt i bruk. Fartsdempende tiltak har størst andel etterfulgt av reasfaltering, 30 km soner og tovegs sykling i envegsregulerte gater. Blindveg unntatt sykkel er også et utbredt tiltak. Av andre tiltak ble trafikklys med prioritet for syklist, sykkelprioritert gate (sykkelgate) og sykkelparkering nevnt. Det var også her mulig å velge flere svar.

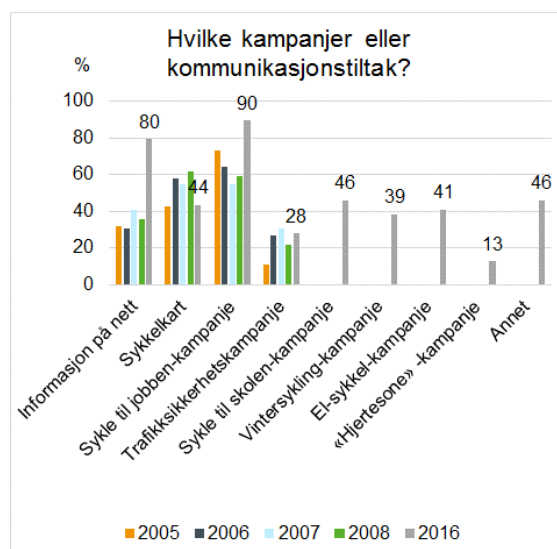


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



Hele 80% oppgir at det er gjennomført kampanjer eller kommunikasjons tiltak for økt sykling det siste året.

Det er stor bredde i disse tiltakene. Sykle til jobben kampanje og informasjon på nett er de klart mest utbredte tiltakene, og det er en markant økning i forhold til tidligere år. Det er ganske jevn fordeling på de øvrige tiltakene, bortsett fra «hertesone» kampanjen. Dette er en ny kampanje, så det blir interessant å følge utviklingen av denne. Det var mulig å velge flere alternativer. Av tiltak som blir listet opp som fritekst under «annet» kan nevnes sykkelturner og sykkelposter, kortstokk med 52 sykkelruter, sykkel festival, vårsjekk av sykler, mobilitetsuka og aktiv bruk av media og kinoreklamer.



Det er 22% som oppgir at de har foretatt før- og etterundersøkelser av sykkeltiltak de siste tre årene.



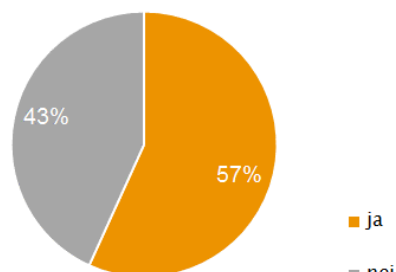
## Drift og vedlikehold

Omfanget og kvaliteten av drift og vedlikehold har stor betydning for sykkelistenes sikkerhet, trygghets-følelse, fremkommelighet og komfort. Det gjelder både belegg, oppmerking og skilting, renhold, friskt og brøyting av sykkelanlegg.

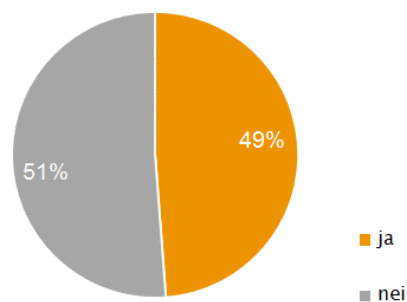
I standard for drift og vedlikehold av veger (Statens vegvesen 2012a, 2012b, 2013) beskrives kravet til drift og vedlikehold slik: «Gang og sykkelveger skal holdes fri for grus, jord, glasskår, avfall og lignende. Strøsand skal fjernes så snart vintersesongen er over». For vinterdrift skisseres to strategier; barveg (GsA) og vinterveg (GsB). Ved barveg skal vegen være bar, bortsett fra under og rett etter snøvær, mens vinterveg kan være snø- og isdekket hele eller store deler av vinteren. Barvegstrategien bør benyttes ved bymessig strøk med høy gang- og sykkeltrafikk og ved hovednett for sykkeltrafikk.

Rundt halvparten oppgir at de benytter Statens vegvesens eller tilsvarende standard for renhold og vinterdrift. Det er imidlertid bare en tredjedel som oppgir at de har en barvegstrategi.

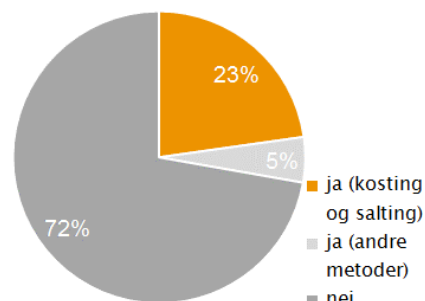
Benytter kommunen/fylkeskommunen Statens vegvesens standard for renhold gitt i Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger eller tilsvarende standard?



Benytter kommunen/fylkeskommunen Statens vegvesens standard for vinterdrift gitt i Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger eller tilsvarende standard?



Benyttes det kosting og salting eller eventuelt andre metoder for å opprettholde bar veg på noen av strekningene?

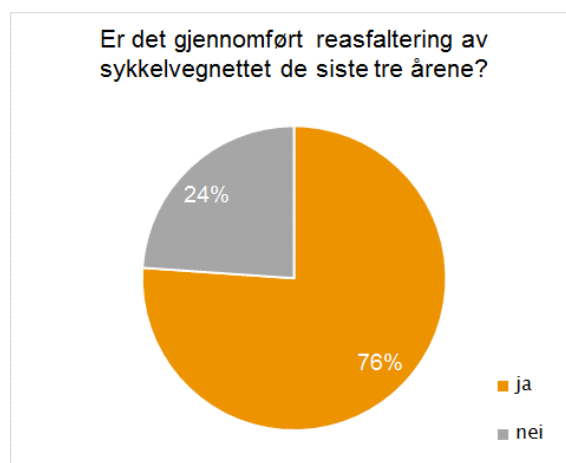
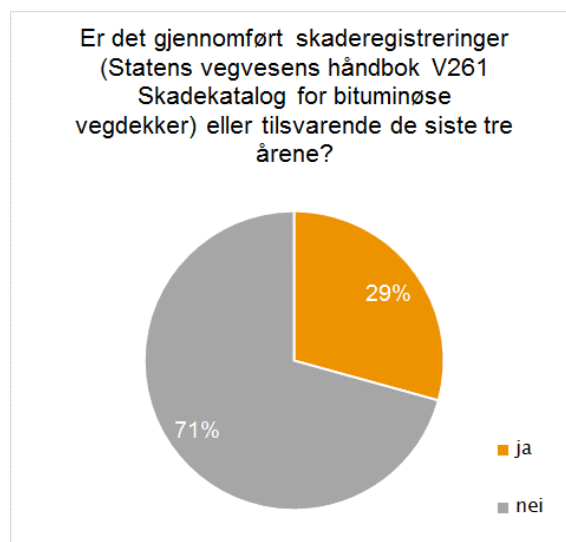
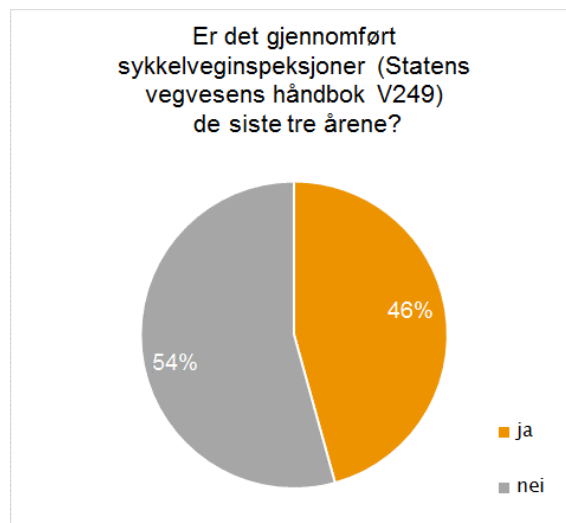


De siste tre årene er det litt under halvparten som oppgir at de har gjennomført sykkelveginspeksjoner for systematiske forbedringer av eksisterende sykkelanlegg, og en tredjedel oppgir at de har gjennomført skaderegistreringer i samme periode.

Det er hele 76% som oppgir at de har gjennomført reasfaltering av sykkelvegnettet de siste tre årene.

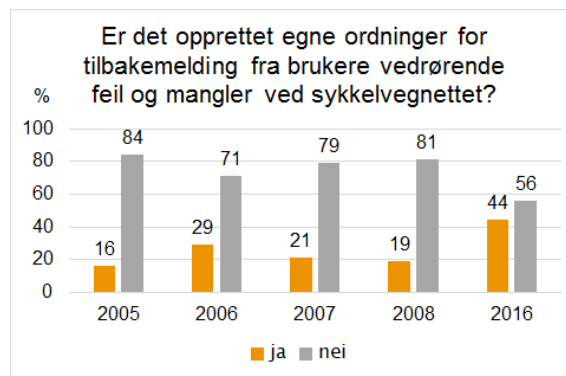


Foto: Marit Espeland, Statens vegvesen

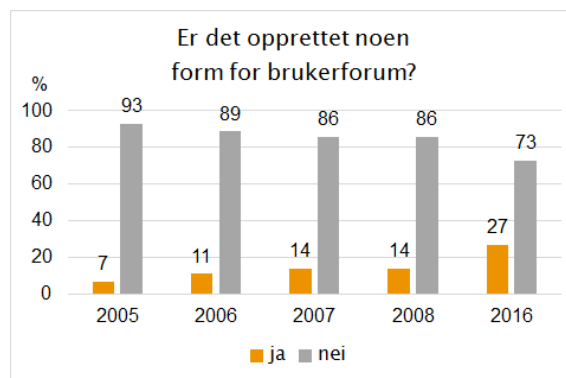


## Samarbeid og organisering

For å sikre et godt tilbud til brukerne kan det være nyttig med ordninger hvor brukerne kan gi tilbakemelding vedrørende feil og mangler ved sykkelvegnettet. Nesten halvparten oppgir at de har opprettet dette, noe som er en betydelig økning i forhold til tidligere.



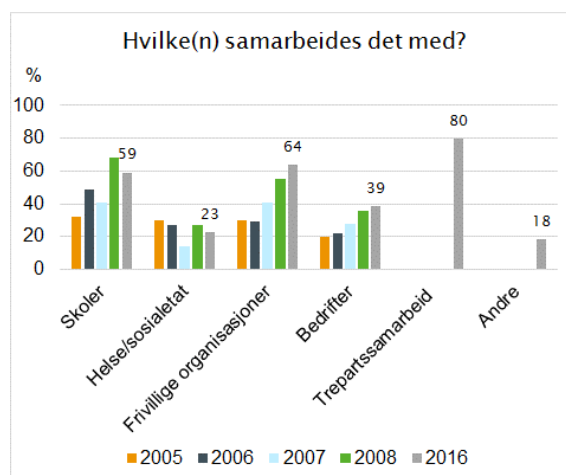
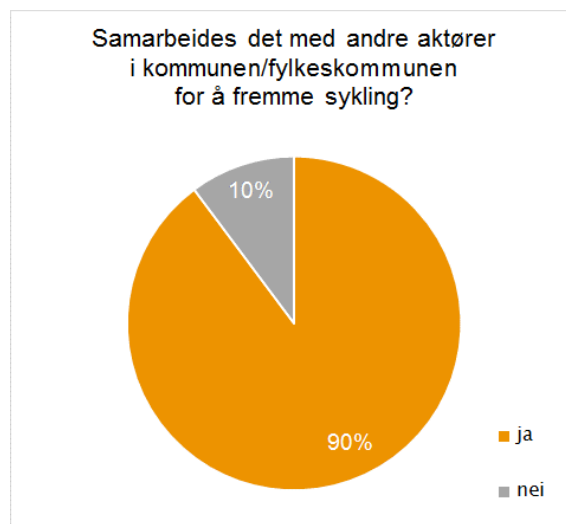
Det er også en økning i andelen som oppgir at de har organisert brukerforum, selv om andelen fremdeles er lav.



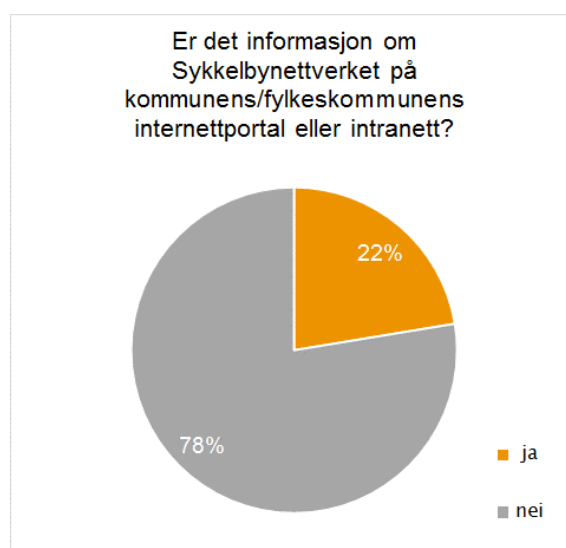
Andelen som har en strategi for kompetanseheving av eget personell vedrørende sykkelplanlegging er lav, med en nedgang fra 19% til 15% i forhold til siste undersøkelse. Samtidig er det flere som oppgir at de har ansatt en egen sykkelplanlegger og som har opprettet arbeidsgrupper. Det kan være at det er mer nyttig å stille spørsmål om hvordan det jobbes med kompetanseheving i senere undersøkelser.



90% oppgir at det samarbeides med andre aktører for å fremme sykling. Mest utbredt er trepartssamarbeid mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen, men også med frivillige organisasjoner og skoler. Dette har holdt seg ganske stabilt, med en liten nedgang i samarbeidet med skoler og helse/sosialeiat siden den forrige undersøkelse. Treparsamarbeid er relativt nytt og er derfor ikke med i de tidligere undersøkelsene. 18% svarer andre, og her nevnes blant annet sykkelklubber, utdanningsinstitusjoner, andre kommuner, utbyggere, folkehelse og friluftsråd.



Nesten en fjerdedel oppgir at det ligger informasjon om Sykkelbynettverket på kommunens eller på fylkeskommunens internettportal eller intranett.





## Prioriteringer

På spørsmål om hvilke tiltak de vil vektlegge det nærmeste året for satsing på sykling som transportform er det i hovedsak nevnt fortsatt utbedring av infrastruktur (her er også sykkelparkering nevnt konkret), skilting og oppmerking og å utvikle en sykkelvennlig arealbruk. Det er også flere som nevner at de vil ta i bruk bilrestriktive tiltak og mobilitetspåvirkning. Kampanjer og informasjonstiltak er prioritert, og flere nevner styrking av fagområdet gjennom nyansettelser og arbeidsgrupper.

Det er også spurt om hva de er mest fornøyd med å ha fått til de siste tre årene. Også her er svarene tematisk like med fokus på sykling som transportform, utbygging av infrastruktur, styrking av personell og politisk støtte. Et utvalg av svarene er gjengitt i tekstboksene til høyre

Egen prosjektstilling og arbeidsgruppe som skal jobbe med sykkelsatsningen.

Snarveier  
Sykkelveier med fortau  
Rekkefølgebetingelser hos utbyggere

Gjort sykkel til en viktig del av transportplanleggingen.

Sykelopplæring og kampanjearbeid mot grunnskolene. Noen skoler har rundt 50% sykkelandel.

Økt fokus og forståelse for sykkelens plass i kommunens planlegging, både i administrasjonen og hos politikere.



Foto: Torstein Bremset, Statens vegvesen

Avslutningsvis ble respondentene spurt om hva de mener er det viktigste Statens vegvesen kan bidra med i henholdsvis kommunens/ fylkeskommunens arbeid.

Det kom mange konstruktive forslag om å fortsette å være pådriver for prioritering av fysiske tiltak for sykkel, fortsette ordningen med tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk, utøve faglig bistand til kommuner og

fasilitere nettverksbygging gjennom Sykkelnettverket. Flere nevner at det bør være muligheter for en enklere standard ved anlegg av nye gang- og sykkelveger der dette er forsvarlig fordi de normerte løsningene er kostbare og kan være vanskelig å innfri og at håndbøkene må fremme sykling. En respondent mener at Statens vegvesen må slutte å være en bremsekloss for nyskaping.



Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO  
Tlf: (+47) 22073000  
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**