

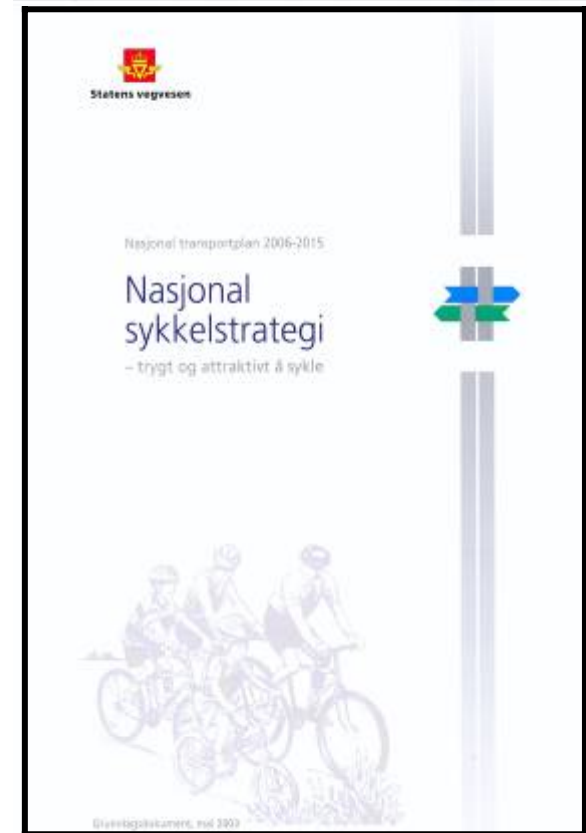
Nasjonal sykkelstrategi

– trygt og attraktivt å sykle

Ole Christian Torpp

Regionvegsjef

Statens vegvesen Region vest



Statens vegvesen

Hvorfor legge til rette for sykling?

- **Helse** – mosjon 30 min pr dag er tilstrekkelig - inaktivitet er et helseproblem
- **Miljø** – arealbruk, energiforbruk, reduksjon i støy og utslipp, god tilgjengelighet i hyggelig tempo
- **Samfunnsøkonomi** - samfunnet sparer årlig kr 30.000,- for hver inaktiv som blir syklist

TØI-rapport 567/2002



Hovedmål i sykkelstrategien:

Trygt og attraktivt å sykle

Delmål beskrevet i NTP 2006 -2015:

- Øke trafikksikkerheten for syklister
- Andel sykkeltrafikk i "sykkelbyer" (byer og tettsteder som satser på økt sykkelbruk) skal økes med 50%
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8% av antall reiser



Regjeringen har gitt Statens vegvesen en **ny rolle** i NTP 2006 - 2015:

Statens vegvesen skal være **pådriver** for økt sykkelbruk og vi skal spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til

- kommuner og fylkeskommuner,
- kollektivtrafikknæringen,
- arbeidsgivere og reiselivsnæringen
- interesseorganisasjoner med flere.

For oss er samarbeid en nøkkel til å lykkes i dette arbeidet



Strategiens viktigste element er :

Utvikling av sykkelanlegg

I Handlingsprogrammet 2006-09 prioriteres nyanlegg:

- **Sammenhengende** sykkelvegnett i de største byene og tettstedene, skoleveger, kollektivknutepunkter og strekninger der det ferdes mange mindreårige.



Vedlikehold av sykkelanlegg

Eksisterende sykkelanlegg:

- SVV skal gjøre systematiske sykkelveginspeksjoner og utbedringer av 25 % av eks. sykkelanlegg i perioden 2006-09.
- Det tas sikte på at drift- og vedlikeholdsstandard vil bli forbedret.
- Nasjonale sykkelruter skiltes.



Nøkkeltall for riksvegnettet i Norge:

- 3000 km gang- og sykkelveg er bygget
- Restbehovet er ca 2500 km derav ca 650 km i byer/tettsteder over 5000 innbyggere



Sykling må være en viktig del av et samlet transporttilbud i byer og tettsteder

- Hverdagssyklisten og korte turer, opp til 3 km, prioriteres
- Kjørebane og fortau må omdisponeres til fordel for syklister langs hovedsykkelnettet
- Tiltak som bidrar til mindre bilbruk, for eksempel parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling, bør vurderes sammen med tiltak som gjør det bedre å sykle

