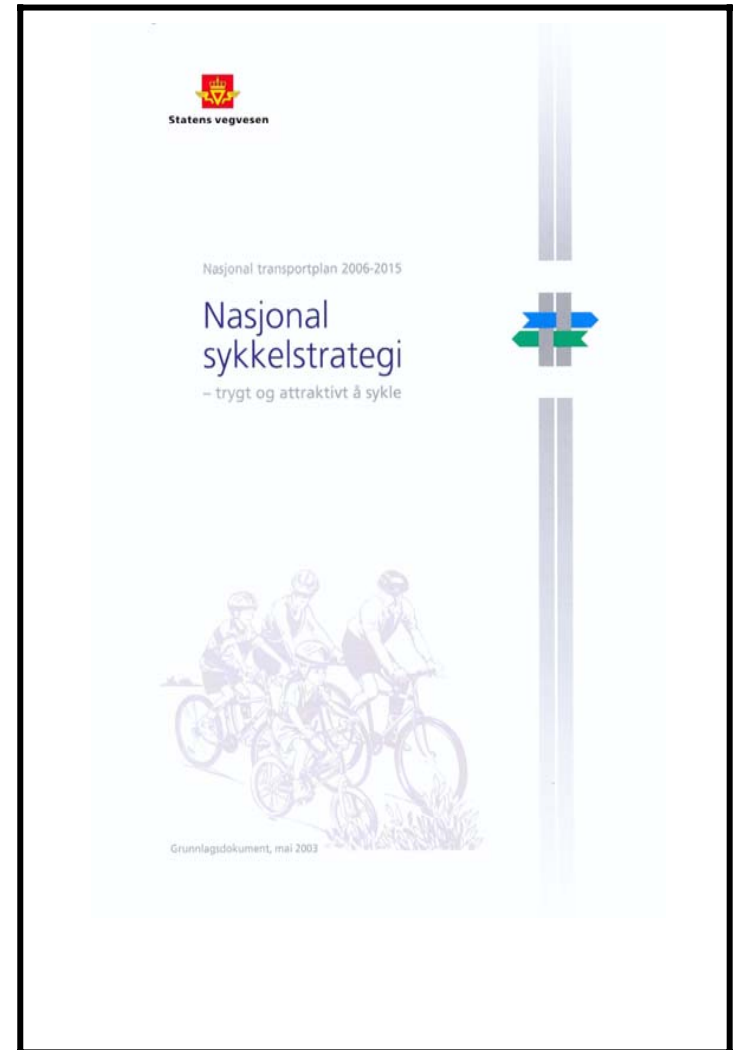


# Nasjonal sykkelstrategi

– trygt og attraktivt å sykle

## Statens vegvesens oppfølging



# Hovedmål i strategien: Trygt og attraktivt å sykle

## Delmål:

- Ikke farligere å sykle enn å kjøre bil (i dag er det 3-4 ganger så farlig å sykle som for bilførere pr km)
- 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:

Vi skal være pådriverer for økt sykkelbruk og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, fylkeskommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre.

Dette er en utfordring for etaten som vi er glade for



Strategiens viktigste element er :

## Utvikling og vedlikehold av sykkelanlegg

SVV prioriterer mht **nyanlegg**:

- Sammenhengende sykkelvegnett i de største byene og skoleveger eller strekninger der det ferdes mange mindreårige. Rammen i NTP 2006-2015 er 2600 mill kr statlige midler i perioden 06-15. Staten prioriterer på stamveger, på øvrige riksveger prioriterer fylkeskommunen.
- Tilrettelegging for mer sykling og gange vil bli vektlagt ved tildeling av midler fra belønningsordningen for storbyene
- Mulighet for økt innsats i byer med trafikanbetaling/bompenger dersom det prioriteres lokalt



Strategiens viktigste element er :

## Utvikling og vedlikehold av sykkelanlegg

SVV prioriterer mht **eksisterende sykkelanlegg**:

- SVV skal gjøre systematiske sykkelveginspeksjoner og utbedringer av 25 % av eks. sykkelanlegg i perioden 06-09. Inspeksjonen skal foregå på sykkel. Egen veileder er utviklet, eget innlegg om dette
- Drift- og vedlikeholdsstandard vil bli vurdert. Nytt styringssystem i SVV vil gir mer vektlegging av brukernes erfaringer



# Nøkkeltall for status langs riksvegnettet :

- 3000 km gang- og sykkelveg er bygget
- Restbehovet er ca 2500 km derav ca 650 km i byer/tettsteder over 5000 innbyggere
- Dagens investeringsnivå er 300-400 mill kr årlig inkludert trafikantbetaling
- Restbehov vil kunne dekkes over en periode på 50 år med stabil innsats



# Målrettet offentlig innsats over tid er nødvendig

- Statens bidrag følger riksvegansvaret i nye retningslinjer for sammenhengende sykkelnett for byer og tettsteder over 5000 innbyggere (fra nov.2003):
  - SVV's ansvar gjelder riksvegene, men er noe fleksibelt mht trase.
  - I omfang skal det statlige sykkelvegnettet være ca som riksvegnettets lengde.
  - Staten skal, sammen med lokale myndigheter, planlegge hovednettet for sykkeltrafikken. (SVV har som mål at 50 % skal ha planer innen 2009).
  - Staten vil bidra til å klargjøre løsninger og konsekvenser
- Fylkeskommunen og kommunene har et stort ansvar for å bidra som vegholdere
- Fylkeskommunen skal ha avgjørende innflytelse på investeringene på øvrige riksvegnett



# SVV vil bidra til tryggere sykling gjennom å:

- drive informasjon og opplæring til trafikantene
- være pådriver for sikkerhetsutstyr på syklene, refleks- og hjelmbruk
- bygge sikrere kryssingssteder
- skilte lavere kjørehastighet på riksveger med blandet trafikk i byer og tettsteder – mer 30 og 40 km/t, intern frist 1.jan 2006
- gjennomføre systematiske forbedringer av eksisterende sykkelanlegg – sykkelveginspeksjoner og tiltak
- bygge nye sykkelanlegg og avlastende hovedvegnett



# Andre viktige tiltak

- Arbeidsgivere må stimulere til økt sykling – bl.a. vil Statens vegvesen satse på dette
- Sykling i ferie og fritid – Statens vegvesen bidrar til skilting av nasjonale sykkelruter, sykkelturisme langs nasjonale turistveger



# Sykling er en del av et samlet transporttilbud i byer og tettsteder

- Hverdagssyklisten og korte turer, opptil 3 km, er viktig
- Kjørebane og fortau må vurderes omdisponert til fordel for syklister langs hovedsykkelnettet
- Andre viktige tiltak er fjerning av kantparkering, etablering av sykkelfelt, lavere kjørefart, mer ordnet varelevering, busstraseer, sykling i envegskjørte gater, bedre drift og vedlikehold med mer
- Tiltak som bidrar til mindre bilbruk, for eksempel parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling, bør vurderes sammen med tiltak som gjør det bedre å sykle



# Faglig utviklingsarbeid i SVV's regi som pågår:

- GIS-basert areal- og transportmodell er videreutviklet for sykkelplanlegging. Presenteres i eget innlegg
- H017 Veg- og gateutforming revideres - krav fra H233 Sykkelhåndboka tas inn. Ferdig i begynnelsen av 2006
- H140 Konsekvensanalyser revideres, virkninger for sykkeltrafikk ivaretas bedre. Ferdig 2005
- Rapport om nasjonale sykkelruter utarbeides. Ferdig 2005. Presenteres i eget innlegg
- Eberg trafikkgård i Trondheim evalueres. Opplæringstiltak for barn. Evalueringen ferdig 2005
- Park and Ride for sykkel i Trondheim. Ferdig 2004



# Kunnskapsspredning – faglig nettverk for sykkelbyer opprettes

- Statens vegvesen har tatt initiativ til nytt faglig nettverk for sykkelbyer – vil bli styrt av staten, repr. for kommunene og repr. for syklistene. Operativt ved årsskiftet. SLF sekretariat
- Nettverket skal bidra til motivasjon og kunnskapsheving for de kommunene som satser på økt sykkelbruk
- Tilbudet blir i første omgang nettsted med nyhetsbrev og verktøy, studieturer, seminarer, kurs, konferanser

Faglig info om sykkeltiltak ligger i dag på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under Miljø eller Trafikant, eller på [www.sykkelstrategi.no](http://www.sykkelstrategi.no)



# Samarbeid er viktig

For å lykkes med strategien må mange aktører jobbe sammen, staten, kommunene, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere, reiselivsnæringen og andre

