

Hvorfor har vi ikke nådd de nasjonale sykkelmålene?

Mobilitet 2024

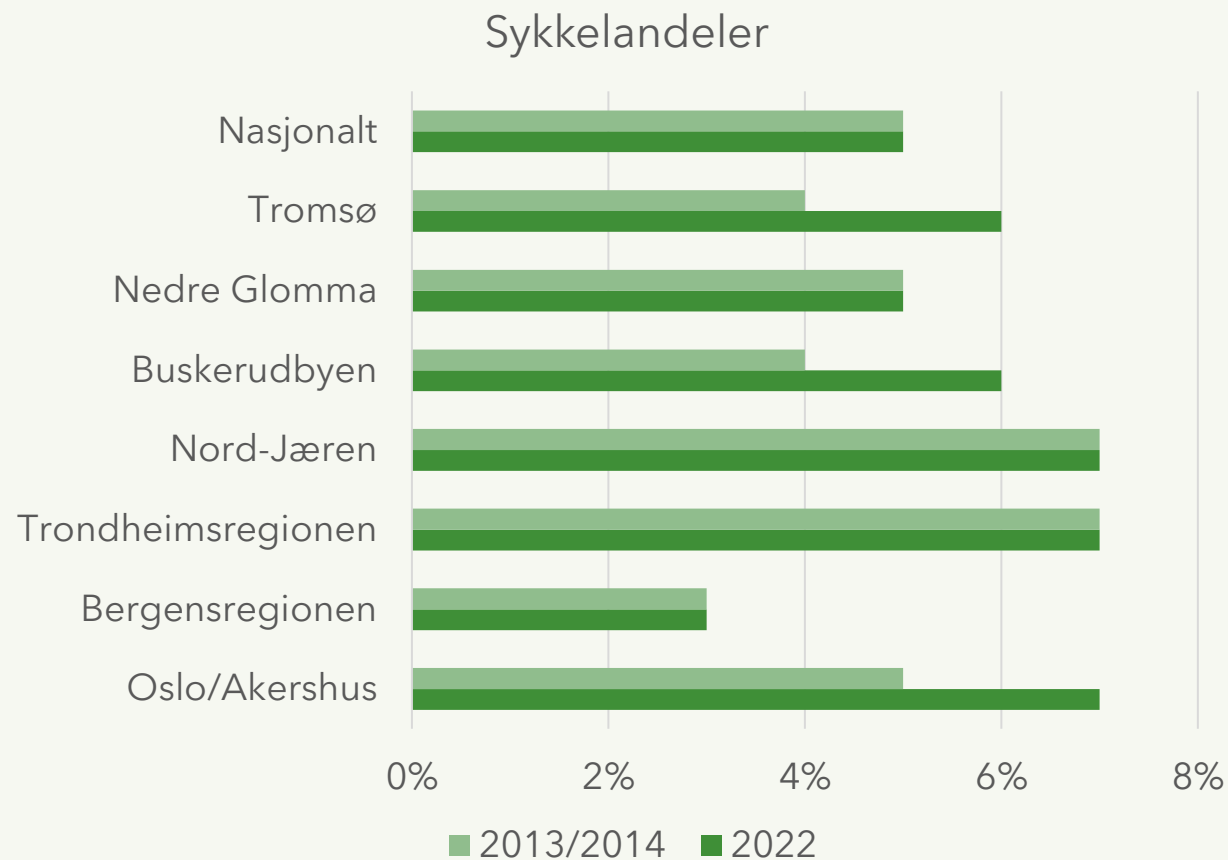
Anine Hartmann, Magne Fossum,
Katrine Erichsen, Øyvind Dalen



Foto: Øyvind Dalen, Asplan Viak

Sykkelmålene i Nasjonal transportplan

- 8 % sykkelandel på landsbasis
- 20 % sykkelandel i de største byene
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen



Sykkelmålene i Nasjonal transportplan

- 8 % sykkelandel på landsbasis
- 20 % sykkelandel i de største byene
- 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen

Barns skolereiser

	2005	2013/14	2020
Går	44 %	48 %	47 %
Sykler	16 %	13 %	17 %
Går eller sykler	60 %	61 %	64 %

På den positive siden

1. Det sykles mer på landsbasis
- sykkelandelen er stabil
2. Det sykles mer i de største byene
 - Tilnærmet dobling i Oslo på åtte år
- fra 5 % i 2013 til 9 % i 2022
 - 25 % av alle sykkelturer i Norge foregår i Oslo
3. Barn går og sykler litt mer til skolen



Hovedårsak: Uklar målstyring

- Manglende sammenheng mellom mål, tiltak og finansiering i NTP
- Har vi de rette målene?
 - begrunnelse for 8 %-målet?
- Mange strategier og overordnede planer
 - men ingen handlingsplaner
- Mangler måling av effekter av tiltak
 - utredninger i forkant og analyse i etterkant
- Avbøtende tiltak fremfor der det er etterspørsel
- Savner en tydelig gjennomføringsorganisasjon i Statens vegvesen



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Norge hadde en sykkelandel på 7 % i 1992

Siden da har vi opplevd:

- Kraftig økning i biltrafikken (55 % siden 1995)
– økt trafikk gjør det mindre attraktivt å sykle på *hele* veinettet.
- Bilholdet har økt
– vi har 73 % flere biler enn i 1995.
- Parallell satsing på kollektivtransport
– kan ha stjålet sykkelandeler?
- Utbredelse av elsykler: 16 % av oss har elsykler nå, som får folk til å sykle mer og lengre.

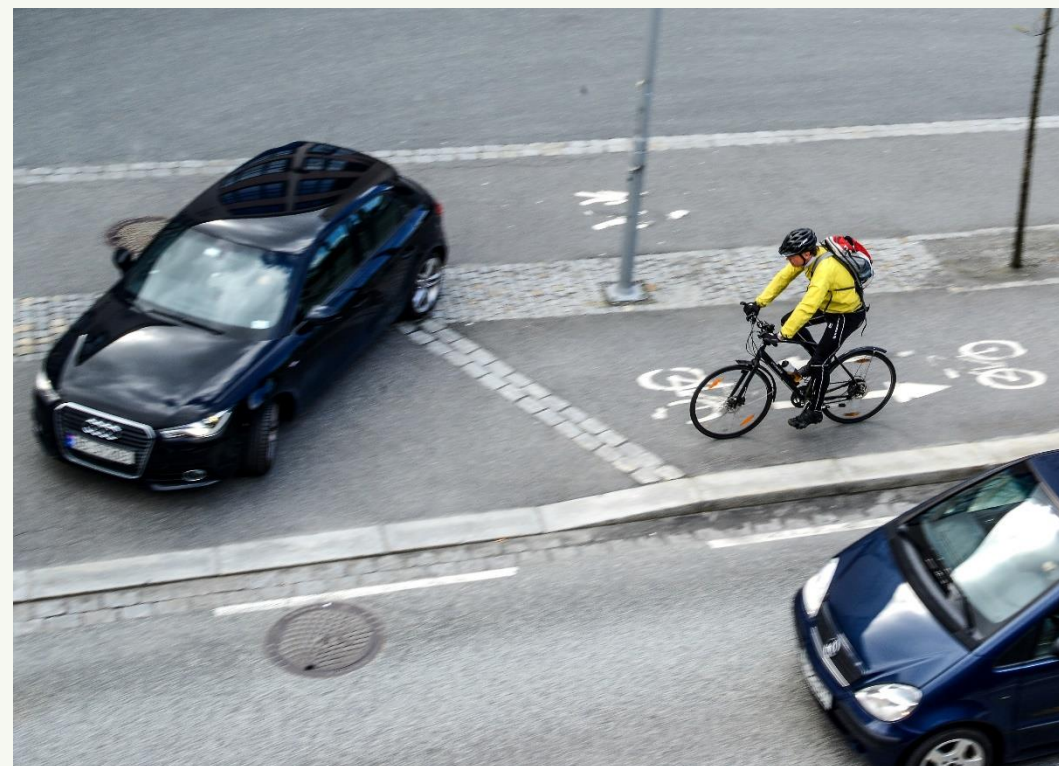
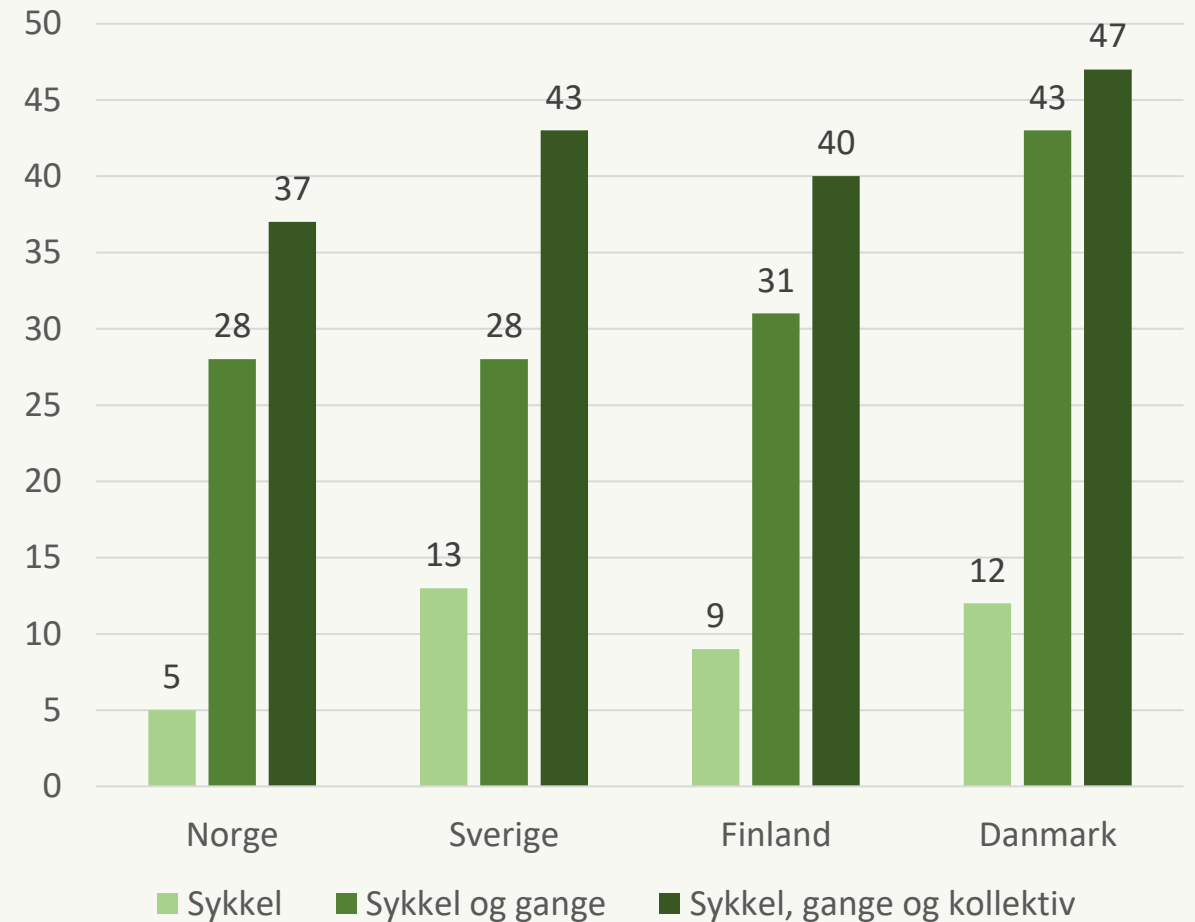


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

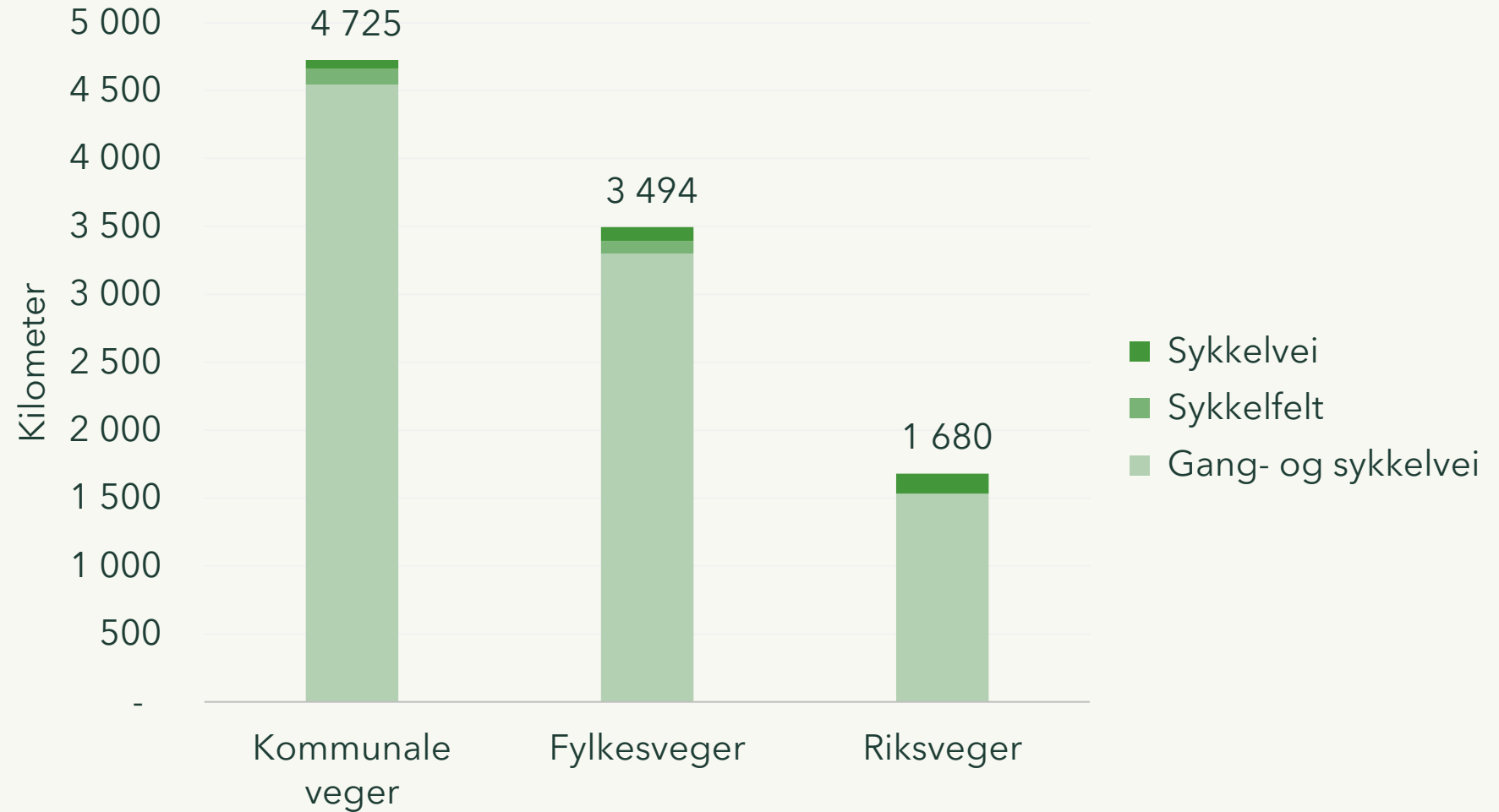
Hva om vi sammenligner oss med andre land?

- Norge ligger lavest i både sykkelandel og andel grønn mobilitet i Norden
- Sykkelandelen er nedadgående i andre land, men stabil i Norge
- Fokus på mer og tryggere sykling - økning i antall sykkelkilometer

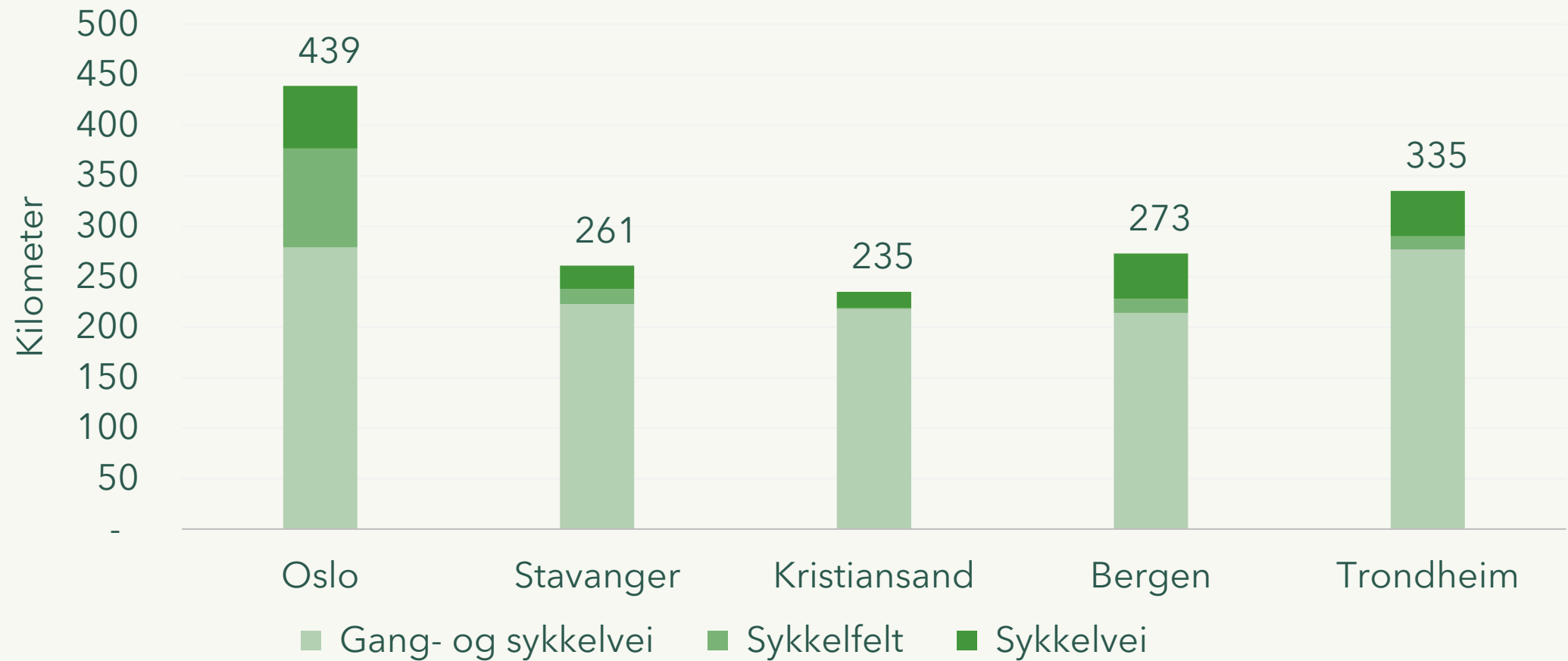
Sammenligning av reisevaner i Norden



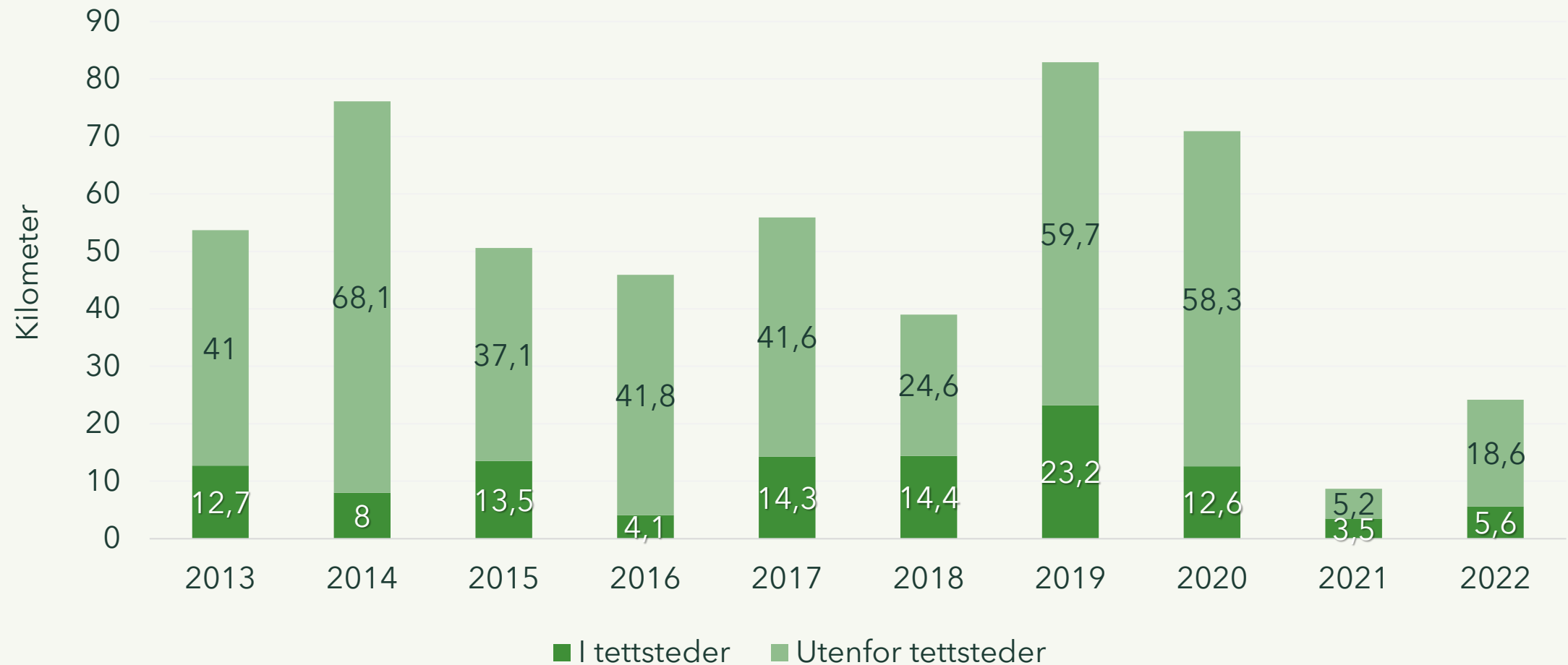
Fordeling av sykkelinfrastruktur i Norge



Sykkelanlegg i de største byene



Hvor bygger Statens vegvesen sykkelinfrastruktur



Har vi gode nasjonale sykkelmål?

Det nasjonale målet er realistisk, men:

- Mål om en bestemt reisemiddelandel skaper unødvendig konkurranse mot andre reisemidler
- Storbymålet er satt unødvendig høyt
- overoppfyller det nasjonale målet alene
- Storbymålet er urealistisk for flere av byene
- Mål om sykkeldistanse kan være bedre
- med tanke på folkehelse



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Hva kan gjøres for å nå sykkelmålene?

Anbefalinger og tiltak

Prioriteringer og prinsipper

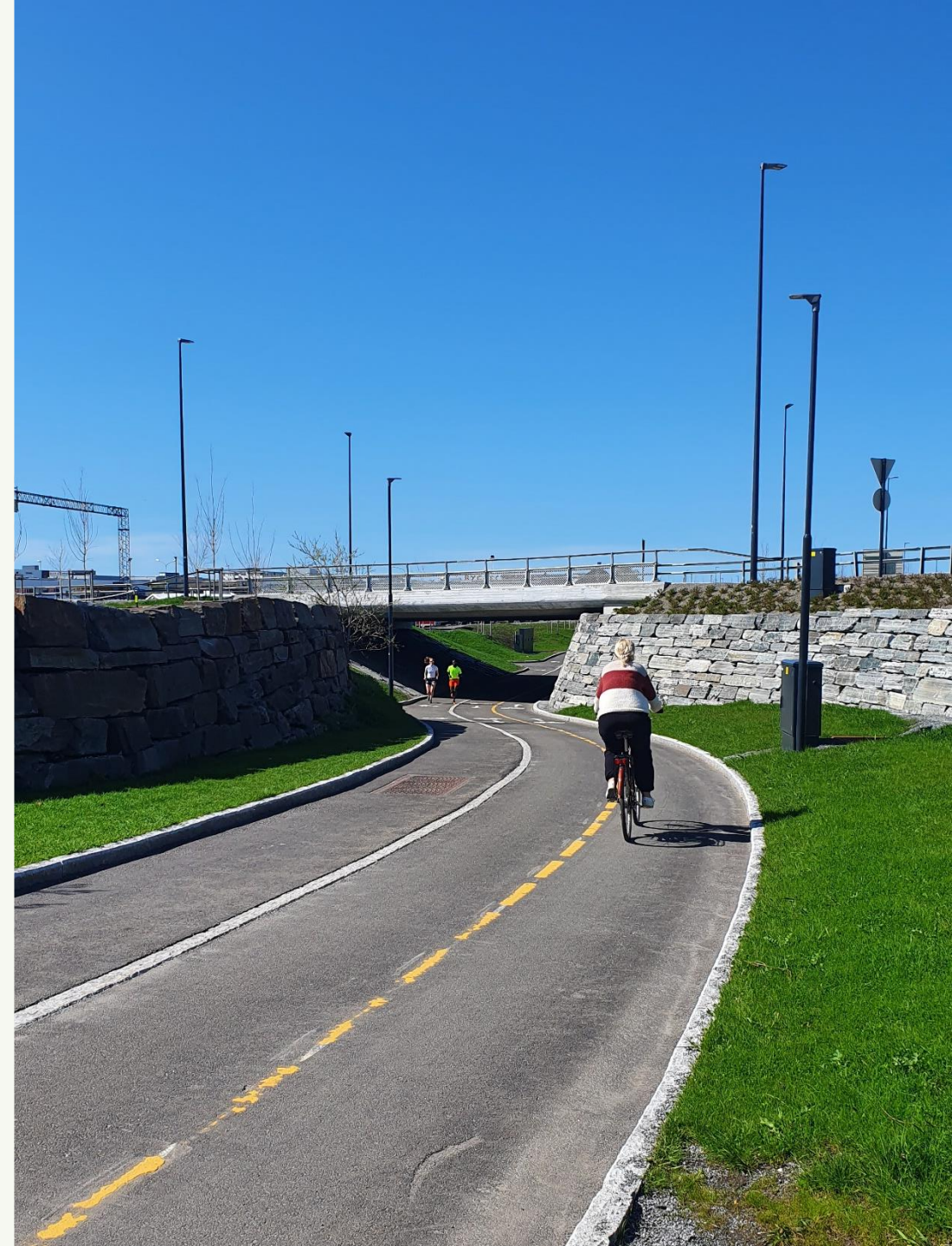
- Prioritering av sykkel
- Finansiering av tiltak
- Sykkelvevnlign arealbruk
- Krav om sykkelparkering
- Biltrafikkbegrensende tiltak

Krever ofte avveininger – vanskelig å få til store endringer raskt



Hva kan øke sykkelandelene?

- Effekt på kort tid - staten har 12 års planleggingshorisont - treghet i planlegging
- Må kunne gi effekt nasjonalt - unngå for spesialiserte tiltak
- Stor nok effekt til å nå målene
- Bør kunne påvirkes av Statens vegvesen



Tydligere sammenheng mellom mål og tiltak

- Organisering for gjennomføring
- Statens vegvesen må lage og følge opp handlingsplaner - se til Nullvisjonen
- Staten trenger et sentralt fagmiljø på sykkel - noen må ha oversikt
- Evaluere tiltak - hvilke prosjekter og tiltak får folk til å sykle?
- Koordinere innsatsen nasjonalt



Bedre mål

- Tidfest målene
- 2036 er et godt tidsperspektiv
- Byområdene er ulike - sett individuelle mål - bruk byvekstavtalene
- Vurder folkehelsemål om gjennomsnittlig sykkelstans per person



Kombinerte gang- og sykkelveier virker ikke

- Norge har bygget nesten 9 500 km
- Hadde de virket hadde sykkelandelen vært høy
- Frister ingen til å sykle
- Farligere enn alternativene
- Bør ikke bygges
- I stedet:
 - Fartsreduksjon
 - Sykkelfelt
 - Sykkelveier



30 km/t i tettstedene

- For høye fartsnivåer for trygg sykling = stor barriere
- Spesielt fylkesveier i tettstedene
- 30 km/t → tryggeste fartsnivå der det mangler tilrettelegging
- Snu fartsgrensekriteriene på hodet - sett trygghetskriterier for høyere hastigheter enn 30 km/t
- 30 km/t som generell fartsgrense i tettstedene



Gi kommunene flere verktøy

- Overføring av fylkesveier i tettstedene til kommunene - økonomisk støtte
- Redusere gjennomføringsrisiko
- Bestemme over eget veinett - gi kommuner som ønsker det myndighet for:
 - Trafikkregulerende skilt
 - Vikeplikt
 - Signalanlegg
- La kommunene håndheve selv
 - Fart (fotoboks)
 - Motorvognforbud og enveisregulering
 - Ulovlig kjøring og stans på sykkelanlegg



Vegnormaler som tjeneste – ikke myndighetsutøvelse

- Kommunene og fylkeskommunene forvalter 83 prosent av veinettet
- Kommunenes behov er ikke godt nok ivaretatt – handler mye om gjennomføringsrisiko
- Standardisering er et samfunns gode
- Manglene handler om ombruk og ombygging
- Statens vegvesen bør tenke kunderettet – alle vegmyndighetene er behovseiere på lik linje



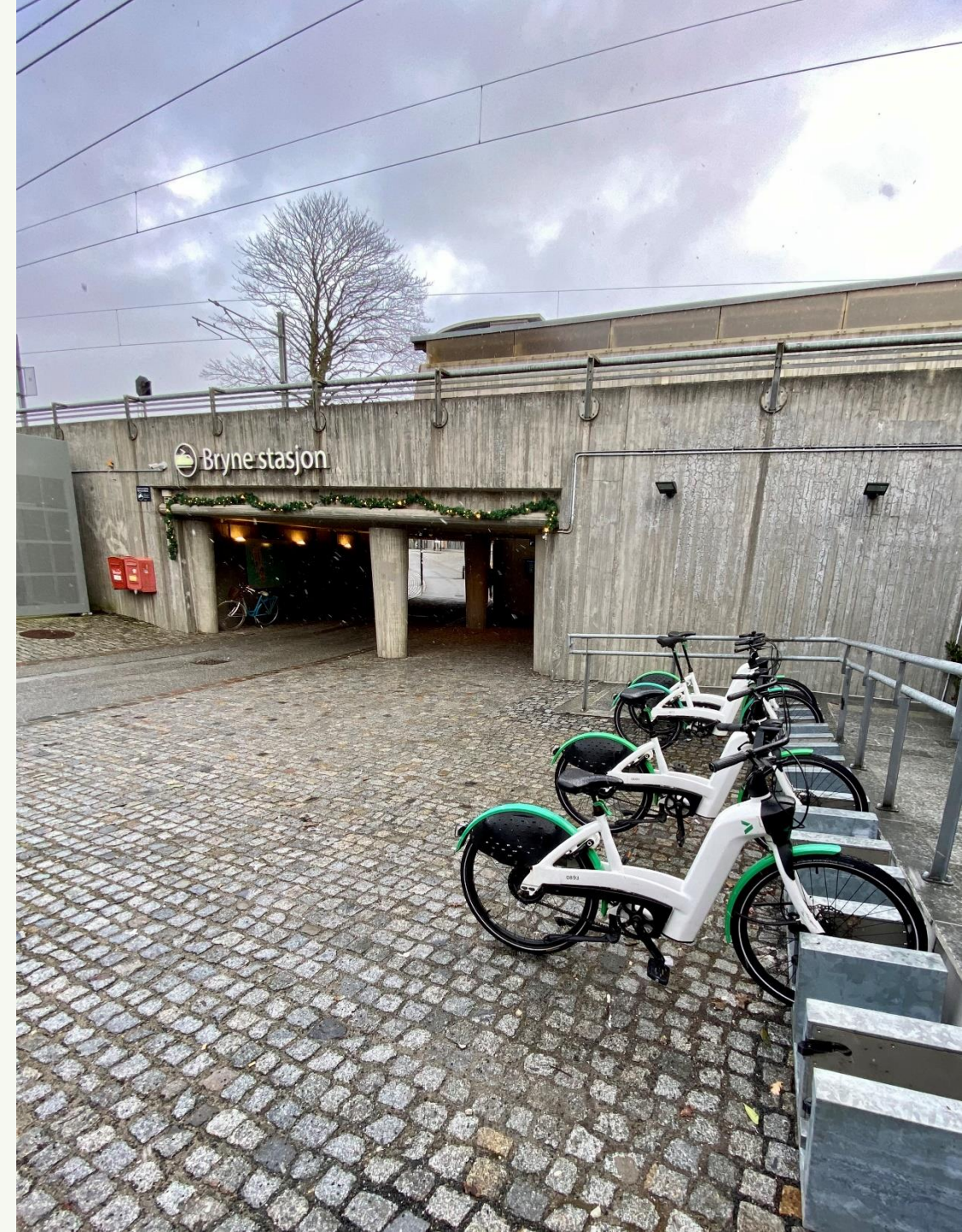
Støtt sykkelsatsing i mindre kommuner

- Den tidligere støtteordningen ble avviklet med vegforvaltningsreformen i 2020.
- Små kommuner mangler enkel tilgang på sykkelfinansiering
- Redusere gjennomføringsrisiko - staten må ta sjansen på at tiltak ikke blir bygget



Tilrettelegg for leie og leasing av elsykler

- 16 % har elsykler i dag - bør økes
- Elsykkel bidrar til at folk sykler mer
- Også elektriske delesykler
- Egen elsykkel er for stor kostnad for mange
- Finland har hatt stor suksess med leasing av elsykler via arbeidsgiver
- Å tilrettelegge for leie og leasing - bedre løsning enn støtte til kjøp?





Last ned rapporten



asplanviak.no/prosjekter/hvordan-naa-sykkelmaalene/