



Statens vegvesen

# Region sør

# Regional sykkelstrategi

2014–2018



## Forord

Denne Regionale sykkelstrategien erstatter Regional sykkelstrategi fra 2009. Strategien skal rulleres hvert fjerde år, neste gang i 2018. Samfunnsseksjonen er prosjektbestiller og eier av dokumentet. En tverrfaglig arbeidsgruppe, representanter fra Ressursavdelingen, Samfunnsseksjonen og Styrings- og strategistaben har utarbeidet strategien med tiltak.

Dette strategidokumentet stiller krav til egen organisasjon. Her ligger føringer for hvordan vi skal håndtere sektoransvaret for sykkel, og hvordan vi skal bidra til å nå overordnede mål.

Takk til alle som har bidradd i arbeidet med Regional sykkelstrategi for Region sør, en særlig takk til Ingvild Møgster Lindaas og Birgith Jørgensdottir Reinskaas.

Forsidefoto: Signe Gunn Myre

*Arendal 30. september 2014*  
*Regional sykkelkoordinator*

## Sammendrag

Denne regionale sykkelstrategien tar utgangspunkt i overordnede mål i Nasjonal transportplan 2014-2023 og Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023. Hovedmålet er her at sykkeltrafikk skal utgjøre 8 % av alle reiser innen 2023. Videre sier Strategisk hovedplan for Region sør 2014-2023 at vi skal være i front på sykkelsatsing.

Med bakgrunn i disse førende dokumentene og særtrekk ved regionen, blir fem strategier for arbeidet med sykkel slått fast. Videre blir organiseringen av sykkelarbeidet skissert opp. De fem strategiene utløser i neste omgang konkrete tiltak med tydelig ansvarsfordeling og tidsfrist. Tiltakene er samordnet med tiltakene i Strategisk hovedplan.

Dette er Regions sørs sykkelstrategier:

- Regional strategi A: Vi skal være i front på sykkelsatsing
- Regional strategi B: Vi skal satse på sykkelbyer
- Regional strategi C: Vi skal bidra til aktive skolebarn
- Regional strategi D: Vi skal kommunisere strategisk
- Regional strategi E: Vi skal være først ute med «sykkelturistveger»

Disse strategiene skal bidra til at vi oppfyller ambisiøse mål i våre styrende dokument.

## Innhold

<b>1</b>	<b>BAKGRUNN OG HENSIKT</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>HOVEMÅL FOR SYKKELSATSINGEN</b> .....	<b>6</b>
2.1	STRATEGISK HOVEDPLAN REGION SØR 2014 – 2023.....	6
<b>3</b>	<b>SÆRTREKK VED REGION SØR</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>VÅRE REGIONALE SYKKELSTRATEGIER</b> .....	<b>8</b>
4.1	REGIONAL STRATEGI A: VI SKAL VÆRE I FRONT PÅ SYKKELSATSING .....	8
4.2	REGIONAL STRATEGI B: VI SKAL SATSE PÅ SYKKELBYER.....	9
4.3	REGIONAL STRATEGI C: VI SKAL LEGGE TIL RETTE FOR AKTIVE SKOLEBARN .....	11
4.4	REGIONAL STRATEGI D: VI SKAL KOMMUNISERE STRATEGISK .....	12
4.5	REGIONAL STRATEGI E: VI SKAL VÆRE FØRST UTE MED NASJONALE «SYKKELTURISTVEGER» .....	13
<b>5</b>	<b>ORGANISERING AV ARBEIDET MED SYKKEL</b> .....	<b>14</b>
5.1	REGIONAL SYKKELKOORDINATOR.....	14
5.2	SYKKELKONTAKTER.....	15
5.3	BEHOV FOR INTERNE SAMARBEIDSMØTER .....	15
5.4	REGIONALT SYKKELFORUM.....	15
5.5	SYKKELBYNETTVERKET .....	15
5.6	BEHOV FOR ARBEIDSGRUPPER .....	16
<b>6</b>	<b>TILTAKSPLAN</b> .....	<b>17</b>
6.1	REGIONAL STRATEGI A: VI SKAL VÆRE I FRONT PÅ SYKKELSATSING .....	17
6.2	REGIONAL STRATEGI B: VI SKAL SATSE PÅ SYKKELBYER.....	18
6.3	REGIONAL STRATEGI C: VI SKAL LEGGE TIL RETTE FOR AKTIVE SKOLEBARN .....	19
6.4	REGIONAL STRATEGI D: VI SKAL KOMMUNISERE STRATEGISK .....	20
6.5	REGIONAL STRATEGI E: VI SKAL VÆRE FØRST UTE MED NASJONALE «SYKKELTURISTVEGER» .....	21
<b>7</b>	<b>REFERANSER</b> .....	<b>22</b>

## 1 Bakgrunn og hensikt

Hensikten med Regional sykkelstrategi og tiltaksplan er å vise hvordan vi i Region sør skal bidra til å nå målene fastsatt i Nasjonal transportplan og Nasjonal sykkelstrategi. Strategisk hovedplan for Region sør 2014 – 2023 legger klare føringer for arbeidet med sykkel, og for denne strategien.

Regional sykkelstrategi er et internt dokument som setter krav til egen organisasjon. Fylkeskommunene har egne langtidsplaner og strategier. Dette dokumentet erstatter regionens sykkelstrategi fra mars 2009. Den regionale sykkelstrategien skal revideres hvert fjerde år, neste gang i 2018.

Vi har bygd opp dokumentet slik at vi først beskriver overordnede mål. Så ser vi på hvilke føringer som ligger i Strategisk hovedplan, og hva som er særtrekkene med vår region. Så fastsetter vi strategier for sykkelarbeidet i regionen, og sier noe om hvordan arbeidet skal organiseres. Til sist kommer en tiltaksdel som viser konkrete handlinger utløst av strategiene.

## 2 Hovemål for sykkelsatsingen

Nasjonal transportplan for 2014 – 2023 slår fast at all vekst i persontransporten i store byer skal tas ved miljøvennlig transport. Hovedmål i Nasjonal transportplan og i Nasjonal sykkelstrategi for samme periode er at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 % av alle reiser innen 2023.

Vi skal også i Region sør samlet sett ha en sykkelandel på 8 % i 2023. Innenfor byområdene våre har vi mål om en enda høyere andel (se tabell 1).

Nasjonal sykkelstrategi har følgende delmål:

- Vi skal fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal minst dobles
- Vi skal ha bedre framkommelighet og sikkerhet for syklister
- 80 % av barn og unge skal sykle til skolen

### 2.1 Strategisk hovedplan Region sør 2014 – 2023

Strategisk hovedplan for Region sør 2014 – 2017 (SHP) peker på seks viktige områder der regionen må styrke en retning, eller justere kursen for hvordan vi skal nå våre langsiktige mål. Hovedplanen munner ut i seks strategier som skal følges opp i fireårsperioden. Den første strategien gjelder byutvikling og har stor betydning for vår sykkelsatsing:

#### **Strategi 1i SHP: Vi skal styrke vårt arbeid med byutvikling**

*Vi skal aktivt stimulere til økt miljøvennlig transport, og bidra til levende sentrum i byer og tettsteder. **Regionen skal være i front på sykkelsatsing.** Vi skal øke TS-innsatsen i byer. Vi skal spisse vårt arbeid med sektoransvaret.*

RLM har vedtatt en tiltaksplan for Strategisk hovedplan. Disse tiltakene følges opp i vårt styringssystem som regionale oppfølgingspunkt. Vi legger vinn på at det er samsvar mellom Regional sykkelstrategi og Strategisk hovedplan. Det betyr først og fremst at vi må sørge for at regionen er i front på sykkelsatsing.

Før vi kommer inn på hvordan vi skal jobbe mot de overordnede målene, må vi se på hva som er spesielt med vår region.

### 3 Særtrekk ved Region sør

Region sør har om lag 25 små og mellomstore byer, og flere store byområder. Rundt 70 prosent av befolkningen i regionen bor i bynære strøk. Vi forventer en fortsatt befolkningsvekst, særlig konsentrert om byområdene.

En grunnleggende forutsetning for å flytte flere reiser fra bil til miljøvennlig transport i byområdene, er forpliktende arealplaner. For landets ni største byområder (Framtidens byer) tilbyr staten bidrag til målrettede tiltak gjennom såkalte bymiljøavtaler. Kristiansandsregionen, Grenlandsbyen og Buskerudbyen er en del av framtidens byer. Satsing på sykkel er essensielt i disse byene sammen med gåing og kollektivtransport. Vi har også mange mindre og mellomstore byer/tettsteder som ikke kan konkurrere om midler til bymiljøavtaler. Her er trolig sykkel den viktigste miljøvennlige transportformen fordi befolkningsgrunnet er begrenset. Det reduserer muligheten for å finansiere og drifte et tilfredsstillende kollektivtilbud. Sykling blir da et satsingsområde sammen med å legge til rette gåing.

Region sør er godt egnet for sykkelturnering. Vi har et flott landskap å sykle i, enten det gjelder langs kysten, ved Telemarkskanalen eller i en av de mange dalene. Fem av de ni nasjonale rutene går i vår region (merket grønt i kartet under). Byene ligger som vi ser hovedsakelig langs kysten.

### Region sør



*Kartet viser nasjonale sykkelruter og byer i Region sør*

## 4 Våre regionale sykkelstrategier

Med bakgrunn i mål for sykkelarbeidet, føringer i Strategisk hovedplan og særtrekk ved vår region, har vi fastsatt følgende regionale strategier for sykkelarbeidet:

### 4.1 Regional strategi A: Vi skal være i front på sykkelsatsing

Vi skal være i front på sykkelsatsing ved at vi prioriterer å utvikle oss innen sykkel-faget, kjører forskning- og utviklingsprosjekt, utarbeider temaanalyser og er flinke til å dele ny kunnskap. Vi skal arbeide smart innen både planlegging, utbygging og drift og vedlikehold. Det betyr at vi skal finne de fremtidsrettede, trafikksikre og tilpassede løsningene med tilstrekkelig kvalitet, innenfor det handlingsrommet vi har.

Nyere forskning fra Citvitas (2012) viser at for å oppnå en høy sykkelandel er det viktig med et sammenhengende og godt utbygd sykkelnett. I tillegg til å skille harde og myke trafikanter, må vi også jobbe for å skille de myke trafikantgruppene. Det gir økt sikkerhet og effektivitet både for gående og syklende.

I Kristiansand er det i gang planlegging og bygging av sykkelspressveg. Prosjektet er det første i sitt slag i regionen. Hensikten er å legge til rette for en sykkelveg hvor alle typer syklist kan sykle effektivt og sikkert. Det kan bidra til at flere velger sykkel framfor bil, fordi det lønner seg både med henblikk på tid, trivsel og helse. Slike ekspressveger kan være aktuelle i flere av våre byområder.



*Vi skal være i front på sykkelsatsing. Her fra Kristiansand. Foto: Signe Gunn Myre*



## 4.2 Regional strategi B: Vi skal satse på sykkelbyer

Region sør skal samlet sett ha en sykkelandel på 8 % i 2023. For å nå dette, må byområdene, der det bor flest folk, og det er størst sjanse for å øke sykkelbruken, ta en vesentlig høyere sykkelandel. Dette skal vi få til med å revitalisere, og få på plass nye sykkelbyavtaler. Innen 2017 skal vi ha minst 10 sykkelbyavtaler.

- Vi skal revitalisere avtalene fra 2006-2010 i: Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad (og Arendal) og Mandal.
- Vi skal få på plass sykkelbyavtaler i alle bypakkene, som for tiden gjelder: Buskerudbyen, Tønsberg, Porsgrunn/Skien og Kristiansand.
- Vi skal også teste ut sykkelbykonseptet i en ny, mindre by, for eksempel i Farsund.

Denne sykkelbysatsingen er i tråd med vedtak i RLM i september 2014 ved behandling av oppfølging av Strategisk hovedplan.

Statens vegvesen kan bidra med for eksempel følgende i sykkelbyene:

- Prioritere våre midler slik at de bygger opp sykkelbyene som reelle satsingsområder
- Følge opp funksjonskontraktene nøye, passe på at brøyting, strøing, feiling og reparasjoner blir prioritert på sykkelanlegg i sykkelbyene
- Prioritere dekkelegging på sykkelanlegg i sykkelbyene
- Bruke TS-midler i sykkelbyene, basert på temarapport kartlegge tiltak
- Sørge for å dele kunnskap og spre beste praksis mellom byene
- Øremerke noen midler til informasjonstiltak i sykkelbyene, for eks informasjonstavler

Tabellen under viser hvor mange nye sykkelturner som skal til i byområdene for at vi skal nå målet om en samlet sykkelandel i regionen på 8 %, som er i tråd med nasjonal sykkelstrategi.

Andel reiser med sykkel	2005	2009	Mål (2023)	Nye 1000 sykkelturner pr dag i 2023 ifht 2009	Nødvendig økning i sykkel-andel fra 2009 - 2023
Vestfold	5,8 %	6,7 %	10,0 %	26	49 %
Kristiansand	7,1 %	8,5 %	11,0 %	8	29 %
Grenland	5,3 %	5,3 %	12,0 %	23	126 %
Buskerudbyen	3,5 %	4,5 %	9,0 %	26	100 %

Tabell 1: Nødvendig økning i sykkelandel



*Vi skal satse på økt sykling i byer og tettsteder. Her fra Mandal. Foto: Henrik Duus.*

#### 4.3 Regional strategi C: Vi skal legge til rette for aktive skolebarn

Vi skal prioritere prosjekt på riksveg som vil gi en tryggere skoleveg, inntil 4 km fra skolen. Videre skal vi ha en dialog med fylkeskommuner og kommuner om å prioritere tryggere skoleveg. Langs skoleveger skal vi være spesielt oppmerksomme på synlighet og siktforhold. Vi skal kartlegge situasjonen og prioritere de strekningene som kan bidra til at flest barn sykler eller går til skolen.



*Vi skal jobbe for trygge skoleveger. Illustrasjonsfoto: Dag. A. Nordsveen*

#### 4.4 Regional strategi D: Vi skal kommunisere strategisk

Kommunikasjon i sykkelsatsingen skiller seg fra mange av våre andre prosjekt ved at vi her skal påvirke folk til å endre reisevaner. Det handler om holdnings- og atferdsendring, ikke bare informasjon om fakta. Dette må vi ta høyde for når vi lager tiltaksplan for kommunikasjon. Vi vil ta utgangspunkt i den mest dokumenterte og anerkjente teorien for atferdsendring, Ajzens modell (2010). Den går i korte trekk ut på at folk tar valg ut fra tre moment:

- Hvilke fordeler gir dette for meg?
- Hva mener andre om dette? (Sosial påvirkning)
- Klarer jeg dette? (Tro på egen mestring)

Det betyr at vår kommunikasjon i sykkelsatsingen skal henges på disse knaggene. Vi skal sørge for å formidle fordelene ved å velge sykkel framfor bil, helse-, økonomiske – og miljøgevinster. Så skal vi formidle trender og sosial aksept og vi skal så langt som mulig gjøre det enkelt å velge sykkel. Det siste gjelder gode anlegg, men det gjelder også god informasjon om anleggene, og logisk oppmerking og skilting.



*Vi skal formidle fordelene ved å sykle. Illustrasjonsfoto: Signe Gunn Myre*

#### 4.5 Regional strategi E: Vi skal være først ute med nasjonale «Sykkelturistveger»

De nasjonale turistvegene er god omdømmebygging for Norge. Region sør har ingen av disse nasjonale turistvegene, men vi har omtrent 2000 km skiltede nasjonale sykkelruter. Disse er viktige elementer i regionalt reiseliv, men lider av forfall og manglende oppfølging.

Vi vil ta initiativ til, i samarbeid med fylkeskommunene, å løfte fram en strekning i hvert fylke som vi døper til «Sykkelturistveg». Disse strekningene skal velges ut på bakgrunn av mulighet for natur-, historiske- og kulturelle opplevelser. De skal markedsføres innenfor eksisterende samarbeid mellom fylkeskommunene og Innovasjon Norge ([www.visitnorway.com](http://www.visitnorway.com)) som internasjonale turistattraksjoner. Dette arbeidet må gå i forståelse med Vegdirektoratet, gjerne som pilotprosjekt i Region sør.

Denne satsingen på sykkelturisme forankres i det uttalte målet om å flytte flere reiser fra bil til sykkel. Forskning viser at jo flere som sykler på ferie, jo flere starter også med å sykle til jobb.



*Vi skal løfte fram flotte sykkelturistveger. Her fra den vakre sykkelruta ved Telemarkskanalen Foto: Signe Gunn Myre*

## 5 Organisering av arbeidet med sykkel

Sykel som fagfeltet er integrert i Statens vegvesen på samme måte som arbeidet med trafiksikkerhet, kollektivtransport, gåing og universell utforming. Ansvaret for oppfølging av nasjonale og regionale mål er et linjeansvar, og regionvegsejefen har det øverste ansvaret i Region Sør. I Kvalitetssystemet beskrives ansvaret slik:

*«Statens vegvesen har et samlet ansvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportssystemet, og skal innen fagområdet sykkeltransport bidra til å fremme sykkel som transportform, gjøre sykkel mer attraktiv i spesielt byer og tettsteder, bedre framkommeligheten og sikkerheten. Statens vegvesen skal legge til rette for at barn og unge kan gå eller sykle til skolen.*

*Statens vegvesen skal ta initiativ til, påvirke og tilrettelegge for at de andre sentrale aktørene innen sykkeltransporten er med på å jobbe mot nasjonale mål innen fagområdet sykkeltransport.*

*Overordnede mål blant annet i NTP og i de årlige Statsbudsjettene, og ikke minst den betydelige forventede befolkningsveksten i byområdene, gir viktige utfordringer for Statens vegvesens sykkelsatsing. Det er forventinger til at Statens vegvesen tilbyr god framkommelighet og et sikkert tilbud til syklende.»*

Dette dokumentet viderefører dagens organisering med regional sykkelkoordinator, sykkelkontakter og sykkelbynettverk i Region sør. Vi legger her vekt på å tydeliggjøre organisering, roller og ansvar. Det blir spesielt viktig å innarbeide fagfeltet sykkel på en måte som tar høyde for prosjektorganiseringen av vegavdelingene, sykkelbyprosjekter og bypakker/bymiljøavtaler. I tillegg må sykkelfaget sees i sammenheng med byutvikling og de andre områdene vi har sektoransvar for, spesielt trafiksikkerhet, gåing, kollektiv og universell utforming.

### 5.1 Regional sykkelkoordinator

I Region sør er stillingen som Regional sykkelkoordinator lagt til Veg- og transportavdelingen, Samfunnsseksjonen. Regional sykkelkoordinatorens oppgaver er:

- Være bindeledd mellom Vegdirektoratet, regionen og vegavdelingene i forbindelse med sykkelarbeidet.
- Arbeide aktivt med sykkel i NTP i regionen, i samarbeid med Styring- og strategistaben – innkalle inn til årlige samarbeidsmøter
- Arbeide inn mot bypakkene, bymiljøavtalene og fylkeskommunenes handlingsprogram
- Sørge for de nødvendige sykkelutredningene for arbeidet med NTP
- Koordinere arbeidet tilknyttet sykkelbyene
- Bestille og koordinere, registrere og kartlegge regionens sykkelvegnett og eventuelle analysebehov og mulighetsstudier
- Bidra ved rapportering av sykkelvegnett til Vegdirektoratet
- Være en pådriver for kompetansetilførsel, inklusiv motivasjonskampanjer innad og utad
- Være en motivator i sykkelarbeid

## 5.2 Sykkelkontakter

Det er i dag sykkelkontakter i hver vegavdeling, samt en sykkelkontakt i Prosjektavdelingen, Ressursavdelingen, Trafikant og kjøretøy, Veg- og transport –(Byggherreseksjonen) og Styring og strategistaben. Sykkelkontaktens oppgaver er:

- Oppfølging av avdelingens mål og planer mht sykkel slik at dette blir ivaretatt i hele avdelingens arbeidsfelt
- Delta aktivt i arbeidet med handlingsprogram for fylkesveg og riksveg.
- Delta i prosessen ved oppstart (bestilling og avklaring) av planer tilknyttet fylkeskommunens handlingsprogram, NTP og bypakker.
- Rapportere om sykkeltiltak og annet ang. sykkel på fylkesnivå til regional sykkelkoordinator
- Koordinere og informere om sykkelarbeidet på sin avdeling.
- Være rådgiver for fylkeskommunene i forbindelse med sykkeltiltak.
- Være en pådriver for motivasjonskampanjer innad og utad

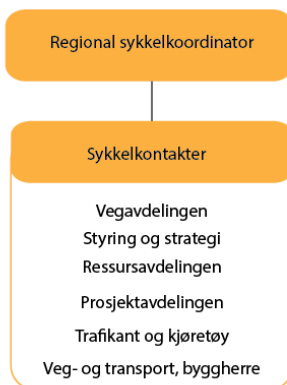
## 5.3 Behov for interne samarbeidsmøter

I arbeidet med NTP, fylkeskommunenes og bypakkens handlingsprogram er det svært viktig at riktige sykkeltiltak blir prioritert inn. For å sikre dette er det nødvendig å ha en god dialog mellom regional sykkelkoordinator, aktuell sykkelkontakt og den som følger opp handlingsprogrammet internt. Det er også viktig at regional sykkelkoordinator bidrar aktivt inn i bypakkene.

## 5.4 Regionalt sykkelforum

Det regionale sykkelforumet består av alle sykkelkontaktene og ledes av regional sykkelkoordinator. Hensikten med det regionale sykkelforumet er å samarbeide, diskutere ulike problemstillinger, dele erfaringer og å sikre lik håndtering av saker på tvers av fylkesgrenser. Sykkelkontaktene skal rapportere om aktiviteter og prosjekter til regional sykkelkoordinator. Forumet har møter to ganger i året.

### Regionalt sykkelforum



Figur 1 Organisering av regionalt sykkelforum

## 5.5 Sykkelbynettverket

Sykkelbynettverket eies av Vegdirektoratet, og drives av et sekretariat som pr. 2014 er Norconsult. Sykkelbynettverket består i dag av, Statens vegvesen, fylkeskommuner og de kommunene som har meldt seg inn med bakgrunn i vedtatte sykkelpolitiske mål. Det arrangeres ett nettverksmøte per år,

og organiseres av sekretariatet. Formålet med nettverket er faglige utvekslinger, nettverksbygging og ideskaping. Sykkelbynettverket arrangerer flere typer kurs hvert år, samt studieturer.

## **5.6 Behov for arbeidsgrupper**

For å følge opp temaanalyser, spesielle satsingsområder og for eksempel bypakker, er det aktuelt å opprette arbeidsgrupper på tvers av geografi og avdelinger, med tidsbegrenset varighet. Dette tar regional sykkelkoordinator initiativ til.



## 6 Tiltaksplan

Tiltaksplanen skal rulleres hvert år. Den skal sees i sammenheng med tiltakene i Strategisk hovedplan.

### 6.1 Regional strategi A: Vi skal være i front på sykkelsetting

#### Tiltak til strategi A:

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist
A.1	Etablere ei arbeidsgruppe som utreder hvordan vi skal ta temarapporten om sykkelulykker videre.	Regional sykkelkoordinator	2014
A.2	Kartlegge kryss/krysningspunkt med høy risiko på hovedsykkelnettet i tettstedene i Region sør (jfr tiltak i SHP)	Veg- og transportavdelingen i samarbeid med vegavdelingene.	2015
A.2	Få i gang minst et Fou-prosjekt i en av sykkelbyene, eks: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykkelby 2.0, forsøk med gode utenlandske erfaringer i Norge</li> <li>• Teste ulike kryssløsninger, merking og skilting</li> <li>• Utvikle modellverktøy for sykkeltrafikk</li> <li>• Teste ut Shared space</li> <li>• Trygg parkering med lademuligheter for el-sykkel</li> <li>• Sykkel på buss</li> <li>• Sykkelsnarveier</li> </ul>	Avdelingsdirektør/Regional sykkelkoordinator	2015
A.3	Utrede behovet for sykkelspressveg i bypakkene	Prosjektleder/Regionale sykkelkoordinator	2015
A.4	Sørge for å holde seg oppdatert på ny kunnskap innen sykkelsetting, og bringe kunnskapen videre til regionen.	Regional sykkelkoordinator	Løpende
A.5	Utarbeide en faglig metode for å få prioritere sykkelprosjekt inn i NTP, samt andre interne og eksterne handlingsprogram	Regional sykkelkoordinator	2015
A.6	Integrere sykkel i utredninger, bestillinger, planlegging og bygging av vegprosjekt. Alltid vurdere valgt sykkeltiltak ved oppstart av prosjekt.	Prosjektbestiller	2015
A.7	El-sykler skal være tilgjengelig ved alle vegavdelinger i regionen. (Kostnadsoverslag: ca. 25.000 pr el-sykkel)	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med avdelingsdirektører og bedriftsfysioterapeut	2014
A.8	Være pådriver for at sykkelstrategien blir presentert for fylkeskommunene.	Avdelingsdirektørene på vegavdelingene i samarbeid med Regional sykkelkoordinator	2015
A.9	Sykkel skal på dagsorden i RLM minst to ganger årlig. Nyheter og status	Avdelingsdirektørene etter innspill fra Regional sykkelkoordinator	Løpende

## 6.2 Regional strategi B: Vi skal satse på sykkelbyer

### Tiltak til strategi B:

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist
B.1	Etablere ei arbeidsgruppe som utreder hvordan vi skal revitalisere og få på plass nye sykkelbyer. (jfr. Tiltak i SHP)	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med avdelingsdirektørene	2014
B.2	Revitalisere avtalene med de fem byene fra 2006-2010 (evt. andre byer i stedet) Forankre mål i statlige, fylkeskommunale og kommunale planer og budsjett.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra Regional sykkelkoordinator	2015
B.3	Få sykkelbykonseptet inn i bypakkene. Forankre mål i statlige, fylkeskommunale og kommunale planer og budsjett.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra Regional sykkelkoordinator	2015
B.4	Teste ut sykkelbykonseptet i en mindre by. Forankre mål i stat, kommune og fylkeskommune både når det gjelder planer og budsjett.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra Regional sykkelkoordinator	2016
B.5	Bidra til at alle byer/tettsteder med over 5000 innbyggere har en overordnet plan for sammenhengende sykkelnett.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra Regional sykkelkoordinator	2017
B.6	Definere og kartlegge de viktigste gang- og sykkelrutene i de største byene i hvert fylke, samt kartlegge hvor det er hensiktsmessig å etablere tellepunkt. Ta utgangspunkt i eksisterende hovednettplaner. (jfr tiltak i SHP)	Vegavdelingsdirektørene	2017
B.7	Utføre sykkelbyundersøkelse i de sykkelbyene som ikke er omfattet av RVU2013 (Kostnadsoverslag ca kr 125.000 per by)	Regional sykkelkoordinator/Veg- og transportavdelingen	2015

### 6.3 Regional strategi C: Vi skal legge til rette for aktive skolebarn

#### Tiltak til strategi C:

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist
C.1	Jobbe fram gode prosjekt som bidrar til at flere sykler eller går til skolen	Avdelingsdirektør på vegavdelingene i samarbeid med Regional sykkelkoordinator og sykkelkontakt	Ved rullering av handlingsprogram NTP, fylkeskommunene og bypakkene
C.2	Ha god kontroll av driftskontraktene slik at kravene blir ivaretatt igjennom hele året. Foreta kontroll av gang- og sykkelanlegg til fots eller på sykkel.	Drift- og vedlikehold på vegavdelingene	Gjennom hele perioden.
C.3	Initiere og bistå kartlegging av dagens skoleveger med fokus på trafiksikkerhet	Avdelingsdirektørene på vegavdelingene i samarbeid med sykkelkontakt	2017
C.4	Gjennomføre gang- og sykkelvegspeksjoner langs riksveg og utbedre tiltakene så fort som mulig.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra sykkelkontakt	2017
C.5	Få på plass gang- og sykkelvegspeksjoner på fylkesveg	Avdelingsdirektørene etter innspill fra sykkelkontakt/Regional sykkelkoordinator	2017

**6.4 Regional strategi D: Vi skal kommunisere strategisk****Tiltak til strategi D:**

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist
D.1	Revidere den regionale kommunikasjonsplanen for sykkel tilpasset denne strategien. Planen skal oppdateres årlig.	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med kommunikasjonsstaben	2014
D.2	Vi skal utarbeide informasjonsmateriell til sykkelbyene, digitalt og skilt med QR-koder med opplysning om egnede sykkelruter	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med kommunikasjonsstaben	2015
D.3	Videreutvikle motivasjonskampanje for økt sykling, til bruk i sykkelbyene. Eks «Jeg kjører grønt». Eks filmsnutter til sosiale medier.	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med kommunikasjonsstaben	2016
D.4	Ta i bruk sosiale medier i enda større grad for å få en «smitteeffekt» og fremme sykkelglede	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med kommunikasjonsstaben	2015
D.5	Gjennomføre bylunsjer i hver vegavdeling med sykkel som ett av temaene	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med sektorkoordinatorgruppen	2015

## 6.5 Regional strategi E: Vi skal være først ute med nasjonale «Sykkelturistveger»

### Tiltak strategi E:

Nr.	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist
E.1	Eetablere en arbeidsgruppe som skal utrede hvordan vi skal ta arbeidet med sykkelturistveger videre	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med avdelingsdirektører.	2014
E.2	Peke ut en strekning i hvert fylke som skal fremheves spesielt, i sammen med fylkeskommunene og reiselivsnæringen.	Avdelingsdirektørene etter innspill fra arbeidsgruppe/Regional sykkelkoordinator	2015
E.3	Utvikle informasjonsmateriell om de utvalgte strekningene	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med kommunikasjonsstaben, fylkeskommunene og reiselivsnæringen.	2016
E.4	Arrangere velferdsturer til de aktuelle strekningene	Regional sykkelkoordinator i samarbeid med avdelingsdirektørene på vegavdelingene og velferdskomiteene	2017
E.5	Utarbeide forslag til hvordan nasjonale sykkelruter i regionen skal følges opp i samarbeid mellom Vegvesenet, fylkeskommuner og reiseliv. Drift og vedlikehold er vesentlig her.	Regional sykkelkoordinator	2015

## 7 Referanser

Nasjonalt Transportplan 2014-2023

Nasjonalt Sykkelstrategi 2014-2023

Strategisk hovedplan Region sør 2014-2023

Civitas 2012, *Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling*

Fishbein M. & Ajzen I., 2010, *Predicting and changing behavior*



*Denne strategien, med tiltak, skal løfte Region sør i front på sykkelsatsing. Foto: Signe Gunn Myre*



Statens vegvesen,  
Arendal regionvegkontor,  
Postboks 723 Stoa,  
4808 ARENDAL

Telefon 02030  
firmapost-sor@vegvesen.no