



Fakta om sykkel som transportmiddel

Sykkel et viktig transportmiddel

I 2005 var sykkelens andel av de daglige reiser 4,5 %. I 1985 var tilsvarende andel 6 %. Vi sykler litt mer i dag enn for 20 år siden, men andelen har gått ned fordi vi reiser stadig mer i det daglige, særlig med bil. Bilbruken har økt med over 50 % siden 1985.

Sykkelens andel av de daglige reiser i de største byene er som følger:

- Trondheim – 9 %
- Stavanger – 6 %
- Sandnes – 4 %
- Fredrikstad – 9 %
- Oslo – 5 %
- Bergen – 3 %
- Kristiansand – 7 %
- Drammen – 4 %

Tellinger viser at vi sykler mest i juni, og minst i desember og januar. I 2008 utgjorde vintersykling i Oslo 20 % av syklingen i sommermånedene, i Kristiansand var tilsvarende tall 30 %. Vintersykling har blitt vanlig, og sykkelen blir en stadig viktigere del av transportsystem og trafikkavvikling i de større byene hele året. Uten sykkel blir det kø, kaos og økte utslipp i [mange byer](#).

I følge den [Nasjonale reisevaneundersøkelsen](#) sykler menn mer enn kvinner, og de yngste aldersgruppene sykler mest. Den vanligste sykkelturen, 23 % av alle sykkelturner, er i forbindelse med arbeid, enten til og fra eller i tjeneste. Daglige gjøremål utgjør 19 %, 14 % er ved besøksreiser og 12 % er skolereiser. Organisert trening utgjør en liten del av våre daglige reiser med sykkel.

Risikoen for å sykle har sunket kraftig de siste årene. De siste årene har om lag 8 syklistere blitt drept i trafikkulykker hvert år. Det har vært en markant nedgang i drepte og skadde syklistere siden 90-tallet.

Den mest vanlige grunnen til at vi sykler er at det er mest praktisk og tidsbesparende i forhold til de motoriserte transportmidlene. For mange er også mosjon, egen helse og økonomi en viktig grunn.

Potensial for mer sykling

Det er et stort potensial for mer sykling i Norge. Sykkeltrafikken kan utgjøre en større del av våre daglige reiser, så fremt det legges til rette for dette. De fleste av våre daglige reiser er korte, over halvparten av alle reiser kortere enn en kilometer skjer med bil. De fleste klarer å sykle en kilometer.

I Nasjonal transport 2010-2019 vurderes det som mulig å øke sykkelens andel av daglige reiser til 8 %, forutsatt en rekke tiltak.

I Sverige er 12 % av de daglige reisene på sykkel, tilsvarende tall for Danmark er 17 %. I mellomstore svenske byer som Lund og Malmö, byer som ligner på våre større byer, er sykkelandelene på henholdsvis 40 og 25 %. I de danske byene Odense og Århus er sykkelandelene på over 20 %, mens [København](#) har 37 %.

Hvordan utløse potensialet og få økt sykling i Norge?

Dagens tilrettelegging for sykkel som transportmiddel til daglige reiser for barn, ungdom og voksne er for dårlig. Dette erkjennes av myndighetene, både [nasjonalt](#) og [lokalt](#). I en [undersøkelse](#) utført av Syklistenes Landsforening i 20 byer er det bare fire byer der tilretteleggingen er tilfredsstillende.

De viktigste tiltakene for å øke sykkeltrafikken i Norge er:

- Attraktive sykkelanlegg utformet i tråd med Statens vegvesens normaler, blant annet et sammenhengende hovednett i byer og tettsteder der potensialet for mer sykling er størst.
- Trygge skoleveger slik at barn og unge kan gå og sykle til skolen
- Drift og vedlikehold av sykkelanlegg hele året
- Trafikkreguleringer som gjør det mer attraktivt å sykle.

Staten har et ansvar for 1.100 km med nye sykkelanlegg, fylkene minst 2.200 km. Prislappen for disse investeringene er beregnet til 7 milliarder kroner fra stat og minst 17 milliarder kroner fra fylkene. I tillegg kommer de tiltak som kommunene har ansvaret for og som ikke er kartlagt. Med dagens investeringsnivå tar det 50 år til det er et sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder.

Fra og med 1.1.2010 overtok fylkeskommunene og Oslo kommune en stor del av statens vegnett og dermed hovedansvaret for å prioritere penger til flere sykkelanlegg og bedre drift og vedlikehold. Dette øker behovet for økonomiske incentiver slik at fylker og kommuner satser på sykkel. I [Danmark](#) har en statlig belønningsordning vært en suksess.

Dagens innsats fra stat, fylker og kommuner for drift og vedlikehold av sykkelanlegg må økes med minst 50 prosent. Fylkene må prioritere drift og vedlikehold som følge av at de er overført 3.000 km med gang- og sykkelveger fra staten. Disse må utbedres med en årlig kostnad på 100 millioner kroner.

Kan vi nå målet om 8 %?

Ja, men det forutsetter økte investeringer, bedre drift og vedlikehold og at veger som er en del av hovednettet for sykkel trafikkreguleres (gateparkering fjernes og fartsgrensen senkes til 30 km/t).

For 2011 betyr dette følgende nivå for investeringer i sykkelanlegg:

- staten må investere 350 millioner kroner og må stimulere fylker og bykommuner til å satse på sykkel med å sette av minst 200 millioner kroner via dagens belønningsordning til sykkeltiltak
- fylkene og de større bykommuner må samlet investere minst 700 millioner kroner

Kommunene må også prioritere sykkelplaner og plankapasitet slik at mer penger kan omsettes til sykkelanlegg. I 2010 hadde staten kun planer ferdig til å bygge 3 kilometer nye sykkelanlegg i byer og tettsteder. Manglende plankapasitet er et påskudd til at det ikke satses i byer og tettsteder.

Vil du vite mer:

<http://www.syklistene.no/Sykkelfakta>

<http://www.sykkelby.no/>