

Statens vegvesen Vegdirektoratet:

Evaluering av sykkelveginspeksjoner



20.mai 2010

VISTA Utredning AS



Innhold

Sammendrag	5
1 Bakgrunn	8
2 Håndbok 249 Sykkelveginspeksjoner	9
3 Metode.....	11
3.1 Hovedtrekk.....	11
3.2 Undersøkelsen blant brukere	11
3.3 Drøfting av dagens opplegg	11
3.4 Spørsmålet om å kople inn andre tema.....	12
3.5 Oppsummering og veien videre.....	12
4 Erfaringer fra regionene.....	13
4.1 Gjennomføring av inspeksjoner og tiltak.....	13
4.1.1 Omfang av inspeksjonene	13
4.1.2 Gjennomføring	13
4.1.3 Gjennomføring av tiltakene	13
4.2 Regionenes vurdering av antallet sykkelveginspeksjoner	14
4.3 Regionenes vurdering av gjennomføringen av tiltakene	14
4.3.1 Hindringer for gjennomføring.....	14
4.3.2 Forholdet til vegvesenets øvrige arbeid.....	15
4.4 Regionenes forslag til forbedringer	15
4.4.1 Metoden.....	15
4.5 Regionenes vurdering av kopling til flere tema	17
5 Erfaringer fra kommunene	19
5.1 Gjennomføring av inspeksjoner og tiltak.....	19
5.1.1 Omfang av inspeksjoner i kommunene	19
5.1.2 Gjennomføring i kommunene.....	19
5.2 Kommunenes vurdering av omfanget	19
5.3 Kommunenes vurdering av gjennomføringen	20
5.4 Kommunenes forslag til forbedringer	20
5.4.1 Metoden.....	20
6 Drøfting og vurdering av resultatene.....	22
6.1 Innledning	22
6.1.1 Utgangspunkt.....	22
6.1.2 Tilnærming	22
6.2 Forberedelser – føringer for arbeidet.....	22
6.3 Gjennomføring av inspeksjonene og rapportering.....	23
6.3.1 Inspeksjonene	23
6.3.2 Rapporteringen	23
6.4 Etterarbeid – oppfølging	24

6.5	Andre trafikkantgrupper	24
6.5.1	Problemstillinger	24
6.5.2	Metodens overførbarhet	25
6.5.3	Gjennomføring av felles inspeksjoner	25
6.5.4	Samordnet gjennomføring av tiltak	26
6.5.5	Oppsummering – vurdering av overførbarhet til andre trafikkantgrupper	26
6.6	Oppsummering	26
6.6.1	Forberedelse	26
6.6.2	Gjennomføring av inspeksjon	27
6.6.3	Gjennomføring og oppfølging av tiltak	27
7	Veien videre	28
7.1	Utgangspunkt	28
7.2	Innspill	28
7.2.1	Generelt om arbeidet	28
7.2.2	Nærmere om forberedelsesfasen	29
7.2.3	Nærmere om gjennomføring av inspeksjonen og rapporten	29
7.2.4	Nærmere om etterarbeid/oppfølging	30
	Vedlegg 1: Spørsmål til regionene	32
	Vedlegg 2: Spørsmål til kommunene	34

Forord

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ønsket å evaluere bruken av sykkelveginspeksjoner, slik denne metoden er beskrevet i Håndbok 249, Sykkelveginspeksjoner (09.04).

Evalueringen er gjennomført ved bruk av enkle spørreskjema til alle medlemmer av Sykkelbynettverket (64), inkludert de 5 regionene i Statens vegvesen. Spørsmålene ble besvart vinteren 2010.

De 5 sykkelkoordinatorene i regionene har fungert som en arbeidsgruppe for evalueringen, ved følgende personer:

- Trude Schistad, Region øst
- Henrik Duus, Region sør
- Beate Eldrup, Region vest
- Tore Kvaal, Region midt
- Randulf Kristiansen, Region nord

Henrik Duus har vært prosjektleder for Vegdirektoratet. Evalueringen er gjennomført av VISTA Utredning AS, ved Paal Sørensen og Finn Aslaksen.

Oslo, 20. mai 2010

VISTA Utredning AS

Sammenheng

Sykkelveginspeksjoner som metode ble innført i Statens vegvesen ved utgivelsen av Håndbok 249 i 2004. Det er vinteren 2010 gjennomført en evaluering av bruken av sykkelveginspeksjoner i perioden 2005-2009, og hvordan oppfølgingen har vært ved gjennomføring av tiltak. Som et ledd i evalueringen er det gjennomført en spørreundersøkelse, der Statens vegvesen og kommunene i sykkelbynettverket har vært informanter.

Oppdragsbeskrivelsen har stilt fire spørsmål:

- Hvordan har sykkelveginspeksjoner vært brukt?
- Har prosessen rundt sykkelveginspeksjoner vært gjennomført i henhold til håndboka?
- Har konkrete tiltak blitt gjennomført i etterkant / som følge av sykkelveginspeksjoner?
- Kan metoden brukes for andre trafikkantgrupper?

Hvordan har sykkelveginspeksjoner vært brukt?

I tråd med Nasjonal sykkelstrategi (2007) har Statens vegvesen som mål å gjennomgå og forbedre 25% av sykkelanleggene innenfor sitt ansvarsområde, i perioden 2006-2009. Sykkelanlegg utgjorde i 2010 totalt 2845 km, langs stamveger og øvrige riksveger. 164 gjennomførte inspeksjoner og 833 km inspisert sykkelveg utgjør 29% av dette. Målet for omfanget av inspeksjonene er dermed oppfylt.

Antall og omfanget av inspeksjoner i kommunene er ikke kartlagt, fordi vi bare har spurt 54 og fått svar fra 31 kommuner. Men dette er de kommunene som inngår i sykkelbynettverket, og som vi derfor kan anta er de som har gjort mest. Kommunene svarer at de i gjennomsnitt har deltatt på 2 inspeksjoner pr kommune, hvorav 80% er ledet av Statens vegvesen og gjelder sykkelanlegg langs riksveg. Resten, ca 20%, er langs kommunal veg.

Både Statens vegvesen og kommunene svarer gjennomgående at det burde vært gjennomført flere inspeksjoner, men at arbeidet er tidkrevende og at sykkelanlegg er lavt prioritert.

Har prosessen rundt sykkelveginspeksjoner vært gjennomført i henhold til håndboka?

Inspeksjonene er i hovedsak gjennomført i henhold til håndboka, og det er ikke endret rutiner eller innført nye. Noen har imidlertid svart at metodeark A som omhandler forarbeidet til inspeksjonene, er lite brukt.

Alle regionene svarer at metoden er velegnet, og at Håndbok 249 i hovedsak gir en god beskrivelse. Men samtidig svarer mange at metoden er tidkrevende og at dette er en viktig årsak til at det ikke gjennomføres flere inspeksjoner. På spørsmål om mulige forbedringer svarer flere at det er behov for en enklere metode, Samtidig svarer flere at metoden kan utvides med bedre beskrivelse av prosessen, råd om hvordan foreslåtte tiltak kan bli gjennomført og mulige koplinger til funksjonskontraktene for drift og vedlikehold.

17 av kommunene svarer ja på spørsmål om sykkelveginspeksjoner er et velegnet tiltak for å kontrollere og vedlikeholde sykkelvegnett. 4 har svart "Ja, hvis tiltak blir fulgt opp" og ytterligere 4 har svart "Ja, men at inspeksjonen er for omfattende/arbeidskrevende".

Evalueringen har vist at det både kan være behov for å utvide og for å forenkle metoden. Det er mulig å oppnå begge deler samtidig, ved å gi tydelige valgmuligheter for omfanget.

Har konkrete tiltak blitt gjennomført i etterkant / som følge av sykkelveginspeksjoner?

35% av de registrerte behov for tiltak er gjennomført. Dette er lavere enn målet i Nasjonal sykkelstrategi, der alle de inspiserte anleggene skulle forbedres. Men i svarene inngår også en del større tiltak som krever planlegging og som kan være kostnadskrevenende. Årsakene til manglende gjennomføring av tiltak er beskrevet som: Mangler planer, mangler økonomiske ressurser, mangler personell, arbeidet er lavt prioritert, mangler kompetanse, private grunneiere krever lengre prosess samt uavklarte ansvarsforhold.

At bare 35% av tiltakene er gjennomført brukes av flere som årsak til at ikke flere inspeksjoner er utført. Det sier seg selv at når det ikke prioriteres ressurser til tiltak så påvirker dette motivasjonen til å utføre inspeksjoner.

Kan metoden brukes for andre trafikkantgrupper?

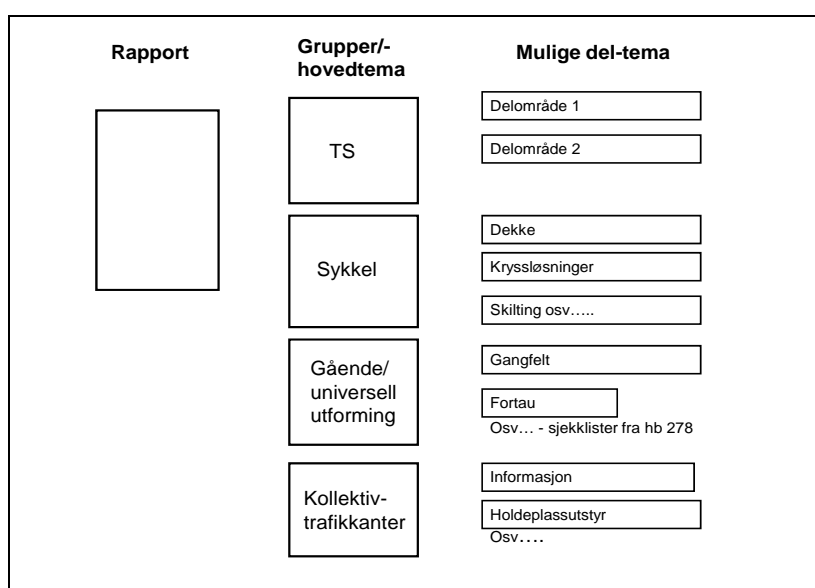
Dette spørsmålet omfatter flere forhold som bør vurderes ett for ett:

- Kan metoden overføres til andre trafikkantgrupper?
- Bør arbeidet samordnes ved inspeksjon og/eller i oppfølging?
- Hvordan kan en utvide med nye tema?
- Kan arbeidet også avgrenses til bare enkelte tema innenfor sykkelveger (noen har foreslått det)?

Deler av metoden er overførbar til andre tema, og det bør legges vekt på disse erfaringene når det eventuelt utvikles tilsvarende metoder for andre trafikkantgrupper. Men det vil være deler av metodene, i første rekke selve undersøkelsene, som vil være ulike for de ulike grupper, og metodene kan ikke slås helt sammen. Denne problemstillingen kan møtes ved å gjøre selve metoden mer fleksibel.

Når det gjelder spørsmålene b, c og d er vurderingen avhengig av om en først gjør noen endringer i arbeidsopplegget slik at det blir mer fleksibelt. Vi har skissert en ide til hvordan dette kan gjøres.

Hovedtrekket er at en lager en oversikt over hvilke aktuelle trafikkantgrupper/tema og deltema for hver gruppe som kan være aktuelle, og at en ved oppstart av arbeidet drøfter og beslutter hvilket omfang den enkelte inspeksjon skal ha. Dette er illustrert på figuren nedenfor, som kan brukes som støtte til en slik diskusjon.



Vi tror mulig gevinst ved å samordne selve inspeksjonene vil være begrensede, siden de enkelte tema ofte vil kreve hver sin geografiske avgrensning og i begrenset grad ha sammenfallende områder. Da vil ulempen ved økt kompleksitet teller mer og tale mot samordning. Men det kan også finnes tilfeller hvor samordning er rasjonelt.

Når det gjelder gjennomføring av tiltak tror vi potensialet for gevinst er større. Det kan tenkes at tiltakene skal gjennomføres på samme sted og vil være mer rasjonelle om de samordnes. Det kan også være ønskelig å samle mange småtiltak i samme anbud. Slik samordning vil kreve at de enkelte tiltak er vurdert med hensyn på hvordan de bør følges opp.

Ideer til videre utvikling

På grunnlag av innspill fra aktørene og egne vurderinger har vi kommet fram til noen punkter til utvikling av de enkelte deler av handboka. Alle faser bør beskrives fullstendig i del B.

Forberedelsesfasen:

- Det gis en oppskrift på hvordan avgrense strekning, tema osv.
- Prosess vises for hele arbeidet inkludert oppfølging.
- Forankring/ansvar og bruk av prosessene som er omtalt i hånd bok 151 beskrives
- Det gis en "oppskrift" på dokument fra forberedelsesfasen.

Gjennomføring av inspeksjonene og rapport:

Beskrivelsen av foreslåtte tiltak utvides til også å omfatte:

- Inndeling etter anslått gjennomføringsprosess (drift, strakstiltak, planlegging osv.)

Dette forutsettes at blir justert i påfølgende prosess, men vurdering allerede i rapporten vil være nyttig for videre arbeid.

Oppfølging av tiltak:

Det bør klargjøres tydelige rutiner for behandling av tiltakene ved

- Innsamling
- Vurdering/sortering
- Videreending

Dette forutsettes basert på sorteringen av tiltakene som er foreslått i rapporten. Eventuelle andre forslag til tiltak på strekningen fra brukerinnspill, andre registreringer osv forutsettes også å bli tatt med i den samme prosessen.

1 Bakgrunn

Statens vegvesen fikk gjennom NTP 2006 - 2015 en ny rolle med hensyn til sykkeltrafikken. Statens vegvesen skal "være pådriver for økt sykkelbruk og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, fylkeskommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre".

Oppdraget er knyttet til Statens vegvesens etatsprogram for miljøvennlig bytransport. Målsetningen med dette programmet er å øke kompetansen på miljøvennlig bytransport både i Statens vegvesen og samfunnet som helhet ved å bearbeide og utvikle ny kunnskap. Resultatmålene er blant annet å utvikle verktøy og metodikk tilpasset målet om mer miljøvennlig bytransport og gjennomføre studier av konkrete tiltak.

Det er tidligere utviklet en metode for sykkelveginspeksjoner. Det er nå ønskelig å videreutvikle slike inspeksjoner for flere / andre transportgrupper. Målet er å få et mer helhetlig system for inspeksjoner av transportanlegg i by.

En viktig del av arbeidet i etatsprosjektet er å levere kunnskap om tiltak og virkemidler knyttet til prioritering av og tilrettelegging for kollektivtransport, syklende og gående, og styring av biltrafikken. Dette kan blant annet gjøres ved å evaluere transportanlegg i by som har dette som formål. Det vil da innebære en systematisk beskrivelse av transportanlegget sammen med ulike former for virkningsstudier og evalueringer. Dette krever blant annet utvikling av ulike evalueringskriterier for å kunne vurdere ned på gatenivå.

Fra oppdragsbeskrivelsen

Statens vegvesen Håndbok 249, Sykkelveginspeksjoner, utkom i september 2004. Den har med andre ord vært i bruk for fullt fra og med året 2005. Håndboka beskriver hvorfor det er behov for sykkelveginspeksjoner og, metode for gjennomføring inkludert sjekklister for undersøkelsen. Håndboka viser til Håndbok 233, Sykkelhåndboka, som standard for utforming av sykkelanlegg.

Oppdragsbeskrivelsen har stilt fire spørsmål:

- Hvordan har sykkelveginspeksjoner vært brukt?
- Har prosessen rundt sykkelveginspeksjoner vært gjennomført i henhold til håndboka?
- Har konkrete tiltak blitt gjennomført i etterkant / som følge av sykkelveginspeksjoner?
- Kan metoden brukes for andre trafikkantgrupper?

Arbeidet er i dag til en viss grad koplet til arbeidet med trafiksikkerhet, og spørsmålet har vært om det også bør eller kan koples til arbeidet med gange, kollektivtransport, generell drift og vedlikehold samt universell utforming.

2 Håndbok 249 Sykkelveginspeksjoner

Nedenfor følger et utdrag fra innledende beskrivelse i Håndbok 249 Sykkelveginspeksjoner:

På tross av mange års utbygging, har sykkelvegnettet i byer og tettsteder fortsatt store mangler i sammenheng, struktur og detaljutforming. Mange av de sykkelanleggene som er bygget, er ikke utformet etter dagens veiledning for utforming av sykkelanlegg i henhold til Håndbok 233 Sykkelhåndboka. Noen sykkelruter oppleves som lite attraktive, utrygge eller ukomfortable. Sykling en helsebringende og miljøvennlig transportform som bør stimuleres både til arbeidsreiser og i fritiden, og det er et mål at det skal være trygt og attraktivt å sykle.

Veilederen beskriver en metode for inspeksjon langs sykkelvegnettet i byer og tettsteder. Hovedmålet er å kartlegge feil og mangler som grunnlag for å gjennomføre strakstiltak i vegnettet. Strakstiltak er mindre tiltak som ikke krever grunnerverv eller plan etter plan- og bygningsloven. Tiltakene skal rette seg mot trafiksikkerhet og fremkommelighet, så vel som trivsel og opplevelse. Det er lagt vekt på å utvikle et verktøy som er enkelt å bruke.

Metodikken er utformet som en integrert del av trafiksikkerhetsrevisjon og -inspeksjon, og er å anse som en tematisk trafiksikkerhetsinspeksjon. Når sykkelveginspeksjonen gjennomføres som en trafiksikkerhetsinspeksjon skal prosedyrer for trafiksikkerhetsinspeksjon følges. Vi viser til Håndbok 222 Trafiksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner 2005. I Statens vegvesen vil en sykkelveginspeksjon som regel være en del av trafiksikkerhetsinspeksjon.

Metoden er utviklet med tanke på vegvesenets ansvarsområde, men den vil også være anvendelig for kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Inspeksjonsmetoden vil gi grunnlag for dialog mellom de ulike planaktørene og brukerne av sykkelvegnettet. Selv om hovedfokus er på strakstiltak, vil inspeksjonene også gi grunnlag for tiltaksutredning med et lengre tidsperspektiv.

Mål for sykkelveginspeksjoner;

- å påpeke avvik, feil og merknad som gir grunnlag for å gjennomføre "strakstiltak" langs eksisterende sykkelruter samt rette opp mangelfull drift*
- å gi et felles faktagrunnlag og faglig basis for planlegging, utbygging og vedlikehold av sykkelvegnettet*
- å bidra til økt kunnskapsnivå blant aktørene om sykkeltrafikkens funksjon i trafikkssystemet og for dens særlige problemer og krav*
- å bidra til en konstruktiv dialog mellom planleggere på ulike nivå og mellom planleggerne og brukere*
- å gi et bedre grunnlag for prioriteringer, gjennom større konsistens og sammenliknbarhet i beslutningsgrunnlaget*

Håndbok 249, Sykkelveginspeksjoner

Metoden kan beskrives i 3 hovedpunkter:

- I. Forarbeid – metodeark A
 - sykkelrute pekes ut for inspeksjon
 - kompetent inspeksjonsgruppe etableres
 - relevant kartmateriale innhentes, inkludert ulykkesplot
 - informasjon om rutiner for drift og vedlikehold innhentes
 - gjennomgang av vegvesenets videoopptak (VISBILDE) kan vurderes
 - rask gjennomsykling anbefales

- II. Feltinspeksjon – metodeark B
 - feltinspeksjonen skal gjøres på sykkel, helst i begge retninger
 - følgende utstyr anbefales: kart, metodeark A, kamera, skriveplate, målebånd, sykkelcomputer, synlige klær, sykkelhjelme
 - bruk av beskrevne sjekklister anbefales (se kortversjon under)
 - tidspunkt for inspeksjonen tilpasses hva som skal undersøkes
 - hvert funn registreres på eget ark, og kategoriseres som avvik, feil eller merknad
 - hvert funn følges opp med forslag til strakstiltak og kostnadsoverslag

- III. Inspeksjonsrapport
 - kladden fra feltarbeid legges til grunn for sluttrapport, inkludert bilder
 - vurdering av egnede strakstiltak, inkludert kostnadsanslag
 - vurdering av tyngre og mer kostnadskrevenne tiltak
 - rapporten utarbeides ihht prosedyrer for trafiksikkerhetsrevisjon
 - rapporten sendes distriktsvegsjefen og regionen, med kopi til Vegdirektoratet
 - regionen vil bli bedt om å rapportere mht utførte inspeksjoner og forbedringer

Kortversjon av sjekkliste:

- Tverrprofil
- Komfort
- Kryss og avkjørsler
- Hastighet og utforming
- Broer og underganger
- Skilting og merking
- Trygghet
- Attraktivitet, opplevelse
- Drift/ friskt
- Bruk av anlegget
- Sykkelparkering

Sjekklisten varierer med om anlegget gjelder sykling i blandet trafikk, strekning med sykkel felt eller strekning med sykkelveg / gang- og sykkelveg.

3 Metode

3.1 Hovedtrekk

Arbeidet har hatt følgende hovedtrekk:

1. Undersøkelse blant brukere av håndboka med oppsummering
2. Drøfting av dagens opplegg for sykkelveginspeksjoner basert på undersøkelsene og egne vurderinger
3. Vurdering av spørsmålet om å bruke metoden på til andre tema
4. Oppsummering og innspill til videre utvikling

3.2 Undersøkelsen blant brukere

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 - 2015 ble det utarbeidet en egen Nasjonal sykkelstrategi som formulerer mål og strategi for å legge til rette for økt sykling 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.

Sykelbynettverket hadde 64 medlemmer høsten 2009, hvorav 54 kommuner, 5 fylkeskommuner og 5 regioner i Statens vegvesen. Denne evalueringen av sykkelveginspeksjoner er basert på de erfaringer som disse medlemmene har formidlet til oss. Begrunnelsen for dette utvalget var at vi antok at dette var de kommunene, i tillegg til Statens vegvesen, som i denne perioden (2005-2009) har vært mest engasjert i planlegging for sykkeltrafikk, og at de dermed også er de som i størst grad har benyttet sykkelveginspeksjoner som verktøy.

Undersøkelsen er gjennomført ved bruk av 2 enkle spørreskjema, ett til regionene og ett til kommunene og fylkeskommunene. Regionene har fått noen spørsmål om prosess som kommene ikke har fått siden disse først og fremst ble ansett for å være knyttet til vegvesenets arbeid. Fylkeskommunene har i liten grad (2 av 5) svart, og vi antar at det er fordi de i liten grad har deltatt i arbeidet. De svarene vi har fått kan tyde på det. Vi har derfor valgt å se bort fra synspunkter fra fylkeskommunene.

Spørsmålene ble sendt ut i januar 2010, med svarfrist i februar. Etter en puring ved fristens utløp har vi mottatt svar fra alle 5 regionene og fra 31 av de 54 kommunene.

Spørsmålene omhandler faktiske data om hva som er gjort, noen spørsmål om oppfølging i ettertid, noen spørsmål om vurdering av metoden som verktøy og et åpent spørsmål til slutt med mulighet for kommentarer. Spørsmålene er gjengitt i vedlegg 1 og 2.

Svarene fra regionene er oppsummert og diskutert i kapittel 4, og svarene fra kommunene i kapittel 5.

3.3 Drøfting av dagens opplegg

I drøftingen er arbeidet delt i tre faser

- 1) Forberedelser/forarbeid
- 2) Selve inspeksjonene og rapporteringen
- 3) Etterarbeid/oppfølging

Punktene er vurdert på grunnlag av undersøkelsen og egne vurderinger. Hensikten med denne inndelingen er å gjøre det lettere å identifisere de enkelte problemstillinger som er registrert, og å kunne se sammenhenger mellom fasene.

3.4 Spørsmålet om å kople inn andre tema

Dette spørsmålet er drøftet på grunnlag av undersøkelsen og ved å se på om metoden eventuelt kan legges bedre til rette for å kople inn andre tema. I tilknytning til dette spørsmålet om avgrensning er det også et spørsmål om koplingen til trafiksikkerhetsrevisjoner bør være som i dag, og det er reist spørsmål om selve sykkelveginspeksjonene kan avgrenses til bare enkelte temaer knyttet til sykkelveger.

Det er altså i utgangspunktet stilt spørsmål om omfanget skal utvides, men i svarene er det indikert behov både for å utvide og å avgrense mer.

3.5 Oppsummering og veien videre

Evalueringen gir grunnlag for å vurdere om det bør iverksettes arbeid med å utvikle og endre sykkelveginspeksjonene. Det er oppsummert i hvilken grad evalueringen tilsier at inspeksjonene bør endres, og hvilke deler av arbeidet det er mest aktuelt å endre. Det er også pekt på mulige løsninger, men det har ikke vært meningen at denne evalueringen skal gå lenger enn til å gi enkelte innspill til det videre arbeidet med å endre opplegget.

4 Erfaringer fra regionene

4.1 Gjennomføring av inspeksjoner og tiltak

4.1.1 Omfang av inspeksjonene

Sykelkoordinatorene i de 5 regionene har fått tilsendt et enkelt spørreskjema. Regionene har innhentet informasjon fra distriktene, som er der hvor inspeksjonene gjennomføres. Rapporteringen synes å dekke i hovedsak alle inspeksjonene i tidsrommet 2005-2009. Noen få distrikter har ikke svart, og der antar vi at få eller ingen inspeksjoner er gjennomført.

Vi har også mottatt de en god del av rapportene fra hver av inspeksjonene. En rask gjennomgang av disse, for å kontrollere mot de svarene regionene har gitt, viser at de bekrefter regionenes svar.

Nedenfor gjengis noen fakta fra regionenes svar:

Region	Hvor mange sykkelveginspeksjoner er gjennomført	Hvor mange km sykkelveg/-felt er inspisert (km)	Hvor stor del av tiltakene er gjennomført (%) ^x	Hvor stor del av tiltakene er kostnadsberegnet (%) ^x
Nord	25	96	15	0
Midt	16	72	50	60
Vest	18	170	45	60
Sør	61	242	15	50
Øst	43	253	50	100
SUM	164	833	35	63

x) Prosentene for hver region er et enkelt gjennomsnitt pr inspeksjon. Tallene er ikke vektet i forhold til inspeksjonenes ulike lengder. SUM er snitt for alle regionene, vektet i forhold til lengde.

4.1.2 Gjennomføring

Noen svarer at Metodeark A i liten grad brukes, her representert ved et sitat:

- *Metodeark A omtrent ikke brukt. Det skyldes at parametrene endrer seg fort, slik at det er mye arbeid og gir liten oversikt. Markeringer på kart gir bedre oversikt.*

Og om rapportering:

- *Greit nok det som står, men en mal for generell tekstdel hadde nok lettet arbeidet. Da hadde kanskje flere rapporter inneholdt mer enn bare T-Ess-arkene.*

4.1.3 Gjennomføring av tiltakene

Tabellen viser at ca 35% av de registrerte behov for tiltak er gjennomført, og at ca 63% av behovene er kostnadsberegnet.

På spørsmålet: "Er tiltakene gjennomført i ønsket/forventet grad?" svarer 3 regioner nei, og 2 både ja og nei. Flere beskriver at mange tiltak krever planlegging, som vil ta tid. Selv om sykkelveginspeksjoner i hovedsak skal registrere mulige strakstiltak, har flere skrevet at anledningen også brukes til å beskrive mer grunnleggende og omfattende behov. Noen sier også at en viktig effekt av inspeksjonene nettopp er at de gir anledning til å vurdere tiltak utover strakstiltakene. Ett eksempel på en slik vurdering siteres nedenfor.

- *Inspeksjonene initierer lengre/større planprosesser. Utbedringer skjer da kanskje flere år etterpå. Har derfor en langsiktig effekt. Avdekker systemfeil. Øker kunnskapen om hovedsykkelvegssystemet og sykkelplanlegging generelt.. Tiltak innarbeides i andre prosjekt, kommer inn i HP osv*

4.2 Regionenes vurdering av antallet sykkelveginspeksjoner

På spørsmålet "Bør sykkelveginspeksjoner benyttes i større grad enn i dag?" svarer to regioner ja, to svarer nei og en svarer tja. Svarene inkluderer en oppfordring om bedre integrering i øvrig virksomhet og at gjennomføring av tiltak er viktigere.

På spørsmål om hva som er de største hindre som gjør at **sykkelveginspeksjoner** ikke blir gjennomført, eller blir gjennomført i liten grad, svarer kommunene (antall regioner i parentes):

- Tidkrevende prosess (3)
- Manglende økonomi og personellressurser (2)
- Manglende prioritering (2)
- Tiltak er viktigere (1)

De tre siste årsakene kan sammenfattes til "Lav prioritering", men kommentaren "Tidkrevende prosess" er samtidig et signal om at en enklere prosess hadde gjort det mulig å prioritere flere inspeksjoner.

På spørsmål om eventuelle andre tiltak enn sykkelveginspeksjoner, for å sikre bedre kvalitet på sykkelvegnettet, har noen gitt konkrete svar:

- *Det kunne kanskje blitt brukt en "light"-versjon som er mindre tidkrevende (temainspeksjoner, for eksempel ta for seg kun dekkekvalitet, skilting eller kryss/avkjørsler på en lengre strekning)*
- *Meldeopplegg for å få tilbakemelding fra brukerne om tilstanden*
- *Informasjon om sykkelveginspeksjoner internt og eksternt. (Spesielt internt!)*
- *Mer fokus på sykkeltrafikken (og gangtrafikken) i funksjonskontraktene.*
- *Mer fokus på sykkelvegplanlegging i ledelsen.*

4.3 Regionenes vurdering av gjennomføringen av tiltakene

4.3.1 Hindringer for gjennomføring

På spørsmål om hva som er årsaken til liten grad av gjennomførte **tiltak**, er svarene som følger, der det var anledning til å gi flere svar (antall regioner i parentes):

- Mangler planer (3)
- Mangler økonomiske ressurser (3)
- Mangler personell (1)
- Arbeidet er lavt prioritert (2)
- Mangler kompetanse (1)
- Private grunneiere krever lengre prosess (1)
- Uavklarte ansvarsforhold (1)

En av regionene svarer:

- *Lite penger til disposisjon i forhold til behov. Små enkle tiltak kunne vært tatt over drift/vedlikehold. Her mangler det kanskje litt på forståelsen/viktigheten av at disse tiltakene blir gjennomført. Større mer kostbare tiltak blir rett og slett ikke gjennomført fordi midlene som bevilges ikke strekker til.*

Alle de fem øverste årsakene kan grovt sammenfattes til at "Arbeidet er lavt prioritert", og at dette gir seg ulike utslag i regionene. Men det pekes også på at det kan ligge hindringer eller mangler på føringer i hvordan tiltakene skal følges opp.

4.3.2 Forholdet til vegvesenets øvrige arbeid

Alle regionene svarer ja på spørsmålet: "Er sykkelveginspeksjoner et velegnet tiltak for å kontrollere og vedlikeholde sykkelvegnettet?", men det skrives også at det er negativt med så liten grad av oppfølging og at metoden er "svært arbeidskrevende".

På spørsmål om bruken av sykkelveginspeksjoner er godt nok integrert i vegvesenets øvrige arbeid (NTP, trafikksikkerhet, budsjett) svarer 3 regioner nei og 2 svarer både ja og nei. Det har ikke kommet veldig utdypende svar på dette spørsmålet, og vi antar at det er fordi det kan kreve en grundig gjennomtenking av vegvesenets organisering og arbeid, som ikke egentlig er en del av denne undersøkelsen. Noen av svarene siteres nedenfor.

- *Nei, bruken av sykkelveginspeksjoner er ikke godt nok integrert i vegvesenets øvrige arbeid.*
- *Vedlikeholdet av sykkeltraseer skulle vært godt integrert gjennom systemet med funksjonskontrakter. Håndbok 111 følges ikke godt nok opp. Farlige forhold følges ikke opp fordi pengene bare kommer fra strakstiltak. Kontinuerlig drift/vedlikehold faller utenfor.*
- *Godt integrert i styringssystemene, men ikke i det operative arbeidet. Har inntrykk av at det kommer litt langt ned på prioriteringslisten.*

På spørsmål om hva som eventuelt kan forbedres når det gjelder bedre integrering i øvrig arbeid, siterer vi noen av svarene:

- *Det er først og fremst prosessen(e) som må forbedres. Prosessene må være klare; det må være klare linjer som tydeliggjør hvem som følger opp. Viktig å få en tydelig bestilling. Avtaleskjema og ansvarsfordeling klargjøres på forhånd.*
- *Her er det mye å hente ved å følge retningslinjene i HB 151 Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekter. En kan også vurdere et tydeligere skille mellom selve inspeksjonen og strakstiltakene. Når inspeksjonen er gjennomført går da tiltakene som foreslås som en bestilling til utbyggingsseksjonen (tidl. Byggherre).*
- *For å få til en rasjonell gjennomføring av tiltak bør det prosjektorganiseres. Det kan også være en tanke å dele inspeksjonsresultatet i to deler. Tiltak som krever kontakt/avtale med grunneier og tiltak som kan gjennomføres etter annonsering i avis. Det kunne nok lette gjennomføringen, men om det er en rasjonell metode er diskutabel.*

4.4 Regionenes forslag til forbedringer

4.4.1 Metoden

På spørsmål om Håndbok 249 gir en god beskrivelse av metoden, svarer alle regionene ja eller OK, men noen ønsker mer om prosessen og mer om gjennomføring av tiltak. Med *prosessen* antar vi her at det menes hele prosessen inkludert oppstart og oppfølging av tiltak.

Alle regionene svarer at metoden er velegnet, og at Håndbok 249 i hovedsak gir en god beskrivelse av metoden. Men samtidig svarer 3 av de 5 regionene at metoden er tidkrevende og at dette er en viktig årsak til at det ikke gjennomføres flere inspeksjoner.

På spørsmål om mulige forbedringer svarer flere at det er behov for en enklere og mindre tidkrevende metode, uten at det konkretiseres hva som kan eller bør forenkles (Ett distrikt har svart at temavise inspeksjoner kan være et alternativ, eksempelvis reasfaltering, beplantning osv). Samtidig svarer flere at metoden kan utvides med bedre beskrivelse av prosessen, råd om hvordan foreslåtte tiltak kan bli gjennomført og mulige koplinger til arbeidet med funksjonskontraktene for drift og vedlikehold. Det er ikke nødvendigvis en motsetning mellom disse svarene, det kan være mulig å gjøre begge deler samtidig, altså både forenkle og utvide.

I tillegg til forenkling og kopling til funksjonskontraktene (beskrevet over) svarer mange at brukerundersøkelser, eller innspill fra brukere, kan være et alternativ til sykkelveginspeksjoner. Dette er ikke konkretisert, men kan eksempelvis organiseres som undersøkelser, brukergrupper, åpne møter, tipstelefon eller en variant med innspill over internett.

På spørsmål om forslag til forbedringer av håndboka, inndelt etter 4 delprosesser, svarer en av regionene:

Forberedelser:

Kap 1 og 2.1 må revideres og forankres til prosjektstyringsystem (HB 151). Burde vært skisse som viser faser. Bestillerrollen må klargjøres og ansvar for oppfølging avklares. Kommunene må være med, traseen må være klar. Forpliktelser til å følge opp må være avklart på forhånd. Oppfølging bør kunne standardiseres.

Metodeark A omtrent ikke brukt. Det skyldes at parametrene endrer seg fort, slik at det er mye arbeid og gir liten oversiktlig. Markeringer på kart gir bedre oversikt.

Gjennomføring av inspeksjonen:

Selve inspeksjonen i felt er det som går greiest. Ingen spesielle behov for endringer

Rapportering:

Greit nok det som står, men en mal for generell tekstdel hadde nok lettet arbeidet. Da hadde kanskje flere rapporter inneholdt mer enn bare T-Ess-arkene.

Gjennomføringen av tiltak:

Det står ingenting om oppfølging av sykkelveginspeksjoner til gjennomføring av tiltak. Det er betenkelig, da det ofte er her det svikter. Overføring fra inspeksjonsgruppe til Utbyggingsseksjonen (jfr. HB 222) burde hatt en sentral plass.

En annen av regionene svarer at metoden bør forenkles, at den bør fokusere mer på trafiksikkerhet og at brukernes synspunkter bør inkluderes.

- *Ja, håndboka har mange gode intensjoner, og er en god start for å komme i gang med sykkelveginspeksjoner. Metoden er i prinsippet grei, men innledningsvis er det behov for mer opplaring om prosesser og prosjektfaser (jfr håndbok 151 Prosjektstyring). Når det gjelder prosessen er det vist til HB 222 Trafiksikkerhetsrevisjoner og inspeksjoner. Det er*

greit, men en må være obs på at TS-inspeksjoner og sykkelveginspeksjoner krever litt ulike "briller"

Det har ikke innkommet mange konkrete forslag til forbedringer av metoden eller av håndboka. Vi vet derfor ikke om det som siteres over er representativt, men vi har et inntrykk av at det kan være det. Ellers har mange svart på andre spørsmål at metoden er for omfattende og tidkrevende, og at den bør forenkles. Det vil i så fall være et noe annet svar enn det som siteres over, men det kan også tenkes en kombinasjon av utdyping og forenkling.

Funksjonskontraktene for drift og vedlikehold er pekt på som en viktig adresse for gjennomføring av de foreslåtte strakstiltak. Men det framgår at koplingen er for svak. Vi tolker svarene slik at noen mener at resultatene fra sykkelveginspeksjonene i større grad må koples til arbeidet med funksjonskontraktene, mens andre synes å mene at drift og vedlikehold av sykkelveger i større grad må prioriteres direkte i funksjonskontraktene, uten å gå veien om inspeksjoner. Et eksempel på det siste er gjengitt nedenfor:

- *Viktig å ha med vegeiers folk fra Drift- og vedlikehold da en del av funnene kan tilskrives manglende oppfølging av funksjonskontrakter, og derfor kan tas fatt i uten å gå veien om inspeksjonsrapporten.*

4.5 Regionenes vurdering av kopling til flere tema

På spørsmål om det vil være praktisk å kople sykkelveginspeksjoner til flere temaer (kollektivtrafikk, gangtrafikk, universell utforming), i tillegg til trafikkikkerhet, har mange av distriktene svart, og de fleste svarene gjenspeiler et dilemma mellom å se mest mulig i sammenheng og å ikke gjøre arbeidet for komplisert og tidkrevende. De fleste svarene gjengis nedenfor:

- *Busslommer, leskur, gangtrafikk og universell utforming som knyttes til sykkelvegssystemene, blir vurdert i sammenheng med inspeksjonene som gjøres i dag. Selve inspeksjon av busslommer og universell utforming i forhold til disse bør vurderes som en separat sak.*
- *I teorien er det en fordel med samkjøring. I praksis er jeg usikker på gjennomførbarheten. Det oppleves som overkommelig og håndterbart å starte med en ting av gangen.*
- *Det kompliserer gjennomføringen av inspeksjonen, men det blir enklere å få fullført tiltakene når det er et større prosjekt.*
- *Ved å kople TS- inspeksjoner til flere temaer vil det antakelig komplisere gjennomføringen og være fordyrende. Kanskje TS vil komme i bakgrunnen hvis flere temaer blir koplet sammen.*
- *Bør kobles til trafikkikkerhet, men fokus må være sykkel. (Framkommelighet og trivsel spiller da også en vesentlig rolle.) Her må de viktigste/farligste trafikkfellene prioriteres. Dvs. vikeplikt i kryss og systemskifter. Det må klargjøres hvor den gjennomgående sykkeltraseen er (blanda trafikk, sykkelveg, GSV)*
- *Selv om sykkelveginspeksjoner er en egen "temainspeksjon", er det nødvendig å ta en utsjekk mot eksempelvis TS-inspeksjoner og planlagte kollektivtiltak. Her er det mulig å få ut synergieffekter og ikke bare sektortiltak som i verste fall slår hverandre i hjel. Samarbeid mellom sykkel-, kollektiv og TS-kontakt er avgjørende.*
- *Det er ofte diskusjon om kobling mellom TS-inspeksjoner og Sykkelveginspeksjoner. Prosessmessig er en kobling hensiktsmessig, men i sykkelveginspeksjoner må en også tenke*

framkommelighet og trivsel i tillegg til sikkerhet. Derfor krever sykkelveginspeksjoner litt andre "briller" enn TS-inspeksjoner.

- *Det er viktig å ikke gjøre arbeidet for komplisert, det vanskeliggjør gjennomføringen. Det virker bra slik som det er i dag. Arbeidet bør ikke frikoples fra trafikksikkerhetsarbeidet da det er en naturlig sammenheng mellom trafikksikkerhet og tilrettelegging!*
- *Ikke flere temaer på samme insp. Men kanskje flere (påfølgende) selvstendige insp med forskjellig tema. Så etterpå samordning av tiltak, der det er hensiktsmessig.*
- *Det kan være fornuftig å vurdere tilrettelegging for andre transportformer som gange og kollektiv, inklusive universell utforming sammen med sykkel. Det kan komplisere gjennomføringen, men kan likevel være den mest rasjonelle måten å arbeide på. Kompetanse må bygges dersom vi skal ivareta inspeksjon, planlegging og gjennomføring.*
- *Mest praktisk slik det er i dag. Meir samordning med andre tema kan føra til at inspeksjonane vert meir kompliserte og mindre spesifikke mot sykkel.*
- *Bør samordne aktuelle inspeksjoner slik at en får samordna tiltak og ikke kommer med ulike tiltak til forskjellig tid.*

5 Erfaringer fra kommunene

5.1 Gjennomføring av inspeksjoner og tiltak

5.1.1 Omfang av inspeksjoner i kommunene

De kommunene som er medlem i sykkelbynettverket har fått tilsendt spørreskjema. 31 av de 54 spurte kommunene har svart.

Kommunenes svar baserer seg i all hovedsak på de samme inspeksjoner som er beskrevet i svarene fra regionene. Kommunene svarer at 80% av inspeksjonene handler om riksveg, og der har Statens vegvesen ledet inspeksjonene. 20% har vært langs kommunal vei, og der har kommunene ledet arbeidet. Vegvesenet og kommunene har deltatt i "hverandres" inspeksjoner, men vi har ikke spurt om graden av deltakelse.

Antall inspeksjoner i perioden 2005-2009 har i gjennomsnitt vært 2 pr kommune, med en variasjon fra 0-6 inspeksjoner. Dette omfatter inspeksjoner både langs riksveg og kommunal veg.

5.1.2 Gjennomføring i kommunene

På spørsmål om hvor stor del av de beskrevne mangler som er utbedret, svarer kommunene i gjennomsnitt 25%, med en variasjon fra 0-90%.

5.2 Kommunenes vurdering av omfanget

På spørsmål om hva som er de største hindere som gjør at **sykkelveginspeksjoner** ikke blir gjennomført, eller blir gjennomført i liten grad, svarer kommunene (antall kommuner i parentes):

- manglende ressurser (18)
- manglende arbeidskapasitet (6)
- manglende prioritering (6)
- for omfattende/tidkrevende (6)
- manglende kunnskap (4)
- manglende tiltaksplan med frist for gjennomføring (2)
- manglende forståelse i fagmiljøet (1)
- uavklart ansvarsforhold (1)
- manglende samarbeid mellom Statens vegvesen og kommunen (1)

17 av kommunene svarer et ubetinget ja på spørsmål om sykkelveginspeksjoner er et velegnet tiltak for å kontrollere og vedlikeholde sykkelvegnett. 4 har svart "Ja, hvis tiltak blir fulgt opp" og ytterligere 4 har svart "Ja, men at inspeksjonen er for omfattende/arbeidskrevende". De resterende 7 har ikke svart på dette spørsmålet.

5.3 Kommunenes vurdering av gjennomføringen

På spørsmål om hva som er årsaken til liten grad av gjennomførte tiltak, er svarene som følger, der det var anledning til å gi flere svar (antall kommuner i parentes):

- manglende økonomiske resurser (15)
- ikke et prioritert arbeidsområde (4)
- kommunen har ikke mottatt rapport (2)
- kommunen har ikke mottatt tiltaksplan (2)
- tiltak krever medvirkning fra grunneiere
- konkurranseutsetting av småtiltak er arbeidskrevende og selv enkle fysiske tiltak blir uforholdsmessig kostbare
- ukjente årsaker (2)

5.4 Kommunenes forslag til forbedringer

5.4.1 Metoden

Sykkelveginspeksjoner med tiltak er et godt verktøy i utvikling av sykkelvegnettet i byer og tettsteder. Tiltak foreslått av inspektør bør være mer bindende slik at noen "lure" og billige løsninger ikke er noe alternativ. Slike løsninger løser som regel ikke problemet, de kan i beste fall redusere problemet litt.

- *Det har ingen hensikt å bruke ressurser på sykkelveiinspeksjoner, rapportskrivning og planlegging av utbedringer om det ikke finnes midler til å gjennomføre tiltakene. På den annen side er det viktig å gjennomføre en sykkelveiinspeksjon langs en vei der det er forhold som skal utbedres for å sette fokus på behovet for utbedringer, og vise til at tiltak er vurdert og planlagt.*
- *Ved at man benytter sykkel på inspeksjoner ser man bedre feil og mangler. Så dette er et godt tiltak.*
- *Sykkelveginspeksjon ble gjennomført i 2008 som en del av den kommunale hovedplanen for veg. Under utarbeidelsen av planen ble det registrert tilstand på alle kommunale veger, g/s-veger, torg og andre trafikkarealer.*
- *Bærum kommune har nå en sykkelstrategi og en av strategiene for å nå målene er jevnlig systematiske sykkelveiinspeksjoner. Dette for å være oppdatert på feil og mangler ved sykkelanleggene.*

Kommunene har flere forslag til forbedringer av metoden:

- *Kommunen bør inviteres med på alle inspeksjoner som også vil være motiverende*
- *Kommunen bør kunne nyttegjøre seg kompetansen til Statens vegvesen*
- *Kommuner med betydelig gang-og sykkelveinett bør "utdanne" egne revisorer og innføre rutiner for slike inspeksjoner.*
- *I statens satsing på sykkel bør vedlikehold og inspeksjoner ha mer fokus enn i dag. Oppfordringen må ikke bare gjelde bygging.*
- *Det bør arrangeres revisorkurs innen sykkelbynettverket*

- *Oppfølging av rapporter etter gjennomførte inspeksjoner er viktig å fokusere på. En inspeksjonsrapport oppfattes gjerne som en tiltaksoversikt/ bestilling, noe den slett ikke er. I realiteten kreves videre bearbeiding av påpekte feil og mangler og tverrfaglig vurdering av aktuelle tiltak før beslutning fattes.*

6 av kommunene svarer at metoden er for omfattende eller tidkrevende. Samtidig ønskes utdyping, med bedre kopling til drift og vedlikehold og til oppfølgende tiltak. Dette er også i tråd med svarene fra regionene.

Det er flere forslag til konkrete endringer i gjennomføringen av tiltak:

- *Generelt er det altfor dårlig vedlikehold langs sykkelveinettet. Belysning og reasfaltering er tema som forsømmes i stor grad. Sykkelfelt i kommunen blir ikke brøytet, sluk ligger på høybrekk og blir ikke rensset for sand slik at vanndammer dannes stadig vekk. I tillegg feies det dårlig både på gang- og sykkelveier og sykkelfelt.*

Funksjonsbeskrivelse bør knyttes til sykkelveinettet på samme måte som for kjøreveier.

Dagens situasjon viser med tydelighet at fremkommelighet for bilister favoriseres langt foran gående og syklende. Det burde være minst like god fremkommelighet på sykkelveier som i kjørevei, også vinterstid! Hvis man setter større krav til drift- og vedlikehold, vil sykkelveiinspeksjonene "bli enklere", fordi feil og mangler i større grad gjennomføres fortløpende.

- *I en liten kommune sitter vi tett med driftsorganisasjonen og kan ha fokus på en del av sikkerheten for syklister som normalt ikke vil komme fram i en sykkelveiinspeksjon. Viktige ting her er områder med punktvis glatte områder ved +/- 0 C, eller områder som kan bli glatt som følge av løvfall. Dette er momenter som ikke kommer fram i en sykkelveiinspeksjon, men hvor konkrete tiltak kan rette på forhold, enten ved at trær ryddes bort, eller ved at kuldeområder/dumper merkes med fareskilt.*

- *Me arbeider med å etablere ein gjennomgåande sykkelveg. Dette vil ha hovudfokus det komande året. Inntil me er komne over "kneika" med denne gjennomgåande ruta, vil småtiltak vente om det ikkje er særskilt presserande tiltak som må gjerast.*

- *Den nye miljøpakken i Trondheim skal nå gi oss penger til sykkeltiltak. I den forbindelse har vi i samarbeid med Statens Vegvesen, startet systemanalyser for mange av våre sykkelruter. Disse analysene likner litt på sykkelveginspeksjoner, men forutsetter større investeringer for å få gode anlegg.*

Manglende ressurser er den klart viktigste årsaken både til at det gjennomføres få inspeksjoner og til at tiltak ikke settes i verk. Med ressurser menes i denne sammenheng både økonomi, personell og tid. Dette kan også sammenfattes som manglende prioritering og er i tråd med hva regionene har svart.

Det som oftest beskrives både som en forbedring av metoden og et alternativt verktøy er en bedre kopling til arbeid med drift og vedlikehold. Dette er i tråd med hva regionene har svart, og nedenfor siteres en av kommunene:

- *Hvis man setter større krav til drift- og vedlikehold, vil sykkelveiinspeksjonene "bli enklere", fordi feil og mangler i større grad gjennomføres fortløpende.*

6 Drøfting og vurdering av resultatene

6.1 Innledning

6.1.1 Utgangspunkt

Det er i materialet foran gjengitt en rekke funn fra undersøkelsen, og det er et hovedinntrykk at det er et forbedringspotensial både i metoden for inspeksjonene og i oppfølgingen av tiltakene. Det er også en rekke konkrete innspill og observasjoner som åpenbart er basert på erfaring og innsikt og som til sammen gir et godt utgangspunkt for å utvikle arbeidet med sykkelveginspeksjoner og oppfølgingen av tiltakene.

Spørsmålet er om det ut fra dette materialet og en gjennomgang av håndboka i lys av undersøkelsen er mulig å få konkretisert mulige punkter som kan endres, og få satt sammen dette slik at det gir et mest mulig konstruktivt innspill til videre arbeid.

6.1.2 Tilnærming

I dette arbeidet har vi valgt å vurdere håndboka med et kritisk blikk. Vi forsøker å få fram alle forhold som kan tenkes å være uklare for enkelte av aktørene, eller som på andre måter kan bidra til de problemene det er pekt på.

Vi har valgt å se på arbeidet som delt i tre faser:

- 1) Forberedelse til arbeidet
- 2) Gjennomføring av arbeidet inkludert rapportering
- 3) Etterarbeid – oppfølging av anbefalingene

Vi knytter først kommentarene og vurderingene til disse fasene en etter en. Deretter ser vi på hvilke sammenhenger det kan være. Det er en slags svakeste ledd-problematikk, og det kan tenkes at problemene oppstår andre steder enn der de observeres. Noen av årsakene til lav gjennomføring kan for eksempel tenkes å ligge i forberedelsene til arbeidet, selv om man oppdager problemene først i etterarbeidet.

Mulighetene for å bruke metoden på andre trafikkantgrupper kan være avhengig av hvordan arbeidet med sykkelveginspeksjoner legges opp, hvor fleksibel metoden er osv. Det kan derfor tenkes at dette spørsmålet vil vurderes annerledes med en revidert metode enn med den metoden som brukes i dag. Vi har laget et innspill til en slik justering i kapittel 7.

6.2 Forberedelser – føringer for arbeidet

I kommentarene er det blant annet pekt på følgende:

- Det kan være ønskelig å gjennomføre temavise avgrensede sykkelveginspeksjoner – en light-versjon er etterlyst.
- Det er behov for mer oppklaring rundt prosesser og prosjektfaser
- Arbeidet bør knyttes til håndbok 151 (fra 2008)

Det skal i utgangspunktet være mulig å avgrense omfanget også i dagens opplegg. Dette er omtalt i del A, Generell del, i håndboka. Det virker imidlertid som om dette ikke oppfattes av alle.

Det kan også være en uklarhet i forhold til hvor omfattende tiltak som skal undersøkes. Det understrekes på den ene siden strakstiltak, mens det samtidig sies at mer omfattende behov også skal registreres. I Trondheim kommune opplyser de imidlertid at de har startet *”systemanalyser for mange av våre sykkelruter. Disse analysene likner litt på sykkelveginspeksjoner, men forutsetter større investeringer for å få gode anlegg”*.

Så lenge en slik analyse ikke omfatter valg av hovedtraseer for ruter skulle en tro at opplegget for sykkelveger ville kunne brukes.

I den teksten i håndboka del B som omfatter forberedelser, er det bare de praktiske forberedelsene som er omtalt. Hva en skal foreta seg av andre avklaringer er ikke angitt, og det er heller ikke sagt noe om at de valg en tar i forberedelsene med hensyn til avgrensning og prosess videre skal dokumenteres. Men en del av dette er omtalt i del A Generell del.

Det som er sagt om forberedelser i håndboka er derfor spredt over flere steder, og kunne med fordel vært samlet under et kapittel som heter forberedelser. Det kunne ivareta de behov som er omtalt, blant annet bruken av håndbok 151, som angir prinsipper for prosjektgjennomføring og ansvarsfordeling.

6.3 Gjennomføring av inspeksjonene og rapportering

6.3.1 Inspeksjonene

Det er lite kommentarer til selve inspeksjonene. Her mener de fleste at opplegget fungerer. Denne delen er også godt beskrevet i håndboka.

Et spørsmål er om arbeidet skal omfatte brukerdeltakelse. Noen har etterlyst det, men det kan være flere måter å ivareta dette på. Det kan arrangeres høringer samtidig med at inspeksjonen gjennomføres, eller etatens nettside kan brukes til å gi innspill dersom det legges til rette for en slik funksjon.

Et moment som taler mot brukerdeltakelse er at gjennomføringen vil være vanskeligere å få organisert rent praktisk og en må kanskje bruke kveldstid for å få med brukere. Det synes som om det kan være mer hensiktsmessig å hente inn synspunktene fra brukere separat, men å ta disse med når en skriver rapport og lister opp behovene for tiltak.

6.3.2 Rapporteringen

Noen har etterlyst en mal for rapportering. I håndboka er det en kort tekst om rapporten og det er vist til mal for trafiksikkerhetsrevisjon. Denne er i en annen håndbok, og det kan diskuteres om denne er godt egnet for sykkelveginspeksjoner. En egen enkel mal ville nok lette arbeidet for mange av aktørene, og kanskje også bidra til at rapportene blir mer enhetlige og lettere å bruke i det videre arbeidet.

6.4 Etterarbeid – oppfølging

Håndboka inneholder ikke noe om etterarbeid bortsett fra siste del av avsnittet om inspeksjonsrapport, hvor det står at *”Rapporten skal sendes i linjen til distriktsvegsjefen og regionen med kopi til Vegdirektoratet. I rapporten skal det tas stilling til hvilke anbefalinger som skal følges opp. Regionen vil bli bedt om å rapportere mht utførte inspeksjoner og forbedringer.”*

Enkelt sagt gir dette gir anvisninger for ”postgangen”, men at det ikke sier mye om hva de enkelte aktørene skal gjøre med anbefalingene. Dette er påpekt i mange av svarene i undersøkelsen. Det er også pekt på at en må skille bedre mellom selve inspeksjonen og strakstiltakene. Det er også forslått å dele resultatet i to deler, avhengig av om det er behov for planprosess.

Som et ledd i oppfølgingen kan en tenke seg en stasjon – et sted i organisasjonen – hvor det foretas

- Oppsamling av behov og tiltak
- Sorting av tiltak
- Videre sending

Med det første punktet mener vi at det for strekningen undersøkes om det foreligger andre planer, og det har vært gjennomført andre undersøkelser (holdeplasser, tilgjengelighet, vedlikehold osv) som har medført forslag til tiltak som det kan være aktuelt å samordne med sykkelvegtiltakene i en gjennomføring – egne tilbud osv. En må være sikker på at en har full oversikt over behovene før eventuelt arbeid bestilles/iverksettes.

Med det andre punktet mener vi en gjennomgang av tiltakene i rapporten med sikte på å avgjøre på hvilke måte/i hvilken regi de skal videreføres. Dette er noe som det er naturlig å ta endelig stilling til etter at rapporten foreligger. En kan ikke forvente at inspektørene gjør dette på stedet. Noe vil være strakstiltak, noe vil kunne tas i driften, noe må inn når driftskontrakten fornyes (det er påpekt at noen kontrakter kan være svake på sykkelvegdrift), noe må inn i en planprosess og noen tiltak kan være så dyre at de må inn i en videre prosess for endelig prioritering – budsjettarbeid osv. Slike prosesser bør kunne standardiseres, og ved å vise disse tydelig i håndboka, vil det være lettere å beskrive og sortere tiltakene allerede i rapporten.

Det framgår av dette at ”videre sending” av tiltak vil skje til ulike deler av organisasjonen, og at det vil være mange ulike prosesser som er relevante avhengig av type tiltak. En gjennomtenkning av dette, med en oppfølging i form av en god beskrivelse for framtidige sykkelveginspeksjoner, bør kunne forenkle arbeidet og gi høyere grad av gjennomføring av tiltak.

6.5 Andre trafikkantgrupper

6.5.1 Problemstillinger

Spørsmålet om å bruke inspeksjonene på andre trafikkantgrupper har fått ulike svar. Det er naturlig, siden det på den ene siden kan være hensiktsmessig å undersøke flere relevante tema når en først er ute, men på den andre siden kan virke kompliserende å trekke inn flere tema.

Vi tror vurderingen av dette kan deles inn i tre former for samordning:

- a) Om en skal bruke samme metode på flere trafikkantgrupper men gjennomføre inspeksjonene separat. Det vil si om metoden er overførbart til andre tema.
- b) Om en skal undersøke forholdene for flere trafikkantgrupper samtidig.
- c) Om en skal samordne gjennomføring av tiltak.

6.5.2 Metodens overførbarhet

Metoden kan sies å ha følgende hovedtrekk:

- 1) Det planlegges en inspeksjon ved at det velges strekning/område og hvem som skal delta.
- 2) Det gjennomføres inspeksjon hvor det registreres avvik fra gjeldende krav/ønsket situasjon.
- 3) Det skrives rapport hvor det redegjøres for status og mangler, og foreslås tiltak.
- 4) Det er fastlagt en prosess for oppfølging av rapporten hvor ulike typer forslag får ulike forutsigbare og tydelige oppfølgingsløp.

De gruppene denne metoden er aktuell for, er i første rekke gående med vekt på universell utforming og kollektivtrafikanter. For de sistnevnte er det nærmere bestemt holdeplassene som er aktuelle. På veien til og fra holdeplassen er disse også gående.

Punkt 1) med utvelgelse av en gruppe kan i prinsippet brukes på de andre temaene også. Dersom en skal undersøke universell utforming er det nok imidlertid et større behov for å ha med brukere enn for de andre gruppene, slik at sammensetningen ville være litt annerledes.

Punkt 2) som er selve den faglige undersøkelsen er nok det punktet som i minst grad lar seg generalisere. Her vil det være ulike sjekklister for de ulike grupper. Det kan være noe overlapp mellom for eksempel undersøkelse av dekke for sykkel og for gående/rullestolbrukere, men mye er forskjellig. Dette gjelder i enda større grad for holdeplasser, hvor en i første rekke undersøker hvilket utstyr som finnes og hvilken stand det er i, samt kjøretekniske forhold for kjøretøyene.

Punkt 3) rapportskrivning vil kunne ha en felles overordnet mal, men innholdet vil være ganske forskjellig.

Punkt 4) prosess for oppfølging vil ha en del likhetstrekk. Det vil i alle tilfeller være snakk om mange enkle tiltak og noen tiltak som krever planlegging og/eller større kostnader. Den konkretisering og tydeliggjøring av prosessene som det er vist behov for når det gjelder sykkel vil det være behov for også for de andre tiltakene, og "løpene" bør være nokså like.

Konklusjonen her er at en del generelle og overordnede trekk ved inspeksjonene vil være felles, men at det i arbeidet med å undersøke status og avvik vil være forskjellige sjekklister og delvis ulike krav til kompetanse.

Dette betyr at noen overordnede trekk vil kunne være like, men at det vil være en del spesialiteter knyttet til hver gruppe. Overføringsmulighetene er derfor litt begrenset. Det betyr imidlertid ikke at en ikke skal forsøke å gjøre felles det som er egnet for felles behandling. I praksis kan det være en overordnet ramme, med noen spesialdelene som er trafikkantspesifikke.

6.5.3 Gjennomføring av felles inspeksjoner

Det går fram av vurderingen over at det ved felles inspeksjoner for flere grupper vil måtte brukes ulike sjekklister og vurderes mange ulike forhold i tillegg til de tema som inngår i

sykkelveginspeksjonene. Det kan i prinsippet likevel være aktuelt og praktisk å samordne dersom de geografiske områdene eller strekningene som skal dekkes er sammenfallende. Da vil en kunne utvide undersøkelsen og akseptere at det er en person eller to ekstra som deltaker eller at noen av deltakerne forutsettes å kunne flere typer inspeksjoner.

I praksis mener vi imidlertid at det ikke vil være tilstrekkelig sammenfall geografisk til at det vil være rasjonelt å samordne. Undersøkelser for gående vil ofte være aktuelt på langt kortere strekninger, og delvis også andre strekninger. Bare en liten del vil være felles med sykkeltraseen. For kollektivholdeplasser er det bare i den grad holdeplassene ligger langs sykkeltraseen at dette er aktuelt. Det kan være tilfeller på deler av traseen, men nesten alltid bare mindre deler.

Konklusjonen er derfor at felles inspeksjoner ikke synes aktuelt dersom dette samtidig kompliserer gjennomføringen. De forhold som er omtalt over kan en imidlertid få oversikt over ved planleggingen av inspeksjonen, og en trenger ikke å binde seg til en bestemt løsning på dette spørsmålet. Hvis det ligger en viss fleksibilitet i metoden, kan en ta stilling til hvilke tema en skal dekke når en er i forberedende fase. Et minimumskrav kan være å redegjøre for om dette temaet er vurdert, og å begrunne resultatet kort. Da kan en sikre mest mulig rasjonell gjennomføring i det enkelte tilfelle.

Dette kan imidlertid kreve noen justeringer av metoden. Sjekklistene for universell utforming vil imidlertid foreligge i håndbok 278, og sjekklistene for holdeplassundersøkelser er utviklet blant annet i Oslo, basert på håndbok 232.

6.5.4 Samordnet gjennomføring av tiltak

Kostnadene ved gjennomføring av tiltak er naturlig nok mye større enn kostnadene for selve inspeksjonen. Det er derfor også et større potensial for gevinst ved å samordne gjennomføring. Det kan tenkes at tiltakene skal gjennomføres på samme sted og vil være mer rasjonelle om de samordnes. Det kan også være ønskelig å samle mange småtiltak dersom noe skal settes ut på anbud. Det ble påpekt i undersøkelsen at enkeltstående småtiltak kan bli uforholdmessig dyre når de utlyses.

6.5.5 Oppsummering – vurdering av overførbarhet til andre trafikkantgrupper

Deler av metoden er overførbar til andre tema, og det bør legges vekt på erfaringene fra sykkelveginspeksjoner når det eventuelt utvikles tilsvarende metoder for de andre trafikkantgruppene. Men det vil være deler av metodene, i første rekke selve undersøkelsene, som vil være ulike for de ulike grupper, og metodene kan ikke slås helt sammen. Men det kan tenkes en generell del og en trafikkantspesifikk del på hver hoveddel i undersøkelse og rapportering. I så fall så har en oppnådd betydelig grad av overføringsverdi.

På gjennomføringssiden bør det sikres samordning uavhengig av i hvilken grad det har vært samordning ved analyse og utvikling av forslagene til tiltak. Dette bør legges inn i en prosedyre for oppsamling, sortering og videresending av tiltak.

6.6 Oppsummering

6.6.1 Forberedelse

Prosess og oppfølging må fastlegges ved starten og settes inn i faste former. Bruk av håndbok 151 synes relevant.

Det bør også gjennomføres en prosess for å avgrense arbeidet geografisk og tematisk. I dag er det vekt på den geografiske delen, men det kan også synliggjøres valgmuligheter både på å undersøke deler av behovene knyttet til sykkel eller alle, samt å vurdere om en også skal ta med andre behov. Konsekvensene kan klargjøres i hvert enkelt tilfelle.

6.6.2 Gjennomføring av inspeksjon

Det kan lages mal for rapporter. Slik mal kan i prinsippet også lages som innfylling av data i et nettbasert skjema, med veiledning til hvert hver del av rapporten.

6.6.3 Gjennomføring og oppfølging av tiltak

Det kan utarbeides prosessmal for oppfølging av ulike typer tiltak. Dette forutsetter at inndelingen av tiltak blir noe bedre, ved at for eksempel strakstiltak igjen deles i drift, vedlikehold og mindre ombygginger. De to førstnevnte vil kunne trekkes inn i løpende arbeid, mens de sistnevnte krever oppfølging som egne tiltak.

7 Veien videre

7.1 Utgangspunkt

Hovedinntrykket er at metoden fungerer noenlunde bra og at den stort sett anvendes slik som anbefalt i håndboka. Men den kan virke tung å bruke, og det er pekt på mangler ved oppfølgingen av tiltakene.

Metoden er nå brukt på over 160 inspeksjoner, og det er naturlig at en oppdager forhold som kan forbedres. Det er også kommet andre håndbøker, for eksempel håndbok 151 Prosjektstyring, som metoden kan koples til, og som tilsier en oppdatering.

Til sammen er det derfor et betydelig forbedringspotensial.

Vi har nedenfor trukket fram en del forhold vi mener bør brukes som innspill til en slik forbedring. Vi ser for oss at disse kan danne grunnlag for en videre prosess om oppdatering i dialog med aktørene.

7.2 Innspill

7.2.1 Generelt om arbeidet

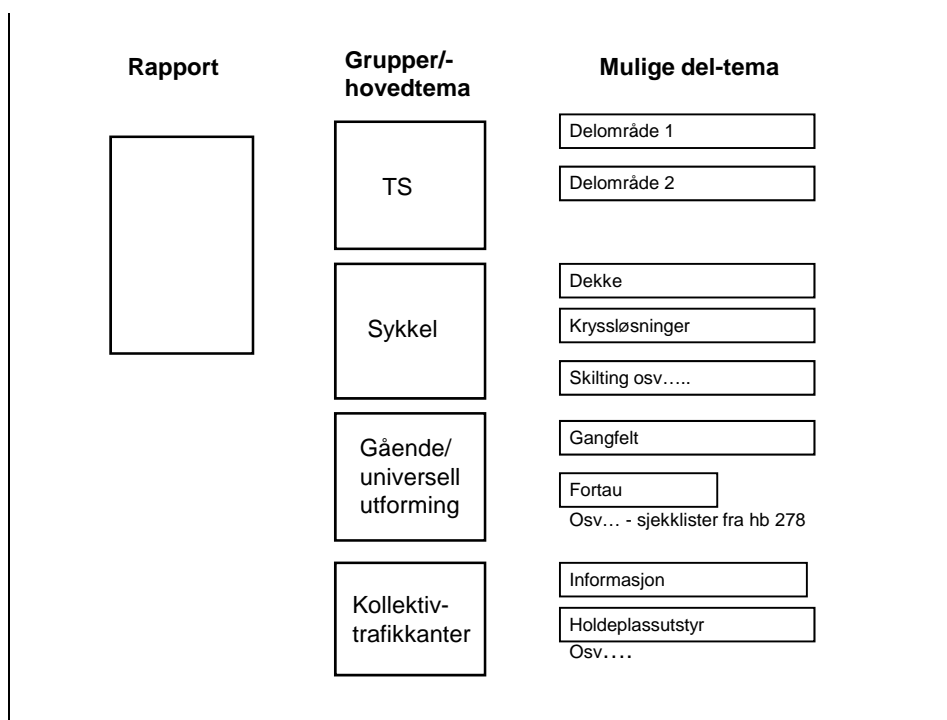
Fullstendige oppskrifter i del B

Det går fram av gjennomgangen foran at en må bruke anbefalinger både fra del A og fra den konkrete beskrivelsen av arbeidet i del B når en skal forberede og gjennomføre inspeksjonene. Malen for rapporteringen er dessuten i en annen håndbok som det henvises til.

For å lette arbeidet og sikre at brukerne oppfatter alt og oppfatter det mest mulig likt bør alle føringer og instruksjoner for arbeidet stå samlet under a) forberedelse, b) gjennomføring og c) oppfølging i del B. Del A bør bestå av faglig bakgrunn for arbeidet.

Valg av trafikantgruppe/tema for inspeksjonen bestemmes før hver inspeksjon

Det er varierende behov for å dekke ulike tema og ulike trafikantgrupper i de enkelte inspeksjoner. Det bør derfor være mulig å velge både om en vil utvide ved å ta med andre forhold for andre grupper enn syklister, og om en vil avgrense ytterligere ved bare å ta en del av temaene som er knyttet til forholdene for syklister. Hva slags avgrensning som er valgt bør være tydelig i rapporteringen av hver inspeksjon.



Figur 1 Avgrensning av arbeid

Figuren illustrerer at en kan velge å dekke en eller flere trafikkantgrupper og at det innen hver av disse er flere tema en kan velge å ta med eller velge bort. De angitte tema er bare eksempler. Ved en eventuell videreføring av dette må innholdet bearbeides og drøftes. Prinsippet er at en velger en avgrensning ut fra hva som er hensiktsmessig for den aktuelle strekning, og redegjør tydelig for hva som er med eller ikke er med, og begrunner den valgte avgrensning.

Rapportformat og valg av verktøy/sjekklister gjøres fleksibelt i forhold til tema som er valgt for inspeksjonen

Rapporter kan ha samme kapitteinndeling uavhengig av om det er en smal eller bred inspeksjon, men det kan være underkapitler for hver trafikkantgruppe. På tilsvarende måte vil det være et sett med sjekklister som anvendes avhengig av hvilke grupper en skal ivareta i inspeksjonen i henhold til figuren over.

7.2.2 Nærmere om forberedelsesfasen

Ved oppstart bør en redegjøre grundig for valg på følgende punkter:

1. Strekningen – hvorfor er den avgrenset som den er?
2. Er det bare tenkt strakstiltak eller er ambisjonen også å se på langsiktige og omfattende tiltak?
3. Hvilke tema er tatt med (ref. figur)?
4. Deltakerliste og sammenheng med tema – er det med brukere?
5. Prosess – forankring – jfr hb 151?

Disse forholdene kan beskrives i en rapportmal. Innholdet i de enkelte punktene må i så fall gjennomgå nærmere, og det kan være en liten hjelpetekst til hvert punkt.

7.2.3 Nærmere om gjennomføring av inspeksjonen og rapporten

Avvik og mulige tiltak rapporteres som angitt i håndboka. Det bør være presise anvisninger til hvilke krav eller normer de enkelte punkter er vurdert i forhold til.

I rapporten er det et eget kapittel om vurderingene som er gjennomført ved oppstart – det vil si svarene på de 5 punktene under 7.2.2.

For å gjøre videre arbeid så enkelt som mulig, bør tiltakene karakteriseres på følgende punkter:

- Gjennomføring: Drift/strakstiltak/langsikte tiltak
- Kostnader: Anslag
- Videre behandling: Hvilket "løp" passer de enkelte tiltak?

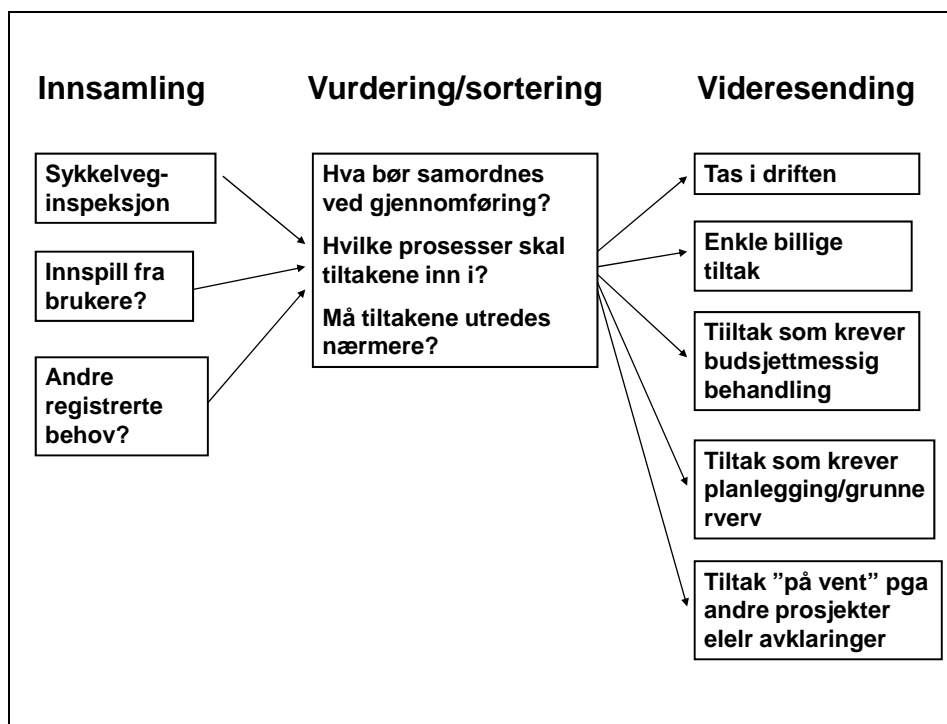
Det bør understrekes at dette er foreløpige vurderinger. Kostnadene er for eksempel et anslag ut fra den kunnskap de som er på befaringen har. Det vil måtte gjennomføres en bedre beregning i forbindelse med anbud/gjennomføring osv. Det samme gjelder andre forhold ved tiltakene. Det er bedre at dette gjøres med en viss unøyaktighet, enn at en unnlater å anslå. Da vil tiltakene få en "flying start" videre i prosessen.

7.2.4 Nærmere om etterarbeid/oppfølging

Det forutsettes at det kan beskrives noen forhåndsbestemte prosesser for hver av de ulike typene tiltak, og at disse kan brukes.

Det kan som nevnt foran også være hensiktsmessig at det formuleres en fase for vurdering og sortering av tiltak. Her bør eventuelle andre forhold på strekningen som kan være relevante også trekkes inn selv om de ikke er med i inspeksjonsrapporten. Hensikten må være å samle alt som er relevant, og å angi en videre behandling som er rasjonell og forutsigbar. En del av dette kan være å se på hvilke av tiltakene det vil være rasjonelt å se i sammenheng ved gjennomføring.

Dette kan illustreres som i figuren nedenfor.



Figur 2 Illustrasjon av etterarbeid. Mulige tiltak samles, vurderes og sorteres for viderebehandling.

Vedlegg 1: Spørsmål til regionene

Evaluering av sykkelveginspeksjoner

Spørsmål til regionene i Statens vegvesen

Dato:

Region:

Navn på person som har svart:

1. List opp alle gjennomførte sykkelveginspeksjoner i din region i perioden 2005-2009 i tabellen under.

Nr	Strekning (inkl vegtype og nr)	Type sykkelanlegg som er dekket (anslå km)			Antall km	Er kostnader anslått (ja/nei)	Grad av gjennomførte tiltak (%)
		G/s-veg	S-felt	Blandet			
1							
2							
3							
4							

- 5 Er tiltakene gjennomført i ønsket/forventet grad?

- 6 Hvis tiltak i liten grad er gjennomført, hva er årsaken til dette?

- 7 Er sykkelveginspeksjoner et velegnet tiltak for å kontrollere og vedlikeholde sykkelvegnettet?

- 8 Er bruken av sykkelveginspeksjoner godt nok integrert i vegvesenets øvrige arbeid (NTP, trafiksikkerhet, budsjett)?

- 9 Hva kan eventuelt forbedres?

- 10 Gir Håndbok 249 en god beskrivelse av metoden?

11 Har dere konkrete forslag til endringer i håndboken, inndelt etter ulike faser i prosessen?

11.1 Forberedelser

11.2 Gjennomføring av inspeksjonen

11.3 Rapportering

11.4 Oppfølging (gjennomføring av tiltak)

12 Bør sykkelveginspeksjoner benyttes i større grad enn i dag?

13 Hva er eventuelt de største hindere som gjør at sykkelveginspeksjoner ikke blir gjennomført, eller blir gjennomført i liten grad?

14 Har dere forslag til eventuelle andre tiltak enn sykkelveginspeksjoner, for å sikre bedre kvalitet på sykkelvegnettet?

15 Sykkelveginspeksjoner er i håndboken koplet til trafiksikkerhetsinspeksjoner. Vil det være praktisk å kople flere temaer (kollektivtrafikk, gangtrafikk, universell utforming) for en mulig samordning, der man inkluderer de ulike tema etter behov, eller kan dette komplisere gjennomføringen? Bør arbeidet eventuelt også frikoples fra trafiksikkerhetsarbeidet?

Eventuelle kommentarer:

Vedlegg 2: Spørsmål til kommunene

Evaluering av sykkelveginspeksjoner

Spørsmål til byene/kommunene i sykkelbynettverket

Dato:

Kommune:

Navn og arbeidssted for person som har svart:

1 Hvor mange sykkelveginspeksjoner er gjennomført i din kommune i perioden 2005-2009?

2 Hvor mange av inspeksjonene ble ledet/drevet av Statens vegvesen?

3 Hvor mange av inspeksjonene ble ledet/drevet av kommunen?

4 Hvor stor andel av vegene som ble inspisert var kommunale?

5 I hvilken grad er de beskrevne mangler gjennomført pr 2010 (anslå prosentvis)?

6 Hvis tiltak i liten grad er gjennomført, hva er årsaken til dette?

7 Er sykkelveginspeksjoner et velegnet tiltak for å kontrollere og vedlikeholde sykkelvegnettet?

8 Hva er eventuelt de største hindere som gjør at sykkelveginspeksjoner ikke blir gjennomført, eller blir gjennomført i liten grad?

Eventuelle kommentarer