



# Masteroppgave

TRA950 Samferdselsplanlegging (Erfaringsbasert)

Kan en kommunedelplan for sykkel bidra til å øke  
antall sykkelreiser i en kommune?

-En casestudie fra Arendal kommune

Ingvild Møgster Lindaas

Totalt antall sider inkludert forsiden: 142

Molde, 23.5.2014



## Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none"><li>• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.</li><li>• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.</li><li>• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.</li></ul>	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. <a href="#">Universitets- og høgskoleloven</a> §§4-7 og 4-8 og <a href="#">Forskrift om eksamen</a> §§14 og 15.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se <a href="#">Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver</a>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens <a href="#">retningslinjer for behandling av saker om fusk</a>	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av <a href="#">kilder og referanser på biblioteket sine nettsider</a>	<input checked="" type="checkbox"/>

# Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30

Veileder: Harald Martin Hjelle

## Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven, §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja  nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja  nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja  nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja  nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. Jfr. Offl. §13/Fvl. §13)

Dato: 23.5.2014

## Forord

Med denne masteroppgaven fullføres mitt erfaringsbaserte masterstudie i samferdselsplanlegging. Studiet er tatt på deltid, samtidig som jeg har hatt fast stilling som teamkoordinator i Statens vegvesen. Studiet har vært nyttig og lærerikt for meg.

Temaet for oppgaven er spørsmålet om en kommunedelplan for sykkel kan bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune. På min seksjon er det et aktivt og faglig miljø rundt temaet overordnet sykkelplanlegging, blant annet med prosjektledelse på kommunedelplan for Arendal og Nasjonal veileder for kommunedelplan for sykkel. Selv har jeg vært prosjektleder for utarbeidelse av kommunedelplan i Vennesla og kommunedelplan i Søgne (under arbeid). Jeg vil takke gode kollegaer for interessante og lærerike diskusjoner om temaet sykling og det å utarbeide en kommunedelplan for sykkel, herunder spesielt Siri Skagestein og Birgith Jørgensdottir Reinskås.

Jeg vil takke min arbeidsgiver, Statens vegvesen, som har støttet meg ved å gi fritak og kompensasjon igjennom hele mastergradstudiet.

Jeg vil takke de ni intervjupersonene som stilte velvillig og vennlige til intervju og gav meg mye verdifull informasjon.

En særlig takk til min veileder, Harald Martin Hjelle, som gjennom sine konstruktive og presise tilbakemeldinger har hjulpet meg igjennom både denne oppgaven og selve studiet.

Spesielt takk til Gunnar Ogwyn Lindaas for faglige innspill og korrekturlesing av oppgaven.

Til slutt vil jeg takke min familie som har vært positive og forståelsesfulle støttespillere.

Arendal, 23.5. 2014



Ingvild Møgster Lindaas

## Sammendrag

Internasjonalt er det et økende fokus på å få flere til å velge sykling som transportform i hverdagen. Sykling er en miljøvennlig, arealbesparende og helsefremmende transportmåte. For å få flere folk til å sykle peker forskningen på at et sammenhengende sykkelnett kan ha stor betydning (Parkin 2012). Norge har i dag en sykkelandel på ca. 4 prosent. Det er vedtatt et nasjonalt mål om at ved utgangen av år 2023 skal 8 prosent av alle reiser foregå med sykkel. For å nå dette målet er det en nasjonal målsetning om at alle byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha en overordnet plan for et sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk (Statens vegvesen 2012).

Kommunedelplan for sykkel er en overordnet kommunal plan som er hjemlet i plan og bygningsloven (pbl.) § 11-1, 3.ledd (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Denne loven er den generelle planleggingsloven hvor det er bestemmelser for offentlig medvirkning, politiske vedtak og eventuelle innsigelser. Kommunedelplan er en planform og -verktøy innenfor arealplanlegging som kan brukes for å sikre arealer til fremtidig utvikling av et helhetlig og sammenhengende hovednett for sykkel.

Vegforvaltningsansvaret er fordelt mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen. Således er det en forutsetning at slike kommunedelplaner, hvor et sammenhengende sykkelvegnett defineres, utarbeides i samarbeid mellom disse aktørene.

Denne oppgaven har sett nærmere på om en vedtatt kommunedelplan for sykkel kan bidra til å øke sykkelandelen i en kommune. For å svare på dette spørsmålet er det gjennomført en casestudie fra Arendal kommune. Arendal vedtok i 2011, som første kommune i landet, en kommunedelplan for sykkel med arealdel. Kommunedelplanen er en overordnet arealplan hvor sykkeltiltakene er vist som eksisterende og fremtidige utbyggingsformål etter pbl. § 11-7. Arealplankartet med bestemmelser er juridisk bindende, mens planbeskrivelsen med konsekvensanalyse er retningsgivende. Underspørsmål i oppgaven er hva de kortsiktige og langsiktige effektene av en kommunedelplan for sykkel kan være. Hvilke utfordringer kan oppstå ved å ha en slik plan, og hvordan bør planprosessen for en kommunedelplan utarbeides for å gi størst nytte?

Metoden brukt i oppgaven er kvalitativt forskningsintervju basert på intervju med ni intervjupersoner. Intervjupersonene er plukket fra administrasjonen og politisk arena i Arendal kommune, saksbehandlere i Aust-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Aust-

Agder og Statens vegvesen. Det er utarbeidet en intervjuguide. Referat fra intervjuene er vedlagt.

Alle intervjupersonene er klare på at de synes kommunedelplan for sykkel er en god ide, og det er bra Arendal kommune har utarbeidet en slik overordnet, juridisk bindende arealplan. Videre er alle intervjupersonene av den oppfatning at kommunedelplanen på lang sikt vil ha alt fra *noe* til *stor* effekt på å øke antall syklende i kommunen. Dette forutsettes da at planen blir fulgt opp aktivt i saksbehandling og ved politiske vedtak. Gjennom kommunedelplanen blir det holdt av areal til sykkel og regulert inn riktig sykkelløsning i andre planer. Den direkte, langsiktige effekten kan knyttes opp til at sykkelnettet på sikt blir sammenhengende og helhetlig.

Resultatet viser at kommunedelplan for sykkel i Arendal i dag fremstår som en noe glemt og nøytral plan, spesielt blant politikere. Både under utarbeidelse og etter vedtak har det vært lite fokus og oppmerksomhet rundt planen. Videre var det bare noen få i administrasjonen som kjenner planen og henviser til den i sine vedtak. Kommunedelplan for sykkel ikke er lagt inn i det daglige kartinnsynsverktøyet til kommunen.

Selv om det er relativt få som er intervjuet, og en skal være forsiktig med å trekke noen generelle konklusjoner, er kommet frem noen anbefalinger som kan være nyttig ved utarbeidelse og ved oppfølging av kommunedelplan for sykkel. Hovedsakelig, og i samsvar med plan- og bygningsloven, bør det utarbeides en handlingsdel til kommunedelplanen, jf. PBL. § 11-2, 3.ledd. En handlingsdel vil kunne engasjere tverrsektorielt, med tiltak som kampanjer og informasjon. På den måten får en økt sykkelkompetansen på tvers av sektorer, samt hindret uheldig utvikling av areal og økt bevisstgjøringen om viktigheten av å følge arealplanen. Handlingsdelen skal rulleres årlig, noe som gjør at en får temaet sykling aktualisert og inn på dagsorden til politikerne. Det er viktig at kommunen jobber aktivt og kontinuerlig med temaet sykling. Videre bør det settes av ressurser til å implementere kommunedelplanen inn i kommunens kartinnsynsverktøy. Dette harmonerer også med krav til kommunene om digitalt planregister, jf. Kart- og planforskriften (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2009).

Funnene i denne oppgaven er videreformidlet til Statens vegvesens prosjektgruppe som jobber med å utarbeide en nasjonal veileder for kommunedelplan for sykkel. Arendal kommune har signalisert at de nå i etterkant vil ta en intern runde for å gjøre kommunedelplan for sykkel mer kjent.

# Innhold

<b>1.0</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>10</b>
<b>1.0</b>	<b>Problemstilling</b> .....	<b>12</b>
1.1	Bakgrunn for valg av tema .....	12
1.2	Forskningsspørsmål .....	13
1.2.1	Hovedspørsmål .....	13
1.2.2	Underspørsmål .....	14
1.3	Avgrensning og oppbygging av rapporten .....	15
<b>2.0</b>	<b>Teori</b> .....	<b>17</b>
2.1	Økende fokus på sykling i Norge .....	17
2.1.1	Bakgrunn og utvikling av sykling .....	17
2.1.2	Positive effekter av økt sykling .....	19
2.1.3	Potensial for økning i sykkelandelen i norske byer og tettsteder .....	23
2.1.4	Hvordan øke sykkelandelen? .....	25
2.1.5	Norsk politikk og målsetninger .....	28
2.2	Strategisk overordnet planlegging av vegprosjekter i Norge .....	33
2.2.1	Overordnet transportplanlegging .....	33
2.2.2	Lovverk og rammebetingelser .....	35
2.2.3	Overordnet plan for sammenhengende sykkelvegnett .....	38
<b>3.0</b>	<b>Kommunedelplan for sykkel i Arendal</b> .....	<b>42</b>
3.1	Kommunedelplan for sykkel .....	42
3.1.1	Innspill i planprosessen .....	46
3.2	Rammebetingelser for sykkeltrafikk i Arendal .....	47
<b>4.0</b>	<b>Metode</b> .....	<b>49</b>
4.1	Hva er metode .....	49
4.2	Casestudie .....	49
4.3	Kvalitativ forskningsintervju .....	50
4.3.1	Intervjuundersøkelse .....	50
4.3.2	Transkripsjon .....	52
4.3.3	Intervjuanalysering .....	52
4.3.4	Verifisering .....	53
4.3.5	Alternative metoder som er vurdert og forkastet .....	55
<b>5.0</b>	<b>Analysen og resultater</b> .....	<b>57</b>
5.1	Funn fra intervjuene om kommunedelplan for sykkel i Arendal kommune .....	57
5.1.1	Holdning til kommunedelplan for sykkel .....	57
5.1.2	Kortsiktige positive effekter av kommunedelplan for sykkel .....	57
5.1.3	Langsiktige positive effekter av kommunedelplan for sykkel .....	60
5.1.4	Utfordringer rundt det å ha en kommunedelplan for sykkel .....	63
5.1.5	Prosessen rundt utarbeidelsen av kommunedelplan for sykkel .....	66
5.1.6	Andre funn .....	68
<b>6.0</b>	<b>Diskusjon og kritikk</b> .....	<b>71</b>
6.1	Diskusjon av funn i oppgaven .....	71
6.1.1	Kjennskap og aktiv bruk av kommunedelplan for sykkel .....	71
6.1.2	Holdningsendring, informasjon, medvirkning og involvering .....	74
6.1.3	Samarbeid og prioritering .....	75
6.1.4	Planbeskrivelse og konsekvensutredning .....	76
6.1.5	Kommunedelplan kontra temaplan .....	77
6.1.6	Effekter for økt sykkelandel .....	77
6.2	Kritikk og betraktninger .....	80



<b>7.0</b>	<b>Oppsummering</b> .....	<b>82</b>
7.1	Anbefalinger .....	83
7.2	Oppfølging av funn .....	84
<b>8.0</b>	<b>Litteratur</b> .....	<b>86</b>
<b>9.0</b>	<b>Vedlegg</b> .....	<b>91</b>
9.1	Intervju .....	91
9.1.1	Intervjuguide .....	91
9.1.2	Intervjukontrakt .....	94
9.1.3	Svar på spørsmål som ble kategorisert .....	95
9.1.4	Sitater .....	96
9.1.5	Referater .....	114

## 1.0 Innledning

For ca. 2 ½ år siden ble kommunedelplan for sykkel i Arendal vedtatt som den første av sitt slag i Norge. Dette er en overordnet plan som fastsetter kommunens mål og strategier for sykkel, samt fremtidig arealbruk innenfor planområdet som omfattes. Arealbruken i plankartet er juridisk bindende etter plan- og bygningsloven (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Kommunedelplanen er dermed et planverktøy for kommunen for å styre arealutviklingen og et beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer. Denne oppgaven ønsker å belyse om en kommunedelplan for sykkel kan bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune. For å kunne svare på dette er det fire underspørsmål som skal bidra til å bygge opp en diskusjon og oppsummering. Disse spørsmålene er:

- Hvilke kortsiktige (1-5 år) positive effekter kan en kommunedelplan gi for å øke sykkelandelen i kommunen?
- Hvilke langsiktige (5-20 år) positive effekter kan en kommunedelplan for sykkel gi for å øke sykkelandelen i kommunen?
- Hvilke utfordringer kan oppstå ved å ha en kommunedelplan for sykkel?
- Hvilken nytte/utfordringer var det i prosessen rundt utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel?

For å få en helhetlig forståelse av oppgaven er teorikapittelet delt i to hoveddeler: sykling og planlegging. Mer spesifikt omhandler første del det økte fokuset på sykkel som transportmåte, sykkelandel i Norge og andre land, samt hvilke positive effekter som sykling kan bidra med. Andre del av teorikapittelet omhandler overordnet transportplanlegging i Norge, hvilke lover og rammer som ligger til grunn, hva en kommunedelplan for sykkel er og hvordan denne kan utarbeides.

Videre er det en gjennomgang av selve kommunedelplanen for Arendal kommune, både hva som er vedtatt, hvordan prosessen rundt utarbeidelsen var og hvilke innspill som kom inn. Rammebetingelsene for sykling i Arendal kommune vil også fremgå.

Metoden brukt i oppgaven er kvalitativ forskningsintervju. Det kvalitative forskningsintervjuet søker å forstå verden sett fra intervjupersonenes side. Å få frem betydningen av folks erfaringer og å avdekke deres opplevelse av verden, forut for

vitenskapelige forklaringer, er et mål (Kvale and Brinkmann 2010). Min utredning bygger på casestudiemetodikk. Casestudie er en studie av én enhet, og i denne oppgaven er det kommunedelplan for sykkel i Arendal kommune som skal undersøkes.

I oppgaven er det intervjuet ni personer. Disse intervjupersonene er politikere og saksbehandlere fra Arendal kommune, saksbehandlere og prosjektledere fra Statens vegvesen, Fylkesmannen i Aust-Agder og Aust-Agder fylkeskommune. Datamaterialet brukt i oppgaven er anonymisert.

I resultatkapittelet blir funnene fra intervjuene presentert kapittelvis ut fra spørsmålene. Analysen av intervjuene er gjort ved å benytte metodene kategorisering og metningstetthet. Metningstetthet medfører forkortelse av intervjupersonenes uttalelser til kortere formuleringer, hvor den umiddelbare mening i det som er sagt, gjengis med få ord (Kvale and Brinkmann 2010). Referatene/oppsummeringen fra intervjuene og sitatskjemaene er lagt ved som vedlegg til oppgaven.

Ut fra resultatet fra intervjuene er det blitt trukket ut fem temaer som utpeker seg og som blir drøftet nærmere i kapittelet som går på diskusjon av resultatene. Deretter blir disse fem tema vurdert opp mot hvilken effekt kommunedelplan for sykkel eventuelt har for å øke antall sykkelreiser i Arendal kommune. På slutten av kapittelet vil kritikk og mulige svakheter ved oppgaven bli drøftet. Selv om det er relativt få som er blitt intervjuet i denne oppgaven, og en skal være forsiktig med å trekke noen generelle konklusjoner ut fra en begrenset mengde intervjuer, er det i oppsummeringen noen anbefalinger for kommuner som skal i gang med eller allerede har utarbeidet kommunedelplan for sykkel.

## **1.0 Problemstilling**

### ***1.1 Bakgrunn for valg av tema***

Både nasjonalt og internasjonalt har det vært et økende fokus på å tilrettelegge for miljøvennlig transport, herunder også sykkel. Helse, klima og knapphet på arealer er faktorer som gjør at det er et ønske om at flere i befolkningen skal begynne å sykle (Parkin 2012). I dag er ca. 4 prosent av alle reiser i Norge foretatt med sykkel. Det nasjonale målet satt i Nasjonal transportplan (NTP) er at i år 2023 skal 8 prosent av alle reiser foretas med sykkel (Statens vegvesen 2012).

Som grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det utarbeidet en Nasjonal sykkelstrategi. Her er hovedmålet at Norge skal ha en sykkelandel på 8 prosent i 2023. For å nå dette målet er det beskrevet ulike virkemidler som skal benyttes for å kunne nå de nasjonale sykkelmålene. Et virkemiddel er at alle byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha vedtatt en plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. Planen skal være utarbeidet i samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Det står ikke noe om planen skal være en juridisk bindende kommunedelplan med definert areal til sykkelnettet eller om det kun skal være en ikke-juridisk bindende temaplan som omhandler sykkelvegnettet.

Ansvar for å etablere et sykkelnett er delt mellom tre ulike offentlige nivå. Det er kommunene som har myndighet til å vedta planer og som er vegeiere på kommunale veger. Fylkeskommunen er vegeier på fylkesvegene, hvor mesteparten av sykkelnettet er etablert/skal bli etablert langs. Så er Statens vegvesen vegeier på riksveger, samt følger opp forvaltning og tilrettelegging av tiltak på fylkesvegnettet. I tillegg har Statens vegvesen et sektoransvar når det kommer til temaet sykkel. Med sektoransvar menes at organet bør ha en proaktiv og oppfordrende rolle i samfunnet for å informere og samarbeide med andre aktører for å gjøre sykkel attraktivt og trygt. For å lage en overordnet plan for et sykkelnett i en kommune må de tre offentlige aktørene samarbeide for å komme frem til et resultat alle er fornøyd med. Selv om det er kommunen som er planmyndighet og eier av planen, bidrar Statens vegvesen med midler og fagpersoner til å kunne få utarbeidet planen. I de senere årene har en begynt å utarbeide kommunedelplaner for sykkel som er juridisk bindende etter plan- og bygningsloven (pbl.). Kommuner som

Larvik, Vennesla og Arendal har vedtatte og gjeldende overordnede arealplaner. Arendal kommune var den første kommunen i landet som fikk vedtatt en kommunedelplan for sykkel med arealformål i august 2011. Denne planen har nå vært gjeldende i ca. 2 ½ år.

Det å utarbeide en kommunedelplan for sykkel hjemlet i pbl. med arealdel med utbyggingsformål oppleves som et nybrottsarbeid, og det er naturlig at det dukker opp del spørsmål. For kommunedelplanen har det vært spørsmål om detaljeringsgrad, involvering og tverrsnitt. Videre er det spørsmål om hvordan konsekvensutredningen skal utformes uten at det blir altfor omfattende, samtidig som den belyser konsekvenser for miljø og samfunn i tilfredsstillende grad. Selv om spørsmålene er interessante er det mulig at emnene ville bli for snevre og det kunne ha blitt problemer med å finne nok intervjupersoner som kunne gi fornuftige svar på dette noe kompliserte området. Et annet forskningsspørsmål som også hadde vært interessant er hvordan kommunedelplan for sykkel balanserer mellom det overordna, ideelle sykkelnettet kontra helt detaljerte tverrsnitt på centimeters nivå. Selve formålet med det å utarbeide en kommunedelplan for sykkel er å øke sykkelandelen i kommunen. Det er derfor interessant å undersøke om en kommunedelplan for sykkel har noen effekt, eventuelt hva som skal til for at den skal få det? Spørsmål rundt dette emne var også håndgripelige for intervjupersonene i de ulike offentlige organene.

## **1.2 Forskningsspørsmål**

Hovedspørsmål som jeg søker svar på, er også tittelen på oppgaven. I tillegg har jeg formulert fire underspørsmål som sammen skal bidra til bygge opp en diskusjon og oppsummering. Dette vil gjøre det lettere summere opp og å svare på hovedspørsmålet i oppgaven. I tillegg til de fire underspørsmålene er det supplert med et par andre spørsmål som kan bidra til å utdype hovedspørsmålet.

### **1.2.1 Hovedspørsmål**

Hovedspørsmålet er «*Kan en kommunedelplan for sykkel bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune?*». For å belyse dette spørsmålet er det fokusert på en konkret case -Arendal kommunes kommunedelplan for sykkel. Arendal var første kommune i landet som vedtok en kommunedelplan for sykkel med arealdel med utbyggingsformål hjemlet i pbl. Det blir

oppfordret fra statlig hold om at alle kommuner over 5000 innbyggere bør få vedtatt overordnede planer for sykkelvegnett, og det stilles en del ressurser tilgjengelig for å få utarbeidet slike planer. Det er interessant å undersøke om en kommunedelplan for sykkel har noen effekt på å øke sykkelandelen, og eventuelt hva som bør gjøres for kunne øke disse effektene? Det å utarbeide kommunedelplaner for sykkel med arealformål er en ny type planlegging, og så langt jeg har klart å finne ut av, ikke blitt forsket på tidligere.

### **1.2.2 Underspørsmål**

De fire underspørsmål er formulert slik at de på hver sin måte skal gjøre det lettere å svare på hovedspørsmålet.

*Spørsmål 1: Hvilke kortsiktige (1-5 år) positive effekter kan en kommunedelplan gi for å øke sykkelandelen i kommunen? Kan en kommunen forvente noen kortsiktige effekter av det å ha en kommunedelplan for sykkel, og eventuelt hvilke effekter dette er? Har disse effektene noen betydning for å øke sykkelandelen? Videre søkes det svar på om det er noe som bør gjøres for å øke de kortsiktige effektene av en kommunedelplan for å få flere til å ta i bruk sykkelen.*

*Spørsmål 2: Hvilke langsiktige (5-20 år) positive effekter kan en kommunedelplan for sykkel gi for å øke sykkelandelen i kommunen? Kan en kommunen forvente noen langsiktige effekter av det å ha en kommunedelplan for sykkel, og eventuelt hvilke effekter dette er? Har disse effektene noen betydning for å øke sykkelandelen? Videre søkes det svar på om det er noe som bør gjøres for å øke de langsiktige effektene av en kommunedelplan.*

*Spørsmål 3: Hvilke utfordringer kan oppstå ved å ha en kommunedelplan for sykkel? Er det noen utfordringer ved å ha en kommunedelplan for sykkel, og hvordan kan en eventuelt møte disse? Er det noe som kan gjøres for å redusere eventuelle utfordringer ved en kommunedelplan for sykkel?*

*Spørsmål 4: Hvilken nytte/utfordringer var det i prosessen rundt utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel? Det fjerde underspørsmålet er rettet mot prosessen rundt det å utarbeide en kommunedelplan. Hvordan er ressursbruken ved å utarbeide en slik plan*

kontra nytteverdien ved å ha en slik plan? Er det elementer i prosessen rundt det å utarbeide en kommunedelplan som kunne vært gjort annerledes? Er det noe som en kan gjøre i prosessen som vil kunne ha en betydning for å øke antall syklende?

### ***1.3 Avgrensning og oppbygging av rapporten***

Denne oppgaven forholder seg til overordnet planlegging slik det beskrives i plan og bygningsloven. Med overordnet planlegging menes kommunedelplan for sykkel hvor det er definerte utbygningsformål jf. § 11-7, 2. ledd. Allikevel drøftes forskjellen på en juridisk bindende plan med arealformål kontra en temaplan, da dette er et viktig spørsmål i diskusjonen rundt overordnet sykkelplanlegging.

Teorikapittelet er todelt hvor første del omhandler temaet sykling, mens andre del tar for seg vegforvaltning og planlegging. Denne oppgaven ser ikke på hvordan andre lands plansystem og lovverk fungerer. I første del har i stor grad blitt benyttet internasjonal litteratur innenfor temaet sykling, mens i andre del er det kildehenvisninger fra norsk litteratur. I et eget kapittel sees det nærmere på kommunedelplan for Arendal kommune - hva planen inneholder og prosessen rundt utarbeidelse av planen. Videre utredes noen rammebetingelser for sykling i Arendal, men oppgaven er avgrenset til å ikke gå nærmere inn på hvilke sykkeltiltak som er etablert/planlagt innenfor kommunen.

Denne oppgaven har et underspørsmål om hvilken nytte, ressursbruk og utfordringer det var i prosessen rundt utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel. Dette kan være et behov å klargjøre i teoridelen. Med ordet ressursbruk menes her tid og kostnader, det vil si utgifter til eksterne og interne fagfolk og tidsforbruk hos administrasjonen for tiltakshaver, hos ansvarlig myndighet, for høringsinstanser og berørte. Tid og kostnader gjelder hele planprosessen fra melding til sluttdokument med eventuelle tilleggsutredninger. Nytte kan være ulike ting (Agre, Næss et al. 2005). Nytte blir i denne oppgaven vurdert ut fra faktorer som er viktige i en kommunedelplan for sykkel, blant annet om planen gir tilstrekkelig legitimitet til planvedtak eller tillatelse for tiltaket, om planforslaget med konsekvensutredning gir høringsinstanser opplysninger som grunnlag for å komme med beslutningsrelevante innspill, og at planforslaget med konsekvensutredning ivaretar naturmiljø, naturressurser og kulturmiljø på en god måte.

For å komme frem til svar på hovedspørsmålet i oppgaven er metoden kvalitativt forskningsintervju benyttet, og da med fokus på én kommunedelplan for sykkel i én kommune. Resultatene og diskusjonen vil kun ta for seg det som kommer frem fra intervjuene. Det er blitt plukket ut ni intervjupersoner som alle fikk de samme spørsmålene om kommunedelplan for sykkel i Arendal. Av intervjupersonene er tre stykker fra administrasjonen i Arendal kommune, to er sentrale politikere i Arendal kommune, to personer fra Statens vegvesen, en person fra administrasjonen i Aust-Agder fylkeskommune og en person fra Fylkesmannen i Aust-Agder.

Det siste kapittelet er mer en oppsummering enn en konklusjon. Dette fordi det er vanskelig, og muligens noe feil, å trekke bastante konklusjoner ut ifra intervjuer kun basert fra en enkelt case. Oppgaven kan imidlertid antyde fordeler og svakheter ved hvordan kommunedelplan for sykkel i Arendal fungerer, og eventuelt hvordan kan en slik plan bidra til å øke sykkelandelen i en kommune. Til slutt gis noen anbefalinger basert på det som er kommet frem under intervjuene.



## **2.0 Teori**

Teorikapittelet er delt i to hoveddeler; sykling og planlegging. Mer spesifikt omhandler første del det økte fokuset på sykkel som transportmåte, sykkelandel i Norge og andre land, samt hvilke positive effekter som sykling kan bidra med. Andre del av teorikapittelet omhandler overordnet transportplanlegging i Norge, hvilke lover og rammer som ligger til grunn, hva en kommunedelplan for sykkel er og hvordan denne kan utarbeides.

### **2.1 Økende fokus på sykling i Norge**

Dette kapittelet vil belyse syklingens bakgrunn og utvikling, og hvorfor det har blitt et økende fokus på å få flere folk til å sykle i hverdagen. Videre i kapittelet drøftes positive effekter som kan relateres til sykling i hverdagen, og hvordan potensialet er for å øke sykkelandelen i Norge.

#### **2.1.1 Bakgrunn og utvikling av sykling**

Sykling er en av de mest bærekraftige transportmåter som nå er tilgjengelig for mennesker; det produserer lite klimagasser i forhold til motorisert transport, lager ikke noe luftforurensing og er omtrent lydløs. En syklende er også relativt liten sammenlignet med motorisert trafikk og krever derfor mindre areal (Parkin 2012). De senere årene har det vært en økende interesse for sykkel som et miljøvennlig transportmiddel (Horten, Rosen et al. 2007). Det er forventet at rask befolkningsvekst og urbanisering i tiden vil fremover gi økte utfordringer med tanke på transportbehov i områder hvor det allerede er stor trafikk. Både for individet og samfunnet har sykkel noen fordeler fremfor andre transportmidler. For individet er det en helsemessig og billig transportmåte, og i noen byer også tidsmessig raskere. For samfunnet så slipper ikke sykkel ut noen luftforurensing, trenger lite areal og relativt billige investeringer i infrastruktur (Horten, Rosen et al. 2007). Sykkel som et miljøvennlig transportmiddel regnes for å være et viktig bidrag til å kunne nå nasjonale mål om mer miljøvennlig transport, bedre helse gjennom fysisk aktivitet, bedre tilgjengelighet og bedre miljø i byer og tettsteder (Statens vegvesen 2012).

Sykler ble funnet opp på 1800-tallet og popularisert på 1900-tallet, og det finnes nå over én milliard sykler over hele verden, dobbelt så mange som antall biler. En sykkel er et framkomstmiddel vanligvis bestående av et eller flere hjul festet i en sykkelramme og som

holdes i bevegelse av muskelkraft. De er det mest brukte transportmiddel i store deler av verden (Wikipedia 2013). I begynnelsen var fasinasjonen for sykkelen stort sett lik over hele Europa, men det har vært en ulik utvikling rundt i de forskjellige land i Europa, noe som har ført til at landene utviklet ulik sykkelkulturer. Danmark og Nederland har bygd opp en stor anseelse på sykling, og blir ofte definert som «sykkelnasjoner» med sykkelandeler på henholdsvis 17 prosent og 27 prosent. I disse nasjonene blir også sykling sett på som et ordinært og vanlig transportmiddel (Horten, Rosen et al. 2007) s 6. Til sammenligning har Norge i dag en sykkelandel i overkant av 4 prosent og Tyskland har en sykkelandel på 10 prosent<sup>1</sup>. Dette skyldes mange ulike faktorer over en lang tidsperiode, men som et eksempel kan nevnes at i 1920- årene oppfattet politikere og ingeniørene i noen land, for eksempel Tyskland, sykkeltrafikken som en risiko for biler, og sykkelveger ble derfor mest laget med tanke på å få syklistene vekk fra vegene slik at syklistene ikke skulle være et forstyrrende element for biltrafikken. Mens i Nederland og Danmark ble det, blant annet, i samarbeid med nasjonale sykkelorganisasjoner, etablert velfungerende turist-sykkelveger (Agervig Carstensen and Ebert 2012).

Generelt er det registrert at økende velstand fører til at flere skaffer seg bil (Milne 2012). I Norge har veksten i innenlands persontransport har vært mye sterkere enn befolkningsveksten de siste 50 årene. Dersom en ser på den siste 25 års-perioden er den største endringen at vi reiser 23 prosent lengre, og bruker noe mer tid på daglige reiser (Hjorthol 2012). Personbilen er nå blitt det absolutt viktigste transportmidlet. Internasjonal forskning viser at det er en sammenheng mellom bruk av sykkel og hvor mange som eier en bil i et område (Buehler and Pucher 2012). I følge reisevaneundersøkelsen (RVU) 2009 får stadig flere tilgang til transportmidler, og i Norge det nå er blitt mer vanlig å ha tilgang på bil med 85 prosent enn sykkel med 77 prosent. I 2009 ble 52 prosent av alle reiser foretatt med bilfører, mens kun 4 prosent av alle reiser var med sykkel. Etter en markant nedgang i sykkelandelen fra 1992 (6,5 prosent) til 2001 (4,4 prosent) har andelen sykkelreiser i Norge holdt seg relativt stabil (Vågane, Brechan et al. 2011).

Vi har nå sett på hvordan sykkelen har utviklet seg i Europa, hvordan endringen i reiser har vært og hvordan reisemiddelfordelingen er i Norge. La oss gå videre med å se på hvorfor det er en økende interesse for sykling, og hvilke positive effekter sykling kan ha.

---

<sup>1</sup> Sykkelandelen beregnes ut fra landets reisevaneundersøkelse hvor kriterier kan variere noe fra land til land

## 2.1.2 Positive effekter av økt sykling

### Helse

Det urbane miljø og transportmåter er i økende grad blitt koblet opp mot fysisk aktivitet og helseeffekter i befolkningen (Badland and Schofield 2005). Den stillesittende livsstilen i industrialiserte land er i økende grad blitt en stor helserisiko, og på verdensbasis blir nå fysisk inaktivitet definert som den fjerde største risikoen for død. Forskning viser at fysisk inaktivitet dobler den generelle dødeligheten og risikoen for hjerte- og karsykdom, aldersdiabetes og osteoporose med brudd. Videre vil fysisk aktivitet bedre både fysisk og mental helse, intelligensen, samt funksjonsdyktigheten (World Health Organization 2010). Det skal lite fysisk aktivitet til for å oppnå store helsegevinster, Verdens helseorganisasjon og norske myndigheter anbefaler 30 minutters aktivitet om dagen, og da er det ikke snakk om knallhard trening (Helsedirektoratet 2013). Det er et økende behov for å forstå forbindelsen mellom ytre miljø og fysisk aktivitet, inkludert transportrelatert fysisk aktivitet (Ogilvie, Bull et al. 2011). En av de enkleste måtene å bli fysisk aktiv på er å legge mosjonen inn i de daglige rutinene, som for eksempel en sykkeltur til og fra jobb. Sykling er en enkel og skånsom form for mosjon, hvor en bruker de store muskelgruppene. Det er de senere årene kommet på plass et bedre faglig grunnlag for å vurdere nytten av sykkeltiltak i folkehelsesammenheng (Lea, Haug et al. 2012). Blant annet så har Østerrike kalkulert at dersom de klarer å nå sitt mål om 10 % sykkelandel vil besparelsen bli på hele 810 milliarder euro (Kahlmeier, Racioppi et al. 2010). Helsedirektoratet har utarbeidet en rapport som viser at en person kan vinne åtte kvalitetsjusterte leveår i et livsløpsperspektiv ved å gå fra å være fysisk inaktiv til å bli moderat fysisk aktiv. Et kvalitetsjustert leveår (QALY) kan verdsettes til kr. 500 000,- i samfunnsøkonomiske analyser og gir et anslag på verdien av de velferdsøkonomiske gevinstene (Sælensminde and Torkilseng 2010). Etter regnestykke gjort av Vegdirektoratet viser at en dobling av sykkeltrafikken i et tettsted med 10 000 innbyggere gir et samfunnsmessig nytte på 48 mill. kr. per år. Vel 60 prosent av helsegevinsten er forventet å være utgiftsreduksjon i helsevesenet og trygdesystemet i forbindelse med behandling av alvorlige sykdommer og reduserte utgifter til korttidssykefravær. Dette er reduksjon i det som er kalt realøkonomiske kostnader, mens ca. 40 prosent av gevinsten er en verdsetting av økningen i velvære som sykklistene får på grunn av den reduserte sykdomsrisikoen (Statens vegvesen 2012).

I følge Verdens helseorganisasjon er overvekt og fedme blant barn en av de alvorligste utfordringene samfunnet står ovenfor i det 21. århundre, og i 2012 ble det estimert at det var over 170 millioner overvektige barn og unge (under 18 år) i verden (World Health Organization 2012). Av de norske barna er 15 prosent overvektige, og Helsemyndighetene anbefaler 60 minutters moderat aktivitet per dag for barn/unge, hvor sykling kan være en naturlig måte å få bevegelse. Barn som går/sykler til skolen har færre psykosomatiske problemer, mindre aggressiv atferd, forbedret motoriske ferdigheter og bedre lungefunksjon sammenlignet med barn som regelmessig kjøres i bil (Faskunger 2007). Forskning viser også at barn og unge som går eller sykler til skolen har større forutsetninger for å velge sykkelen eller beina som fremkomstmiddel fremfor bilen i voksen alder (Statens vegvesen 2007).

Biltrafikk er den viktigste kilden til svevestøv og NOx i norske byer, slik at økt sykling på bekostning av biltrafikk også kan gi gunstige effekter i forhold til miljørettede helseplager forårsaket av lokal luft- og støyforurensing fra trafikken. Verdens helseorganisasjon har rangert luftforurensing som den helsemessige viktigste miljøfaktoren som kan forårsake død, og det er estimert at den forårsaker omtrent 250 000 for tidlige dødsfall i året i Europa (World Health Organization 2013). Den kraftige befolknings- og trafikkveksten som forventes i byområdene vil kunne medføre en økning av antall personer som blir utsatt for luftforurensinger. Mange studier viser at nærhet til trafikk eller eksponering for forbrenningspartikler gir vesentlig større risiko for økt dødelighet og sykkelighet, og en rekke undersøkelser har vist sammenheng mellom nivået av byluftpartikler og forekomst av helseeffekter både i luftveiene og hjerte-karsystemet (Folkehelseinstituttet 2014). Biltrafikken forårsaker også støy til rundt omgivelsene (Teschke, Reynolds et al. 2010). I følge Folkehelseinstituttet reduserer trafikkstøy friske år av menneskers liv, og at det er en sammenheng mellom støyplager, søvnforstyrrelser og hjertesykdom. Omlag 1,2 millioner mennesker i Norge er utsatt for støy utenfor sin bolig som overskrider anbefalingene. Hovedkilden er støy fra vegtrafikk som står for nærmere 80 prosent av plagene (Miljøstatus i Norge 2013).

Det har vært diskutert om den samlede helsemessige betydningen av sykling kan være negativ. Dette er begrunnet med at syklisten puster mer og tyngre og innånder dermed mer luftforurensing enn bilisten, og at syklistene er mer utsatt for ulykker. Internasjonale studier viser til at selv om ulykker og økt eksponering tas i betraktning er det likevel det

helsemessige regnskapet positivt (Tescheke, Reynolds et al. 2010) og (Winter, Friesen et al. 2007). Sælensminde (2004) har gjort en analyse av tre norske byer hvor resultatet er at nytten ved å investere i sykkelveger blir beregnet til å være minst 4-5 ganger kostnadene ved tiltaket. I denne analysen er også syklistenes helserisiko tatt med i beregningen.

Ved å få flere til å velge bil fremfor sykkel vil en kunne redusere disse helseplagene. Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet mener at økt sykling vil gi bedre framkommelighet, bedre miljø og bedre helse (Larsen and Stene-Larsen 2012). Men helseeffekter er sjelden tatt med inn i nytte-kostanalyser innenfor transportplanleggingen. Det å vurdere helseeffektene er et komplekst bilde, og transportplanleggere har ofte ikke nok kunnskap til å ta inn effektene på en systematisk måte. Det er derfor viktig å ha en tverrsektoriell utveksling av informasjon mellom transportsektoren og helsesektoren, samt at det forskers metodisk på å utvikle en metode til å synliggjøre helseeffekter av sykling og gange inn i transportprosjekter (Kahlmeier, Racioppi et al. 2010). Et sammenhengende gang- og sykkelvegnett er kostbart, men allikevel beregnes den samfunnsøkonomiske nytten til å være 4-5 ganger større enn kostnadene. Dette skyldes især helsegevinsten ved å gå og sykle (Transportøkonomisk institutt 2014).

I tillegg til helsegevinster nevnes ofte sykkel som et av mange tiltak som kan kunne bidra med å redusere klimagassutslipp. Det er derfor naturlig å se nærmere på om økt sykkelandel kan bidra til å redusere klimagassutslipp, og om dette har en reel betydning for miljøet.

## **Miljø og klima**

Utslippene av klimagasser fra mobile kilder i Norge utgjør om lag 17 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2010, som er om lag 32 prosent av de totale utslippene av klimagasser. Dette forventes å øke til 19 mill. tonn i 2020 og 21 mill. tonn i 2030 (Klima- og forurensningsdirektoratet 2010). Personbilen er vårt primære framkomstmiddel, og 80 prosent av alle de kilometerne en reiser i løpet av et år vil mest sannsynlig bli foretatt i en personbil. Dersom en bare ser på oppvarming forårsaket av CO<sub>2</sub>-utslipp står veitrafikk for tre fjerdedeler av oppvarmingen fra transport. CO<sub>2</sub> er en gass som har lang levetid i atmosfæren. Utslippene som skjer i dag vil påvirke klimaet i flere hundre år framover. I tillegg slippes det ut stoffer som Svoveldioksid, svevestøv og NO<sub>x</sub> som har andre skadelige

effekter på miljøet, for eksempel forsuring og ozon nær bakken. Målet i norsk klimapolitikk er å redusere utslippene fra transportsektoren med 2,5-4 mill. tonn CO<sub>2</sub> innen 2020. Sykkel som transportmiddel i bruk produserer ikke CO<sub>2</sub>, og slik sett kan overgangen fra transport med bil til sykkel være et av mange tiltak (Tescheke, Reynolds et al. 2010)

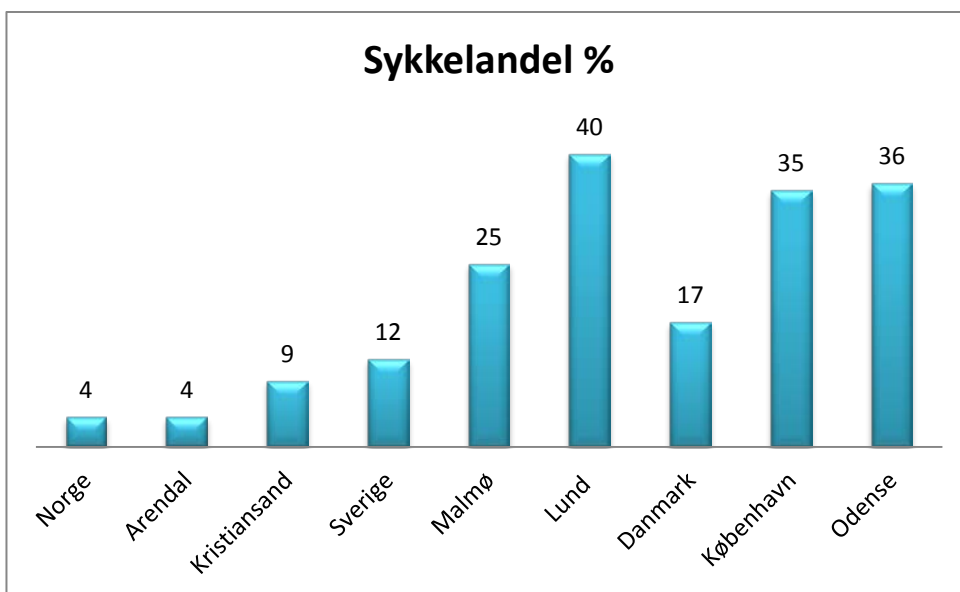
Sykkelen er verdens mest miljøvennlige transportmiddel. Det ble gjort en utregning av potensial for klimagassreduksjon ved økt sykkelandel i Klimakur 2020 (Klima- og forurensingsdirektoratet 2010). Ved at over 60 % av alle bilturer er kortere enn tre kilometer er det et stort potensial for å la bilen stå og ta sykkelen fatt. Dersom en på landsbasis overfører alle reiser under tre kilometer til sykkel, vil det redusere klimagassutslippene fra vegtransporten med om lag 300 000 tonn. I forhold til miljø- og klimamessige mål er det mye å hente ved å tilrettelegge for sykling. I byene er en stor andel av bilturene korte, og kaldkjøring bidrar uforholdsmessig mye til forurensende utslipp, klimagasser og energiforbruk (Transportøkonomisk institutt 2014). På oppdrag fra Vegdirektoratet har Transportøkonomisk institutt (TØI) sett på hva en tredobling av sykling vil bety for biltrafikken i byene. Dette kan skje ved økning i tallet på syklist og ved at hver enkelt syklist sykler lengre. En slik utvikling har størst potensial i byene. Mer sykling betyr betydelig nedgang i biltrafikken. Biltrafikken i Trondheim, Fredrikstad og Kristiansand reduseres med henholdsvis 12, 10 og 10 prosent i rushtiden. TØI legger imidlertid ikke skjul på at det er stor usikkerhet knyttet til vurdering av potensial og effekter av overføring av transportarbeid fra personbil til sykkel og gange. Ikke minst fordi den største andelen, om lag 85 prosent av transportarbeidet og utslipp foregår på avstander lenger enn 7 km, og at utslippsendringene er små sammenlignet med totale transportarbeid og utslippsnivået på personbiler (Strand, Loftsgarden et al. 2012). Det er imidlertid nødvendig med mer detaljert kunnskap om potensialet for reduksjon av klimagasser ved at en større andel av transportarbeidet tas med sykkel og gange. Dette vil gi bedre dokumentasjon i arbeidet med å vurdere virkemiddelbruk for å nå nasjonale utslippsmål. Et bedre faktagrunnlag vil gjøre det lettere å vurdere om overgang fra bil til sykkel/gange har mest effekt på lokalmiljøet, ved å redusere lokale utslipp, støy, svevestøv og trengsel, eller om det også har en substansiell effekt i reduksjon av klimautslipp (Lea, Haug et al. 2012). Det kan nevnes at en rapport fra den europeiske sykkelføderasjonen (ECF) gir en klar dokumentasjon på at sykkelen som framkomstmiddel er et viktig bidrag til å redusere klimagassutslippene. Dersom sykkelandelen i EUs 27 medlemsland lå på dansk nivå, som

er 17 prosent, ville dette bidra til at man oppnår mellom 12 og 26 prosent av reduksjonsmålene for transportsektoren innen 2050 (Blondel, Mispelon et al. 2011).

Vi har nå sett på hvordan sykling kan ha gunstige virkninger på helse og miljø, samt at det kan være arealbesparende gevinster. Det er klart at med slike positive effekter ønsker myndigheter at flere skal begynne å sykle i hverdagen. La oss nå fokusere på hvordan potensialet er for å øke sykkelandelen i norske byer og tettsteder.

### 2.1.3 Potensial for økning i sykkelandelen i norske byer og tettsteder

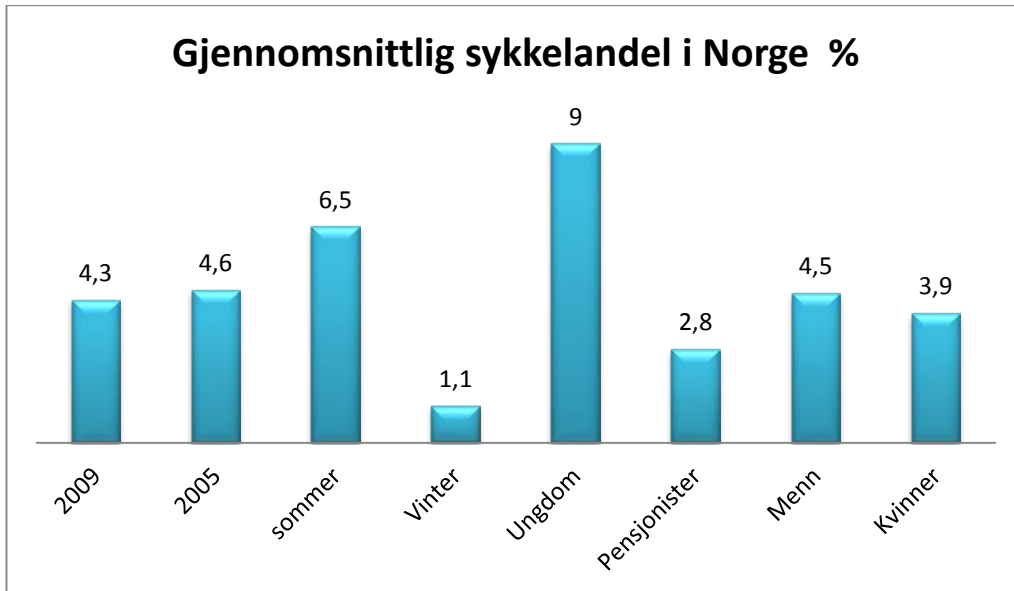
Syklister er en heterogen gruppe med ulike forutsetninger og behov. Hvordan skal en øke sykkelandelen når det vil være ulike behov og fokus fra en ti-åring som skal sykle til skolen, en voksen som ønsker å sykle så effektivt som mulig til jobb, og til en eldre person som på vei til butikken? Etter norsk politikk skal alle grupper i samfunnet ta sykkelen mer i bruk (Statens vegvesen 2012). Dagens sykkelandel i Norge er i overkant av 4 prosent. I Norge er det Kristiansand som ligger best an av de store norske byene med 9 prosent, jf. figur 1. (Vågane, Brechan et al. 2011).



**Figur 1 Prosent sykkelandel av totalt antall reiser i landet (Norge, Sverige og Danmark), samt gjennomsnittlig sykkelandel i to norske byer (Kristiansand og Arendal), to svenske byer (Malmø og Lund) og to danske byer (København og Odense) (Lea, Haug et al. 2012).**

Slik tallene fra RVU viser er ca. 50 prosent av alle bilreiser kortere enn 5 km. I snitt er slike turer 2-2,5 km og det antas at flestparten gjennomføres i nærmiljøet (Vågane, Brechan et al. 2011). Det er derfor et stort potensial for å overføre en del av de korte

bilførerreisene til sykkel. Transportøkonomisk institutt har, grovt beregnet at det er potensial til å overføre ca. 30 % av disse bilturene til sykkel og gange (Lodden 2002). I figur 2 er gjennomsnittlig sykkelandel i Norge fordelt etter ulike grupper/faktorer.



**Figur 2 Prosentvis sykkelandel i Norge fordelt på ulike grupper (Vågane, Brechan et al. 2011).**

Reisevaneundersøkelser skal prøve å få frem generelle utviklingstrekk i reisevanemønsteret innad befolkningen. Dette er utvalgsundersøkelser som det vil være en viss usikkerhet til. Slik at en kan stille spørsmål om nedgangen i total sykkelandel og i nedgang i unge syklende er reell, eller er nedgangen tilfeldig innenfor usikkerheten i undersøkelsen? Jo flere som er intervjuet, jo mindre er usikkerheten i resultatene. Når alle personene som er intervjuet både deles inn i aldersgrupper og grupper etter transportmiddelbruk, vil usikkerheten i beregnede resultater for hver gruppe være større enn utvalget sett under et (Vågane, Brechan et al. 2011). Reisevaneundersøkelsen forteller oss mye om sykkelandelene og hvilke grupper i det norske samfunnet som sykler. Med bakgrunn i denne statistikken ser det ut til å være et relativt stort potensial for å flytte bilturer til sykkelturet.

Det er naturlig å se på hva som er gjort andre steder i verden, eksempelvis så har sykkeltrafikken i sentrale deler i Stockholm økt med 50 prosent siden 1998 etter målrettet innsats, og før innføring av kjøprising. Et annet eksempel er New York som doblet antall meter sykkelveger over en 4-5 års periode og fikk en sammenfallende økning av syklist



(Krizek 2012). Det er størst potensial for å øke sykkelandelen i byer og tettsteder siden det er her det bor flest folk innenfor relativt korte avstander fra bolig, handel og arbeidsplasser. Her er målsetningen en sykkelandel på 10 -20 prosent for å kunne oppnå nasjonale mål (Samferdselsdepartementet 2013). Ut fra dette, og ut fra erfaringer fra andre europeiske byer vurderes det som realistisk, men krevende, å doble sykkelomfanget i byer og tettsteder (Samferdselsdepartementet 2007).

#### **2.1.4 Hvordan øke sykkelandelen?**

Et av hovedspørsmålene er hvordan en kan øke sykkelandelen. Vi skal derfor å se nøyere på tre hovedtemaer som viktig i forståelsen om sykling og faktorer som fremmer/hemmer sykkelbruk.

##### **Arealplanlegging**

Den generelle og daglige arealplanleggingen i en kommune vil ha stor betydning på å kunne øke sykkelandelen. Det å prøve å hindre spredt utbygging og lange avstander mellom bolig, arbeid, handel og fritidsaktiviteter er viktig med tanke på sykling.

Internasjonal forskning viser at høyere urban tetthet motiverer til sykling siden reisene blir kortere og sannsynligvis flere syklende. Byer og tettsteder som har en tettere bebyggelse har en høyere andel av gående og syklende enn tettsteder hvor det er mer spredning og lavere utnyttelsesgrad og lengre avstander (Winter, Friesen et al. 2007).

##### **Sykkelinfrastruktur**

Slik forskning viser ser ut til å være potensial for å øke sykkelandelen i norske byer basert på andre europeiske byer, og er det naturlig å stille seg spørsmål om hva skal til for å få flere folk til å sykle. En måte å stimulere til økt sykkelaktivitet på er gjennom tilrettelegging for fysiske infrastrukturiltak rettet mot sykling. I følge Helsedirektoratet vil strukturelle folkehelseiltak, som gang- og sykkeltiltak, ha et stort potensial for bedring av folkehelsen (Helsedirektoratet 2011). Internasjonal forskning viser at det synes å være en direkte sammenheng med at byer som har en høy andel av sykkelveger, også har en høyere sykkelandel enn tilsvarende byer med mindre tilrettelagte sykkelveger (Krizek 2012) s. 119. Holdningsundersøkelser viser at flere ville ha syklet dersom tilrettelegging av de

fysiske omgivelsene hadde vært bedre. Buehler and Pucher (2012) har også igjennom analyser argumentert for hypotesen om at sykkelnett/veger fører til at flere sykler. Parkin, Ryley et al. (2007) viser at sykkel er ulik andre transportmidler ved at den krever menneskelig aktivitet for å være i bevegelse. Syklistene er derfor mer følsomme for omveger, bratte stigninger og vanskelige kryss. Undersøkelser viser at både bratte bakker og mange stopp i løpet av sykkelturen er faktorer som reduserer antall syklistene (Parkin, Ryley et al. 2007) s.78. Sykkelveger har derfor noen grunnleggende krav i forhold til hvordan de må bli etablert for å tilfredsstille syklistene. Sykkelvegnettet bør være sammenhengende hvor start- og stoppunkt er knyttet sammen. Sykkelrutene bør også være så direkte som mulig uten mange omveger, samt trygge å sykle på. I tillegg er det viktig at anleggene tillater en hurtig og komfortabel sykkeflyt, samt fremstår attraktive ved design og omgivelser slik at det er hyggelig å sykle. Sykkelrutene foregår som regel mellom hjem og en sentral destinasjon eller kollektivknutepunkt. Slik at når sykkelruter planlegges bør en i alle fall strekkes sykkelvegnet fra naturlige destinasjoner og minst 2 km utover til boligområdene (Parkin, Ryley et al. 2007).

Civitas har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, kartlagt byer med høye sykkelandeler i Sverige og Danmark og sammenlignet karakteristiske trekk i disse med norske bykommuner (Lea, Haug et al. 2012). I rapporten har de også sett på statistikk om reisevaner for å definere suksesskriterier for å oppnå en større andel sykling, samt undersøkt hva som synes å være potensial for økt sykling i norske byer. På bakgrunn av denne undersøkelsen ser det ut til at følgende tre forhold er viktig for en høy sykkelandel og det er et sammenhengende og godt utbygget sykkelnett med høy kvalitet i detaljene, høy kvalitet på vedlikehold og drift av sykkelnettet både sommer og vinter, sosial aksept og tilstedeværelse av en sykkelkultur. Andre faktorer som kan følgende bidra: en omfattende bysykkelordning, trafikkregulerende tiltak og sykkefasiliteter. Ut fra denne forskningen kan det se ut til at to av tre faktorer for å øke sykkelandelen går på om det er et tilgjengelig vegnett med høy kvalitet. Flere forskere som Horten, Badland og Scofield fremhever at det å forstå sammenhengen mellom det bygde miljøet og fysisk aktivitet er en krevende oppgave hvor det er et behov for flere detaljerte internasjonale forskningsprosjekter.

## **Elektriske sykler**

En elektrisk sykkel (elsykkel) er en sykkel med påmontert elektrisk motor som hjelper til slik at man ikke behøver å bruke like mye krefter som på en vanlig sykkel. Fra 1998 til i dag har salget av elsykler økt dramatisk. I 2010 ble det for første gang solgt over en million elsykler i Europa (Syklistenes landsforening 2012). Elsykkelenes fremste fordel er i oppoverbakker og tidsbesparelsen ved muligheten til å sykle fortere. Sveitsiske forskere har undersøkt om bruk av elsykkel gir tilstrekkelig arbeidsintensitet til å gi positive helseeffekter (Gojanovic, Welker et al. 2011). Konklusjonen her viser at elsykkel kan gjøre det mulig for folk flest å overvinne topografiske og logistiske hindringer ved sykkelpendling. Som Gojanovic, Welker et al. (2011) hevder kan elsykkel konkurrere med bil på reisetid i urbane områder, og den fysiske motstanden kan tilpasses syklistens fysiske form og motivasjon. Brukerne verdsatte brukervennligheten og muligheten til å aktivere motoren i bratte bakker slik at det ikke ble behov for å dusje på jobben. Økt bruk av elsykkel som transportmiddel kan fremme fysisk aktivitet og redusere miljøutslippene.

## **Andre barrierer og motivasjon for å sykle**

Slik som Skinner and Rosen (2007) s 84 påpeker, så er det ofte en tro på at det å bygge nye sykkelanlegg automatisk vil føre til en økt sykkelandel. Ofte er faktorene til å få flere folk til å sykle mer sammensatt. Så for å svare på spørsmålet om hva som får flere folk til å sykle er det, i tillegg til overnevnte forskning, viktig å ha kjennskap til barrierer for sykling, for eksempel frykt og holdninger. Dette kan dreie seg om være reell frykt for sin egen sikkerhet i trafikkbilde, men også mer uangripelig frykt som f.eks. redd for å se dum ut og rød i ansiktet (Horten 2007). Alvaro, Monzon et al. (2014) legger vekt på en persons følelser, humør og personlige valg. De syklistene som har erfaring med å sykle i trafikken finner dette mindre skummelt enn dem som ikke har denne sykkel erfaringen. Slik at sykkel erfaring vil minske frykten for ulykker. I tillegg viser Bamberg (2007) til at selve det å ta beslutningen om å sykle er sterkt påvirket av erfaringene fra tidligere sykkel turer. I forståelsen av mekanismene rundt valg av transportmiddel er det viktig, i tillegg til barrierer, å kjenne til motivasjonsfaktorene. Hva motiverer folk til å begynne å sykle? Både faktorer som hindrer og motiverer til å sykle er flytende og varierende ut fra omgivelser, alder, inntekt, kjønn, arbeidssituasjon og geografisk sted (Winter, Friesen et al. 2007). I følge Lea, Haug et al. (2012) er det tredje og siste suksesskriteriet at det er en god sykkelkultur. Dette kan være et komplekst bilde, men Skinner and Rosen (2007) s 95

trekker frem at de lokale forholdene på jobb kan spille en stor rolle i å forme mobilitet. Arbeidsplassen er et sted for å uttrykke og forme identitet, samt å danne kultur. Dette gjelder også innenfor valg av transportmiddel. Videre drøfter Skinner and Rosen (2007) hvordan synet på seg selv og samfunnet er en viktig faktor for å påvirke valg av transportmiddel, hvor det dominerende verdensbilde er det «gode selvet» som strever mot det «dårlige samfunnet» hvor «de andre sykklistene» oppfører seg forferdelig. Forskning viser at den negative oppfatningen av sykkel som transportmiddel kan være en av hovedbarrierene for å begynne å sykle. Spørsmålet er hvordan motivere ikke-syklister, spesielt bilkjørere, til å vurdere sykling som et transportmiddel? Bamberg (2007) viser til at trolig vil de personlige fordelene med bedre fysisk form være en sterk pådriver til å få flere folk til å begynne å sykle.

Å redusere bilavhengigheten i samfunnet er dermed ikke bare å sørge for bedre offentlig transport, bedre sykkelinfrastrukturen eller nyere sykkeldesign. Det krever også mye systematisk jobbing med å få sykling til å bli vurdert som et attraktivt transportmiddel, både på individnivå, inn i organisasjonskulturer og i samfunnets helhetssyn på valg av transportmiddel (Skinner and Rosen 2007). Det kan også nevnes at Winter, Friesen et al. (2007) hevder igjennom sin forskning at den eneste klimatiske faktoren som ser ut til å påvirke sykkelandelen i vesentlig negativ retning er kalde temperaturer.

Vi har nå sett på hvilke faktorer som ser ut til å ha betydning for å få flere folk til å sykle. I dette bildet er det viktig å ha klart for seg rammebetingelsene og målsetninger innenfor norsk politikk, noe vi nå skal fokusere på.

### **2.1.5 Norsk politikk og målsetninger**

For å få flere folk til å begynne å sykle er det interessant å vite hvilke føringer og rammebetingelser norsk politikk legger opp til innenfor transport og planlegging. Som jeg har nevnt tidligere har norsk politikk en målsetning om mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, bedre helse gjennom fysisk aktivitet og et universelt utformet samfunn. Dette er mål som blant annet gjenspeiles i Nasjonal transportplan (NTP) og Klimameldingen (Klima- og forurensingsdirektoratet 2010). Det overordnede målet i NTP er «å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling». I etappemål knyttet til «bedre fremkommelighet for gående og syklende» ligger undermål om bedre

framkommelighet og reduserte avstandskostnader» (Samferdselsdepartementet 2013). I NTP 2014-2023 står det at økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. I samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, frivillige organisasjoner og andre må det etableres en kultur der sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag. Før jeg går nærmere inn på nasjonalt sykkelmål og virkemidler ønsker jeg å skissere hvordan fordelingen av ansvar og organiseringen av vegforvaltningen i Norge er bygd opp, siden dette er nyttig å ha som bakteppe i videre forståelse av oppgaven.

### **Fordeling av ansvar og organisering av vegforvaltning**

Det offentlige vegnettet eies av staten, fylkeskommunene og kommunene. Fylkeskommunene har, igjennom forvaltningsreformen i 2010, fått ansvar for en langt større del av det offentlige vegnettet. Staten har ansvaret for riksvegene og for å tilrettelegge for sykling på eget vegnett, og kommunen har ansvar for det kommunale vegnettet. I tillegg har Statens vegvesen fått et samlet ansvar for at veg- og transportsektoren utvikles i samsvar med nasjonale, transportpolitiske mål. Gjennom dette sektoransvaret skal Statens vegvesen bidra med kompetanse, verktøy og kunnskap (Statens vegvesen 2012). En syklist forholder seg ikke til vegeier, men sykler på de vegene som er mest hensiktsmessig. For å nå det nasjonale sykkelmålet om 8 prosent sykkelandel kreves det derfor en forsterket felles innsats fra alle tre vegeieraktørene (Statens vegvesen 2012). I Stortingets klimaforlik og NTP er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. For å nå dette målet er det helt nødvendig at staten, fylkeskommunene og kommunene samarbeider tettere om virkemiddelbruken enn i dag. Regjeringen har derfor tatt grep ved å etablere et nytt felles rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler. I det nye rammeverket legges det til rette for at staten, fylkeskommunene og kommunene kan gå sammen i forhandlinger og forplikte seg til å følge opp felles mål som nedfelles i en helhetlig bymiljøavtale. Dette er en ny måte å organisere statens og lokale myndigheters samarbeid i byområdene (Samferdselsdepartementet 2013). Statens innsats skal avklares i forhandlingene med hvert enkelt byområde. Midlene prioriteres til byområder der det vil gi best effekt ut fra nasjonale mål. Rammeverket i bymiljøavtalene skal være likt for alle byområder. De konkrete avtalene må likevel være tilpasset det enkelte byområdets individuelle

utfordringer. Bymiljøavtalene skal inneholde mål for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og en arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport. Regjeringen mener at bymiljøavtalene bør ha en tidshorisont på 10-20 år for å ivareta behovene for langsiktighet og forutsigbarhet. De helhetlige bymiljøavtalene kan ses på som en utvidelse og videreutvikling av dagens bypakker i storbyområdene gjennom etablering av et felles rammeverk, og inkludering av flere virkemidler, for eksempel arealplanlegging. Midlene til helhetlige bymiljøavtaler og belønningsordningen kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og bane i byområdene. Satsingen innebærer at det settes av statlige midler gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og belønningsordningen, blant annet for å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområdene. Samlet skal alle tiltakene bidra til å vri persontransporten fra personbiler til kollektivtransport, sykling og gange i byområdene (Samferdselsdepartementet 2013).

Det at midlene prioriteres utfra hvilke tiltak som gir mest effekt for å nå nasjonale mål er en stor endring i forhold til det å bygge strekningsvise gang- og sykkelveger med fokus på å skille myke trafikanter fra kjørende. Det er nå et klart fokus på også å skille myke trafikanter, samt bygge tiltak der tiltaket vil gi størst vekst av sykklister. Dette fordi behovene og ønskene fra myke trafikanter er svært ulike fra treningssyklisten, til jobbsyklisten til barn som går til/fra skolen, eldre og folk med barnevogner. Det er også en utvikling at syklende skal kunne sykle trygt og effektivt. Videre må nå effekten av tiltakene i større grad. Dette gjør det ekstra viktig å få etablert rett sykkeltiltak på rett sted for å øke antall syklende (Statens vegvesen 2012).

For de fylkeskommuner og kommuner som ikke kommer inn under forslag om bymiljøavtaler/bypakker er det et behov for økt innsats for planlegging og etablering et hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. I NTP 2014-2023 foreslås det en tilskuddsordning hvor det inngås en avtale mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Denne avtalen er skriftlig og innebærer forpliktelser for alle partene. De byene/tettstedene som er med på slike avtaler kalles sykkelbyer, eksempelvis Grimstad og Kongsberg. Vi har nå sett på rammebetingelser i norsk politikk, noe som bringer oss naturlig over nasjonalt sykkelmål og virkemidler.

## Nasjonalt sykkelmål

I NTP 2014-2023 ble målsettingen om 8 prosent nasjonal sykkelandel opprettholdt. Bakgrunnen for tallet på 8 prosent har sitt utspring gjennom NTP 2006-2015 hvor det ble fastlagt et nasjonalt mål om en sykkelandel på 8 prosent uten tidfesting. Videre ble målet om 8 prosent sykkelandel tidfestet i NTP 2010-2019 til utgangen av planperioden, dvs. 2019 (Samferdselsdepartementet 2007). I nåværende NTP-periode fra 2014-2023 er målet om 8 prosent sykkelandel forskjøvet til 2023. Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet mener at dette i realiteten er en svekkelse av ambisjonsnivået, og viser til at målet om sykkelandel er langt lavere enn nåværende sykkelandel til våre naboland (Larsen and Stene-Larsen 2012). De viser til erfaringer fra sykkelbyene i Norge hvor de byene som har ressurser til å satse på sykling øker andelen syklister over det gjeldende målet om 8 prosent. De er av den oppfatning at målsettingen på 8 prosent langt fra bidrar til at sykling tar sin del av vridningen av transportpolitikken, noe de oppfatter transportetatene har blitt bedt om å utrede og planlegge for. At flere sykler vil være lønnsomt, både for den enkelte og for samfunnet, og etter Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet burde målsetningen vært på minst 10 prosent. Videre er de av den mening at innretning av transportpolitikken, og kvaliteten ved denne utgjør en viktig påvirkningsfaktor for folkehelsen. Etter deres mening er det svært viktig at samferdselsmyndighetene samarbeider med helsemyndigheter for å tilrettelegge for god arealplanlegging som forebygger fremtidige helseplager (Larsen and Stene-Larsen 2012).

Målet om 8 prosent sykkelandel innebærer at syklingen i omfang minst må dobles, siden det totale antall reiser forventes å øke. Forutsetningene for å øke sykkelandelen ligger best til rette i byområdene, og tiltakene bør i hovedsak settes inn der. For å kunne nå dette målet er det spesielt viktig med satsing i områder hvor det bor mange folk. Sykkeltrafikken bør minst dobles i byer og tettsteder for å kunne nå det nasjonale hovedmålet, og her bør sykkelandelen være på 10-20 prosent avhengig av lokale forhold. Planlegging av tiltak for syklister og fotgjengere er særlig utfordrende og tidkrevende i byområder på grunn av interessekonflikter og begrensede arealer (Samferdselsdepartementet 2013). I forbindelse med Nasjonal sykkelstrategi har Transportøkonomisk institutt har beregnet at dersom hver 7. bilførerreise kortere enn 5 km overføres til sykkelreiser innen 2023, vil målet om 8 prosent sykkelandel nås. På landsbasis innebærer dette om lag 570.000 sparte bilførerreiser daglig, noe som tilsvarer 1,22 millioner kjørte kilometer per dag (Statens vegvesen 2012).

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan ble det utarbeidet en gjeldende Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023. Nasjonal sykkelstrategi har utdypet målsetningene og konkretisert hovedmålet ved å vedta følgende fire delmål: fremme sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet, bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklister og at 80 prosent av barn og unge sykler eller går til skolen (Statens vegvesen 2012). Det er da naturlig å stille seg spørsmål om hvordan det er tenkt fulgt opp og hvilke virkemidler har staten satt inn for å kunne nå disse målene.

### **Hvordan nå målet?**

For å nå målet om at 8 prosent av alle reiser skal foregå på sykkel, er det viktig at dette følges opp i handlingsprogram og budsjetter. Rammebetingelsene satt i handlingsprogrammet i NTP de fire første årene signaliserer at målet om 8 prosent sykkelandel i seg selv er svært ambisiøst (Henrik Duus, Regional sykkelkontakt i Statens vegvesen, pers. medd. 2.4.2014).

For å nå målene har Nasjonal transportplan 2014-2023 foreslått virkemidler innenfor tre følgende områder: samarbeid/organisering, kommunikasjon/ mobilitetspåvirkning og fysisk tilrettelegging. Nasjonal sykkelstrategi har et mål om at alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere skal ha vedtatt en plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk utarbeidet i samarbeid mellom stat, fylke og kommune. Målet var opprinnelig at dette skulle være på plass ved inngangen til planperioden. Denne planen gir grunnlag for gjennomføringsplaner for å bygge ut sykkelinfrastrukturen. Når det er snakk om hovedplan for sykkel vil det i plansammenheng, med forankring til Plan og bygningsloven, forstås som en kommunedelplan for sykkel. Med gjennomføringsplaner menes regulerings- og byggeplaner i henhold til plan og bygningsloven (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008).

Vi har nå sett på norsk politikk, organisering og målsetninger innenfor transportplanlegging, og spesifikt innenfor sykkel, hvor et av virkemidlene er å utarbeide en kommunedelplan for sykkel. La oss nå fokusere på hvordan overordnet planlegging i vegprosjekter gjennomføres, hvilke rammer og premisser ligger til grunn og hva en kommunedelplan for sykkel er og hvordan den utarbeides.



## **2.2 Strategisk overordnet planlegging av vegprosjekter i Norge**

### **2.2.1 Overordnet transportplanlegging**

Transportplanlegging i Norge kjennetegnes ved at det drives en langtidsplanlegging basert på overordnet strategiske målsetninger hvor enkeltprosjektene tas frem gjennom grundige utredninger, oftest basert på en bred politisk prosess. Videre har Norge en lang tradisjon for å gjøre nytte-kostnadsanalyser, og har generelt stor vekt på bruk av modeller, prognoser og kvantitative verktøy (Vennemo, Hoel et al. 2013). Men slike nytte-kostnadsanalyser har til nå ikke tatt med effekter ved å forbedre mobiliteten og tryggheten til gående og syklende (Sælensminde 2004). Det er også sjeldent at helseeffekter av tiltakene blir tatt med i analysen (Kahlmeier, Racioppi et al. 2010). Transportplanlegging i Norge er nært knyttet til Nasjonal transportplan (NTP). Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Planprosessen foregår ved at Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS legger frem et felles forslag som sendes på høring. Heretter legger Regjeringen fram en stortingsmelding som behandles i Stortinget. Planen lages for en tiårsperiode med hovedvekt på de første fire årene. Planen revideres hvert fjerde år (Samferdselsdepartementet, 2009). NTP inneholder de viktigste mål og virkemidler for den kommende planperioden, samt et investeringsprogram. NTP 2014-2023 er nå vedtatt i Stortinget og er dermed regjeringens plan for transport denne perioden (Samferdselsdepartementet 2013).

I NTP må store, strekningsvise prosjekter (over 750 mill.kr) og transportsystemet i byområder ha en faglig, statlig utredning i tidlig fase. Dette kalles konseptvalgutredning (KVU). Men mange prosjekter blir definert som mindre prosjekter og ligger langt under dette investeringsnivået. Midler til å planlegge og etablere slike tiltak, eksempelvis gang- og sykkelvegtiltak, er på statlig vegnett fordelt via programområder i NTP eller via by(miljø)pakker/avtaler. Videre vil mange av tiltakene ligge langs med fylkesveger, og således bevilges midler via fylkesbudsjettet. Når vegtiltakene ligger langs kommunale veger vil det være naturlig at midler tildeles via kommunens forvaltning. Men siden tiltakene har en høy investeringskostnad, og totaleffekten henger sammen med hele vegnettet, opplever en ofte at de ulike offentlige aktørene samarbeider for å finne gode

løsninger og å komme i mål med tiltak – både igjennom planleggingen og finansieringen. Vegplanlegging omfatter alle typer planer som utarbeides for bygging av nye veger og utbedring og oppgradering av eksisterende veger. Vegsektoren har ikke et eget særlovverk, som for eksempel finnes innenfor energisektoren. Alle vegplaner skal derfor følge bestemmelser i den generelle plan- bygningsloven, som blant annet betyr bestemmelser om offentlig medvirkning, politiske vedtak og eventuelle innsigelser (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Planfasen i et vegprosjekt kan, avhengig av prosjekt, omfatte:

- *Konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS) (overordnet nivå):* Hensikten er å analysere transportbehovene og vurdere ulike måter å løse disse behovene på (konsepter).
- *Stamvegsutredning (overordnet nivå):* Omfatter en gjennomgang av stamveggruter (utredningene skjer gjennom arbeidet med NTP).
- *Fylkesplan og fylkedelsplan (oversiktplanlegging):* Avklaring av mål og langsiktige retningslinjer for utviklingen av vegsystemet i fylket, kan skje gjennom den ordinære fylkesplanleggingen eller ved at det utarbeides en fylkesdelplan med transport som tema. Utarbeiding av fylkesdelplan vil være aktuelt for vegprosjekter som berører flere kommuner og hvor det er behov for å samordne valg av vegtrasé.
- *Kommuneplan og kommunedelplan (oversiktplanlegging):* Innholdet i en vegplan på kommuneplannivå vil variere mye. Planen vil normalt inneholde fastsetting av vegtrasé og avklaring av vegstandard. Det normale er at større vegplanene fremmes som kommunedelplan. I senere år har også noen kommuner fått utarbeidet kommunedelplaner for sykkeltrafikk
- *Konsekvensutredning (oversiktplanlegging):* For oversiktsplaner, og noen reguleringsplaner for vegtiltak med vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det gjennomføres konsekvensutredning som en del av planarbeidet.
- *Reguleringsplan og byggesaksbehandling (detaljplanlegging):* En reguleringsplan for veg skal vise detaljutforming og beliggenhet av veganlegget. Bebyggelsesplan danner grunnlag byggearbeider på det enkelte veganlegg.

Ulike former for grunnprognoser, samt nasjonale og regionale transportmodeller for person- og godstransport, benyttes som grunnlag for planleggingen. Disse er blant annet basert på data fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Dette planleggingsregimet er bygd opp etter plan- og bygningsloven som er selve grunnsteinen innenfor samfunnsplanleggingen. Det er derfor viktig med en utredning om de viktigste prinsippene i loven.

## 2.2.2 Lovverk og rammebetingelser

### Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (pbl.) skal fremme en bærekraftig utvikling til det beste for individet, samfunnet som helhet og framtidige generasjoner. Formålsbestemmelsen § 1-1 klargjør at loven gjelder generelt og for all samfunnsplanlegging, for arealstyring og byggesaksbehandling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Det følger også direkte av formålsbestemmelsen § 1-1 og § 3-1 at planlegging etter loven blant annet skal fremme samordning av statlige, regionale og kommunale oppgaver. Plan- og bygningsloven fastlegger at alle planer som utarbeides med hjemmel i loven skal ha en planbeskrivelse som også skal redegjøre for planens virkninger. Dette kravet er en formalisering av god planleggingsskikk. I pbl. § 4-2 første ledd er dette formulert «*Alle forslag til planer etter loven skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området*». Med uttrykket «beskrivelser av virkninger» menes her at planen skal gi en dekkende beskrivelse av hva den vil medføre for berørte parter, interesser og hensyn. Kravet om en beskrivelse av virkninger av alle planer etter loven er generelt og må skilles fra det særskilte kravet om konsekvensutredninger. Krav om konsekvensutredning, jf. pbl. § 4-2 annet ledd, blir gjeldende ved utarbeidelse av kommunedelplaner som angir utbyggingsformål, slik som kommunedelplan for sykkel.

## **Konsekvensutredning**

Krav om konsekvensutredninger gjelder for noen typer planer, og skal sikre at hensyn til miljø og samfunn blir tatt under betraktning under forberedelse av planer eller tiltak.

Forskrift om konsekvensutredning § 2 sier at kommunedelplaner der det angis områder for utbyggingsformål skal konsekvensutredes (Klima- og miljødepartementet 2009).

Kommunedelplan for sykkel angir fremtidige utbyggingsformål for sykkelnett, og omfattes av kravet om konsekvensutredning (KU). Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredning er å klargjøre virkningene av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn. Konsekvensutredninger skal sikre at disse virkningene blir tatt i betraktning under planlegging av tiltaket og når det tas stilling til om, og på eventuelle vilkår, tiltaket kan gjennomføres (Miljøverndepartementet 2004).

For overordnet planlegging bør fokus for konsekvensutredningen være å besvare spørsmål knyttet til lokalisering og arealformål, og konsekvensutredning skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas og, så langt som mulig, basere seg på foreliggende kunnskap og nødvendig oppdatering av denne.

Utredningen må få frem viktige miljø- og samfunnsverdier i de foreslåtte utbyggingsområdene, hvilken virkning utbyggingen kan få for disse verdiene og hva som kan gjøres for å avbøte negative virkninger. Mer detaljerte forhold som for eksempel utforming og detaljplassering av utbygging til omgivelsene, er naturlig å avklare ved senere regulering. Konsekvensutredning skal gi et godt beslutningsgrunnlag for å vurdere om det aktuelle om området egner seg for den foreslåtte arealbruken (Miljøverndepartementet 2012). Enkeltområder i en overordnet arealplan skal konsekvensutredes hver for seg. Videre skal også de samlede virkningene av planforslaget vurderes. Kravet om vurdering av virkningene av planforslagets samlede arealbruksendringer innebærer at planforslagets enkeltområder sees i sammenheng. En slik samlet vurdering skal få frem et bilde at hva summen av arealbruksendringer i planforslaget vil bety for ulike miljø- og samfunnshensyn. Det er et viktig prinsipp i norsk planleggingspraksis at utredninger som er gjennomført på et tidligere stadium ikke skal være nødvendig å gjennomføre på nytt. Etter KU-forskriften § 9, 6.ledd. skal forhold som er tilfredsstillende utredet i overordnet plan, herunder aktuelle lokaliseringalternativer, ikke utredes på nytt i mer detaljert plan.

## **Andre rammer og premisser**

I planlegging vil det, i tillegg til plan- og bygningsloven, være annet lovverk, bestemmelser og retningslinjer som en må forholde seg til. For en kommunedelplan for sykkeltrafikk vil de mest aktuelle nasjonale rammene være:

- LOV 1963-06-21 nr. 23: Lov om veger (vegloven).
- LOV-2009-06-19 nr.100: Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- FOR-1993-08-20 nr. 817 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.
- FOR-1995-09-20 nr. 4146 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.
- FOR 1994-11-10 nr. 1001 Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011 (T-1497)
- St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2014-2023

I tillegg kommer aktuelle regionale- og kommunale planer inn med sine rammer og premisser. Det kan nevnes at naturmangfoldloven som ble vedtatt i 2009, har et grunnleggende krav om at alle beslutninger som tas skal bygge på kunnskap om naturmangfoldet og hvordan et planlagt tiltak påvirker naturmangfoldet. (Miljøverndepartementet 2009).

## **Dispensasjon etter gjeldende lovverk**

Planlegging etter gjeldene lovverk skal sikre at samfunnets interesser blir belyst og ivaretatt på en god måte. Men selv når arealplanene er blitt vedtatt har kommunen fremdeles mulighet til å endre arealbruken ved å dispensere etter kapittel 19 i pbl. Kommunen kan gi varig eller midlertidig dispensasjon, og da kreves det en grunngitt søknad. Før vedtak treffes skal naboer varsles, og regionale og statlige myndigheter skal få mulighet til å uttale seg dersom deres saksområde blir direkte berørt. Videre står det i § 19-2 at *«dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens bestemmelser, blir vesentlig tilsidesatt»*. I tillegg må fordelene

ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Ved dispensasjon fra loven og forskrifter til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet, og det står også i lovteksten at kommunen heller ikke bør dispensere fra planen og lovens bestemmelser om planer/forbud når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Sykkeltiltak går stort sett langs eksisterende veger og innenfor eksisterende byggegrenser til vegene, slik at i tillegg til å dispensere fra kommunedelplanen for sykkel, så vil en også være avhengig av å dispensere fra byggegrensene etter vegloven. Etter veglovens § 29 står det at dersom ikke det følger annet av arealdel av kommune(del)plan eller reguleringsplan skal byggegrensene gå i en avstand på 50 meter fra riksveg og fylkesveg, 15 meter fra kommunal veg, mens for gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter. Byggegrensene skal ivareta vegsystemet, trafikken og miljøet på eiendommene som grenser opp til vegen. For riksveger og fylkesveger i Aust-Agder er det Statens vegvesens regionkontor som behandler søknadene om dispensasjon, mens det for kommunale veger er kommunen. I løpet av 2013 ble det til sammen for Aust-Agder fylke gitt 220 dispensasjoner fra byggegrensene langs fylkesvegene (John Geir Smeland, senioringeniør, Statens vegvesen, pers.medd. 23.4.2014).

Vi har nå sett på lovverk som styrer den generelle planleggingen i Norge, og hvordan dette påvirker en kommunedelplan for sykkel. Det vil nå være naturlig å gå nærmere inn på hvordan en overordnet plan for sykkelvegnett blir definert og hvordan planen blir benyttet.

### **2.2.3 Overordnet plan for sammenhengende sykkelvegnett**

Som nevnt tidligere er et av virkemidlene i Nasjonal sykkelstrategi at byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha en overordnet hovedplan for sykkelvegnett. Begrunnelsen for å angi størrelse på byer og tettsteder er at det er størst potensial for å øke sykkelandelen i disse områdene, samtidig er det her det er størst utfordring knyttet til god fremkommelighet for syklende (Statens vegvesen 2012). Dette er attraktive arealer som mange har lyst til å benytte seg av. En overordnet plan for sykkeltrafikk har som målsetning å avsette areal til fremtidige sykkelløsninger. En kommunedelplan vil være et verktøy innenfor arealplanlegging i kommunen, og vil sikre arealer til fremtidig utvikling

av et helhetlig og sammenhengende hovednett for sykkel. En kommunedelplan består av et arealplankart og bestemmelser som er juridisk bindende, eventuelt også retningslinjer. Planen inneholder også en retningsgivende planbeskrivelse med konsekvensutredning. I tillegg skal en kommunedelplan for temaer ha en handlingsdel som angir hvordan planen skal følges opp de fire påfølgende år eller mer (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2008). Siden arealdelen i kommunedelplanen er juridisk bindende etter pbl. skapes formelle rammer for fremtidig utbygging. Det er tidligere utarbeidet temaplaner for sykkel, men disse omhandler sykkel som tema og er ikke juridisk bindende. En slik temaplan kan derfor anses som en ønskeliste, retningsgivende eller som en mulighetsstudie. Det store faren ved slike planer er at de fort blir glemt, og ikke blir en del av den daglige arealplanleggingen siden de ikke er juridisk bindende.

De fysiske omgivelsene påvirker oss i valg av transportmiddel. For å få flere til å sykle er det viktig å utforme anlegg som fremstår som attraktive, funksjonelle, sikre og universelt utformet (Parkin, Ryley et al. 2007). Syklistenes plass i trafikkbildet skal avklares ved all planlegging og utbygging av det offentlige vegnettet (Statens vegvesen 2013). Vedtak om nye utbyggingsområder i en kommunedelplan innebærer en juridisk bindende avklaring av arealformål. Planlagte sykkelløsninger i kommunedelplaner må derfor utformes med tanke på at det skal være trygt, effektivt og komfortabelt å sykle for alle typer syklist.

Arbeidet med en overordnet plan for sykkel bør ha et nettopp overordnet, langsiktig og helhetlig perspektiv, med fokus på strategiske problemstillinger og temaer. Samtidig vil en ved utarbeidelse av en kommunedelplan for sykkel utrede konkrete utbyggingstiltak – sykkeltiltak - også i detalj, jf. KU-forskriften § 3 bokstav b. Vedtak om nye utbyggingsområder i en kommunedelplan innebærer en juridisk bindende avklaring av arealformål. Dersom reguleringen er i samsvar med overordnet plan, vil da ikke være krav til konsekvensutredning av tiltaket på reguleringsnivå etter § 9 i forskrift om konsekvensutredning (Klima- og miljødepartementet 2009).

### **Planlegging i tilknytning til kommunedelplan for sykkel**

Det å utarbeide en kommunedelplan for sykkel er en relativ stor oppgave som stiller krav til ressurser og kompetanse. Mange kommuner har ofte begrensede midler og kompetanse til å prioritere dette arbeidet. For å få forgang i arbeidet med å få vedtatt

kommunedelplaner for sykkel har Statens vegvesen, på bakgrunn av sektoransvaret, vært en pådriver i arbeidet og gått inn med prosjektledelse og midler til å gjennomføre planleggingen. Dette gjelder blant annet for Arendal, Larvik, Vennesla og Søgne kommune. Samtidig er det meget viktig at kommunen er med i prosjektet og får et eierforhold til dette, siden det er en kommunedelplan som kommunen selv skal vedta og følge opp. En annen aktør i dette bildet er fylkeskommunen som er den største vegeieren på strekninger hvor det planlegges sykkeltiltak. Disse prosjektene har vært samarbeidsprosjekter hvor alle parter har bidratt inn i planarbeidet. Erfaringstall fra Statens vegvesen viser at slike planer i gjennomsnitt kommer opp i kostnader på 1,1-1,6 mill.kr.<sup>2</sup>. I tillegg kommer kostnader kommunen og fylkeskommunen har med sin deltakelse.

Kommunedelplan for sykkel skal behandles og vedtas etter bestemmelsene i pbl. En kommunedelplan for sykkel omfatter et overordnet sykkelnett - enten i hele eller i en større del av kommunen. Det er et helhets- og langsiktighetsperspektiv som gjør at det foreslås sykkeltiltak langs relativt mange veger, også langs strekninger hvor en vet det høyst sannsynlig ikke blir vedtatt bevilgninger innenfor planperioden. Argumenter for dette er å sikre areal for fremtidig utbygging og å sikre at riktig sykkeløsning blir valgt på gitt strekning. Både trafiksikkerhetsmessig og for å øke sykkelandelen er det av avgjørende betydning at sykkelnettet er utformet effektivt og trafiksikkert (Parkin, Ryley et al. 2007). En kommunedelplan for sykkel skal lettere sikre at dette på sikt kan bli etablert. Kommunen vil da ha mulighet til å kunne stille krav i henhold til kommunedelplan for sykkel, både med tanke på å hindre nedbygging av areal og med tanke på etablering av tiltak i forbindelse med private- og offentlige utbyggingsprosjekter.

Etter plan- og bygningsloven § 11-2, 3. ledd skal kommunedelplaner for temaer ha en handlingsdel som angir hvordan planen skal følges opp de fire påfølgende år eller mer. Handlingsdelen skal revideres årlig. For å sikre årlig rullering kan handlingsdelen til kommunedelplanen legges inn i kommunens økonomiplan. Dette sikrer årlig oppfølging, jf. kommuneloven § 44 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 1992)

Kommunedelplan for sykkel skal ha en konsekvensutredning, noe som kan være en krevende jobb. Planen inneholder mange mindre tiltak, som strekker seg gjennom en stor

---

<sup>2</sup> Regnskapstall fra prosjektarbeidet for Arendal, Larvik, Vennesla og Søgne



del av kommunen. Konsekvensutredning på de enkelte tiltakene, og totalvurderingen, blir derfor grov og overordnet, og baseres derfor kun på innhenting av eksisterende kunnskap. Videre er det forskjell på denne type plan i forhold til «vanlige» vegplaner ved at denne planen inneholder en rekke tiltak som, stort sett, går langs eksisterende vegger. Det er ikke en ny vegtrasé som skal etableres mellom A og B hvor en har X antall alternativer. Dette er sykkellinjer som legges langs eksisterende vegger siden det er her folk ferdes, og naturlig å etablere sykkeltiltak. Det er ikke flere alternativer å utrede i linjevalg –enten bør det etableres sykkeltiltak her, eller så bør det ikke være noe i det hele tatt. I planarbeidet vil en se på mulige nye snarveger, men stort sett vil tiltak langs eksisterende veg bli fortrasket. Dette på grunn av et allerede etablert vegsystem, og det å kunne ivareta trygghetsfølelsen gjør at det tilstrebes at tiltak for myke trafikanter etableres langs eksisterende vegger. Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser kan være vanskelig siden de positive gevinstene ved økt sykkelbruk er vanskelig å synliggjøre ut fra metodikken beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140 om konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2006).

Slik det er beskrevet har kommunedelplan for sykkel en krevende balansegang mellom et oversiktsplannivå for hele kommunens hovedsykkelnett, samtidig som planleggingen av enkelttiltak går ned i detaljer og visning av mulige tverrsnitt av vegen. På bakgrunn av erfaringer gjort i kommunedelplaner for sykkel er Statens vegvesen i gang med å utarbeide en veileder for utarbeiding av kommunedelplan for sykkel.

### **3.0 Kommunedelplan for sykkel i Arendal**

Vi skal nå se nærmere på kommunedelplan for sykkel i Arendal, både i forhold til kostnader, formål og innhold. Det er interessant å se på hvordan arbeidet med å lage planen ble gjennomført, og hvilke skriftlige innspill som kom inn i løpet av planprosessen. Hvilke rammebetingelser sykkel har i Arendal kommune vil også bli gjennomgått.

#### **3.1 Kommunedelplan for sykkel**

Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Arendal kommune ble vedtatt av Arendal bystyre den 25. august 2011, sak BS-11/98 (Arendal kommune 2011). Kommunedelplan for sykkel i Arendal omfatter hele kommunen ut til kommunegrensene til Froland, Grimstad og Tvedestrand. Sykkelrutene i kommunedelplanen ligger på fylkesveger hvor Aust-Agder fylkeskommune er vegeier, og på kommunale veger hvor kommunen er vegeier (Arendal kommune 2011). Prosjektet med å utarbeide en kommunedelplan for sykkel tok ca. 1,5 år og besto av en sammensatt prosjektgruppe med representanter fra kommunen –både administrasjonen og en politiker (ordfører), representanter fra fylkeskommunen og Statens vegvesen. Statens vegvesen var tiltakshaver for prosjektet og hadde prosjektledelsen. Planarbeidet kostet Statens vegvesen til sammen ca. 1,1 mill. kr. I tillegg kom utgiftene kommunen hadde bl.a. til kartproduksjon, saksbehandling mv. og fylkeskommunens arbeidstid.

#### **Kommunedelplanens innhold**

Kommunedelplanen består av et juridisk bindende arealplankart med bestemmelser og en retningsgivende planbeskrivelse med konsekvensutredning. Det er ikke utarbeidet et handlingsprogram i tilknytning til kommunedelplanen, slik det er beskrevet i Plan- og bygningslovens § 11-2, 3.ledd.

Formålet med kommunedelplan for sykkel i Arendal er å:

- Øke sykkeltrafikken i Arendal fra 5 % til 10 % av alle reiser.
- Legge til rette for trygg skoleveg så 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen.
- Bidra til at det blir trygt og mer attraktivt å sykle gjennom Arendal gjennom et godt tilrettelagt sykkelnett.

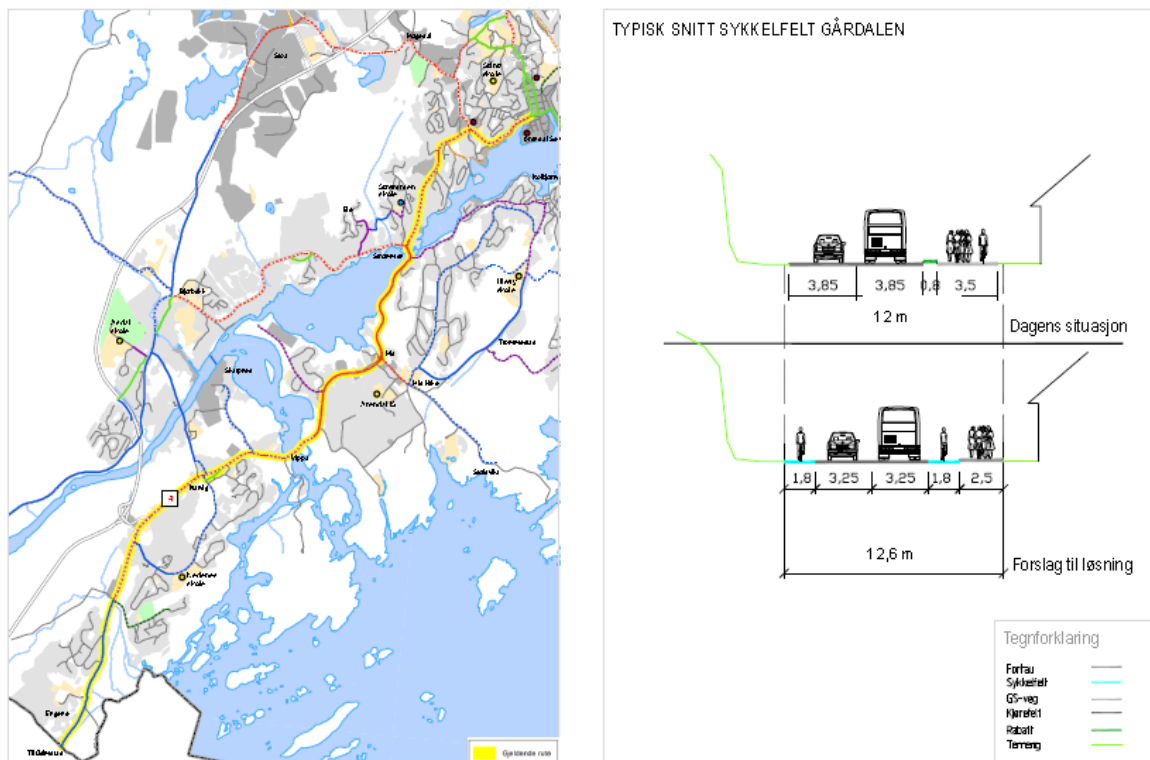
Målene ovenfor ble formulert i planprogrammet. I selve kommunedelplanen ble følgende formål tilført:

- Sikre areal til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovednett for sykkel.
- Være beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer.

Videre er det i planen også skrevet et formål med selve konsekvensutredningen:

- Få fram de vesentlige konsekvensene sykkelrutene vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn, slik at disse kan legges til grunn for vedtaket av kommunedelplanen (Arendal kommune 2011).

Hovednettet for sykkel ble delt inn i 8 hovedruter og 35 lokale ruter, hvor målpunktet for de fleste hovedrutene er Arendal sentrum. Prinsippet for inndelingen er at hovedrutene går fra sentrum og ut mot de viktigste boligområdene utenfor sentrum til kommunegrensene. De er tilrettelagt primært mot arbeids- og fritidssyklister hvor det bør være mulig å sykle i 25 – 30 km/t. Lokalrutene er definert som forbindelser mellom boligområder og forbindelser til hovedrutene. Hver hovedrute er markert gult på et kartutsnitt og et tverrsnitt på forslag til løsning, jf. figur 3.



**Figur 3** Kart og snitt på rute 4 i kommunedelplan for sykkel i Arendal kommune (Arendal kommune 2011).

Hoved- og lokalrutene linjer og valg av type sykkeltiltak (f.eks. sykkelfelt med fortau) er juridisk bindende hvor linjene er tegnet på arealplankartet og valg av tiltak er satt i bestemmelser til planen. Selve tverrsnittene er kun veiledende på hvordan det kan utføres.

Til sammen er det i planen foreslått tiltak for ca. 1,5 mrd. kroner. Sykkelvegnettet med både hoved- og lokalruter er til sammen ca. 83 km langt, jf. tabell 1. Arealbeslag av planen er på ca. 400 daa. På hovedvegnettet er det foreslått lengre strekninger hvor syklende og gående er separert, mens lokalvegnettet stort sett består av gang- og sykkelveg.

**Tabell 1 Sykkelnettet i kommunedelplanen fordelt på lengde, kostnad og daa**


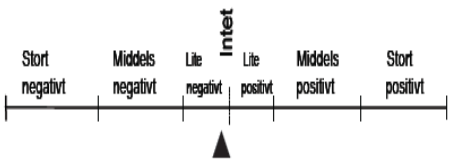
<b>Tiltak hovedruter (8 stk)</b>	<b>Lengde (m)</b>	<b>Kostnader (mill kr)</b>	<b>Arealbeslag (m2)</b>
Sykkelfelt m/fortau	5150	82	4280
Sykkelfelt	12450	171	19530
Sykkelveg m/ fortau	4000	105	9450
Gang- og sykkelveg	8600	148	39500
Utvidet skulder	8500	70	17000
<b>Totalt hovedruter</b>	<b>38700</b>	<b>576</b>	<b>89760</b>
<b>Tiltak lokalruter (35 stk)</b>	<b>Lengde (m)</b>	<b>Kostnader (mill kr)</b>	<b>Arealbeslag (m2)</b>
Sykkelveg m/ fortau	400	3	1200
Gang- og sykkelveg	35650	806	291200
Fortau m/sykling i vegbane	5400	79	7400
Utvidet skulder	2800	29	8400
Sykkelheis	300	5	0
<b>Totalt lokalruter</b>	<b>44550</b>	<b>922</b>	<b>308200</b>
<b>Totalt hovedruter og - lokalruter</b>	<b>83250</b>	<b>1498</b>	<b>397960</b>

Statens vegvesen utarbeidet planforslaget og konsekvensutredningen etter plan- og bygningsloven, forskrift om konsekvensutredning, fastsatt planprogram og Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser. Våren 2014 vil kommunedelplan for sykkel bli innarbeidet i kommuneplanens arealdel (Kristin Fløystad, kommuneplanlegger i Arendal, Pers.medd. 19.3.2014).

## Konsekvensutredningen

Ved utarbeidelse av konsekvensutredningen ble det benyttet temainndeling og terminologi fra Statens vegvesens håndbok 140, men utredningen for øvrig oppfyller ikke kravene til KU i forhold til håndboka. Begrunnelsen for valg av denne type metodikk er at omfanget av tiltakene i sykkelplanen i stor grad vil bestå av utbedringer langs veg, og omfanget av inngrepene vil være relativt små og konsekvensene begrenset. Planen viser til forskrift om konsekvensutredninger fra 2005 § 8 1.ledd, og det ble derfor vurdert at det på grunn av tiltakets art var tilstrekkelig å basere seg på kjent kunnskap for å utrede miljøtemaene.

Konsekvensutredningen viser konsekvensene for miljøtemaene vurdert ut fra verdi og omfang (ikke-prissatte konsekvenser): landskap/bybilde, nærmiljø, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser. Konsekvensene av tiltaket er vurdert rutevis, samt en grov samlet oppsummering. Det er lagt inn en buffersone på 15 meter til hver side langs alle tiltakene. Buffersonen utløser større konflikter enn det bygging av selve tiltaket vil gjøre. Blant annet viser konfliktkartet for tema naturressurser relativt store arealbeslag av dyrka mark, mens disse kan begrenses ved detaljert planlegging av tiltakene. For hvert tema er det beskrevet forslag til avbøtende tiltak og er redegjort for hvilke konflikter som kan oppstå i anleggsfasen. For hvert av temaene er det utarbeidet tabeller hvor hver enkelt rute er vurdert med å sette en pil på en verdirekke som viser verdi, og en rekke som viser omfang for så å til sammen komme frem til en konsekvens for det enkelttemaet på ved hjelp at en tallrekke for verdi og en for omfang. Dette er etter metodikken beskrevet i HB 140, jf. figur 4.

Rute	Verdi	Omfang	Konsekvens
1			Liten til middels negativ (-/-)

**Figur 4** Konsekvensutredning for naturmiljø på rutene 1-3 i kommunedelplan for sykkel i Arendal (Arendal kommune 2011).

Kampanjer og informasjonstiltak er på nåværende tidspunkt ikke inne i kommunedelplan for sykkel. Planen nå er en ren arealplan.

### 3.1.1 Innspill i planprosessen

I løpet av planprosessen ble det avholdt to folkemøter, et i oppstartsfasen og et møte da planen var lagt ut til offentlig ettersyn. Selv om møtene ble annonsert på vanlig måte i henhold til plan- og bygningsloven kom det kun noen få personer på oppstartsmøte og kun tre personer da planen lå ute til høring (Siri Skagestein, prosjektleder i Statens vegvesen, pers.medd. 12.2.2014). Dette er veldig få personer med tanke på hvor mye areal som avsettes til sykkelformål og hvor mange personer som blir berørt av planforslaget.

I løpet av perioden da planen lå ute til offentlig ettersyn, seks uker, kom det inn 10 skriftlige innspill. Dette er heller ikke mange med tanke på planens omfang. Av høringsinnspillene var det to uttalelser fra statlige organ, fire fra ulike organisasjoner, to fra private personer og to av høringsinnspillene kom internt fra administrasjonen i Arendal kommune (Statens vegvesen 2011). Av vesentlige merknader så har Fylkesmannen i Aust-Agder sagt at de finner konsekvensutredningen og ROS-analysen tilfredsstillende ut fra plannivået og de tiltakene planen legger til rette for, og at medvirkning er tilfredsstillende i henhold til plan- og bygningsloven. Videre skriver de, blant annet at utbygging av sykkelnettet er viktige tiltak for at det skal bli attraktivt å sykle og gå i Arendal kommune, og at kommunedelplanen vil være med på å bidra til at dette målet nås. Aust-Agder fylkeskommune har uttalt at kommunedelplanen er et betydelig bidrag i utvikling av sykkel som transportmiddel for alle grupper. Selv om det er vegeierinstansene som bestemmer takten i utbygging av tiltak vil det være svært viktig i den sammenheng å ha en overordnet plan å styre etter. De to interne innspillene fra Arendal kommune pekte blant annet på manglende prioriteringsliste, forankring innad i kommunen og spørsmål angående ansvar og finansiering. Av innspillene fra organisasjoner er det tre innspill fra velforeninger som går direkte på ulike tiltak, dette gjelder også de to innspillene fra private personer. Det siste innspillet er fra Fortidsminneforeningen som kommenterer i sitt innspill at det blir galt dersom utbyggingen av sykkelnettet skal gå på bekostning av verneverdig bebyggelse og hager.

Vi har nå sett hva kommunedelplan for sykkeltrafikk inneholder. La oss nå fokusere på rammebetingelsene for sykling i Arendal kommune.

### **3.2 Rammebetingelser for sykkeltrafikk i Arendal**

Arendal kommune har et samlet areal på 270 km<sup>2</sup>, fastlandet utgjør 256 km<sup>2</sup> og det er gjennomsnittlig 169 innbyggere per km<sup>2</sup> landareal. Per 1. januar 2013 hadde Arendal et innbyggertall på 43 336. Folketilveksten i en tiårs-periode var på ca. 9,7 prosent (Statistisk sentralbyrå 2014).

I kommuneplanen til Arendal i samfunnsdelen s.16 i kapittel 8 Samferdsel og infrastruktur står følgende delmål: *«I framtiden erstatter sykkelbruk bilen på korte transportetapper»*. Under står det *«Dette vil vi: stimulere til økt bruk av sykkel som transportmiddel gjennom ”sykle til jobben” aksjoner, og lignende. Etablere egne tosidige sykkelfelt i tilknytning til hovedveiakser. Fullføre et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i kommunens tettbygde områder, samt langs nåværende e18. Etablere sykkelparkering på sentrale deler i kommunen og bykjernen»* (Arendal kommune 2011).

I følge reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2009 har Arendal en sykkelandel på 4 prosent (Vågane, Brechan et al. 2011). Det vil si at sykkelandelen for reiser minst må dobles for å nå nasjonale målsetninger. Dersom en antar at gjennomsnittlig reiser hver innbygger i Arendal 3,33 reiser per døgn, noe som tilsvarer gjennomsnittlig antall reiser per døgn i RVU, vil dette tilsvare 144 310 reiser per døgn. Dette vil si at det gjennomføres ca. 5770 sykkelreiser i Arendal per døgn. Uten å ta hensyn til verken eventuell trafikk- og befolkningsvekst vil 8 prosent reiseandel på sykkel tilsvare 11540 reiser med sykkel per døgn. I følge Henrik Duus (Regional sykkelkontakt i Statens vegvesen pers.medd. 24.4.2014) er han av oppfatning at dersom Arendal skal opp på samme nivå som en del andre byer i Regionen må dagens sykkelbruk nesten tredobles. Dette fordi sykkelandelsmålet er satt til 10-12 prosent.

Syklistenes landsforening gjennomførte i 2009 en undersøkelse av sykkelforholdene i 20 norske byer. Konklusjonen i denne undersøkelsen var et Arendal lå litt under gjennomsnittet for de 20 byene. Framkommeligheten med sykkel anses som tilfredsstillende og syklistene følte seg mer trygge enn utrygge. Faktorer som trakk ned i Arendal var vintervedlikeholdet og dårlig med parkering ved kollektive transportmidler, samt at syklistene var lite tilfredse med sammenhengen i sykkelvegnettet. I spørsmålet om forslag til forbedringer kom det frem at det som betyr mest i Arendal var et sammenhengende sykkelvegnett, samt flere sykkelfelt og sykkelveger. Mange har også

oppgitt at vedlikeholdet av sykkelanleggene må bli bedre, særlig om vinteren (Syklistenes landsforening 2009).



## **4.0 Metode**

### **4.1 Hva er metode**

Utformingen av en faglig studie kan deles i tre faser: valg av studiefelt/problemstilling, teoretisk innfallsvinkel og valg av metode og forskningsopplegg. Den siste delen, metode, styres av de to foregående. Begrepet metode betyr opprinnelig veien til målet.

Utgangspunktet for ethvert forskningsprosjekt er et klart formulert forskningsspørsmål. Ut fra dette må forskeren vurdere hvilken metode som egner seg best til å besvare spørsmålet (Kvale and Brinkmann 2010). Valget av metode har også betydning for hvordan opplysningene kan brukes i analysen. Metode er imidlertid mer enn bare undersøkelsesteknikker, og kan sees på som læren om å samle inn, organisere, bearbeide, analysere og tolke informasjon så systematisk måte at andre kan etterprøve det man har gjort. Videre er en vitenskapelig metode en systematisk framgangsmåte som kan eksplisiteres slik at leseren har mulighet for å følge/gjenta undersøkelsen og nå fram til samme resultatet på de premisser som er beskrevet (Rienecker and Jørgensen 2006).

### **4.2 Casestudie**

Denne utredning bygger på casestudiemetodikk. Casestudie er en studie av én enhet. Om man for eksempel ønsker å studere land i verden, så vil en studie av Norge være en casestudie. Dette står i motsetning til komparative studier, som sammenlikner flere case, ved for eksempel studiet av Norge, Sverige og Danmark, eller alle landene i Europa. Metoden har vært kritisert for dens svakheter. En svakhet er vanskeligheten med å utlede generelle betraktninger om gruppen på bakgrunn av en studie av én enhet. (Hvordan vet du at ditt studieobjekt vil være likt på relevante kriterier som resten av gruppen?). Styrker i denne metoden ligger i muligheten for å gå i dybden og se sammenhenger (Store norske leksikon 2014). En av styrkene til kvalitativt orienterte case-studier, eller eksempelstudier, er at det kan gi bedre innsikt i prosesser og lokale strategier enn mer generelle kvantitative undersøkelser, som i stor grad baserer seg på en-faktor-forklaringer. Ved å bruke case-studium kan forskeren trekke ut essensen av komplekse sammenhenger, noe som gir en mer helhetlig forståelse av spesifikke lokale betingelser og den betydning de har for aktørenes handlinger. Casestudier som forskningsmetode en fruktbar måte å skaffe seg den nødvendige innsikt i både detaljrikdommen og sammenhenger, og er å foretrekke når man stiller spørsmål om «hvorfors og hvordan» ting skjer (Yin 1994).

### **4.3 Kvalitativ forskningsintervju**

Det kvalitative forskningsintervjuet søker å forstå verden sett fra intervjupersonenes side. Å få frem betydningen av folks erfaringer og å avdekke deres opplevelse av verden, forut for vitenskapelige forklaringer, er et mål (Kvale and Brinkmann 2010). På områder der det finnes lite forskningsbasert kunnskap fra før, kan kvalitative forskningsmetoder være velegnet. Kvalitativ forskning kan bidra til å bringe frem i lyset fenomener som har vært lite studert. Forskningsintervjuet bygger på dagliglivets samtaler, men som en profesjonell samtale involverer den en bestemt metode og spørreteknikk. Det er et intervju der det konstrueres kunnskap i samspill eller interaksjon mellom intervjueren og den intervjuede (Kvale and Brinkmann 2010). Rienecker and Jørgensen (2006) hevder at en av svakhet i metoden er at det er problematisk å si noe generelt ut fra en begrenset mengde observasjoner, men det er mulig å uttale deg om det som gjelder for dataene du har undersøkt.

#### **4.3.1 Intervjuundersøkelse**

Kvale and Brinkmann (2010) s 118 beskriver intervjuundersøkelsens syv faser til å bestå av tematisering, planlegging, intervjuing, transkribering, analysering, verifisering og rapportering. Siden jeg er en uerfaren intervjuforsker, var jeg redd for å komme galt ut og sitte igjen med et ubrukelig resultat. Derfor valgte jeg å lese Kvale og Brinkmann sin bok nøye før jeg gikk i gang med intervjurunden. Ved utvalg av intervjupersoner ble det gjort et strategisk utvalg. Dette for å få mest mulig informasjon om planen, og det var en viss usikkerhet om bruk av tilfeldig utvalg ville fått inn nok data. Strategisk utvalg er når grupper eller enkeltpersoner som en på forhånd mener har noe spesielt å bidra med i undersøkelsen. Dette betyr at en velger informanter som er betegnet som strategiske (Dalland 2012). For å prøve å få tak i de rette folkene i kommunens administrasjon ble valg av intervjuperson fremlagt og noe justert i samråd med dem. Det er interessant både å se hvordan planen håndteres administrativt og håndheves politisk. Arendal kommunes administrasjon er det intervjuet en kommuneplanlegger, en arealplanlegger og sykkelkoordinator, samt to sentrale politikere fra partiene Høyre og Fremskrittspartiet i Arendal. I tillegg er det interessant å få et innblikk i hvordan regionale og statlige myndigheter vurderer og praktiserer planen. For å få en håndterlig mengde data har det kun blitt intervjuet en fra administrasjonen i fylkeskommunen og en fra administrasjonen hos fylkesmannen, som begge jobber med arealplan. Videre er det intervjuet to personer

tilknyttet Statens vegvesen: prosjektlederen som hadde ansvaret for å utarbeide planforslaget, og en saksbehandler som jobber med å gi uttalelser til arealplaner. Jeg var forberedt på at jeg muligens måtte gjennomføre et par intervjuer til dersom jeg følte at de ni intervjuene ikke gav nok informasjon, men dette ble ikke nødvendig. Betegnelsen *intervjuperson* blir brukt om den som blir intervjuet. Som Kvale and Brinkmann (2010) viser er denne betegnelsen nøytral, og samtidig slår fast at det er en person som blir intervjuet.

## **Intervjuguiden**

Ved utarbeidelse av intervjuguiden ble spørsmålene nøye formulert for å få nødvendig informasjonen til å kunne besvare hoved- og underspørsmålene i oppgaven (jf. vedlegg 9.1.1). Det var et poeng å få intervjuguiden relativt detaljert, rettet mot du-personen uten for mange fremmedord. Riksrevisjonen har utarbeidet en veileder i intervjuteknikk (Riksrevisjonen 2008). Her er det fremhevet at det beste er å stille på intervju uten nedskrevne spørsmål på forhånd, for på den måten å få en god flyt i intervjuet. Dalland (2012) hevder at jo åpnere intervjusituasjonen er, desto større er sjansen for å få spontane, levende og uventede svar. Jo mer strukturert intervjusituasjonen er, desto lettere er det å ferdigstrukturere og analysere intervjuet i senere. Uten særlig erfaring med intervjusituasjonen vurderte jeg det dit hen at det var viktig å ha en detaljert og god intervjuguide for å ledes igjennom intervjuet. Dette gav en trygghet i at spørsmålene ville gi den informasjonen som var nødvendig, noe som gav rom til å kunne konsentrere seg om svarene til intervjupersonene. En detaljert intervjuguide sikret også likhet mellom intervjuene, samt at alle intervjupersonene svarte på de samme tingene. I denne oppgaven er det større interesse for å få gjennomtenkte, strukturerte svar enn svar som plutselig dukker opp. Dette har sannsynligvis en sammenheng med oppgavens tema, og ville nok muligens ha stilt seg annerledes for andre fagområder f.eks. psykologi.

Intervjuene ble gjennomført på intervjupersonenes arbeidssted. Vi møttes fysisk og satt i et lukket møterom. Hvert intervju varte i ca. en time. Da jeg gjennomførte intervjuene merket jeg at flere spørsmålene fløyt inn og overlappet hverandre. Det førte til at noen intervjupersoner følte de sa det samme flere ganger, men noen av intervjupersonene fremhevet at spørsmålene gjorde det slik at intervjuet forløp seg mer som en samtale. Intervjuguiden fungerte godt for å få frem nyanser i svarene. Siden intervjuguiden var

såpass detaljert, og temaet muligens litt komplisert, ble intervjuguiden sendt på forhånd til intervjupersonene. Intervjupersonene fikk da anledning til å tenke over spørsmålene og reflektere over temaet i forkant av intervjuet.

### 4.3.2 Transkripsjon

Transkribering er å klargjøre intervjumaterialet for analyse ved å oversette talespråk til skriftspråk. Transkripsjon er en hybrid mellom den muntlige diskursen som foregikk over tid - ansikt til ansikt i en levende situasjon - og en skriftlig tekst som er ment for allment, ikke tilstedeværende publikum. Transkripsjoner av intervjusamtalen til en skriftlig form innebærer en abstraksjon, der stemmeleie, kroppsspråk, intonasjon og åndedrett går tapt (Kvale and Brinkmann 2010). Under intervjuet skrev jeg ned stikkord, samtidig som jeg tok samtalen på lydopptak. Lydopptakeren kunne kobles direkte til datamaskinen, og tillot på en enkel måte å høre intervjuet om igjen og gå tilbake for å lytte nærmere.

Referatene er skrevet som en muntlig oppsummering, og mest mulig likt slik ting ble sagt (jf. vedlegg 9.1.5). Dette var bevisst for ikke å miste de ulike vinklingene og hvordan tingene ble formulert av intervjupersonen selv. Det var ingen av intervjupersonene etter gjennomlesningen som ønsket å endre noe i referatet/oppsummeringen. En intervjuperson gav følgende tilbakemelding etter å ha lest referatet *«Ikkje noen særskilte merknader.. foruten at det er mye som går igjen. Det kommer om igjen på ulike måter, men det var jo slik under intervjuet. pga. spørsmålsstillingen»*, en annen intervjuperson hadde kommentaren *«Det ser greit ut selv om det alltid er litt «skummelt» å lese opptak av seg selv når en prater i vei.... så jeg står vel for det og har ingen merknader til referatet»*, mens det var en som gav følgende tilbakemelding *«Veldig bra oppsummering»*.

### 4.3.3 Intervjuanalysering

For å analysere intervjuene benyttet jeg meg av benytte metodene: kategorisering og metningstetthet. Kategorisering innebærer en mer konseptualisering av et utsagn, som gir mulighet for kvantifisering. Kategorisering gjør det mulig å redusere og strukturere intervjutekster i tabeller og figurer (Kvale and Brinkmann 2010). På forhånd ble de spørsmål som skulle kategoriseres og metningstetthet plukket ut. Metningstetthet medfører forkortelse av intervjupersonenes uttalelser til kortere formuleringer, hvor den umiddelbare

mening i det som er sagt, gjengis med få ord (Kvale and Brinkmann 2010) s. 212. I tillegg til kategorisering og metningstetthet skrev jeg også ned noen sitater fra intervjupersonene, enten under intervjuet eller da jeg hørte på lydopptaket. Dette fordi sitater gir en interessant vinkling på hvordan selv intervjupersonene har uttrykt seg. Jeg hadde et skjema, og dersom det var et sitat jeg ønsket å ta vare på, skrev jeg det inn i tabellen under nummeret som samsvarte med nummeret i intervjuguiden. Sitatskjemaene er lagt ved som vedlegg, jf. 9.1.4. Referatene fra intervjuene ble skrevet ned mest mulig slik det ble sagt. Rett etter intervjuet var ferdig, analyserte jeg kategoriseringen og metningstettheten. Referatene og sitatene ble enten skrevet ned samme dag eller dagen etter, dette for at opplevelsen og gangen i intervjuet, samt opplysningene skulle være så ferske som mulig.

#### **4.3.4 Verifisering**

Verifisering er å undersøke intervjufunnenes generaliserbarhet, pålitelighet og validitet. Reliabilitet og validitet er begrep som må vurderes ved både kvantitative og kvalitative metoder. Mens reliabilitet viser til dataenes pålitelighet, viser validitet til dataenes gyldighet i forhold til problemstillingen som skal belyses. Pålitelighets- og gyldighetsspørsmålet kan da sees på som en form for kvalitetssikring av forskningsprosessen (Kvale and Brinkmann 2010). Det må sikres at informasjon er samlet inn på en pålitelig måte, og at opplysningene har gyldighet i forhold til problemstillingen eller de teoretiske begrepene som skal belyses.

For å bidra til å gi studien størst mulig validitet (gyldighet) og reliabilitet (pålitelighet) er alle referatene fra intervjuene jeg har hatt med intervjupersonene sendt til dem hvor de har fått mulighet til å endre på ting som står her. Det er ingen av de ni intervjupersonene som har ønsket å endre på noe i referatene. Før intervjuet startet skrev alle intervjupersonene under en avtale med tillatelse til å benytte opplysninger gitt under intervjuet inn i denne masteroppgaven (jf. vedlegg 9.1.2). Jeg spurte også om tillatelse til å ta opp intervjuet på lydbånd i forkant, noe som alle samtykket i. Datamaterialet brukt i oppgaven er anonymisert. Med dette menes at det ikke skal være mulig å knytte enkeltpersoner til opplysninger. Ved innlevering av oppgaven vil listen med navn og nummer, samt lydopptakene brukt under intervjuene bli slettet. Dette i tråd med anbefalinger fra (Dalland 2012).

Siden jeg i forkant av dette studiet har arbeidet med utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel i Vennesla og Søgne, har jeg tenkt igjennom hvordan jeg skal sikre mest mulig pålitelighet i oppgaven. Det er en reell mulighet at andre kan hevde at jeg har «farget» dem som har blitt intervjuet med mine synspunkt eller har forledet aktørene til å si noe annet enn de egentlig mener. Dette er et av de kvalitative undersøkelsers (hvor formål ikke er å påvirke intervjuperson) vanskelige dilemma. Som Kvale and Brinkmann (2010) hevder, må den som intervjuer har kjennskap til temaet som er valgt for å kunne stille gode spørsmål, og det er ofte slik at når en har kjennskap til et tema, så har en som regel også gjort opp sin personlige mening angående dette. Jeg tenkte derfor nøye igjennom denne utfordringen både ved valg av formål med oppgaven, valg av intervjuaktører, intervjuguiden og ved presentasjon av resultater. Det første var formuleringen av selve problemstillingen «*Kan en kommunedelplan for sykkel bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune?*». Jeg gikk noen runder med meg selv om jeg var klar for å si «nei» på slutten, og fint leve med at konklusjonen av denne studien eventuelt ble at det ikke kommuner bør utarbeide kommunedelplaner for sykkel. Av grunnprinsipp mener jeg at det viktigste i offentlig forvaltning ikke er å utarbeide mest mulig planer, men å utarbeide de planene som er nødvendig for å styre samfunnsutviklingen, og at de faktisk må være nyttige for kommunen for videre utvikling. Dette er essensielt i forhold til et kost-nyttespørsmål i offentlig forvaltning. Jeg var derfor oppriktig interessert i å få vite om disse planene er å betrakte som «levende dokumenter», om en kommune tar planen til følge, og om en kommunedelplan for sykkel bidrar til sikre/etablere tilfredsstillende sykkeløsninger i henhold til nasjonale målsetninger om økt sykkeltrafikk – i dag og for fremtiden. Det var derfor ikke avgjørende hva konklusjonen ble, men at den ble riktigst mulig, slik at en kan gi råd til andre kommuner/offentlige instanser. Med denne grunnholdningen klarte jeg å gjennomføre intervjuene på en nøytral måte etter hensikt og målformulering.

### **Hvordan stille spørsmål?**

Når en gjennomfører kvalitative intervjuer er det vanskelig å unngå å stille informantene ledende spørsmål. Forskeren må derfor være bevisst hvordan spørsmålene kan tolkes av informantene (Kvale and Brinkmann 2010). Under strukturerte intervjuer ønsker intervjueren å få kunnskap om informantens meninger om og forståelse av bestemte forhold, og vil derfor styre samtalen inn mot disse temaene. Samtidig må den som intervjuer passe seg for ikke "å legge svarene i munnen" på informantene, men finne en

balansegang der informantens meninger kommer frem samtidig som forskeren får dekket sine spørsmål. Samtidig er det viktig å la informanten styre samtalen og å la ham/henne "spore av" og snakke om forhold som ligger utenfor problemstillingens fokus. Ofte bidrar "avsporingene" til å gi et mer utfyllende bilde av informantens oppfatning av bestemte forhold (Kvale and Brinkmann 2010). Det har vært viktig å prøve å være så nøytral som mulig ovenfor mine respondenter, både før, under og etter intervjuet. Jeg ønsker ikke at respondentene skal bli «farget» av mine tanker om dette temaet, samtidig er det viktig å stille oppfølgende spørsmål for å finne ut av hva som egentlig menes. For å prøve å minske feilkilder i tilknytning til intervjuet ble litteratur på området gjennomgått. Både Kvale and Brinkmann (2010) og Riksrevisjonen (2008) gav mange tips og råd for å unngå ledende spørsmål og holde gode intervjuer. Blant annet gikk jeg grundig igjennom «de syv feiltrinn» som Riksrevisjonen beskriver. Da jeg i etterkant lyttet på båndopptak til de første intervjuene slo det meg at i de perioder intervjupersonene snakket fritt, uten noe form for avbrytelse, var ofte da de gav noen av sine mest interessante opplysninger. Dette var observasjoner jeg tok inn over meg til gjenstående intervjuer.

#### **4.3.5 Alternative metoder som er vurdert og forkastet**

##### **Litteraturstudie**

Gjennom en litteraturstudie skal problemstillingen besvares på bakgrunn av en gjennomgang og drøfting av teori, faglitteratur og empiri. En systematisk gjennomgang av litteraturen rundt problemstillingen og en kritisk gjennomgang av kunnskap fra skriftlige kilder og en sammenfatning av dem med diskusjon (Wikipedia 2013). Siden en kommunedelplan for sykkel, hvor arealet er geografisk avsatt til sykkelformål, er en relativt ny måte å arbeide på, og det vil ikke være nok tilgjengelig litteratur i teori og tidligere forskningsrapporter til å kunne gi et godt nok svar på forskningsspørsmålet i denne oppgaven. Det var derfor nødvendig selv å innhente utfyllende informasjon på de spørsmålene jeg lurte på i denne oppgaven.

##### **Kvantitative metoder**

Kvantitative metoder er forskningsmetoder som befatter seg med tall og det som er målbart (kvantifiserbart). I det store og hele er opplegget fastlagt før datainnsamlingen begynner. I kvantitative metoder foregår analysen etter datainnsamlingen, og datainnsamlingen er

preget av strukturering og lite fleksibilitet. Forskeren har på forhånd bestemt hvilke utvalgte aspekter ved kildene som skal undersøkes (Wikipedia 2013). På bakgrunn av at det er såpass få kommuner som har utarbeidet kommunedelplan for sykkel, og som har erfaringer ved praktisering, vil kvantitative metoder kanskje ikke gi nok datagrunnlag for å trekke forskningskonklusjoner. Videre vil ikke denne metoden gå nok i dybden og være fleksibel nok i forhold til det temaet som ønskes undersøkt. Mange forskningsprosjekter har kombinert kvantitative og kvalitative metoder, men i denne oppgaven er det ikke benyttet kvantitative metoder for å belyse forskningsspørsmålene i denne utredningen.

### **Casestudie med to-tre kommuner**

For forskningens del ville det nok vært interessant å utarbeide en kvalitativ undersøkelse ved å sammenligne to-tre kommuner som har utarbeidet en kommunedelplan for å finne ut likheter og ulikheter med hvordan planen fungerer, internt og mellom kommunene. Men for å gå i dybden må en beregne rundt 8-10 intervjuer per kommune, da rundt 20 – 30 intervjuer totalt. Dette kan fort tilsvare over 80-120 sider noe som ville blitt for omfangsrik i forhold til studiepoeng tilknyttet oppgaven. Valget mitt har bestått i å velge mellom å intervju noen få stykker i to ulike kommuner for så å sammenligne kommunene, eller alternativt å intervju flere personer internt i én kommune for å finne dypere ut hvordan planen oppfattes og praktiseres i denne ene kommunen. Dersom en kun intervjuer én saksbehandler i kommunen, og én politiker, vil risikoen for at denne personen er en «dedikert sykkelforkjemper», eller en som har jobbet masse med planen og således føler at planen må være en suksess, være relativt stor. Hvilke undersøkelsene og hvilken metode er best egnet for å få tak i de nødvendige opplysningene? Det er lettere å få frem ulike meninger og syn ved å intervju folk som har ulike verdier, agenda og erfaringer. Jeg er av den mening at kan være flere ulikheter mellom personer fra ulike enheter som jobber i samme kommune enn personer som jobber i forskjellige kommuner men som «brenner» for samme fagområde. Denne antakelsen er basert på personlig erfaringer ved å ha jobbet flere år innenfor offentlig sektor. Ved å intervju flere i samme kommune har en mulighet til å grave dypere i forskningsspørsmålene tilknyttet oppgaven. Disse vurderingene og antakelsene dannet grunnlaget for heller å velge intervjupersoner innad i en kommune enn å fordele intervjupersonene på to kommuner.



## **5.0 Analysen og resultater**

### ***5.1 Funn fra intervjuene om kommunedelplan for sykkel i Arendal kommune***

Hovedspørsmålet i oppgaven er om en kommunedelplan for sykkel kan bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune. For å kunne svare på dette har jeg delt hovedspørsmålet inn i fire underspørsmål. Disse fire underspørsmålene omhandler kortsiktige effekter, langsiktige effekter, utfordringer med en kommunedelplan for sykkel og prosessen rundt utarbeidelse av en slik plan. I tillegg til disse fire temaene er det innledningsvis et spørsmål som går på institusjonens holdning til sykkelplanen, og avslutningsvis hvilke faktorer som intervjupersonene tror er de viktigste for å få folk til å begynne å sykle.

#### **5.1.1 Holdning til kommunedelplan for sykkel**

Omtrent alle intervjupersonene mener at sin institusjons generelle holdning til kommunedelplan for sykkel er i overveiende grad positiv. Det er en som svarer likegyldig med begrunnelsen i at det er så få som vet at planen finnes, og dermed likegyldige til dens eksistens, jf. vedlegg 9.1.3. Dette poenget blir også påpekt av flere intervjupersoner som fremhever at det synes å være relativt mange i den interne organisasjon som ikke kjenner til planen. Kommunedelplan for sykkel er lagt ut på internett, men er ikke lagt inn i kartinnsynsløsningen som kommunen bruker ved saksbehandling. Dette betyr at saksbehandlere ikke automatisk får opp kommunedelplanen når de sjekker ulike temaer på kartet. For å få informasjon om kommunedelplan for sykkel må de da i tillegg gå inn og sjekke på internett. En intervjuperson fremstiller det slik *«Det var flere saksbehandlere, både på plan og byggesak, som ikke ante om planen. Det er mange nye folk, så kan være vår skyld. Men en burde ha et system hvor det står hvilke planer vi har og at planen er lagt inn i vårt innsynsverktøy»*.

#### **5.1.2 Kortsiktige positive effekter av kommunedelplan for sykkel**

På spørsmål om kortsiktige effekter mener tre intervjupersoner at kommunedelplan for sykkel ikke har gitt noen kortsiktige effekter på det å bidra til øke antall sykkelreiser i kommunen. Seks stykker mener at planen har hatt noe kortsiktig effekt, jf. tabell 2. Noen av disse henviser da direkte til kommunedelplanen og hvordan den overordnede planen er

blitt tatt hensyn til detaljplaner som er blitt utarbeidet i etterkant. På den måten har planen direkte bidradd til at det er blitt holdt av areal til fremtidig sykkelformål. En intervjuperson forklarer det slik «*Dersom sykkelplanen ikke hadde sagt at her skal det være sykkelfelt så hadde det nok ikke blitt satt av areal til sykkelfelt slik at det en gang i fremtiden er plass til dette*». I tillegg er det en del som fremhever at en kortsiktig effekt er at planen har bidradd til en bevisstgjøring og holdningseffekt. En intervjuperson påpeker at selv om nok ikke kommunedelplan for sykkel hadde hatt noen kortsiktig effekt, så «*har nok sykkelplanen framskyndet diskusjonen om hvor vi skal bo og hvordan vi skal ferdes internt i kommunen*».

**Tabell 2 Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 2**

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hvilke kortsiktige positive effekter har kommunedelplanen gitt?</b>
1	Fått mer areal til sykkelformål i transportkorridorene
2	Bevisstgjøring, holdningsendring
3	Sykkelpplanen blir brukt som grunnlag for annen planarbeid, mer bevisst
4	Avsetter areal til sykkeløsninger, spesielt i mindre reguleringsplaner
5	Sammenhengende sykkelveg til Hove gjør at flere sykler hit
6	Litt for tidlig å si, tiltakene er ofte kostbare og langsiktige
7	Kjenner ikke til at planen har direkte bidradd med positive effekter
8	Mulig gitt noe økt fokus på at sykkel er et viktig fremkomstmiddel
9	Ikke noe som kan kvantifiseres, har vært en bevisstgjøring for potensialer

### **Positiv utvikling for sykkel i Arendal**

Noen intervjupersoner mener det har vært en positiv utvikling for sykling i Arendal, men er usikre på om dette direkte skyldes kommunedelplan for sykkel. De tror først og fremst hovedårsaken er at det har vært en generell samfunnsutvikling med økt fokus på sykling. Flere, spesielt politikerne, fremhever at en vanlig innbygger i Arendal ikke er kjent med at det finnes en egen kommunedelplan for sykkel. Politikerne nevner også at istedenfor å vedta planen på siste møte i det forrige kommuneplanutvalg, så burde en ha jobbet noen måneder med hvordan planen skulle bli fulgt opp, for så å fremme planen for et nyvalgt kommuneplanutvalg.

### Mer blest om planen ville ha økt kortsiktige effekter

Alle intervjupersonene er enige om at det kunne vært gjort flere ting etter at planen ble vedtatt for å øke de kortsiktige effektene. En intervjuperson fremstilte den kortsiktige perioden for planen i Arendal som «*Det har vært bygd for lite fysiske tiltak, og det har ikke vært satt i gang noe holdningsskapende i perioden*». Alle intervjupersonene har forslag til tiltak som kunne blitt gjennomført for å øke effektene, jf. tabell 3. De fleste tiltakene går på det å få blest om planen og temaet sykling igjennom holdningskampanjer, informasjon og mindre kostnadskrevenne, fysiske tiltak. Slik som en intervjuperson ordlegger seg «*Vi må være flinkere å markedsføre både sykkelplanen og effekten av å sykle*». Det blir henvist til andre byer som er flinkere på markedsføring slik som Kristiansand og kampanjen «Jeg kjører grønt».

**Tabell 3** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 6

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hvordan skulle en fått flere kortsiktige effekter av kommunedelplanen?</b>
1	Igangsatt flere fysiske tiltak, hatt mer holdningsskapende arbeid for å skape blest om planen
2	Etablert noen tiltak, avholdt kampanjer som illustrerer sykkelmuligheter
3	Mer aktiv markedsføring av planen og effekt av sykling, mer feiring av tiltak
4	Få planen frem i bevisstheten, inn i saksbehandlingssystemene
5	Gode sammenhengende sykkelvegnett med sykkelparkering og belysning
6	Holde kampanjer og skolekonkurranser f.eks. «sykle til jobben»
7	Gjort noen enkle, mindre kostnadskrevenne tiltak som skilting og sykkelparkering
8	Bruke den i reguleringsplaner, god informasjon om eksisterende sykkelruter
9	Samle offentlige etater og tverrsektorielt, slå igjennom i budsjetter, dagsorden

### 5.1.3 Langsiktige positive effekter av kommunedelplan for sykkel

På spørsmålene om hvilke langsiktig effekter en kommunedelplan for sykkel kan gi, forandrer bildet seg. Hele fem av intervjupersonene mener at kommunedelplan for sykkel har en stor betydning for å øke sykkelandelen, mens fire stykker er av den oppfatning at planen vil ha noe effekt. Ingen av intervjuobjektene mener at planen ikke vil ha noen langsiktige effekter til å øke sykkelandelen i kommunen.

Av positive, langsiktige effekter ble det nevnt stikkord som langsiktighet, prioritering og forutsigbarhet, jf. tabell 4. Det å ha en overordnet, juridisk bindende arealplan gjør at areal videre i reguleringsplaner avholdes til fremtidig sykkelformål. Det er som en intervjuperson sa «*Nå kommer sykkeltanken inn i forkant*». Videre vil en få mulighet til en systematisk tilnærming mot private utbyggere ved at de må etablere en del sykkeltiltak ved utvikling av utbyggingsområder. Fylkesmannen påpeker at det er nyttig å ha en overordnet prioritering av hvilke sykkelstrek som skal prioriteres i kommunen, og de bruker dette planverktøyet aktivt i innspill for å prøve å unngå altfor mye fragmentert utbygging.

**Tabell 4** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 7

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hvilke positive, langsiktige effektene har kommunedelplan for sykkel?</b>
1	Ivaretar areal i transportkorridorer, slik at syklende og gående på sikt slipper omveger og mye stigning
2	Langsiktig budsjettplanlegging, prioriteringsverktøy, mulighet til midler
3	Nødvendig areal blir ikke bygd ned, forutsigbarhet, sammenhengende løsninger
4	Holder av areal, har plan dersom det kommer midler
5	Overordnet plan som alle som bygger veg må ta hensyn til, langsiktige plan
6	Veldig nyttig å ha en langsiktig plan hvor de overordnede prioriteringene er gjort
7	Sykler mer, helsegevinst, få planen ut i live
8	Et sammenhengende sykkelnett, være i forkant, langsiktig
9	Fremkommelighet for sykkel med arealdel er forankret juridisk

## **Sammenheng mellom fysisk tilrettelegging og sykkelandel**

Flere intervjupersoner mener at det er en direkte sammenheng mellom fysisk tilrettelegging og antall folk som sykler. Det er slik en intervjuperson sier det «*Det er sånn at bygges det en veg så kommer det biler på den, og bygges det en gang- og sykkelveg så kommer det sykler på den. Folk tar i bruk det de ser*». Det er et langsiktig arbeid, og dersom en bruker planen effektivt, vil dette gjøre til at en gradvis vil få mer og mer bruk av sykkel. Videre blir det påpekt at en slik plan gjør det lettere for de ulike offentlige aktørene å samarbeide om sykkelnettet og sykkelskapende arbeid. Men politikerne spesielt fremhever hvor viktig det er at planen blir fulgt opp i hverdagen og kontinuerlig aktualisert, og at eventuelle positive effekter avhenger av i hvilken grad dette gjøres. Mantraet er at det ikke er vits i å ha en plan dersom den bare blir liggende, og ingen følger den.

Dersom alle tiltakene som ligger i kommunedelplan for sykkel er blitt gjennomført i 2023, tror fire intervjupersoner at dette da i stor grad har bidradd til at kommunen har nådd det nasjonale sykkelandelsmålet på 8 prosent. De resterende fem mener at dette har bidradd i noen grad. Både politisk og mellom de offentlige etater er det tilfeldig hvem som mener stor grad og hvem som svarer noen grad. Intervjupersonene begrunner svarene sine med de samme faktorene som nevnes på langsiktige effekter. Dersom en klarer å få på plass en trygg og rask sykkel-infrastruktur, så vil folk begynne å sykle. Infrastrukturen for sykkel regnes av samtlige intervjupersoner for å ha stor betydning for å få flere folk til å sykle.

## **Fordel med en overordnet sykkelplan**

På spørsmål om intervjupersonene tror at kommuner som har en kommunedelplan for sykkel har større sjanse til å lykkes med å øke sykkelandelen svarer de fleste ja. Dem som nøler eller er usikker begrunner dette med at det ikke nødvendigvis trenger å være en kommunedelplan, men det viktige er en overordnet, systematisk planlegging. Det viktigste er at planen blir aktivt brukt, og ikke blir liggende i en skuff. En intervjuperson fremstiller det slik at «*de kommuner som har en plan som følges opp kontinuerlig, de har større sjanse til å lykkes*». Det blir også påpekt det poenget med at kommuner som har utarbeidet en kommunedelplan for sykkel har en mye høyere bevissthet rundt muligheter, behov og prioriteringer rundt temaet sykkel.

## **Aktiv oppfølging av planen vil på sikt øke sykkelandelen**

For å øke de langsiktige, positive effektene av kommunedelplanen for sykkel vektlegger politikerne det å holde fokus på planen kontinuerlig og at jobbes aktivt med sykkeltemaet.

Andre intervjupersoner fremhever viktigheten av økt samarbeid både på tvers av sektorer innad i kommunen, men også blant andre offentlige etater og private bedrifter.

Holdningskampanjer og informasjon er viktige tiltak for å øke langsiktige effekter, jf.

tabell 5. De fleste intervjupersonene nevner at fokusgruppene bør være barn/unge og hverdagssyklisten til/fra jobb. Økonomi og det faktisk å bygge infrastrukturen foreslått i planen er momenter som går igjen i alle intervjuene.

**Tabell 5** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 10

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hvordan skulle en fått flere langsiktige effekter av kommunedelplanen?</b>
1	Økonomi, midler til å bygge tiltak, samarbeide på tvers av etater og profilere mer på helseeffekter av sykling.
2	Infrastruktur, etablere tiltak, holdningskampanjer, holde trykk på sykling
3	Kampanjer, medieomtale og belønningsordninger
4	Få bedriftene med som tilrettelegger for sykling, endring i skattereglene, færre p-plasser
5	Fokusere på jobbsyklisten og skole/barn – sykkelarbeid rettet mot god helse og miljøeffekt
6	Prioritering av penger for å følge opp, sykkelkampanjer og restriktiv bilparkering
7	Planen og temaet må bli aktualisert kontinuerlig, ikke havne i en skuff
8	Bruke planen aktivt, ut med informasjon og holdningsskapende arbeid
9	Ikke bare infrastruktur, også involvere andre sektorer slik som skole og helse

#### 5.1.4 Utfordringer rundt det å ha en kommunedelplan for sykkel

Ingen av intervjupersonene mener at kommunedelplan for sykkel har hatt en negativ effekt. Men det er flere som antyder at «*det beste ikke må bli det godes fiende*». Dette blir tydelig påpekt av en intervjuperson fra Statens vegvesen. Det har vært vegstrekninger hvor sykkelløsningen er for dyr i forhold til bevilgede midler slik at har må ha gått på et kompromiss og tilpasset sykkeltiltaket, hvor blant annet sykkelfeltene er blitt smalere. Dersom tverrsnittene i kommunedelplan for sykkel skulle vært fulgt slavisk, kunne resultatet ha vært at en ikke fikk bygd noen sykkeltiltak i det hele tatt.

På spørsmål om den interne organisasjonen står bak kommunedelplan for sykkel mener så godt som alle intervjupersonene at den interne organisasjonen står bak planen, jf. tabell 6. Det er litt usikkerhet i organisasjonen som skal etablere sykkeltiltakene langs fylkesveg innenfor en gitt ramme, og som daglig sitter og forvalter dette vegnettet.

**Tabell 6** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 13

Intervju nr.	Står den interne organisasjonen samlet bak sykkelplanen?
1	Usikker, noen mener planen er for ambisiøs og for lite implementert
2	Ja, ikke vært kritiske røster eller noe negativitet rundt planen
3	Ja, men anbefalte tverrsnitt krever av og til for store inngrep
4	Ja, veldig positive, ingen negative fortegn
5	Ja, plan og TS-laget kan bruke planen som brekkstang
6	Ja, men flesteparten kjenner ikke til planen siden ansvaret er kommunedelt
7	Ja, lojaliteten er der, men ved drøfting av penger vil uenigheter komme
8	Ja, ikke hørt noe annet, ingen sprik
9	Ja, unisont positivt, ikke hørt noe annet

#### Ingen ekstern negativitet rundt planen

Ingen av intervjupersonene har inntrykk av at det er utenforstående grupper som har reagert negativt. De fleste fremhever at sykling er en del av tiden, og folk forstår hvorfor det avsettes areal til dette formålet. Kommunedelplanen hjelper i formidling slik at forståelsen blant utbyggere øker. En saksbehandler fremhever at det er en hjelp når kommunen kan peke på at det er langsiktige og systematiske tanker bak det å avholde areal

til sykkelformål, og ikke noe bare en saksbehandler har funnet på. Dette eksemplifiseres med følgende sitat «for en som ønsker å bygge en garasje, og det å vise til sykkelplanen at du kan ikke bygge noe her for på lang sikt så kommer det et sykkeltiltak her».

På spørsmålet om kommunedelplanen har forlenget, fordyret eller komplisert prosessen rundt det å få vedtatt detaljplaner eller byggesaker er fem intervjupersoner av den oppfatning at det har den ikke gjort. Fire stykker sier at planen i noen grad har forlenget prosessen. Men årsaken til forlengelsen er som regel at den overordnede sykkelplanen ikke er hensyntatt i oppstartsfasen på grunn av mangel på informasjon og kjennskap til planen i administrasjonen. Men alle intervjupersonene er av den oppfatning at dette ikke gjør så mye, og uansett blir sluttresultatet bedre ved at en må gå en runde til og ser på hvordan sykkel skal hensyntas.

### **Planen er ambisiøs, men det bør den også være**

Alle intervjupersonene synes at kommunedelplanen for sykkel er ambisiøs. Intervjupersonene reflekterer en del over hvilket nivå en overordnet sykkelplan egentlig skal ha. Inntrykket er at de fleste mener at en slik plan skal ha denne ambisiøse målsetningen, og at det ikke ville være riktig å senke dette nivået. Det er flere som mener planen fungerer som en visjon. Det er ingen som mener at noen tiltak burde vært tatt ut av planen og at den ikke burde være så ambisiøs. En intervjuperson formulerer seg slik «Planen setter fokus på hvordan det burde prioriteres og at nye tanker tar tid å implementere. Lagt lista høyt, og det bør vi gjøre for å komme noen veg». Det var en intervjuperson som savner mer detaljerte og akseptable løsninger igjennom tettbebyggelse hvor det er meget vanskelig å etablere den ideelle løsningen i kommunedelplanen. Men hovedinntrykket er at generelt sett synes intervjupersonene at den ideelle sykkeløsningen med tverrsnitt som ligger i planen er bra og på riktig nivå. Slik en intervjuperson fremlegger det «i en overordnet plan må man legge det beste snittet, men man må nok gå og diskutere i enkeltsakene, av og til bedre å bygge noe som ikke er helt etter boka enn ingenting, men ikke bygge noe som er for dårlig».



## Økonomi og kjennskap til planen er hovedutfordringer

På spørsmål om hva synes å være er den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel er det tre stykker som fremhever økonomi og midler til å få bygd tiltakene i planen. Hele seks personer trekker frem at planen faktisk blir brukt til daglig og er et «levende» arbeidsverktøy i den daglige prioriteringen, jf. tabell 7. Disse synspunktene kommer både fra politisk og administrativt hold internt i kommunen, men også fra statlig hold. Fra det politiske ståstedet er den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel at det er jobbet mye med å få vedtatt et godt plandokument, men så har det ikke vært en god oppfølging. Planen har derfor ikke fungert som forventet. Slik politikerne fremlegger det så forventer de at administrasjonen følger opp kommunedelplanen og henviser til den i administrative og politiske saker. De sier blant annet at «*det at planen følges opp er basert på tillitt til politiske vedtak for dem som skal sørge for at planen blir gjennomført og iverksatt*». Administrasjonen påpeker også at det gjenstår noe før planen kan bli daglig brukt, blant annet at den må inn i deres kartsystemer. Det er en intervjuperson som peker på at det er dårlig kommunikasjon mellom ulike offentlige organene, og at det virker som det er en dårlig styrt prioritering og oversikt over hvilke tiltak som bør bli bygd.

**Tabell 7** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 17

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hva er den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel</b>
1	Økonomi og midler til å få bygd tiltakene slik beskrevet, implementert i alle ledd
2	Utfordringen er å følge opp planen, til å få alle til å bruke den
3	Gjøre den kjent for alle som skal bruke den, rulleres inn i kommuneplanen
4	Økonomien, høye summer
5	Dårlig kommunikasjon, oversikt og prioritering av prosjektene mellom kommune, fylkeskommune og stat
6	Komme fra papir til virkelighet, bruke arealplanen i kommuneplanen
7	At plandokumentet blir fulgt opp i hverdagen
8	Få løftet den opp til et aktivt arbeidsverktøy
9	Økonomi, det å få gjennomført tiltakene i planen

### 5.1.5 Prosessen rundt utarbeidelsen av kommunedelplan for sykkel

På spørsmål om hva som var hovedutfordringen rundt prosessen med å lage kommunedelplan for sykkel påpeker flertallet at de synes det hadde vært for lite medvirkning i planprosessen, og at det hadde vært for lite involvering, jf. tabell 8. Oppfatningen om lite involvering kommer tydeligst frem internt i Statens vegvesen og blant politikerne. En politiker beskriver arbeidet slik «den politiske involveringen var ikke på samme måte som med den overordnede kommuneplanen der hvor det ble brukt mye tid på arealinnspill. Det ble brukt mindre tid på kommunedelplaner». En saksbehandler i kommunen beskriver det også som en prosess som ikke fikk veldig mye oppmerksomhet.

**Tabell 8** Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 20

Intervju nr.	Største utfordringen i prosessen med å utarbeide en kommunedelplanen
1	Litt mer informasjon ut –spesielt til planavdelingene, mye av arbeidet var gjort da den kom på bordet
2	Medvirkning –tilrettelegge for medvirkning og å få folk til å engasjere seg
3	Medvirkningsprosessen –få folk til å engasjere seg
4	Diskusjoner om detaljnivået, kostnadsoverslag og juridisk eller ikke
5	Diskusjon om strekninger og sentrumsutvikling
6	Vanskelig å lese konsekvensutredningen –KU overformidlet konfliktene
7	Ikke en god og bred politisk involvering og lite forankring i befolkningen
8	Trang kommune, det å finne arealer på annen manns grunn
9	Vet ikke, kjente ikke så godt prosessen

#### Vanskelig å involvere befolkningen

Som noen intervjupersoner fremlegger det så er det generelt vanskelig å involvere befolkningen på et overordnet plannivå, og at det virker som om folk ikke helt skjønner hva som er i ferd med å skje. Det er først når detaljplanleggingen starter at engasjementet kommer frem, men da er det mye vanskeligere å påvirke siden de overordna plangrepene allerede er lagt. En intervjuperson ordlegger seg slik «dersom folk hadde skjønt at nå blir gang- og sykkelveger i Arendal kommune prioritert, så hadde kanskje folk vært mer

*engasjerte*». De fleste intervjupersonene er av den oppfatning at en burde hatt et større fokus på å øke engasjementet og fokuset om temaet sykling under prosessen. Det blir foreslått å få med skoler og bedrifter på kampanjer og temamøter. Selv om planen er langsiktig mener flesteparten av intervjupersonene at det burde bli lagt litt penger i å få mye oppmerksomhet rundt sykling. Men som en intervjuperson påpeker, så fulgte planen medvirkningsprosessen pålagt i plan- og bygningsloven, og selv dette er relativt ressurskrevende. Dersom planen skulle ha hatt ekstraordinær medvirkning ville en måtte bruke en del mer ressurser, både i tid og penger. Politisk er det en oppfatning om at prosessen i stor grad ble gjennomført på administrativt plan. Dersom jobben skulle vært gjort om igjen burde det ha vært et mye større fokus opp mot dem som har et reelt forhold til sykling i dag og ikke dedikert til en håndfull personer i administrasjonen å håndtere selve utformingen av planen. Forslag som ble nevnt var, blant annet, temamøter med skoler, organisasjoner i forhold til det å spille inn hva som skal være i en plan, og da ville en fått en mye større forankring blant innbyggerne og politikerne. Det blir også nevnt at planen ble utarbeidet og vedtatt i forrige periode.

### **Konsekvensutredningen var dårlig tilpasset for sykkeltiltak**

Intervjupersonene synes planbeskrivelsen er godt utarbeidet. Det at linjene er kartfestet og at det er laget detaljerte tverrsnitt oppleves som en god hjelp. Det som kritiseres er konsekvensutredningen av planen. Denne oppleves som for omfattende i forhold til temaet, meget vanskelig å lese, samt at mulige konflikter er overkommuniserte. Fylkesmannen hadde i planprosessen en merknad om landsbruksareal, og i neste omgang var hele sykkelstrekningen uten videre bare tatt ut av planen. Slik som intervjupersonen fra Fylkesmannen beskriver er sykkeltiltak positive samfunnstiltak, og det skal veldig mye til for å gå til innsigelse. Videre ble det konsekvensutredet altfor mye areal da det ikke var tatt stilling til hvilken side av vegen tiltaket ville komme på.

### **Handlingsdel mangler i kommunedelplanen**

Det er en intervjuperson som påpeker at kommunedelplan for sykkel ikke har en handlingsdel, noe som er lovpålagt etter plan- og bygningslovens § 11-2, 3.ledd. Alle intervjupersonene etterlyser en prioritering av tiltakene. Om denne prioriteringslisten skulle vært inn i kommunedelplanen, eller som en egen sak i etterkant var de noe usikre

på. Politikerne uttrykker et ønske om å gjøre planen mer lettlest ved at det blir laget et lite hefte hvor de viktigste poengene ved kommunedelplanen var beskrevet.

### **Nytteverdi høyere enn ressursbruk**

Seks personer mener at nytteverdien ved å ha en kommunedelplan for sykkel er høyere enn ressursbruken. To personer mener at ressursbruken har vært høyere enn nytteverdien, og en person er litt usikker. Meningen om at ressursbruken er høyere enn nytteverdien kommer fra det politiske holdet, hvor det blir påpekt at dette blir vurdert fra nåværende tidspunktet. Begrunnelsen er at intervjupersonene finner planen såpass nøytral og lite i fokus at nytteverdien oppleves som liten. Men disse to intervjupersonene presiserer at dersom en klarer å løfte frem planen og bruke den aktiv, så vil nytteverdien på sikt bli høyere enn ressursbruken.

### **5.1.6 Andre funn**

Nedenfor vil jeg presentere noen andre interessante funn som kom frem under intervjuene.

#### **Faktorer som vil øke sykkelandelen**

Som de fleste intervjupersonene påpeker er det ikke nok med en plan for å øke sykkelandelen. På spørsmål om hva de mener er de tre viktigste faktorene for å øke sykkelandelen kom det opp mange forslag. De aller fleste nevner fysiske tiltak som god og tilrettelagt infrastruktur. Rundt halvparten av intervjupersonene kommer også inn på sykkelparkering, og muligheten til å kunne sette fra seg sykkel på et trygt sted under tak. Faktorer som holdningsendring, forståelse og informasjon om positive gevinster blir også hyppig nevnt. Videre påpeker flere at det må lønne seg tidsmessig og økonomisk å sykle, og dermed vanskeligere kjøre bil. Det blir pekt på at når elsyklens fordeler blir mer kjent, ville dette øke sykkelandelen. Videre viser også flere av intervjupersonene til det paradoks at man ønsker at flere skal ta i bruk miljøvennlig transport, samtidig som en snakker om å bygge ut bilvegnettet rundt Arendal for flere milliarder for å få mer flyt i biltrafikken. En intervjuperson formulerer seg slik *«De fleste snakker positivt om sykling, men de færreste klarer å følge opp.... Det er først når trafikken står at det blir en gevinst å ta i bruk sykkel»*. Andre faktorer som blir nevnt er tilfredsstillende drift og vedlikehold av sykkelnettet hvor sykkelvegene må bli godt brøytet i vintersesongen og feid rett etter at snøen har smeltet. Høyere bensinpriser ble nevnt at en intervjuperson til å ha en gunstig

effekt for å få flere folk til å velge sykkelen som transportmiddel, jf. tabell 9. Begrunnelsen for dette er at det må koste mer å bruke bilen. En annen intervjuperson nevner at for å stimulere til økt sykkelbruk, burde nasjonale skatteregler endres. Som eksempel blir arbeidstaker skattemessig belastet dersom bedriften ønsker å kjøpe en sykkel til bruk til/fra jobb.

**Tabell 9 Utdrag av intervjupersonenes svar på spørsmål nr. 25**

<b>Intervju nr.</b>	<b>Hva er de tre viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle?</b>
1	Tidsbesparende, økonomisk gevinst, godt tilrettelagt sykkelnett
2	Infrastruktur, høy kvalitet på sykkelparkering, holdninger
3	Øke forståelsen for positive effekter, god drift og vedlikehold, gode sykkelparkeringsløsninger
4	Sykkelparkering v/arbeidsplassen, sikkerhet i infrastrukturen, informasjon, endre nasjonale skatteregler
5	Trygt og sammenhengende sykkelvegnett, god drift/vedlikehold og god sykkelparkering
6	Trygt, enkelt og at det er gevinster på å velge sykkel, vanskeligere med bil
7	Peke på helsegevinsten, miljøgevinsten og trivselsfaktoren ved å sykle
8	Tilrettelegging for sykkel til bolig/arbeid, informasjon og holdningsskapende arbeid
9	Tidsmessig gunstig –enkelt og rettlinjet, trygt og godt å sykle, bensinprisene må opp

### **Juridisk bindende plan eller temaplan**

Omtrent alle intervjupersonene er overbevist om at en overordnet sykkelplan må være utformet som en juridisk bindende arealplan. Det er kun et par av intervjupersonene som er usikker på om en hadde trengt å gjøre planen juridisk og at en muligens kunne oppnådd samme resultater gjennom dialog og informasjon. Men politikerne er klare på at temaplaner har ingen hensikt, og at dersom en skal ha en plan så må den være juridisk bindende. En arealplan gjør at alle må forholde seg til den, og dersom planen ikke følges må det dispenseres fra den. En saksbehandler i kommunen sier at *«dersom ikke planen var juridisk bindende, så hadde den nok havnet i hylla her bak meg. Det var egentlig oss i*

*kommunen som ville ha den juridisk siden vi visste hvordan ting blir behandlet når de kommer hit».*

### **Planen er lite i fokus**

Ut fra intervjuene har planen et lavt fokus og er lite synlig. Dette er mest fremtredende internt i kommunen, både administrativt og politisk. Fra politisk hold kommer kommentarer som «*jeg, som politiker, hadde lite kjennskap til den planen før du tok kontakt med meg*» og «*jeg har ikke lest så mye på kommunedelplanen*». Fra administrativ hold kommer det kommentarer som «*Vi har ikke utnyttet planen godt nok, derfor skal jeg nå arbeide med å få den opp igjen*» og «*Du har gjort oss oppmerksom på dette pga. dette intervjuet, slik at vi kommer til å ha et møte med byggesak og kjøre en liten informasjon om planen og høre litt med dem hva som må til for at det skal bli enklere for dem*». I tillegg er det kun en person som kjenner til planen hos Fylkesmannen.

## **6.0 Diskusjon og kritikk**

I dette kapitlet skal vi først diskutere funnene fra intervjuene. Deretter kommer det noen betraktninger rundt kritikk og mulige svakheter ved oppgaven.

### **6.1 Diskusjon av funn i oppgaven**

Alle intervjupersonene er klare på at det å ha en kommunedelplan for sykkel er en god ide og synes det er bra at Arendal kommune har utarbeidet en slik plan. Ut fra resultatene fra intervjuene er det mulig å trekke ut fem temaer som utpeker seg og som skal diskuteres nærmere i dette kapitlet. Det er følgende:

- kjennskap og aktiv bruk av kommunedelplanen
- holdningsendring, medvirkning, informasjon og involvering
- samarbeid og prioritering
- planbeskrivelse og konsekvensutredning
- temaplan kontra kommunedelplan.

Vi skal så samle disse fem temaene og vurdere om de vil ha/har noen effekt for å øke sykkelandelen i Arendal kommune.

#### **6.1.1 Kjennskap og aktiv bruk av kommunedelplan for sykkel**

Et av hovedfunnene i oppgaven er at kommunedelplanen, slik den fremstår i dag, virker å være anonym og lite i fokus. Dette kommer spesielt til syne i intervjuene med administrasjonen og politikerne i Arendal kommune. Unntaket er saksbehandlere på statlig og regionalt nivå som forteller at de bruker planen aktivt til å gi uttalelser til andre arealplaner.

##### **Lite kjennskap til planen administrativt**

Etter hva intervjupersonene i kommunens administrasjon forteller er det kun et fåtall på Plan- og byggesaksavdelingen som kjenner til kommunedelplan for sykkel og saksbehandler etter den. Internt hadde intervjupersonene i forkant forhørt seg med folkene på plan og byggesak. Det kom det frem at de fleste nyansatte arealplanleggerne ikke kjenner til planen. For byggesaksbehandlere er planen ukjent, og blir ikke brukt i daglig saksbehandling. Årsaken til dette blir sagt å være at kommunedelplanen ikke er lagt inn i

saksbehandleres kartverktøy som de benytter når de skal behandle saker. I dette systemet skal de få opp alle de opplysningene de trenger for å kunne gjøre en vurdering.

Kommunedelplanen er imidlertid lagt ut på internett, er en av kun to kommunedelplaner i kommunen, og skulle sånn sett ikke være så vanskelig å sjekke ut. Men som regel er det en hektisk hverdag i kommunens administrasjon, og saksbehandlere må som regel være tverrfaglige og favne over flere fagområder. Det som krever noe ekstra kan fort bli glemt. Nå skal Arendal bytte kartinnsynsløsning, og kommunedelplan vil ikke bli lagt inn i nåværende system. Men det er et mål å få lagt inn kommunedelplanen i nytt kartinnsynsløsning når den er på plass. Det vil sannsynligvis også hjelpe at kommunedelplanen våren 2014 skal bli rullert inn i kommuneplanen. Kommunedelplanen er en arealplan hvor noe av hensikten er å holde av areal til fremtidige sykkelløsninger, og dersom kommunens egne saksbehandlere ikke kjenner til planen vil de heller ikke behandle detaljplaner og byggesøknadene etter de langsiktige, systematiske og overordna føringene som er lagt i kommunedelplanen. Dette vil føre til at areal til sykkelløsninger blir nedbygd eller utelatt. Intervjupersonene har selv uttalt at de nå ønsker å gjøre et grep for å få planen mer opp og kjent i Plan- og byggesaksavdelingen.

### **Nøytral plan for politikerne**

Et av funnene er at det er politikere som har minst kjennskap til planen. Her antyder intervjupersonene at planen ble godkjent i forrige periode, og at den nå politisk har et lite fokus. Politikerne har heller ikke satt seg inn i planen. Det er politikere som mener at ressursbruken så langt er høyere enn nytteverdien. Dette blir argumentert for ved at de opplever kommunedelplanen som veldig nøytral og ikke mye brukt eller argumentert for. Det blir sagt at kommunedelplanen ble vedtatt i forrige periode når de selv ikke satt i kommuneplanutvalget, og at de derfor ikke kjenner så mye til planen. Det er noe av utfordringen til demokratiet i dag. Politikere blir valgt inn for fire år av gangen, og kommunestyret kan preges av en kortsiktighet ved at de ikke har/får kjennskap til det som er planlagt i tidligere perioder. For langsiktige, overordna planer kan dette være en utfordring, og dette er det viktig for administrasjonen å være klar over. For å motvirke dette kan det være nyttig å ha en grundig gjennomgang av viktige planer og prinsipper etter konstituering av nytt kommunestyre, og at planen eventuelt revideres og aktualiseres for politikerne. I følge kommuneplanlegger i Arendal har de politikeropplæring for nytt bystyre, både i lovverk og styringsdokumenter (Kristin Fløystad, kommuneplanlegger i Arendal kommune, pers.medd. 23.4.2014). Nå blir dette lettere ved at kommunedelplanen



legges inn i kommuneplanen. Samtidig er det politikerne som har størst fokus på det å få planen opp av skrivebordsskuffen og inn på dagsorden. De forventer at administrasjonen følger opp kommunedelplanen på lik linje som de andre planene de vedtok, og henviser til planen i politiske saksfremlegg.

### **Fylkesmannen følger opp, men er sårbar**

Fylkesmannen har delt opp ansvarsområdene kommunevis, slik at det kun er én saksbehandler som har kjennskap til planen og behandler arealplaner etter den. Det virker sårbart at kun en person forholder seg til planen. Det vil derfor være ekstra viktig å ha fokus på god opplæring dersom vedkommende slutter eller har lengre fraværperioder. Dog har Fylkesmannen etablert en god rutine ved at de ulike avdelingene samler seg når de skal gi uttalelse til f.eks. nye boligområder. Saksbehandleren innenfor arealplanlegging trekker frem kommunedelplan for sykkel og forklarer for avdelingene for helse og utdanning at kommunen har gjort en prioritering på hvor det skal komme gang- og sykkelvegtiltak, og da bør en ikke etablere boligområder som går på tvers av denne overordna planen. Ved å unngå fragmentert boligutbygging vil en ha større mulighet til å få flere folk til å kunne sykle til/fra jobb og skole, slik Winter, Friesen et al (2007) påpeker. Dette grepet gjør at Fylkesmannen støtter opp en langsiktig og systematisk arealutvikling i kommunen.

### **Fylkeskommunen og Statens vegvesen mest bevisst i forhold til planen**

Intervjurundene gir inntrykk av at de institusjonene som, i tillegg til planlegging, også jobber med å etablere samferdselstiltak på fylkesveger, som Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen, internt har et bredere og et mer bevisst forhold til planen. Årsaken til dette er nok at det er disse organisasjonene også skal bevilge midler for gjennomføring av tiltakene. I disse prosessene er de mer avhengig å vise til overordnet samferdselsplanlegging og prioritering. Videre vil det være diskusjon om hva en får bygd og til hvilken standard innenfor gitt ramme. Det virker som det internt i Statens vegvesen er mest diskusjon rundt tverrsnitt og løsninger, hvor flere argumenterer for å få bygd tiltakene innenfor rammene heller enn å fordyre prosjektet og lage en løsning som vist i planen. Men når saksbehandlere uttaler seg til eksterne planer forholder de seg trofast til kommunedelplan for sykkel, og synes planen er et godt grep for å styre arealutviklingen og for å holde av areal i transportkorridorer. Statens vegvesen er en stor organisasjon hvor fagområdene kun retter seg mot veg og infrastruktur. Dette gjør det mulig for

arbeidstakerne å skaffe seg stor fagkompetanse og fordype seg innenfor spesialområder. Blant annet finnes det i organisasjonen til Statens vegvesen, Region sør både en regional sykkelkoordinator og en sykkelkontakt i hvert av de fem fylkene. I tillegg kommer prosjektledere, saksbehandlere, vegplanleggere og byggeledere inn med sin kompetanse på samferdsel.

### **6.1.2 Holdningsendring, informasjon, medvirkning og involvering**

Kommunedelplan for sykkel er en arealplan som skal tilrettelegge for fremtidige sykkelvegløsninger. Under intervjuene blir det snakket mye om holdningsendringer, informasjon, medvirkning og involvering som ikke går direkte på selve utførelse av planen. Det savnes mer medvirkning, informasjon og involvering både under selve planprosessen og når planen er vedtatt. Selv om kommunedelplanen fulgte plan- og bygningslovens krav til medvirkning, benyttet ikke innbyggerne seg av denne muligheten. Hadde folk visst at det er i denne planen hvor det er mulighet til å påvirke hvor det fremtidige sykkelvegnettet i Arendal skal gå, så hadde nok engasjementet vært større. Manglende involvering er ikke unikt, men generelt gjenkjennbart i overordnet planlegging. Det er kanskje nødvendig å tenke litt ut over akkurat hva loven legger opp til av medvirkning i planprosessen? Kanskje kunne en ha innledet et samarbeid med bedrifter, temamøter med skoler, direkte invitere interesseorganisasjoner til møter, ha presseoppslag og enkle fokuskampanjer for å få sykkeltemaet og planleggingen av sykkelnettet på dagsorden?

#### **Sykeltemaet må jevnlig inn på dagsorden**

Et suksesskriterie for kommunedelplanen ser ut til å være at den holdes i fokus og blir aktivt brukt. Det snakkes også mye om at det må til en holdningsendring i befolkningen. For å få til disse to faktorene vil det være nødvendig at planen og sykkeltemaet bringes jevnlig inn på dagsorden. Dette kan gjøres i vedtak, presseoppslag, kampanjer, dialog og dyktig medarbeidere. Dette vil koste midler og ressurser for å kunne følge opp, slik at det må være en politisk vilje. Kampanjer og informasjonstiltak er på nåværende tidspunkt ikke inne i kommunedelplan for sykkel. Planen nå er en ren arealplan, men målet bør være å utarbeide en handlingsdel hvor det også legges inn slike tiltak.

### **6.1.3 Samarbeid og prioritering**

Spesielt kommunen uttrykker ønske om et bedre samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Blant annet blir det i et hjertesukk nevnt som et eksempel på manglende samarbeid når kommunen ikke engang ble invitert på møte da kollektivaksene igjennom Arendal skulle diskuteres. Kommunedelplan for sykkel er et samarbeidsprosjekt mellom de ulike offentlige vegeierne. Hovedrollen for kommunen er planmyndighet og lokalkunnskap, Statens vegvesen stiller med midler og fagkompetanse, mens Aust-Agder fylkeskommune er vegeier og bevilger på mesteparten av sykkelnettet. Det at de tre offentlige aktørene må samarbeide og bli enige om hvordan det fremtidige sykkelnettet i Arendal skal være, er nyttig i seg selv, samt i tråd med pbl. Dersom de ulike aktørene også bruker og følger opp planen aktivt, vil dette danne grunnlag for en systematisk og langsiktig arealplanlegging for å tilrettelegge for økt sykkelbruk.

#### **Handlingsdel bør utarbeides**

Det bør samarbeides mer på tvers av sektorer internt i kommunen innen planlegging, samferdsel, skole og helse. Det ble under intervjurunden etterlyst en handlingsdel til kommunedelplanen. I kommunedelplanen er det ikke utarbeidet en handlingsdel slik plan- og bygningsloven krever etter § 11-2, 3.ledd. Det er en god ide å utarbeide en handlingsdel hvor tiltakene som ligger i kommuneplanen er prioritert. Men en handlingsdel bør også inneholde andre tiltak enn kun det som går på etablering av sykkelveger. I handlingsdelen kan en liste opp ulike typer tiltak som skal bli gjennomført i løpet av perioden. Eksempler på slike tiltak kan være gjennomføring av skolekampanjen «Barnetråkk», sykle-til-jobben-aksjonen i samarbeid med private bedrifter, avisoppslag rundt temaet sykling og informasjon om sykling i bystyret. Det er viktig at tiltakene i handlingsprogrammet til kommunedelplanen blir fulgt opp med bevilgning i økonomiplaner og årsbudsjetter, og har en årlig rullering. En handlingsdel vil gjøre det lettere for at planen å bli mer aktivt brukt og implementert innad i kommunen, da den også omfatter andre områder enn kun arealplanlegging og etablering av samferdselstiltak.

#### **6.1.4 Planbeskrivelse og konsekvensutredning**

Det at alle intervjupersonene synes at planbeskrivelsen er bra forteller at en har truffet godt med å legge planen på et overordnet nivå med valg av linjer og løsninger. Tverrsnittene i planen er ikke juridisk bindende, men brukes i stor grad av saksbehandlere for å definere hvor mye plass som skal avsettes til sykkelformål. Det er et par som ønsker at planen muligens hadde gått enda mer detaljert ned og kunne ha foreslått tverrsnitt som tok mindre areal og allikevel kunne aksepteres, sett nærmere på systemskifter og hvordan innløsning av hus skulle håndteres. Men som alle intervjupersonene påpeker så er det viktig å holde et overordnet perspektiv i overordnet planlegging. Her skal linjene og valg av sykkeløsning legges med juridisk binding, så håndterer en detaljer i reguleringsplaner. Ved å gå mer detaljert ned i planleggingen ville en kommet bort i faktorer som bør håndteres på et lavere detaljplannivå. Det ville også kostet mer ressurser å gjennomføre planleggingen.

Kommunedelplan for sykkel fremstår som et tykt dokument, og politikerne uttrykker et ønske om å gjøre planen mer håndterlig ved å lage et hefte som presenterte de viktigste grepene med planen. På den måten vil en kunne sette seg enkelt inn i hovedgrepene med planen uten nødvendigvis å lese den fra perm til perm.

#### **Konsekvensutredningen overkommuniserte konfliktene**

Konsekvensutredningen for kommunedelplan for sykkel i Arendal er det ikke mange som har lest. De intervjupersonene som hadde satt seg godt inn i konsekvensutredningen mener at den er vanskelig å lese og forstå. Det er mye jobb for liten nytte.

Konsekvensutredningen overproblematiserte konfliktene. Metoden, som i stor grad baserte seg på Statens vegvesens håndbok 140, er ikke egnet til på en forståelig måte å formidle konsekvensene av kommunedelplan for sykkel. Også det å konsekvensutrede et belte på 15 meter til hver side, og uten å si noe om hvilke side av veien tiltaket kommer på, gjorde at arealbeslaget ble overdimensjonert. Slik som prosjektlederen sier, så var det mest å peke på hva som er i nærheten av trasen, og som må tas hensyn til i videre detaljplanlegging. Nå er sykkeltiltak mindre tiltak som går stor sett langs eksisterende veger, og har i all hovedsak liten til minimal påvirkning på konsekvensutredningstemaene. Videre er det å etablere sykkeltiltak samfunnsnyttig, slik det skal mye veldig mye til for at de negative konsekvensene overskygger de positive gevinstene med tiltaket. Metoden for konsekvensutredning er, i etterkant av kommunedelplan for Arendal, justert en god del for

å finne en nyttig måte å synliggjøre konsekvensene av tiltakene, samtidig som det tas høyde for tiltakets dimensjon og funksjon. I utkastet til en nasjonal veileder for utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel vil det bli foreslått en ny metode for konsekvensutredning som er tilpasset temaet sykkel (Siri Skagestein, prosjektleder i Statens vegvesen, pers. medd. 30.1.2014).

### **6.1.5 Kommunedelplan kontra temaplan**

Kommunedelplanen for sykkel i Arendal er en juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven. Dette vil si at andre arealplaner må forholde seg til denne. Dersom det gjøres arealgrep som ikke er i samsvar med kommunedelplanen må det foreligge en dispensasjon fra planen. Dette gjør at både politikere og administrasjon ikke kan la være å forholde seg til den. En temaplan blir mer som en ønskesituasjon med sykkelløsninger som hadde vært fine å ha. Både saksbehandlere og politikere gir en beskrivelse som at temaplaner i enda større grad blir «glemte» planer som ligger i en skuff til en saksbehandler. Erfaringsvis blir det mindre etterspørsel etter tematiske planer enn juridisk bindende planer som er hjemlet i plan- og bygningsloven. En temaplan vil ha mye mindre tyngde i et politisk saksfremlegg enn de planer som er juridisk forankret. Intervjupersonene er klare på at de er meget glade for at Arendal kommunes overordnet sykkelplan er utformet som en kommunedelplan og ikke en temaplan.

### **6.1.6 Effekter for økt sykkelandel**

Kan en kommunedelplan for sykkel kan øke antall sykkelreiser i en kommune? Alle intervjupersonene mener at en slik overordnet plan vil ha alt fra *noe* til *stor* effekt for å øke sykkelandelen. De forutsetter da at de fleste av tiltakene i planen blir bygd slik at en får et trygt og sammenhengende sykkelvegnett.

### **For tidlig å si at planen har ført til flere syklende**

Foreløpig er det for tidlig å si at kommunedelplanen har ført til flere syklende. Dersom det under planarbeidet og i den 2-3 års perioden planen har vært gjeldende hadde vært større fokus på å formidle sykkeltemaet både internt og utad, vil dette muligens kunne ha hatt en direkte effekt på å få flere syklende på vegene. Men både planprosessen og oppfølgingen av planen har vært forbeholdt en relativt liten administrativ gruppe på ulike offentlige

nivåer. For alle andre fremstår planen nøytral og lite fremtredende i en hektisk hverdag hvor det er mange hensyn som skal tas. Fokuset til administrasjonen i kommunen bør nå være å få lagt kommunedelplanen inn i kartinnsynsverktøyet som brukes av arealplanleggere og byggesaksbehandlere slik at alle vet om den og kan begynne å ta hensyn til planen i sin saksbehandling. Videre bør kommunen også få ut informasjon om planen og temaet sykling til befolkningen, gjerne i samarbeid med Statens vegvesen. Nå har kommunen selv økt fokuset ved nylig å utnevne en person til å være kommunens offisielle sykkelkoordinator. Dette er nok et grep som vil gjøre at sykkel fokuset generelt kommer til å øke i kommunen.

### **Sikrer areal til fremtidige sykkeltiltak**

En av de største fordelene med kommunedelplan for sykkel er at en får holdt av areal til sykkelformål langs transportkorridorene. Dette vil gjøre det lettere og mindre kostbart å etablere fremtidige sykkeltiltak. En får også sikret at riktig sykkeløsning blir bygd. Det er en dreining i tanken når nye samferdselsprosjekter skal planlegges at det i større grad tenkes på at folk også skal sykle langs traseen. For arbeidssyklister inn mot sentrum vil det bety mye for syklingen om tiltaket er en gang- og sykkelveg hvor en må tilpasse farten for at det ikke skal oppstå konflikter med gående, eller om det blir bygd lengre strekninger med rene sykkeltiltak som sykkelfelt/sykkelveg hvor også de myke trafikantgruppene er adskilt. Dette støttes av internasjonal forskning (Parkin, Ryley et al. 2007).

### **Nyttig verktøy for systematisk planlegging**

Kommunedelplanen er et verktøy for å få etablert et sammenhengende og trygt sykkelvegnett. For at kommunedelplanen skal ha en langsiktig effekt med å øke sykkelandelen er en avhengig at den brukes aktivt i en systematisk og overordnet arealplanlegging. Kjennskap og forståelse for planen er viktig, slik at det unngås mest mulig dispensasjoner fra planen. Politikerne må få et eierforhold til planen, og dette kan gjøres i prosessene med å rullere og revidere planen. Videre er det viktig at de offentlige organene står sammen om planen og samarbeider om oppfølgingen av den.

## **Etablere infrastruktur og sykkelkultur**

Mange av intervjupersonene har stor tro på at dersom bare infrastrukturen er på plass, så begynner folk å sykle. Intervjupersonene har et poeng med at syklistene genererer flere syklistene, og når bilister sitter i kø og ser folk de kjenner sykle forbi så tenker de «*kan hun, så kan jeg*». En intervjuperson henviser til erfaringer de har gjort i Kristiansand. Det at infrastrukturen er en viktig faktor for å øke sykkelandelen støttes opp av vitenskapelig forskning på området (Buehler and Pucher 2012). Men i henhold til teorien er det også en del andre barrierer for å begynne å sykle, blant annet frykt og det å se dum ut (Horten 2007). Her kommer det inn det som i litteraturen kalles for sykkelkultur. Kommunen må jobbe aktivt med å få en god sykkelkultur slik at mange av disse barrierene kan bli mindre. Kommunedelplan for sykkel er et planverktøy for arealplanlegging og tilrettelegging for sykkelinfrastruktur. Det er viktig at kommunen ikke lener seg tilbake og tenker at nå har de en kommunedelplan for sykkel, og dersom alle tiltakene er etablert, så vil det nasjonale sykkelmålet automatisk nås. Det må jobbes parallelt og på tvers av avdelinger og etater med flere tiltak enn kun infrastruktur for innarbeide en god sykkelkultur. Et godt grep vil være å lage en handlingsdel hvor disse andre tiltakene er listet opp med ansvar, tidsperiode og kostnad. Det å utarbeide en handlingsdel i tilknytning til en kommunedelplan som skal rulleres årlig er hjemlet i loven. Handlingsdelen skal utarbeides samtidig og være, i tillegg til den langsiktige arealdelen, en del av kommunedelplanen. Det vil da også være lettere å involvere ulike sektorer inn i planprosessen siden det vil være tiltak som også vil påvirke dem direkte, f.eks. barnetråkk i samarbeid med skolene. Ved rullering får en også på en naturlig måte årlig involvert administrasjonen og politikerne ved å sette temaet sykling på dagsorden.

## **Er Eلسykler løsningen?**

Et annet viktig poeng kan være at for dem som ikke sykler av hensyn til at de blir svette og ikke orker /for mye styr å dusje på jobben, så kan kanskje elsykkel være en løsning? På elsykkel kan alle sykle opp bakker uten å bli svett og tidsmessig går syklingen dobbelt så raskt. Det er også mulig å slå av motoren på veg hjem dersom en ønsker mer trening og helseeffekter av syklingen. I tråd med funn i internasjonal forskning, bl.a. Gojanovic, Welker et al. (2011), fremhever flere av intervjupersonene elsykler og deres fordeler, og de har en tro på at flere vil begynne å sykle når elsykler blir mer kjent.

## **6.2 Kritikk og betraktninger**

Oppgaven gir et relativt godt bilde på hvordan kommunedelplanen for sykkel fungerer på nåværende tidspunkt i Arendal kommune. Poenget med en casestudie er å studere et eksempel for så å overføre dette til gjelde generelt, og dette kan også være den største svakheten ved valgt metode for denne oppgaven. Det kan være vanskelig å overføre resultatene i denne oppgaven ukritisk og si at slik vil det fungere i alle kommuner. Her vil ulike kulturer og synspunkter muligens vrenge noe på bilde. Men selv om det kan være ulike synspunkter på selve kommunedelplan for sykkel, så kan en sannsynligvis overføre hovedtrekkene av de fleste funnene for å øke effektene av en kommunedelplan for sykkel.

Intervjupersonene fra administrasjonen er alle valgt ut fordi de har en tilknytning til kommunedelplanen, enten som saksbehandler, planlegger eller sykkelkoordinator. En kan stille spørsmål ved om intervjupersonene skulle vært plukket tilfeldig. Hovedgrunnen til at dette ikke ble gjort var at det var en høy sannsynlighet for ikke å få så mange nyttige svar siden planen er så nøytral og lite lest. Det ble vurdert å intervju en byggesaksbehandler, men her var tilbakemeldingene at de ikke kjente til planen. I etterkant av intervjurunden har det slått meg at jeg kanskje også skulle ha intervjuet et par politikere på fylkesnivå for å få en formening om hvordan det regionale politiske nivået forholdt seg til kommunedelplan for sykkel i Arendal kommune.

Det er tenkelig at det faktum at intervjuguiden ble sendt ut på forhånd gjorde at intervjupersonene fikk tid til å forberede seg, og muligens ubevisst samkjørt svarene. Det kan være en risiko for at svarene har blitt farget av hverandre internt i administrasjonen i Arendal siden her var det tre stykker fra samme avdeling som ble intervjuet. Selv om jeg prøvde å være meget bevisst på hvordan intervjuet ble gjennomført og at spørsmålene ble stilt så nøytrale som mulig, kan det tenkes at intervjupersonene allikevel ubevisst har vridd svarene mot det de tror jeg vil høre. Det at jeg til daglig jobber i Statens vegvesen kan også ha påvirket svarene som ble avgitt, og de ville kanskje ha formulert seg annerledes dersom en med en annen bakgrunn hadde stilt spørsmålene.

Det kunne vært interessant å studere en annen kommune i et annet fylke som også har erfaringer med kommunedelplan for sykkel, for så å sammenligne resultatet. Det kunne også ha vært interessant å utføre denne oppgaven når resultatene fra neste



reisevaneundersøkelse foreligger. En vil da ha en pekepinn om sykkelandelen i kommunen øker eller ikke. Et annet moment er at plantypen kommunedelplan for sykkel med arealformål er en ny måte å planlegge på, og at en derfor foreløpig ikke har fått tid til å se ordentlig alle effektene og konsekvensene av det å ha en slik plan. Det kan tenkes at svarene hadde blitt utformet annerledes dersom planen hadde vært gjeldende i en lengre periode, f.eks. 10 år eller 20 år.

## 7.0 Oppsummering

I internasjonal forskning regnes sykkel som et transportmiddel som kan være et viktig bidrag til mer miljøvennlig transport, bedre helse gjennom fysisk aktivitet, bedre arealutnyttelse og tilgjengelighet, samt bedre miljø i byer og tettsteder (Parkin 2012). Norge har i dag en gjennomsnittlig sykkelandel på ca. 4 prosent. Det er satt et nasjonalt mål om at innen utgangen av år 2023 skal 8 prosent av alle sykkelreiser foregå med sykkel. For å kunne øke sykkelandelen er det i Nasjonal sykkelstrategi beskrevet flere virkemidler, hvor et av virkemidlene er at alle byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha en overordnet plan for et sammenhengende sykkelvegnett (Statens vegvesen 2012).

I 2011 vedtok Arendal, som første kommune i landet, kommunedelplan for sykkel med arealdel. Kommunedelplanen er en overordnet arealplan hvor sykkeltiltakene er vist som eksisterende og fremtidige utbyggingsformål etter pbl. Arealplankart med bestemmelser er et juridisk bindende dokument, og et overordnet planverktøy for å styre mot en ønsket arealutvikling for sykkeltiltak.

Denne oppgaven har søkt å finne svar på om en kommunedelplan for sykkel kan bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune. Funnene viser at sannsynligvis så vil kommunedelplanen på lang sikt vil ha fra noe til stor effekt på å øke antall syklende. Dette forutsetter imidlertid at planen blir fulgt opp aktivt i saksbehandling og politiske vedtak. Intervjupersonene anbefaler helt klart at en kommune har en juridisk bindende kommunedelplan for sykkel. Den direkte, langsiktige effekten kan knyttes opp til at sykkelnettet blir sammenhengende på en helhetlig måte, og at en unngår for mye standardsprang og bytte av sykkelløsninger langs en linje. Gjennom kommunedelplanen blir det holdt av areal til sykkel og regulert inn riktig sykkelløsning i andre planer. Planen gjør det enklere for de ulike offentlige aktørene å være enige om hvor sykkelnettet skal gå i Arendal og hvordan det skal bli utformet. På sikt vil dette også styre annen arealplanlegging ved at f.eks. nye boligfelt legges ved en veg som har/skal få en god infrastruktur for sykkel.

Kommunedelplanen vil også kunne gi en del indirekte effekter for økt sykkelandel ved å bringe sykkeltemaet inn i bevisstheten til folk. Men dette krever at kommunen klarer å bruke planen for det den er verd til å få sykkeltemaet inn på dagsorden, både i

planprosessen og når planen er vedtatt. Dog kan det se ut som Arendal kommune ikke i vesentlig grad har klart å utnytte muligheten til å få øke effektene av planen, i alle fall ikke på kort sikt. Selv om planprosessen fulgte medvirkningsbestemmelsene i plan- og bygningsloven ble planen stort sett utarbeidet av en liten gruppe i administrasjonen. Etter at planen ble vedtatt virker den noe glemte. Internt i kommunen er det både arealplanleggere og byggesaksbehandlere som ikke kjenner til planen, og henviser dermed ikke til den i sine vedtak. Videre fremstår kommunedelplanen som anonym og nøytral for politikerne.

## **7.1 Anbefalinger**

Nå er det relativt få som er blitt intervjuet i denne oppgaven, og en skal være forsiktig med å trekke noe generelle konklusjoner ut fra en begrenset mengde intervjuer. Svarene kunne blitt annerledes dersom det var en annen kommune som var case. Allikevel ønsker jeg å komme med noen anbefalinger som jeg tror kan være nyttig for kommuner som skal i gang med å utarbeide en overordnet sykkelplan eller for kommuner som allerede har en slik plan:

- Overordnet plan for sammenhengende sykkelvegnett bør utarbeides som en juridisk bindende kommunedelplan med arealformål. Dette gir større tyngde og sikrer i større grad en langsiktig og styrt arealplanlegging.
- Kommunedelplanen bør så raskt som mulig etter vedtak legges inn i det daglige kartinnsynsverktøyet som saksbehandlere bruker til å vurdere sine saker
- Kommunen bør utarbeide en handlingsdel for oppfølging av sykkeltemaet som ikke kun går direkte på infrastruktur. Det bør være med tiltak som kampanjer, tverrfaglig samarbeid og informasjon. Dette handlingsdelen bør rulleres årlig, jf. pbl. Dette vil gjøre det lettere å sikre oppfølging, kjennskap og involvering.
- Det bør settes inn enda flere ressurser i planprosessen og i planperioden for å øke involvering og informasjon om sykkel. Dette kan være møter med andre seksjoner som helse og skole, kampanjer for skolebarn eller samarbeid med bedrifter med å prøve å øke sykkelandelen. Det er viktig at kommunen jobber aktivt og

kontinuerlig for å få en god sykkelkultur. Nyten vil fort veie opp ressursene ved å få øke bevisstheten rundt temaet sykling for befolkningen.

- Når det velges nytt bystyre bør det være ekstra fokus på å gå igjennom kommunedelplan for sykkel og forklare hva den inneholder og hvorfor planen er viktig. En kan også med fordel utarbeide et enkelt hefte med de viktigste prinsippene og kartutsnittene. Dette for å øke forståelsen blant politikere og innbyggere i kommunen.
- Konsekvensutredningen bør tilpasses til at dette dreier seg om sykkelinfrastruktur.
- Fylkesmannens tverrfaglige møter hvor de bl.a. går igjennom forslag til nye boligområder er nyttige da saksbehandler for arealplan kan informere om hvilken sykkelløsning det er tenkt i det området. På den måten får en økt kompetansen på sykkel på tvers av sektorer, samt hindrer uheldig utvikling av areal. Dette er et grep som bør videreføres på kommunenivå.

## **7.2 Oppfølging av funn**

Under intervjuene sa folk i kommunens administrasjon at de nå i etterkant ønsker å ha et internt møte og informere om kommunedelplanen. De skulle også ha en gjennomgang med Plan- og byggesaksavdelingen for å drøfte hvordan planen måtte ligge for at de skulle kunne ta den i bruk. Videre ville de ha et fokus på å få lagt kommunedelplanen inn i det kartsystemet som benyttes blant annet ved saksbehandling. Kommunedelplanen skal også nå rulleres inn i kommuneplanen.

Statens vegvesen jobber i disse dager med å lage nasjonal veileder for utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel. Denne veilederen skal være et nyttig dokument for kommuner og andre kontor innad i Statens vegvesen som skal i gang med å utarbeide kommunedelplaner. I denne veilederen er det allerede foreslått en bedre metode for konsekvensutredning tilpasset sykkelinfrastruktur. Videre er det ut fra erfaringer med planarbeidet i Arendal, Søgne og Vennesla foreslått å avholde flere møter i planprosessen både innad i administrasjonen og politisk. I tillegg har jeg muntlig viderefremidlet mine funn gjennom denne oppgaven til prosjektgruppen for veilederen. Behovet for at det

allerede i oppstarten av planarbeidet bør bli avtalt hvordan planen skal implementeres inn i den kartinnsynsløsningen saksbehandlere bruker til daglig, og at det settes av ressurser til dette arbeidet er presisert. Videre anbefaling er at veilederen bør si noe om at kommunen, parallelt med selve arealplanen, utarbeider en handlingsdel som blir en del av kommunedelplanen. Denne handlingsdelen bør, i tillegg til infrastrukturtiltakene, også inneholde tiltak som f.eks. kampanjer, informasjon og samarbeid som kommunen har tenkt å gjøre for å fremme sykkeltemaet.

## 8.0 Litteratur

Agervig Carstensen, T. and A. K. Ebert (2012). Cycling cultures in Northern Europe: From Golde Age to Renaissance. Cycling and Sustainability. J. Parkin. London, Emerald Group Publishing Limited.

Agre, N., A. Næss, et al. (2005). Nytte og ressursbruk ved konsekvensutredninger. Oslo, Civitas AS.

Alvaro, F.-H., A. Monzon, et al. (2014). "Understanding cyclists` perceptions, keys for a successful bicycle promotion." Transportation Research Part A **63**: 1-11.

Arendal kommune (2011). Kommunedelplan for sykkel i Arendal med konsekvensutredning 2011-2030. Arendal, Arendal kommune.

Arendal kommune (2011). Kommunedelplan for sykkel, 2.gangs behandling. Arendal, Arendal kommune. **BS-11/98**.

Arendal kommune (2011). "Kommunedelplanen samfunnsdelen." Retrieved 8.4.2014, from [https://www.arendal.kommune.no/PageFiles/3447/Kommuneplanen\\_samfunnsdelen\\_160611.pdf](https://www.arendal.kommune.no/PageFiles/3447/Kommuneplanen_samfunnsdelen_160611.pdf).

Badland, H. and G. Schofield (2005). "Transport, urban design, and physical activity:an evidence-based update." Transportation research Part D 10: Transport and Environment 177-196.

Bamberg, D. (2007). Understanding an promoting bicycle use -insights from psychological research. Cycling and Society. D. Horten, P. Rosen and P. Cox. Hampshire Burlington, Ashgate Publisher Company.

Blondel, B., C. Mispelon, et al. (2011). Cycle More Often 2 Cool Down The Planet!:Quantifying CO2 saving of Cycling. Brussel, European Cyclists`Federation ASBL.

Buehler, R. and J. Pucher (2012). "Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes." Transportation **39**: 409-432.

Dalland, O. (2012). Metode og oppgaveskriving. Oslo, Gyldendal Norske Forlag.

Faskunger, J. (2007). Den byggda miljös påverknad på fysisk aktivitet. Stockholm, Statens Folkhälsoinstitut.

Folkehelseinstituttet (2014). "Også lave forurensingsnivåer kan påvirke helse." Retrieved 8.1.2014, from [http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Area\\_7064&Main\\_6157=6263:0:25,6227&MainContent\\_6263=7064:0:25,6227&Area\\_7064=6178:108072::0:7065:1:::0:0](http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=239&trg=Area_7064&Main_6157=6263:0:25,6227&MainContent_6263=7064:0:25,6227&Area_7064=6178:108072::0:7065:1:::0:0).

Gojanovic, B., J. Welker, et al. (2011). "Electric bicycles as a new active transportation modality to promote health." Med Sci Sports Exerc **43**: 2204-10.

Helsedirektoratet (2011). "Aktiv skolevei -en god investering." Retrieved 8.1.2014, from <http://helsedirektoratet.no/folkehelse/fysisk-aktivitet/skole/Sider/aktiv-skolevei--en-god-investering.aspx>.

Helsedirektoratet (2013). "Anbefalinger." Retrieved 6.1.2014, from <http://helsedirektoratet.no/folkehelse/fysisk-aktivitet/anbefalinger/Sider/default.aspx>

Hjorthol, R. (2012). Endring i befolkningens reisevaner i en 25 årsperioden -trender og drivkrefter. Oslo, Transportøkonomisk institutt. **TØI-rapport nr. 1190/2012**

Horten, D. (2007). Fear of Cycling. Cycling and Society. D. Horten, P. Rosen and P. Cox. Hampshire Burlington, Ashgate Publisher Company.

Horten, D., P. Rosen, et al., Eds. (2007). Cycling and Society. Hampshire Burlington, Ashgate Publisher Company.

Kahlmeier, S., F. Racioppi, et al. (2010). "'Healt in All Policies" in Practice: Guidanse and Tools to Quantifying the Health Effects of Cycling and Walking." Journal of Physical Activity and Health 7 (Suppl 1): 120-125.

Klima- og forurensingsdirektoratet (2010). Klimakur 2020. Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020. Oslo.

Klima- og miljødepartementet (2009). Forskrift om konsekvensutredninger. Oslo. **FOR-2009-06-26-855**.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (1992). Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven). Oslo. **LOV-1992-09-25-107**.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven). Oslo. **LOV-2008-06-27-71**.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2009). Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister (kart- og planforskriften). **FOR-2012-03-22-676**.

Krizek, K. J. (2012). Cycling, urban form and cities: What do we know and how should we respond? Cycling and Sustainability. J. Parkin. London, Emerald Group Publishing Limited.

Kvale, S. and S. Brinkmann (2010). Det kvalitative forskningsintervju. Oslo, Gyldendal Norske Forlag AS.

Larsen, B.-I. and G. Stene-Larsen (2012). Statens vegvesen -Høringsvar Nasjonal transportplan 2014-2023. Folkehelseinstituttet and Helsedirektoratet. Oslo.

Lea, R., E. Haug, et al. (2012). Klimaeffekt av økt sykling og gåing, suksesskriterier for økt sykling. Oslo, Civitas.

Lodden, U. B. (2002). Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. **TØI-rapport 561/2002**.

Miljøstatus i Norge (2013). "Støy fra veitrafikk." Retrieved 8.1.2014, from <http://www.miljostatus.no/Tema/Stoy/De-viktigste-stoykildene/Stoy-fra-veitrafikk/>.

Miljøverndepartementet (2004). Om lov om endringer i plan- og bygningsloven (konsekvensutredninger). Oslo. **Ot.prp.nr.47 (2003-2004)**.

Miljøverndepartementet (2009). Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven). Oslo. **LOV 2009-06-19 nr. 100**.

Miljøverndepartementet (2012). Veileder for konsekvensutredning, kommuneplanens arealdel. Oslo. **T-1493**.

Milne, E. M. G. (2012). "A public health perspective on transport policy priorities." Journal of Transport Geography **21**: p.62-69.

Ogilvie, D., F. Bull, et al. (2011). "An Applied Ecological Framework for Evaluating Infrastructure to Promote Walking and Cycling: The iConnect Study." American Journal of Public Health **Vol.101 Issue 3**, : p.473.

Parkin, J., Ed. (2012). Cycling and Sustainability. London, UK, Emerald Group Publishing Limited.

Parkin, J., T. Ryley, et al. (2007). Barriers to Cycling: An exploration of Quantitative Analyses. Cycling and Society. D. Horten, P. Rosen and P. Cox. Hampshire Burlington, Ashgate Publisher Company.

Rienecker, L. and P. S. Jørgensen (2006). Den gode oppgaven. Bergen, Fagboklaget.

Riksrevisjonen (2008). Veileder i intervjueteknikk for Riksrevisjonen. Oslo, Riksrevisjonen.

Samferdselsdepartementet (2007). "Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 Strategier for transportmiddelfordeling." Retrieved 7.1.2014, from [http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/NTP/2010-2019-kampanje/Transportplan\\_web\\_kap8.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/NTP/2010-2019-kampanje/Transportplan_web_kap8.pdf)

Samferdselsdepartementet (2013). Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Meld.St.26 (2012-2013).

Skinner, D. and P. Rosen (2007). Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity. Cycling and Society. D. Horten, P. Rosen and P. Cox. Hampshire Burlington, Ashgate Publishing Company.

Statens vegvesen (2006). Konsekvensanalyser Håndbok 140, Veiledning. Oslo, Vegdirektoratet.



- Statens vegvesen (2007). Nasjonal transportplan 2010-2019 Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle. Oslo, Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen (2011). Hovedplan for sykkel i Arendal, kommunedelplan med konsekvensutredning -oppsummering av høringsuttalelser. Arendal, Arendal kommune.
- Statens vegvesen (2012). Nasjonal sykkelstrategi -Sats på sykkel! Grunnlagsdokument for NTP 2014-2023. Vegdirektoratet. Oslo.
- Statens vegvesen (2013). Veg- og gateutforming Håndbok 017, Normal. Oslo, Vegdirektoratet.
- Statistisk sentralbyrå (2014). "57 Folkemengd og areal, etter kommune." Retrieved 13.3.2014, from <http://www.ssb.no/a/aarbok/tab/tab-057.html>.
- Store norske leksikon (2014). "Casestudie." Retrieved 24.1.2014, from [http://snl.no/case\\_studie](http://snl.no/case_studie).
- Strand, A., T. Loftsgarden, et al. (2012). Sykkelandeler og trafikkmengder med bil. Oslo, Transportøkonomisk institutt. **TØI-rapport nr. 1115/2010**.
- Syklistenes landsforening (2009). Vurdering av sykkelforholdene i 20 norske byer. Oslo.
- Syklistenes landsforening (2012). "Salget av elsykler eksploderer." Retrieved 18.5.2014, from <http://www.syklistene.no/2012/05/salget-av-elsykler-eksploderer>.
- Sælensminde, K. (2004). "Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external cost of motorized traffic." Transportation research Part A 10 **38**: 593-606.
- Sælensminde, K. and E. Torkilseng (2010). Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet. Oslo, Helsedirektoratet. **IS-1794**.
- Tescheke, K., C. C. O. Reynolds, et al. (2010). Bicycling: Health Risk or Benefit? Vancouver, University of British Columbia.
- Transportøkonomisk institutt (2014). "Tiltakskatalogen: Oppslagsverk om transport, miljø og klima." Retrieved 10.1.2014, from <http://www.tiltakskatalog.no/>
- Vennemo, H., M. Hoel, et al. (2013). Analyse av systematisk usikkerhet i norsk økonomi. Trondheim, Norges Teknisk-naturvitenskapelige universitet. **Concept rapport 32**.
- Vågane, L., I. Brechan, et al. (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. **TØI-rapport nr. 1130/2011**.
- Wikipedia (2013). "Kvantitativ metode." Retrieved 26.1.2014, from [http://no.wikipedia.org/wiki/Kvantitativ\\_metode](http://no.wikipedia.org/wiki/Kvantitativ_metode).
- Wikipedia (2013). "Sykkel." Retrieved 25.11.2013, from <http://no.wikipedia.org/wiki/Sykkel>.

Wikipedia (2013). "Systematisk oversikt." Retrieved 24.1.2014, from [http://no.wikipedia.org/wiki/Systematisk\\_oversikt](http://no.wikipedia.org/wiki/Systematisk_oversikt).

Winter, M., M. C. Friesen, et al. (2007). "Utilitarian Bicycling -A multilevel analysis of Climate and Personal Influences." American Journal of Preventive Medicine **32**: 52-58.

World Health Organization (2010). Global Recommendations on Physical Activity for Health. Geneva, Switzerland. **NLM classification: QT 255.**

World Health Organization (2012). Population-based approaches to Childhood Obesity Prevention. Geneva, Switzerland, World Health Organization. **NLM Classification: WD 210.**

World Health Organization (2013). "Air quality and health." Retrieved 8.1.2014, from <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/index.html>.

Yin, R. K. (1994). Case Study Research. Design and Methods. London, New Delhi, Thousand Oaks: Sage.

## 9.0 Vedlegg

### 9.1 Intervju

#### 9.1.1 Intervjuguide

Intervju med:

Institusjon:

Rolle:

Sted:

Dato:

Tid:

**Hovedspørsmål: Kan en kommunedelplan for sykkel bidra til å øke antall sykkelreiser i en kommune?—en casestudie fra Arendal kommune**

#### Åpningsspørsmål

1: *Hva mener du er din institusjons generelle holdning til kommunedelplan for sykkel: Likegyldig, noe negativt eller i overveiende grad positiv?*

*Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor mener du dette? Har du noen konkrete eksempler som bygger opp under denne meningen?*

#### Underspørsmål 1: Hvilke kortsiktige (1-5 år) positive effekter kan en kommunedelplan gi for å øke sykkelandelen i kommunen?

2: *Nå har kommunedelplan for sykkel vært gjeldende i ca. 2,5 år. Har du noen eksempler på hvor planen har bidratt positivt med tanke på sykling? Har du merket noen positive effekter på andre områder enn akkurat sykkeltemaet?*

3: *Synes du at sykkelplanen har bidradd til å gi et økt sykkelfokus i kommunen? Begrunn.*

4: *Hva mener du selv er de kortsiktige positive effektene av planen? Er det noen av dem som har større betydning enn andre?*

5: *Dersom vi samler alle de positive kortsiktige effektene fra planen, hvilken betydning mener du det har hatt for å øke sykkelandelen i Arendal kommune? Ingen, noe, mye? Begrunn.*

6: *Har du selv noen tanker om hvordan en kan øke de kortsiktige effektene av en kommunedelplan for sykkel?*

**Underspørsmål 2: Hvilke langsiktige (5-20 år) positive effekter kan en kommunedelplan for sykkel gi for å øke sykkelandelen i kommunen?**

- 7: *Kommunedelplan for sykkel er en overordnet, langsiktig arealplan – hva mener du kan være de positive, langsiktige effektene ved å ha en slik plan?*
- 8: *Mener du at disse effektene har noen betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune? Ingen, noe, mye?*
- 9: *Mener du at en kommune som har en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen enn kommuner som ikke har slik plan? Hvorfor eller hvorfor ikke?*
- 10: *Har du selv noen tanker om hvordan en kan øke de langsiktige effektene av en kommunedelplan for sykkel?*
- 11: *For å langsiktig kunne følge opp kommunedelplanen for sykkel hva mener du er de tre viktigste faktorene for å lykkes?*

**Underspørsmål 3: Hvilke utfordringer kan oppstå ved å ha en kommunedelplan for sykkel?**

- 12: *Har du eksempler på situasjoner hvor det å ha en kommunedelplan for sykkel faktisk har bidratt til å ha en negativ effekt for sykling?*
- 13: *Har du inntrykk av at den interne organisasjonen står samlet bak sykkelplanen, eller er det motstridende meninger om betydning og lojalitet for å følge planen? Er det noen avdelinger/partier som har mindre lojalitet til å følge planen enn andre? Hvordan kommer dette til uttrykk?*
- 14: *Er det noen grupper utad som du har inntrykk av har reagert negativt til kommunedelplan for sykkel – grunneiere?, tiltakshavere/utbyggere? Handelstanden/næringsliv?*
- 15: *Har kommunedelplanen komplisert, forlenget, fordyret prosessen rundt godkjenning av andre vedtak og selve utbyggingen av tiltak? Ikke i vesentlig grad, i noen grad, i større grad? Hva var årsakene til dette? Dersom vedtaket/utbyggingen ble tilpasset kommunedelplanen etter en forlenget saksbehandlingstid – mener du at totalløsningen da ble bedre for de syklende?*
- 16: *Er det utenforstående faktorer som gjør det vanskelig å gjennomføre kommunedelplanen?*
- 17: *Sett fra ditt ståsted – hva er den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel?*

- 18: *Synes du ambisjonsnivået i planen er en utfordring med tanke på dagens investeringsramme til sykkeltiltak (nasjonalt, fylkeskommunalt, kommunalt)? På hvilken måte? Har du noen forslag til hvordan dette kan løses?*
- 19: *Er tidsperspektivet i planen (2011-2030) realistisk med tanke på å få etablert alle foreslåtte tiltak i planen? Oppfølgingsspørsmål hvis nei: hva mener du bør gjøres med det: -tidsperspektivet i planen forlenges, en del tiltak tas ut av planen eller dette er noe som vi bare må leve med og langsiktig mål i planen viser veg.*

**Underspørsmål 4: Hvilken nytte/utfordringer var det i prosessen rundt utarbeidelse av kommunedelplan for sykkel?**

- 20: *Hvilke utfordringer mener du det var i prosessen rundt det å utarbeide en kommunedelplan for sykkel? Begrunn. Har du noen konkrete eksempler?*
- 21: *Synes du at planbeskrivelsen med konsekvensutredningen belyste de forhold som var av betydning for vedtaket? Hvorfor eller hvorfor ikke?*
- 22: *I hvilken grad har ansvarlig myndighet og høringsinstanser hatt nytte av kommunedelplanprosessen? Begrunn. Har du noen konkrete eksempler?*
- 23: *Sett ut fra din/din institusjons ståsted -Vil du si at nytten av den aktuelle kommunedelplanen stod i forhold til ressursbruken? -Ressursbruken er høyere enn nytten, ressursbruken og nytteverdien er ca. like store eller nytteverdien er høyere enn ressursbruken? Begrunn.*

**Avslutningsspørsmål**

- 24: *Se for deg at alle tiltakene som er planlagt i kommunedelplan for sykkel er etablert i 2023, i hvilken grad mener du at dette hadde bidradd til at kommunen har klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %? Ingen grad, i noen grad, i stor grad (fremstilles i diagram). Hvorfor eller hvorfor ikke?*
- 25: *Hva mener du er de tre viktigste faktorene som skal til å få flere folk til å sykle?*

## 9.1.2 Intervjukontrakt

Intervju med:

Institusjon:

Rolle:

Sted:

Dato:

Tid:

Intervju utført av:

Bruk av diktafon:

Jeg gir herved tillatelse til at intervjuet blir brukt i en offentlig tilgjengelig masteroppgave. Selve intervjuet vil bli anonymisert, og jeg vil få muligheten til å lese igjennom et sammendrag i etterkant av intervjuet

.....

### 9.1.3 Svar på spørsmål som ble kategorisert

**Sp.m. 1** Hva er din institusjons generelle holdning til kommunedelplanen for sykkel i Arendal?

<i>Likegyldig</i>	<i>noe negativt</i>	<i>I overveiende grad positiv</i>
1 person		8 personer

**Sp.m 5** Hvilken effekt tror du de kortsiktige effektene har hatt for å øke sykkelandelen i Arendal

<i>Ingen</i>	<i>Noe</i>	<i>Mye</i>
3 personer	6 personer	

**Sp.m. 8** Hvilken effekt tror du de langsiktige effektene vil ha for å øke sykkelandelen i Arendal

<i>Ingen</i>	<i>Noe</i>	<i>Mye</i>
	4 personer	5 personer

**Sp.m. 15** Har kommunedelplanen forlenget, fordyret, komplisert prosessen rundt godkjenningen

<i>Ikke i vesentlig grad</i>	<i>I noen grad</i>	<i>I større grad</i>
6 personer	3 personer	

**Har kommunedelplanen forlenget, fordyret, komplisert prosessen rundt godkjenningen**

<i>Ja -realistisk</i>	<i>Tidsperspektivet forlenges</i>	<i>Langsiktige mål viser veg</i>
2 personer	2 personer	5 personer

**Vil du si at nytten av den aktuelle kommunedelplanen stod i forhold til ressursbruken**

<i>Ressurs høyere enn nytte</i>	<i>Ressurs og nytte ca like stor</i>	<i>Nytte høyere enn ressurs</i>
2 personer		7 personer

**Alle tiltakene er gjennomført i 2023, har kommunen da nådd det nasjonale sykkelmålet?**

<i>Ingen grad</i>	<i>I noen grad</i>	<i>I stor grad</i>
	5 personer	4 personer

## 9.1.4 Sitater

### Intervjuperson nr. 1

### Sitater

Sp.m.	
1	Spesielt innenfor sentrumsområdene så vil en ha et press på byggegrensene og vil komme så nærme vegen som mulig Folk får større forståelse på hvorfor vi ikke kan slippe opp når denne ligger i grunn.
2	
3	Usikker på hvor godt planen er implementert internt i kommunen Spiller inn sykkelplanen i oppstartsfasen, og da får vi det igjennom siden vi bruker innsigelsesistitutum
4	
5	Det har vært bygd for lite fysiske tiltak, og det har ikke vært satt i gang noe holdningsskapende i perioden så...
6	
7	Det hjelper ikke bare med en plan Det å ha planen som støtte gjorde at vi ikke firte noe i den saken Nå kom sykkelplanen først og tok arealene, så da er det ingenting igjen til f.eks. kollektiv –kan ikke sitte igjen med 30-40 meters akser gjennom Arendal.
8	
9	
10	Dersom en hadde puttet inn helseeffektene ville det vært mye større økonomisk forsvarlig å anlegge alle disse tiltakene.
11	Skal heller ikke undervurdere de opplevelsene ungene har til og fra skolen
12	Dersom vi skulle fulgt planen slavisk, så hadde vært så kostbart, og så mange bygg som skulle rives, at der har man gått inn og kompromisset. Der kunne vi ikke hatt noen tiltak i det hele tatt, hvis planen skulle vært fulgt slavisk Viktig at transportsystemet ikke har for mange standardsprang –en skal også ha en fortetning langs aksene
13	
14	I formidlingen av hva vi behøver, så blir det litt mer forståelse



15	
16	
17	
18	Hjelper ikke bare å ha fokus på planen, det må komme midler
19	
20	Burde vært forankret at dette er et riktig grep Kanskje en burde brukt mer tid i tettbygd strøk hvor en visste at en hadde utfordringer
21	
22	Det må til en bevisst arealplanlegging f.eks for småbarnsforeldre (bo, barnehage etc. innenfor rekkevidde) Kostnadsoverslag er helt irrelevant –det viktige er hva vi vil ha
23	
24	
25	
Andre ting	Glad i planen –tar med de viktig, overordnede grepene. Vi følger opp i stor grad, og holder igjen areal også på de stedene vi synes planen er for ambisiøs

**Intervjuperson nr. 2****Sitater**

Sp.m.	
1	Flere saksbehandlere som ikke ante om planen. Mange nye folk –kan være vår skyld, men har et system hvor det står hvilke planer vi har og i vårt innsynsverktøy (mer tungvidt å gå på nettet)
2	Det er først når infrastrukturen på plass at folk begynner å sykle
3	
4	
5	
6	
7	Bygging av tiltakene burde skje fortere dersom en ønsker at en del av trafikken skal tas av sykkel og gange -20 for lang tid Vi jobber nå med å få utbyggingsområder knyttet opp mot at flere skal kunne gå, sykle eller ta kollektiv. I utgangspunktet er det her flere som kunne syklet dersom sykkelvegnettet var utbygd.
8	
9	Langsiktig plan for hvordan en skal bygge ut-styringsverktøy
10	
11	
12	
13	
14	Folk som har ringt og sagt at de vil hjelpe til med å tilrettelegge for sykkelstier
15	Ingen på plan eller bygg hadde opplevd at prosessen ble forlenget, ikke så mange vet om den. «Din henvendelse nå har gjort det slik at det kommer på plass
16	
17	
18	
19	
20	Ikke en prosess som fikk stor oppmerksomhet Kunne dradd med bedrifter for engasjement, kampanjer og økt fokus og medvirkning «nå lages det en sykkelplan..sykkelfilosofi. Selv om planen er langsiktig, kunne en satt av penger til å kjøre noen kortsiktige symboeffekter

	samtidig, som faktisk har ganske mye å si. Dersom en hadde hatt ressurser så kunne en tenkt at parallelt med utarbeiding av en slik plan, så kjører vi noen slike artige kampanjer og får masse oppmerksomhet rundt sykkel
21	Hadde det vært brukt lite ressurser på den, og at den ikke vært så gjennomtenkt, kanskje ikke juridisk bindende og mange «shortcuts», så hadde en kanskje ikke hatt en plan om 10 år, nå har en plan som holder. Kommunen ville ikke hatt mulighet til å lage en slik plan på egen hånd, slik at det er flott at Statens vegvesen, Norge AS, har såpass mye planressurser
22	
23	
24	Vanskelig å få opp sykkelandelen –vi har dårlig vær, topografi og vi bor spredt
25	
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 3****Sitater**

Sp.m.	
1	
2	Hatt sykkelprosjekt som gått rett ut fra kommunedelplanen Selv om løsningene er dyrere så er det fokus på å få sammenhengende nett der folk er Ser ut som det er flere folk ute og sykler nå Må være flinkere å markedsføre både sykkelplanen og effekten av å sykle
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	Systematisk jobbing lønner seg alltid
10	
11	Burde dispensere mye mindre fra planen, det har allerede blitt satt i gang –det er ikke så farlig. Må gå på forståelsen til byggesaksbehandlerne også, ikke bare planavdelingen
12	
13	I en overordnet plan må man legge det beste snittet, men man må nok gå å diskutere i enkeltsakene, av og til bedre å bygge noe som ikke er helt etter boka enn ingenting, men ikke noe som er for dårlig
14	
15	
16	
17	
18	Ja, det er en utfordring men det bør det være. Planen setter fokus på hvordan det burde prioriteres og at nye tanker tar tid å implementere. Lagt lista høyt, og det bør vi gjøre for å komme noen veg
19	
20	
21	

22	
23	
24	
25	Flere syklistar genererer enda flere syklistar –kan du, så kan kanskje jeg også
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 4****Sitater**

Sp.m.	
1	
2	<p>Og jo mer som er bygd, jo mer ønsker folk å sykle.</p> <p>På grunn av at du tok denne diskusjonen/ ville ha dette intervjuet har jeg sett at selve informasjonen er veldig dårlig her i kommunen å få den fram</p> <p>Den måten den er lagt ut på –bare på internett- så blir den nok litt fort glemt –må ut i kartløsningen en bruker når er inne og sjekker ut kart</p> <p>Dersom sykkelplanen ikke hadde sagt at her skal det være sykkelfelt så hadde det nok ikke blitt satt av areal til sykkelfelt slik at det en gang i fremtiden er plass til dette.</p> <p>Du har gjort oss oppmerksom på dette pga. dette intervjuet, slik at vi kommer til å ha en møte med dem og kjøre en liten informasjon om planen og høre litt med dem hva som må til for at det skal bli enklere for dem å sjekke ut</p>
3	
4	
5	
6	
7	<p>Det er litt dumt når en tror at en har nok plass med et fortau så går det noen år så er det ikke nok areal allikevel til en god sykkelløsning</p> <p>Har ikke hørt om noen som har gått mot den av politikerne</p>
8	
9	<p>Mindre kommuner kunne kanskje hatt sykkelløsningene direkte inn i planen, men for en såpass stor kommune som Arendal med det vegnettet vil det sannsynligvis bli litt komplisert og vanskelig å lese kartet –må jo ha tverrsnitt og kart som detaljert viser bredder og løsninger</p> <p>Blir litt dumt, da det er helt forskjellig å drive med gåing og sykling –den biten blir blandet sammen</p>
10	
11	<p>De fleste snakker positivt om sykling, men de færreste klarer å følge det opp.</p> <p>Når det brukes så mye penger på vegger så er det klart du retter fokus mot at en vil jo bruke den bilen en har stående</p> <p>Dersom en ser trafikken står og at det er trafikkgevinst på å ta sykkelen. Men</p>

	dersom en får løsnet opp i dette her, brukt noen milliarder på å lage nye veger slik at det trafikken flyter, så vil folk velge bil
12	
13	
14	For en som skal bygge en garasje, og det å vise til sykkelplanen at du kan ikke bygge noe her, for på lang sikt så kommer det et sykkeltiltak her
15	
16	
17	Det blir så mye at du vet at du kommer liksom ikke ordentlig i mål
18	Alle skjønner at dersom du får flere folk til å sykle og gå så blir det færre biler utpå vegen, men det er liksom ikke fokus der til å flytte penger over på den biten
19	
20	Glad for at planen ble juridisk, tror ikke planen ble noe dyrere at en tok med det
21	
22	Innsigelsesnivå på disse dersom en ikke følger den opp
23	Vi har ikke utnyttet planen godt nok, derfor skal jeg nå arbeide med å få den opp igjen Dersom ikke planen var juridisk bindende, så hadde den nok havnet i hylla her bak meg Det var egentlig oss i kommunen som ville ha den juridisk siden vi viste hvordan ting ble behandlet når den kommer hit –mangler den siste for å få planen inn
24	
25	
Andre ting	

## Intervjuperson nr. 5      Sitater

Sp.m.	
1	
2	
3	<p>Det blir flere sykkelstier når også sykkelvegane er sammenhengende</p> <p>Ved at sykkelplanen er kommet, har også kommunen blitt flinkere til å bryte og koste sykkelvegane.</p> <p>Planavdelingen vet hva de skal se etter når de legger veg, når de tenker på trafikksikkerhet, når de skal plassere en skole, når de skal si hvor bussene skal gå</p> <p>Alt henger sammen med alt</p> <p>Ha god kvalitet på sykkelstiene</p>
4	
5	
6	
7	<p>Ved å ha en slik god og konkret plan vil ha effekt på folkehelse</p> <p>Barn som lærer at det er lett å sykle vil fortsette å sykle som voksne</p> <p>Det å planlegge hvor folk skal bo og arbeide så blir det med sykkel en helt naturlig ting å tenke på.</p> <p>Planen må være juridisk bindende siden det er så avgjørende for det vi skal ha og må tas hensyn til. Temaplaner blir fort glemt og lett å si at ting blir for dyre, eller tar for lang tid.</p> <p>Det å ha en plan er alltid en fordel</p>
8	
9	
10	
11	
12	
13	planen kan bli brukt som en brekkstang for å få ting på plass.
14	
15	
16	Mesteparten av midlene kommer fra stat eller fylke slik at kommunen er avhengig av at dem bevilger penger til tiltak.
17	Dårlig oversikt og prioritering av prosjektet –når jeg spør sier de er jo Statens



	vegvesen, og så når jeg spør dem så er det nei, det er jo fylke.
18	Veldig dyr og ambisiøs plan og når ikke bevilgningene henger med tar det veldig lang tid
19	
20	
21	
22	
23	Nytteverdien er høyere enn ressursbruken siden dette er veldig langsiktig, og dette arbeidet hadde sikkert måtte bli gjort uansett, og det er gjort et grundig stykke arbeid. Detaljert plan som bare er å rulle ut
24	Mye av det fysiske som er avgjørende for å få opp sykkelandelen
25	
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 6****Sitater**

Sp.m.	
1	<p>Planen gir en oversiktlig prioritering av gang- og sykkelveger i Arendal kommune som er nyttig</p> <p>Det er nyttig å ha avklart hva som prioritert av gang- og sykkelveger slik at det ikke blir fremmet stykkevis og delte krav.</p>
2	<p>Opplever det som et nyttig planleggingsverktøy</p>
3	
4	
5	
6	
7	<p>Veldig nyttig å ha en overordnet prioritering av hvilke sykkelstrek som skal prioriteres for det en ser at boligutbygging i de fleste kommunene er veldig fragmentert</p> <p>Så lenge det er såpass enkelt å kjøre bil og det er parkeringsplasser overalt, og det er den mest lettvinde løsningen, så er det veldig lett å velge bil.</p> <p>Naturlig å se gående og syklende sammen da det ofte er konflikter med hvem skal gå og sykle hvor, og målet i Nasjonal transportplan er enten å gå eller sykle</p>
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	<p>Men det er vel gjerne et generelt problem at folk skjønner ikke. Dersom folk</p>

	hadde skjønt at nå blir gang- og sykkelveger i Arendal kommune prioritert, så hadde kanskje folk vært mer engasjerte. Det er et generelt problem, særlig på kommuneplannivå.
21	
22	
23	
24	Dersom kommunen hadde hatt et kompakt sentrum hadde det vært lettere å nå målet, mens nå er det spredt og fragmentert bebyggelse.
25	
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 7****Sitater**

Sp.m.	
1	Tror ikke det er en bevisst holdning til kommunedelplan for sykkel blant politikere i vår kommune. Planen ble vedtatt i forrige periode, og det har vært veldig lite fokus rettet mot den kommunedelplanen.
2	Videre er det andre enkle ting som kan gjøres ved at drift og vedlikehold av sykkelnettet blir satt i et bedre system og fulgt opp på en annen måte, for eksempel å feie sykkelvegene raskt etter vinteren for å fjerne grus og glassbiter.
3	
4	
5	Ikke sykkelplanen i seg selv direkte har innvirket på at det er blitt mer sykkelaktivitet i kommunen, men indirekte så kan det tenkes for hvis en har gjort et tiltak som har utspring i kommunedelplan for sykkel så blir ikke det kommunisert ut blant befolkningen. Dersom du snakker med en vanlig innbygger i Arendal så er de ikke kjent med at det finnes en egen kommunedelplan for sykkel.
6	
7	
8	Planen har noe betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune, men dette er avhengig av hvordan planen følges opp. Så den grad den følges opp, så vil det få en positiv effekt.
9	Men de kommuner som har en plan som følges opp kontinuerlig opp, de har større sjanse til å lykkes. Temaplaner har ingen hensikt , så hvis en skal ha en plan så må den være juridisk bindende.
10	
11	For å lykkes langsiktig med å følge opp kommunedelplanen for sykkel er det viktig at en ikke bare vedtar planen for så å legge den i en skuff.
12	
13	Det hjelper ikke å ha en god plan i en kommune hvis ikke også fylke og staten ser på planen. Tiltakene blir spilt inn i årlig til dem, men det skjer ikke noe
14	
15	

16	
17	Den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel er at en jobber veldig med å få et godt plandokument som vedtas, men så er det ikke alltid så bra oppfølging på den. Det at planen følges opp er basert på tillitt til politiske vedtak for dem som skal sørge for at planen blir gjennomført og iverksatt.
18	
19	
20	For sykkel ble det i stor grad lagt administrative føringer, og føler ikke det var en bred, politisk involvering. Dersom jobben skulle vært gjort om igjen burde det ha vært et mye større fokus opp mot dem som har et reelt forhold til sykling i dag . En kunne jo hatt temamøter med skoler, organisasjoner i forhold til det å spille inn hva som skal være i en plan, og da ville en fått en mye større forankring blant innbyggerne.
21	
22	
23	Ressursbruken til nå har vært høyere enn nytteverdien. Dersom nytteverdien skal bli høyere enn ressursbruken må en sikre at planen blir fulgt opp kontinuerlig.
24	
25	Trenden i samfunnet er der at vi vil prioritere å sykle mer da dette er det trivselsfremmende og helsefremmende i aller høyeste grad.
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 8      Sitater**

Sp.m.	
1	
2	Sånn sett så har nok sykkelplanen framskyndet diskusjonen om hvor vi skal bo og hvordan vi skal ferdes internt i kommunen.
3	
4	
5	
6	
7	<p>De positive effektene for kommunedelplan for sykkel er at en på langsikt vil få et sammenhengende sykkelvegnett, og en binder sykkel-Arendal sammen.</p> <p>Det at det er langsiktig arbeid og dersom en bruker planen effektivt gjør at en gradvis vil få mer og mer bruk av sykkel.</p> <p>Og jo mer tilrettelagt det blir, jo mer får du folk til å sykle.</p> <p>Det at andre reguleringsplaner tar hensyn til kommunedelplan for sykkel, så slipper en å komme i det dilemmaet at «Nei, er det ikke lenger mulig å lage en sykkelsti siden har vi lagt et nytt boligfelt. Nå kommer sykkel tanken inn i forkant</p> <p>Videre vil en slik plan gjøre det lettere for de ulike offentlige aktørene å samarbeide om sykkelnettet og sykkelskapende arbeid.</p>
8	
9	
10	Jeg, som politiker, hadde lite kjennskap til den planen før du tok kontakt med meg, så da er det klart at innbyggerne har veldig lite kjennskap til planen
11	De viktigste faktorene er å tørre å bruke planen hver gang det reguleres,
12	
13	Ikke noe politisk sprik i planen
14	
15	Vært igjennom noen reguleringsplaner og kan ikke se at kommunedelplanen har lagt noen kjepper i hjulene på dem
16	
17	Få løftet den opp til et aktivt arbeidsverktøy
18	
19	Det har vært et stort fokus på struktur i Arendal de siste par årene med spørsmål

	<p>som hvor folk skal bo, skoler og kollektivakser.</p> <p>Det stod senest i avisa i dag at barn i Arendal var mer overvektig enn landsgjennomsnittet.</p>
20	
21	
22	
23	<p>Kommunedelplan for sykkel er et omfattende arbeid som har kostet mye tid og penger, og når dette sees på i lys av den nøytrale rollen den har i dag, kan en si at effekten av den ikke har vært som forventet.</p>
24	
25	
Andre ting	

**Intervjuperson nr. 9****Sitater**

Sp.m.	
1	Opptatt av at kommunene planlegger aktivt for å prøve å sikre en styrt samfunnsutvikling.
2	Når en utarbeider en tematisk plan, slik som sykkelplanen, så har det ført til at både de som har jobbet med den, politikere blitt mer bevisst temaet sykling Kommunedelplanen har kortsiktige effekter ved at sykkel-temaet er løftet opp på dagsorden. Det er blitt sett på muligheter og kommunen har fått på plass en planberedskap i forhold til hvordan sykkel-temaet skal håndteres. Kommunedelplanen skulle også ha hatt en handlingsdel, dette er lovpålagt.
3	
4	
5	Den utpeker et arealbehov som blir kartlagt og tatt høyde for. Burde vært laget et handlingsprogram for å følge opp planen. Viktig å jobbe på alle sektorområdene, kanskje spesielt innenfor skole og helse.
6	
7	Det å ha arealbehovet forankret i et juridisk bindende dokument. Uten en slik planberedskap så vil gjennomføringen være veldig mye mer vanskeligere og tilfeldig. Det er vesentlig mye bedre å ha en juridisk bindende plan som blir jevnlig rullert og aktualisert. En temaplan har ingen spesiell status på hvordan den skal oppfølges. Planen fungerer også som kommunens innspill til andre offentlige etater.
8	Det er sånn at bygger du en veg så kommer det biler på den, og bygger du en gang- og sykkelveg så kommer det sykler på den. Folk tar i bruk det de ser
9	Siden kommuner som har utarbeidet en kommunedelplan for sykkel har en mye høyere bevissthet rundt muligheter, behov og prioriteringer rundt temaet sykkel Andre myndigheter kan ønske å prioritere de kommuner som viser et særskilt engasjement og fokus på dette området gjennom en kommunedelplan
10	
11	Kommunen holder en fast prioritering, at planen har aktualitet og fokus og at den blir rullert hvert 4. år slik at politikere kjenner til den og målsetninger blir evaluert og evt. justert. Videre er det viktig at andre aktører følger opp og



	prioriterer planen på sine områder.
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	For å få flere folk til å sykle er det vesentlig at det ikke tar lengre tid enn bil. Sykkelerutene må være enkle, rettlinjede, trygge og gode å sykle, samt at bensinprisene blir tre ganger så høye
Andre ting	

## 9.1.5 Referater

### Referat fra intervju med intervjuperson 1

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning til kommunedelplan for sykkel er i overveiende grad positivt. Planen gjør det lettere å være vegforvalter, og selv om det er byggegrenser gjør planen det lettere å kunne holde igjen areal til sykkelformål. Planen har tatt et overordnet grep som gjør det lettere å styre arealbruken, samt å få aksept for det areal som kreves i forhold til valgt type løsning.

Intervjupersonen føler at planen har bidradd positivt ved at det avsettes mer areal til fremtidig sykkelløsninger i transportkorridorer, ikke minst i tettbygde strøk med gatestruktur. For gående er det også positivt siden en automatisk holder av areal for denne gruppen. Egentlig burde planen ha inkludert flere grupper –i alle fall gående, og muligens også kollektiv siden de er brukere av de samme arealene. Det er viktig å se ting i en sammenheng, og prioritere arealet også innenfor disse gruppene. Men selv om det er positive effekter av å holde av areal mener intervjupersonen at selve sykkelplanen til nå ikke har hatt noen betydning for å øke sykkelandelen i kommunen. Begrunnelse for dette er at det blitt igangsatt altfor lite fysiske tiltak. Videre er det heller ikke satt i gang noen holdningsskapende tiltak eller blest om kommunedelplan for sykkel eller sykling generelt. Det burde ha vært satt av midler til fysiske tiltak de første årene av planen slik at folk ser det. Intervjupersonen er usikker på om planen har bidradd til økt sykkelfokus og hvor godt planen er implementert internt i kommunen. Føler ofte at sykkelplanen må påpekes i oppstartsfasen, og det går da igjennom siden det brukes varsel om innsigelse. For å få kortsiktige positive effekter av sykkelplanen burde det ha vært satt i gang flere fysiske tiltak, hvor fokuset burde ha vært på jobbreise og skolereise. Det kunne også ha blitt kjørt i gang noe holdningsskapende arbeid.

Langsiktige effekter av kommunedelplan for sykkel er det å ivareta fremtidige transportkorridorer, og det at syklende og gående blir prioritert. Det at en slipper omveger og at syklende også får gode akser. I et langsiktig perspektiv vil planen ha noe effekt på å øke sykkelandelen. I større utbyggingsplaner legger en ofte inn rekkefølgekrav, blant annet krav om gang- og sykkelveg, mens mindre private aktører vil ofte ikke få pålegg om å bygge lengre strekninger med sykkeltiltak, men de må sette av areal eller bygge noe

mindre. Gjennom sykkelplanen får en flere argumenter, og langsiktig effekter av planen kan være at flere barn får da mulighet til å gå/sykle til skolen. Utfordringen i planen er økonomi og utbygging av tiltak. Det er vanskelig med en kommunedelplan for sykkel som kun er rettet mot fysiske tiltak hvor det ikke er økonomi til å gjennomføre de fysiske tiltakene. Intervjupersonen har ikke spesielt tro på at det skal komme så mye mer midler enn dagens rammer til slike tiltak fremover. Det at kommuner med en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen stemmer nødvendigvis ikke alltid. En kan godt legge inn gode sykkelløsninger i en trafikkikkerhetsplan eller en kommuneplan hvor en tenker flere tanker samtidig. Intervjupersonen har mer tro på en transportplan hvor flere grupper samtidig prioriteres opp mot hverandre, for eksempel gående, syklende, kollektiv, bil. Det som er viktig er at det finnes en strategi og overordnet systematikk i hvordan en skal forvalte arealene fremover. For å følge opp planen er det viktigste økonomi og at det blir bygd tiltak. For å øke de langsiktige effektene burde det ha vært fokusert mer på nærområder og at gang- og sykkelvegnettet 4 km fra skolene var på plass. Videre begynner nå samferdselsmyndighetene, politi og helsemyndighetene å samarbeide på tvers for å bevisstgjøre helseeffektene ved sykling. Dersom en hadde puttet inn helseeffektene ville det vært mye større økonomisk forsvarlighet å anlegge alle disse tiltakene. For langsiktig å kunne følge opp kommuneplanen og nå målene vil de viktigste faktorene være økonomi, etablere fysiske tiltak og bevisstgjøring av syklings helsefordeler.

I utgangspunktet har ikke kommunedelplanen for sykkel hatt en negativ effekt for økt sykling, men det kan være en risiko for og ikke få bygd sykkeltiltak dersom planen følges slavisk. Planen er ambisiøs med ideelle tverrsnitt, mens det er eksempler på hvor en ikke har fått til å etablere tverrsnittløsningen foreslått i planen pga. topografi, bevilgning og bebyggelse, men en kan få til en bedre løsning for syklende enn dagens situasjon. Slik at det er viktig at planen brukes med skjønn, hvis ikke kan en risikere at sykkelløsninger ikke blir bygd og at planen på den måten kan ha en negativ effekt. Intervjupersonen er litt usikker på om alle internt i organisasjonen følger planen like lojalt, da inntrykket er at noen mener at planen er for ambisiøs og at planen ble for lite implementert på avdelingen da den ble utarbeidet. Dem som jobber med arealplanlegging synes planen er bra og en slipper diskusjoner i enkeltsaker, men dem som driver med utbygging og økonomi kanskje tenker mer på planen som veiledende. Kommunedelplan for sykkel har en konsekvens for utbyggere ved at det holdes mer igjen og de må avsette mer areal til sykkelløsning i fremtiden. Men sykkel regnes som et positivt tiltak som gjør det lettere for utbyggere å

synes det er en god ide, slik at når det formidles til utbyggere hvorfor og formålet med arealet, så blir de fleste enige. Intervjupersonen mener at kommunedelplanen i noen grad har forlenget saksbehandlingstiden i plansaker, men at endelig løsning har blitt bedre for de syklende. Grunnen til forlengelsen er ofte at sykkelplanen ikke er hensyntatt i første omgang, og at noen oppfatter sykkelplanen kun som veiledende. Dersom planen hadde vært bedre implementert internt i kommunen, ville denne forlengelsen kunne vært unngått. Ut ifra hvilke utenforstående faktorer som gjør det vanskelig å gjennomføre planen er det konkrete faktorer slik som geologi, geoteknikk, kulturvern og bebyggelse. En annen vinkling på spørsmålet er at økonomi er hovedutfordringen som gjør det vanskelig å gjennomføre planen. Det må jobbes med å få mer midler til tiltakene. Videre vil det å få implementert planen og få alle aktører til å bruke den være en utfordring, samt at planen er meget ambisiøs og kanskje litt lite realitetsorientert noen steder. Planen ville vært mer anvendelig og løsningsorientert dersom den også formidlet kunnskap om hvilke minimumsløsninger som var akseptable. For å få etablert alle tiltakene i planen mener intervjupersonen at tidsperspektivet bør forlenges til et 50 – 100 års perspektiv, og at dette perspektiv er riktig i et overordnet arealplangrep. Det å bare se 20 år frem i tid er snevert, og med et lengre tidsperspektiv blir planen mer som en visjon.

Utfordringer i planprosessen var for lite informasjon og for lite implementering. Intervjupersonen skulle ønske at det hadde vært mye tettere kontakt da planen ble utarbeidet, i alle fall med planavdelingen som forvalter planen i ettertid. Tilfeldig at en fikk gitt synspunkter i planprosessen, og mye arbeid var allerede gjort før den kom på bordet. Det burde vært involvering/informering på de ulike planprosessfasene, for eksempel i tilknytning til seksjonsmøtene. Intervjupersonen mener planbeskrivelsen belyste de forhold som var av betydning, men planen er for ambisiøs og omfattende, og det er tatt for lite hensyn til eksisterende bebyggelse og systemskifter. Men kanskje det er bra at kommunedelplanen er såpass overordnet, og ikke så detaljfokusert, men burde brukt litt mer tid gjennom tettbygde strøk hvor en vet det er utfordringer. Intervjupersonen er usikker på om politikere og høringsinstanser har hatt nytte av planarbeidet. Inntrykket er at det var vanskelig å få inn representanter i arbeidet, samt at planavdelinger ble lite involvert. En burde ha samarbeidet mer på tvers, blant annet på trafikkikkerhetsområdet, helse og skoler. Når det gjelder nytteverdien kontra ressursbruken er intervjupersonen meget usikker, og stiller spørsmål om en kunne hatt samme effekt uten å gå igjennom hele formalprosessen etter plan- og bygningsloven. Kunne kanskje ha utarbeidet en god

strategiplan på flere områder som ikke var bindende, men som så på systemskifter og hadde fremtidsvyer. Intervjupersonen mener også at det er noen kostnadskrevenne, fordyrende og unødvendige ting i planbeskrivelsen, blant annet kostnadsoverslag og konsekvensutredning.

Dersom alle tiltakene hadde blitt bygd innen 2023 mener intervjupersonen at kommunen i noen grad hadde klart å nå det nasjonale sykkelmålet. Men for å øke sykkelandelen i stor grad må også holdningene endres. Videre har kommunen har en utfordring med topografi, og det bør drives en bevisst arealplanlegging hvor det legges til rette for at folk kan sykle mellom bosted, arbeid, barnehage/skole og fritidsaktiviteter. I følge intervjuperson er de viktigste faktorene til å få folk til å sykle at det er tidsbesparende og at biltrafikken står i kø, at det er en økonomisk gevinst for folk, samt at det er et godt tilrettelagt gang- og sykkelnett uten for mange omkjøringer, korte avstander og lite stigning.

## Referat fra intervju med intervjuperson 2

Inntrykket er at det er få folk internt i administrasjonen som kjenner til kommunedelplan for sykkel, og at det ikke er så mye kunnskap om den. Men når de informeres om planen, og blant dem som kjenner til planen, så er inntrykket at de er i overveiende grad positive. Planen er vedtatt, men har en følelse at den ikke har fått den betydningen som den skal ha. Selv om planen ligger på nettet, så er den ikke lagt inn kartsystemet, og det er eksempler på at noen arealplanleggere og byggesaksbehandlere ikke kjente til planen.

Intervjupersonen kan ikke umiddelbart se at selve kommunedelplan for sykkel har ført til noen kortsiktige effekter for å øke sykkelandelen i kommunen. Selve planen øker ikke sykkelandelen, den har fungert mer som en bevisstgjøring og holdningsendring. Det er først når planen settes ut i livet, tiltakene blir bygd og infrastrukturen er på plass at den får noen betydning og folk begynner å sykle. Det er viktig med en overordnet sykkelplan, siden dette er med på å bidra til økt sykkelfokus gjennom små drypp. Det at planen er juridisk bindende gjør at en må passe på, og at reguleringsplaner må følge den.

Intervjupersonen er usikker på om det er en fordel med juridisk bindende plan eller temaplan, men når den er juridisk så blir den mer et premiss enn at det er kjekt å ha. For å øke de kortsiktige effektene av sykkelandelen må det følge med penger slik at det kan få bygd noen konkrete tiltak. Videre bør det avholdes holdningskampanjer og informasjon ut i media og befolkningen som illustrerer muligheter for sykling.

De positive, langsiktige effektene kan være at planen legges til grunn i langsiktige budsjettplaner, kommuneplaner og utbyggingsplaner, og at denne gjennomgås når tiltak skal prioriteres sammen med regionale og statlige myndigheter. Videre kan planen brukes til å samle inn penger fra andre prosjekter som pågår. Kommunen jobber med at transportbehovet reduseres, og at utbyggingsområder knyttes opp mot at flere skal kunne gå, sykle eller ta kollektiv. Egentlig burde planen vært bygd ut mye fortere enn på 20 år dersom gå og sykling skal ta en viss del av transportveksten slik det ligger i føringene. I utgangspunktet er det her flere som kunne syklet dersom sykkelvegnettet var utbygd. Kommunedelplan for sykkel vil være et overordnet verktøy hvor også en kan kreve at utbyggere tar noe av kostnadene ved utbygging av gang- og sykkelvegnettet. Det at planen er juridisk bindende etter plan- og bygningsloven gjør at den i slike tilfeller kan gi sterkere føring. En skulle tro at en kommune med en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen. Begrunnelsen for dette er at planen er et langsiktig,

overordnet styringsverktøy som sikrer at nettet blir bygd ut riktig og ikke «hopp og sprett», og at utbyggere også tar en bit. Intervjupersonen mener at sykkelplanen kan øke sykkelandelen i noen grad, men at det er flere faktorer som spiller inn om folk sykler, for eksempel at det er vinter og mange bakker. Planen er bare en plan som i seg selv ikke bidrar til økt sykkelandel, man må derfor jobbe utover planen. For å øke de langsiktige effektene av sykkelplanen må en arbeide med sykkel på flere områder. En ting er infrastruktur og etablere sykkelnett i henhold til planen, det andre er holdningskampanjer og informasjon hvor det bør fokuseres på arbeidsreiser for å ta de store massene. I tillegg bør en tilrettelegge for god innendørs sykkelparkering på arbeidsplasser med mulighet til dusj. Det er viktig at planen og dens formål kobles opp mot andre prosesser som foregår. For å lykkes med langsiktig å følge opp kommunedelplan for sykkel er det viktig at det bevilges penger, at det er gode prosesser med mål, planer og budsjetter i samarbeid med regionale myndigheter, samt at det holdes trykk på å få holdningsendring i befolkningen.

Intervjupersonen har ikke opplevd at kommunedelplan for sykkel har hatt negativ effekt for sykling. Men det er viktig at planen gjøres lett tilgjengelig, slik at saksbehandlere i de ulike etatene bruker planen. Når folk blir klar over planen er det ingen kritiske røster eller noen negativitet rundt planen, alle forstår budskapet og ønsker å følge den opp. Intervjupersonen har ikke opplevd at utenforstående personer har reagert negativt på planen, heller nesten det stikk motsatte hvor folk ønsker å bidra og har ringt med ønske om å tilrettelegge for sykkelstier. Men nå har jo ikke planen vært gjeldende så lenge, slik at det kan jo hende at utbyggere begynner å diskutere dersom det blir spørsmål om penger. Kommunedelplanen har ikke forlenget eller fordyret prosessen rundt godkjenning av vedtak, og intervjupersonen har heller ikke erfart utenforstående faktorer som har vanskeliggjort gjennomføringen av planen. Det er ingen utfordringer med selve planen, men utfordringene er å følge dem opp. Det å ha en overordnet plan er positivt, så er det nok på neste nivå når en skal begynne å detaljplanlegge at utfordringene kan dukke opp. Ambisjonsnivået er voldsomt høyt, men det er kanskje det som er nødvendig dersom sykkel skal ta noe av trafikkveksten. Det er nødvendig at en tar diskusjoner på hvor mye av bevilgningene som skal brukes på gang- og sykkelvegtiltak kontra andre tiltak. Om tidsperspektivet på 20 år er realistisk avhenger av hvilken ramme som settes av til slike tiltak, dersom målene ikke følges opp med penger vil det bli vanskelig. Det er viktig å gjøre det vi kan, innenfor vår ramme, til å få opp sykkelandelen. Da bør det være et fokus på arbeidsreisende og tilrettelegge for høy fart for sykling.

Intervjupersonen opplevde at dem som var med i prosessen rundt utarbeidelse av denne planen var folk som syklet selv og hadde kjennskap til hvilke strekk som burde prioriteres. Det som var utfordringen i prosessen var medvirkning og få folk engasjert. Dette er ikke lett, og i alle fall ikke på overordnet plannivå. Planen fulgte plan- og bygningslovens prosedyrer, og som det var kapasitet til, men det var ikke en prosess som fikk stor oppmerksomhet. Det ideelle ville kanskje vært å bruke lengre tid og involvere elever/skoler og næringsliv og bedrifter med kampanjer og involvering. Medvirkning, innspill og holdningsendring kunne da vært kjørt som parallelle løp. Men dette tar veldig mye tid og kapasitet, slik at en er avhengig at det settes av ressurser til et slikt omfattende arbeid. Intervjupersonen synes at planbeskrivelsen med konsekvensutredningen belyste de forhold som var av betydning for vedtaket, og at dette var profit utført. Men er mer usikker på om ansvarlige myndigheter og høringsinstanser har hatt nytte av planprosessen. Intervjupersonen synes det er litt vanskelig å si hvordan ressursbruken er i forhold til nytteverdien. Men siden dette er en plan som er laget med et langsiktig perspektiv og en god plan som vil holde seg over tid, så vil nok nytteverdien bli større. Blant annet slipper en diskusjoner på om og hvilke løsninger som skal velges.

Dersom alle tiltakene etter kommunedelplan for sykkel er bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i noen grad har nådd det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Men for å øke sykkelandelen i stor grad handler det ikke bare om sykkelveger. Det kan være fysisk tungt å sykle, dårlig vær og topografi, samt folk bor spredt. Dersom det er mulig å sykle noen kilometer uten å bli svett ville flere benytte det til arbeidsreiser, for eksempel at arbeidsplasser kan sponse elsykler slik at de som vanligvis tar bil kan begynne å sykle, samt at arbeidsplasser tilrettelegger for god sykkelparkering. Intervjupersonen mener at de viktigste faktorene for å øke sykkelandelen er at infrastrukturen er på plass, at det er mulig plassere sykkelen på arbeidsstedet, samt at det er en positiv sykkelholdning i befolkningen.



### Referat fra intervju med intervjuperson 3

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning i overveiende grad er positiv, og planen blir brukt av interne saksbehandlere. Videre begynner planen nå å ligge til grunn ved bestilling av nye prosjekter, og det kommer stadig inn spørsmål om planen og hvordan den skal håndteres.

Det har vært flere kortsiktige positive effekter av kommunedelplan for sykkel, blant annet har planen vært grunnlag for at annet planarbeid er blitt bestilt og gjennomført. Det vises til mulighetsstudier fra Strømmen-Dampen og Langsæ-Barbudalen for å få plass sykkel. Sykkelløsning er med i planene til ny innfartsveg til E18, og det blir bygd sykkelfelt Torsbudalen-Parkveien. Videre ble sykkelplanen brukt som grunnlag i utredningen om bypakke Arendal. Det er mulig at noen av prosjektene hadde blitt gjort uten sykkelplanen, men planen bidrar generelt til at det blir mer fokus, internt og eksternt, på at det finnes andre fremkomstmidler enn bil. Kommunedelplanen skal nå rulleres inn i kommuneplanen for Arendal, slik at alle må forholde seg til den. Sykkelløsningene skal bli vurdert i alle planer og siden kommunedelplanen er juridisk forankret kan man ikke velge å la være. Det er blitt mer fokus på å tilrettelegge der folk bor, som regel i byområder hvor det er vanskelig og dyrt å komme frem. I store prosjekter tenkes det nå ikke kun på hovedvegen for bil, men også på løsninger som må på plass for myke trafikanter. Intervjupersonen mener at dersom en samler alle de kortsiktige effektene av planen vil det ha hatt noe effekt for å øke sykkelandelen i Arendal kommune. Dette baseres på en oppfatning om at flere folk sykler nå, men dette trenger jo ikke være en effekt fra selve sykkelplanen. Arbeidet med å få flere folk til å sykle tar litt mer tid enn et par år. For å øke de kortsiktige effektene av kommunedelplanen for sykkel burde kommunen vært mer aktive på å markedsføre sykkelplanen, samt informere om effekten av å sykle og kjøre kampanjer. Statens vegvesen burde også feire mer og tydeligere når nye sykkelanlegg ble åpnet, siden media har et veldig fokus på ny E18 og store vegprosjekt for biltrafikk.

De positive, langsiktige effektene av en slik overordnet arealplan er at nødvendig areal for sykkelløsninger ikke blir bygd ned. Planen skaper forutsigbarhet og sikrer sammenhengende sykkelløsninger med få systemskifter. Intervjupersonen er av den oppfatning at planen vil kunne ha stor betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune. Denne økningen må sees i sammenheng med at folk blir mer bevisst egen helse, tidsbesparelse og klimaeffekt ved å bytte ut bilen med sykkel, og at det er et utbygd

sammenhengende sykkelvegnett. Intervjupersonen har en oppfatning om at større norske byer har kommet lengre i sykkeltenkingen, og at det vil ta litt lengre tid før Arendal kommer til det nivået. Intervjupersonen mener at en kommune som har en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen enn kommuner som ikke har. Kommunedelplanen bidrar til at kommunen får en systematisk oppfølging og tilrettelegging for sykkel, slik at en ikke er avhengig av «ildsjeler» eller tilfeldigheter for at sykkelløsninger vurderes i alle arealplaner og byggesaker. Det er nok lurt at det ikke vurderes altfor mange temaer under ett i en overordnet plan, siden da omfanget av planen kan bli så omfattende at det er lett å miste fokus. Men sannsynligvis vil det være en god løsning å se på syklende og gående under ett, siden en også vurderer gåenes behov i en sykkelplan. For å øke de langsiktige effektene av en kommunedelplan for sykkel mener intervjupersonen det er viktig med god markedsføring med kampanjer, informasjon og belønningsordninger, eksempler er byene Trondheim og Kristiansand som gjennomfører en del kampanjer, blant annet «Jeg kjører grønt». Intervjupersonen mener at de viktigste faktorene for å kunne følge opp planen langsiktig er at planen er lett tilgjengelig og lettlest. Videre må kommuneplanen være kjent og bli brukt av både av kommunen og Statens vegvesen, samt at det er en forent forståelse for planen ved at det i liten grad dispenseres fra den.

Intervjupersonen har ikke opplevd at planen har bidradd med en negativ effekt for sykling, og det er lojalitet internt i organisasjonen til å følge planen i den grad sykkelløsningene legges inn der det er planlagt. Men der hvor det anbefalte tverrsnittet krever store terrenginngrep og innløsning av hus har Statens vegvesen selv bygd på et mindre tverrsnitt enn anbefalt i planen. Dette er i utakt med det som forlanges av private utbyggere siden de får pålegg om å bygge anbefalt løsning. Intervjupersonen har ikke opplevd at det har vært reagert negativt fra utenforstående grupper som utbyggere og grunneiere, men heller at det har vært en god forståelse i dialog med dem. Av utenforstående faktorer som gjør det vanskelig å gjennomføre planen er bevilgninger på fylkeskommunale og kommunale veger som ofte er for små til å bygge anbefalte løsninger. Rammene til myke tiltak burde vært høyere, og så burde en heller konsentrert seg om å gjøre én strekning ordentlig enn flere ulike vegstrekninger på minimumssykkelløsning. Intervjupersonen er usikker på om planen har forlenget eller fordyret prosessen rundt godkjenning av planer og vedtak. Den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel er å gjøre den kjent for alle som skal bruke den. Alle bør vite at den finnes, og dette bør hjelpe når kommunedelplanen rulleres

inn i kommuneplanen. Det er en utfordring ved at ambisjonsnivået i planen er høyt med tanke på dagens investeringsramme, men intervjupersonen mener at det bør være slik. Planen setter fokus på hvordan det burde prioriteres, og nye tanker tar tid å implementere. Intervjupersonen mener at tidsperspektivet i planen er realistisk, og at arbeidet med å tilrettelegge for sykkel vil gå lettere etter hvert som biltrafikken blir et større og større problem, slik som i Kristiansand, Oslo og Trondheim.

Den største utfordringen i prosessen med å utarbeide kommunedelplan for sykkel var medvirkningsprosessen. Det var vanskelig å få engasjert kommunens innbyggere. Det var veldig få som kom på møtene, og dermed kom det lite innspill. Dersom dette skulle vært gjort igjen burde en ha gått ut og konkret invitert spesielle grupper til møtene, f.eks. ulike interesseforeninger og velforeninger. Intervjupersonen er av den oppfatning at rutekartet og planbeskrivelsen i planen er bra da en her kan se tenkt løsning og hvorfor. Men selve konsekvensutredningen er helt uforståelig for folk flest, og selv for fagfolk er den veldig tung å komme seg igjennom. Som ansvarlig myndighet opprettet Arendal kommune en sykkelkontaktstilling da planarbeidet startet, og sykkeltankegangen ble også «solgt inn» til alle som var med i prosessen. Videre har nå Statens vegvesen begynt arbeidet med å utarbeide en nasjonal veileder for kommunedelplan for sykkel for å gi andre en lettere jobb. Kommunedelplan for sykkel forholder seg i stor grad til tettbygde områder hvor det er mest krevende å planlegge med mange interessenter, verdier og grunneiere, sånn sett er nytten av planen høyere enn ressursbruken det var å utarbeide planen. Det er ikke bare planer for store vegprosjekter og tilrettelegging for bil som bør koster penger. Kommunedelplan for sykkel er en plan for fremtidsrettede byer som ønsker å bruke ressurser på dette, og hvor nytten kommer til syne med langsiktig og systematisk planlegging.

Dersom alle tiltakene i planen er blitt bygd i 2023 tror intervjupersonen at kommunen i stor grad har klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Begrunnelsen for dette er at det da vil være enkelt for de fleste sykklister å komme fra A til B på en trygg måte. Det er også veldig synlig i kommunen at det satses på sykkel, og flere sykklister genererer enda flere sykklister. De viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle er å øke forståelsen for hvor mange positive effekter sykling har, at sykkelnettet har god drift og vedlikehold, samt at det er gode sykkelparkeringsmuligheter med garderobe/dusj tilgjengelig på viktige målpunkt.

## Referat fra intervju med intervjuperson 4

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning til kommunedelplan for sykkel i overveiende grad er positiv. Begrunnelse for dette er blant annet at Arendal kommune har en egen trafikkgruppe som setter av mye midler til myke trafikanter. Videre har ikke kommunen tilbud om bilparkering til ansatte, men har tilrettelagt for sykling ved å tilby sykkelparkering i kjelleren med dusj, sykkelvask og ladestasjoner for elsykler.

De kortsiktige, positive effektene av kommunedelplan for sykkel er at både plan og byggesak avsetter areal til sykkelformål, og at en får sikret riktig løsning. Dette er spesielt viktig i mindre reguleringsplaner, og dersom sykkelplanen viser at her skal det være sykkelfelt 50 meter så avsettes dette arealet. Det har vært tre slike planer det siste året hvor kommunedelplanen er tatt hensyn til. Intervjupersonen er usikker på om sykkelplanen øker fokus, men den kan føre til at en får etablert noen sykkelfelt. Til dags dato er det ikke sikkert at det har blitt mer sykling på grunn av selve planen. Intervjupersonen mener at dersom en samler de positive effektene av planen har de hatt noe effekt for å øke sykkelandelen. Dette fordi det blir satt av areal til sykkelfelt, og noe av dette er allerede blitt bygd i henhold til planen. Jo flere tiltak som blir bygd, jo mer ønsker folk å sykle. For å øke de kortsiktige effektene er det viktig at planen kommer frem i bevisstheten, og at en får ut mer informasjon om den. Intervjupersonen er noe usikker på om saksbehandlere på byggesak kjenner til kommunedelplanen for sykkel. Dette er ikke vrangvilje, men planen må legges inn på et kart og inn i det daglige systemet slik at det bare er å klikke opp. Slik det er nå ligger den bare ute på internett og blir fort glemt.

Langsiktige effekter ved kommunedelplan for sykkel er det faktum at en har en plan som gjør det mulig å holde igjen areal til sykkelformål, og dersom det blir satt av penger/ mer midler til sykling kan en handle etter planen. Det bygges såpass mye i Arendal og det er mange som argumenterer for at fortau er en god sykkelløsning, noe det ikke er. Slik at når en har en sykkelplan kan en forholde seg til den løsning som er skissert her. Videre vil bygging av fremtidige sykkeltiltak bli rimeligere dersom en holder av areal. Utbyggere prøver ofte å tyne byggegrenser, nå har en plan som er juridisk bindende og som en kan slå i bordet med. Men en er også avhengig av at det ikke dispensereres for mye.

Intervjupersonen mener at disse effektene samlet vil ha stor betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune. Intervjupersonen mener at en kommune med en overordnet sykkelplan, på lang sikt, har større mulighet til å øke sykkelandelen, dog

dersom planen er juridisk bindende. Ved at planen er juridisk bindende så unngår en at planen blir en «skrivebordsplan» og havner i en skuff. Selv om det nasjonalt sett snakkes mye om sykling, men det skjer for lite fysisk -både nasjonal og kommunalt. For å øke de langsiktige effektene av en kommunedelplan mener intervjupersonen at en bør ha en strengere parkeringsnorm hvor en begrenser antall parkeringsplasser. De private bedriftene må mer på banen med å tilrettelegge for sykkel, ikke nødvendigvis at ansatte skal ha en egen parkeringsplass. Vet om bedrifter hvor alle ansatte får egen parkeringsplass, og hvor det ikke er et eneste sykkelstativ. Videre bør en gjøre noe med nasjonale skatteregler. Slik det fungerer nå må det skattes privat dersom en bedrift ønsker å kjøpe en sykkel til den ansatte. Slik burde det ikke ha vært dersom en ønsker å få opp sykkelandelen. Det er viktig at dem som skal sykle føler seg trygge, en må derfor ha bredden på sykkelløsningene og øke sikkerheten i kryss og rundkjøringer. Folk som ikke sykler følger seg utrygge, blant annet på smale sykkelfelt. Nå oppleves det slik at det alltid er bredden på sykkelfeltene hvor det knipes inn, mens at bilveg og fortau er brede nok. De viktigste langsiktige faktorene for å lykkes er å få bedrifter med på å tilrettelegge for sykkelparkering, at folk har en tidsgevinst ved å sykle, at syklende føler seg trygge og at det vil kunne lønne seg å sykle dersom det er saktegående trafikk.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor kommunedelplan for sykkel har hatt en negativ effekt på sykling, og alle internt er positive til planen når de først kjenner til den. Det var stor positivitet, både internt og eksternt, når planen ble utarbeidet. Intervjupersonen er av oppfatning at utbyggere og grunneiere innser og har en forståelse for at en må tilrettelegge for sykkel på lang sikt. Kommunedelplan for sykkel gir økt forståelse og tyngde, og det letter arbeidet når en har en omforent en plan i bunnen istedenfor at det er bare noe den enkelte saksbehandler har funnet på. I noen tilfeller har kommunedelplan for sykkel forlenget prosessen rundt godkjenningen av andre planer ved at en har måttet gå noen runder og undersøkt nærmere hvordan sykkelløsningen skal tilpasses inn i detaljplanen. Det er ikke alltid at en får til tenkt sykkelløsning, men da har en i alle fall vurdert situasjonen og kanskje sett alternative løsninger. Slikt sett er det derfor viktig at sykkelplanen blir revidert på sikt og at nye sykkelløsningene legges inn og at det dermed holdes av areal til dem.

Utenforstående faktorer som vanskeliggjør planen er at byene er allerede bygd og etablert, og ofte må en rive/kjøpe bygninger for å få til gode sykkelløsninger. Økonomien er den

største utfordringen. Med en kommunedelplanen for sykkel som har en sum på nesten 2 mrd. kr så blir det mye at en ikke kan ta det inn over seg. Intervjupersonen synes ambisjonsnivået i planen er en utfordring med tanke på dagens investeringsramme. For å evt. bøte på dette burde det vært mer bedrifter og sponsing, og en burde flytte penger fra veg og bilparkering til sykkel og myke tiltak. Nå er det er stor fokus på å få biltrafikken til å flyte, men dersom biltrafikken flyter så vil folk slutte å sykle og begynne å kjøre bil fordi dette lønner seg. Dersom trafikken står vil det ofte lønne seg tidsmessig for folk å sykle. Intervjupersonen mener at tidsperspektivet og antall tiltak ikke er realistisk, men er noe en må leve med og en bør ikke ta ut noe. Det er slik overordnet planlegging er, og vil være litt som en visjon.

I prosessen rundt det å utarbeide kommunedelplan for sykkel gikk diskusjonene på detaljnivået, prissetting/kostnadsoverslag og om planen skulle være juridisk eller tematisk. Planbeskrivelsen med konsekvensutredning ble veldig bra. På et overordnet nivå må det være et standardsnitt på én veglinje, og det hadde vært altfor mye jobb dersom en skulle gått inn og vurdert detaljer i denne overordna planen. Så må en heller på neste plannivå avgjøre om løsningene lar seg gjennomføre. Intervjupersonen tror det ville blitt problematisk dersom det også var en minimumsløsning i overordnet plan. Ansvarlige høringsinstanser bruker planen, f.eks. så varsler Statens vegvesen innsigelse dersom sykkelplanen ikke er fulgt, men de er også med å fire på kravene i den. Sett ut fra intervjupersonens ståsted vil nytten være høyere enn ressursbruken da dette er en plan som brukes bl.a. i møter og saksbehandling. Dersom sykkelplanen hadde vært laget som en temaplan, og ikke juridisk bindende, ville det fort blitt liggende i en skuff og mye ressursbruk til mindre nytte. Men etter vedtak burde det vært brukt noen ressurser på å få lagt planen inn i saksbehandlersystemet/ kartene i kommunen for å øke nytten, nå ligger den litt for skjult for saksbehandleren.

Dersom alle tiltakene var blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i noen grad hadde klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Men for å øke sykkelandelen i stor grad må en gjøre mer enn bare å bygge. Befolkningen må få et annet fokus, og folk som ikke sykler må ha informasjon og tilvenning. De viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle er at det er sykkelparkering ved arbeidsplassen, sikkerhet i infrastrukturen, samt sponsing/informasjon med «gulrøtter» fra staten.

## Referat fra intervju med intervjuperson 5

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning i overveiende grad er positiv. Bakgrunnen for dette er at de som kjenner til planen er positive. Det er veldig mange som ikke kjenner til planen og sånn sett likegyldig, men de som kjenner planen vet hva de skal se etter. Selv om det ikke er så mange konkrete tiltak og lite penger til å følge den opp.

Det har vært noen positive kortsiktige effekter av kommunedelplan for sykkel ved at det blir flere syklende når sykkelstiene er sammenhengende, og nå er f. eks. bygd sykkelveg helt til Hove. Dette gjør at flere sykler til Hove. Når planavdelingen har denne planen vet de hva de skal se etter når de legger veg, når de skal plassere en skole og når de skal vurdere hvor bussene skal gå. Intervjupersonen er usikker på om sykkelplanen øker sykkelfokuset, men det hjelper med en plan en samtidig at det også er en sykkelkoordinator og bevilgninger til utbyggingstiltak. Arbeid på dette feltet intensiveres innad i kommunen, hvor kommunen skal nå slå seg sammen med Grimstad kommune for å bli en sykkelby. Fylkeskommunen bevilger årlig 1 mill. kr til tiltak i sykkelby, og disse midlene ønsker en å bruke til mindre tiltak som kampanjer, sykkelparkering og informasjon. Arendal kommune har også utpekt en person til å være offisiell sykkelkoordinator. Ved at sykkelplanen har kommet er også kommunen blitt flinkere til å brøyte og koste sykkelvegene, blant annet settes det nå krav om at gang- og sykkelvegene skal brytes før bilvegene. Videre har kommunen har 30 utlånssykler til turister som brukes en del. Intervjupersonen mener at dersom en samler de positive effektene av planen har de hatt noe effekt for å øke sykkelandelen siden det er bygd noe sammenhengende sykkelnett. For å øke de kortsiktige effektene er det viktig at det blir bygd sammenhengende sykkelnett som ikke er for smalt med god oversikt, belysning og godt vedlikeholdt. Sykkelnettet må være avskilt fra gående uten trafikkfarlige kryss eller høye fortauskanter, samt at det er gode parkeringsforhold der en kommer frem.

Langsiktige effekter av kommunedelplan for sykkel er at når Statens vegvesen og fylket bygger veg må de ta hensyn til at det er en overordnet plan. Det er veldig viktig for transportavviklingen at det er en langsiktig plan slik at en unngår planløs og klattvis bygging. Det er lettere å ta grep med en slik plan. Planen må være juridisk bindende siden det er så avgjørende for det vi skal ha og må tas hensyn til. Temaplaner blir fort glemt og det er lett å si at ting blir for dyre eller tar for lang tid. Folkehelsebiten er veldig viktig, og ved å ha en slik god og konkret plan vil ha effekt på folkehelsa siden det betyr at flere kan

sykle. Intervjupersonen mener de kommunene som har en overordnet plan vil absolutt ha en større mulighet til å øke sykkelandelen siden man da vet hva en planlegger. Det å planlegge hvor folk skal bo og arbeide så blir det med sykkel en helt naturlig ting å tenke på. De langsiktige effektene av kommunedelplanen vil ha stor betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune. For å øke de langsiktige effektene av en kommunedelplan en bør konsentrere seg om jobbsyklistene og skole/ skolebarn. Dersom en får disse massene til å sykle vil dette gi gode og langsiktige effekter. En må jobbe med transportavviklingen og få ned antall biler noe som vil gi en god helse- og miljøeffekt. Det gir langsiktige effekter ved å påvirke skolebarn til å sykle og få dem til å føle seg trygge, da vil de fortsette med sykling når de blir eldre. Videre er det viktig å gi rom til dem som sykler vanlig noe som har en langsiktig effekt. De viktigste faktorene for å lykkes med å følge opp kommunedelplanen for sykkel er at de som bygger veg har en bedre oversikt og får prioritert prosjektene inn i budsjettene sine, at arbeidslivet må verdsette sykkel og status ved sykling økes, at skattemessige negative regler fjernes og bedre insentiver, samt at det er gode parkeringsmuligheter for sykkel. Penger er avgjørende.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor sykkelplanen har hatt en negativ effekt på sykling. Den interne organisasjonen står bak sykkelplanen, og både Planavdelingen og Trafikksikkerhetsarbeidslaget bruker planen mye, og planen kan bli brukt som en brekkstang for å få ting på plass. Handelsstanden i byen er mer opptatt med av å tilrettelegge for bil, og dersom det skal tilrettelegges for flere sykkelparkeringsplasser må dette ofte argumenteres for. Utenforstående reagerer ikke negativt til selve planen, men tiltakshavere og andre må minnes på at det er en sykkelplan hvor det skal legges til rette for sykkel når det bygges ut arbeidsplasser eller boliger. Kommunen må også tørre å bli tøffere til å sette krav for eksempel igjennom parkeringsnormen. Intervjupersonen kjenner ikke så mye til prosessen rundt godkjenning av andre vedtak og tiltak, men er av oppfatning at planen ikke har forlenget eller fordyret prosessen i vesentlig grad. Av utenforstående faktorer som vanskeliggjør planen peker intervjupersonen på at det bevilges for lite penger. Mesteparten av midlene kommer fra stat eller fylke slik at kommunen er avhengig av at de bevilger penger til tiltak. Kommunedelplanen er kostnadskreven og en har ikke nok midler til å bygge ut tiltakene. En stor utfordring er at det er en dårlig oversikt og prioritering av prosjekter, og det bør bli et bedre samarbeid mellom stat, fylke og kommune for å prioritere prosjekter inn i budsjettene. Ambisjonsnivået er en utfordring og det kan ta veldig lang tid før sykkelnettet er utbygd. Da er det viktig at Arendal, som en



mellomstor by, er med i budsjettarbeidet, varsler og legger «kjøttvekta» til ved fordeling, og at både administrasjonen og politikere engasjerer seg og krever penger til sykkeltiltak. Tidsperspektivet og antall tiltak i planen er noe vi må leve med. Ting tar tid, men byen bygges hele tiden og plutselig havner videregående skoler langt utenfor bysentrum uten mulighet til å sykle. Målet er kanskje realistisk, men skal vi klare å nå målet må vi bli enda bedre på koordinasjon, kommunikasjon og at det settes av midler i budsjettet til sykkeltiltak hvert eneste år.

Intervjupersonen kjenner ikke så mye til prosessen rundt utarbeidelsen av kommunedelplanen men ser for seg at det sikkert var en diskusjon om hvilke strekninger som skulle være med, hvem som har om har ansvar for hva og hvordan byen skulle utvikles på sikt. Intervjupersonen kjenner ikke godt nok til planbeskrivelsen med konsekvensutredning til å kunne vurdere om den belyste de forhold som var av betydning, og har heller ikke så mye formening om ansvarlig myndighet og høringsinstanser har hatt nytte av planprosessen. Siden planen er langsiktig mener intervjupersonen at nytten ved planen er høyere enn ressursbruken.

Dersom alle tiltakene er blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i stor grad har klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 prosent. Grunnen til dette er at da er mye av det fysiske veldig godt tilrettelagt, og god infrastruktur er avgjørende for å få opp sykkelandelen. Kan hende også syklistene blir mer kravstore både med tanke på fart, utstyr og andre ting. De viktigste faktorene til å få folk til å sykle er et trygt og sammenhengende sykkelvegnett, godt drift/vedlikehold og at det er trygt å sette fra seg sykkel når en kommer frem til endepunkt. En ting er planen og at det fysiske, men det er også viktig at skole og arbeidsliv aktivt legger til rette for sykling og er opptatt av hvordan folk skal komme seg rundt. Det er jo sagt at dersom vi alle begynner å bevege oss en halv time per dag så kommer vi til å spare like mye som pensjonsreformen. Det er enorme summer spart i sykehus og helseutlegg hvis vi greier å røre oss mer. Det er viktig med informasjon, dialog og kampanjer for eksempel Kristiansands kampanje «Jeg kjører grønt», og at ulike aktører står sammen og jobber mot felles mål. En begynner kortsiktig, men virker langsiktig ved å få flere folk til å bevege seg.

## Referat fra intervju med intervjuperson 6

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning til kommunedelplan for sykkel i overveiende grad er positiv, i den grad folk vet den eksisterer. Slik som det er nå er det bare en person som kjenner planen og husker den. Planen gir en oversiktlig prioritering av gang- og sykkelveger i Arendal kommune som er nyttig i forbindelse med utlegging av nye boligområder i kommuneplanen, særlig med tanke på målene i Nasjonal transportplan. Det er nyttig å ha avklart hva som prioritert av gang- og sykkelveger slik at det ikke blir fremmet stykkevis og delte krav.

Intervjupersonen synes det er vanskelig å svare på om det har vært noen positive kortsiktige effekter av kommunedelplan for sykkel. Planen i seg selv er langsiktig og tiltakene er kostbare å gjennomføre slik at en ikke kan se de store resultatene enda. Men synes det er et nyttig planleggingsverktøy, og opplever at dersom konsulenter og utbyggere har utarbeidet planer som ikke er i henhold til kommunedelplan for sykkel så påpeker Statens vegvesen dette i innspill, for eksempel at det er lagt inn fortau på strekninger det i sykkelplanen er beskrevet sykkelfelt, og dette blir nesten alltid tatt hensyn til.

Intervjupersonen mener at sykkelplanen kanskje har gitt noe økt fokus i kommunen, men at det er litt tidlig å svare på. I de siste par årene har det vært en positiv utvikling med tanke på økt sykling i samfunnet generelt, særlig det å legge til rette for jobbsyklister og det har blitt lettere å sykle. Føler at flere sykler, men er litt usikker på om den positive sykkelutviklingen er en konsekvens av selve planen. Det er begrenset hva de kortsiktige effektene har av betydning siden en har begrenset økonomi, men for å øke de kortsiktige effektene burde en ha hatt kampanjer både mot arbeidsplasser f.eks. «sykle til jobben» og skoler med skolekonkurranser.

Langsiktige effekter av en overordnet kommunedelplan for sykkel er at det er veldig nyttig med en overordnet prioritering av hvilke sykkelstrek som skal prioriteres. Utbyggere vil ofte ha boligfelt overalt i kommunen, men det er ikke mulig å bygge gang- og sykkelveger langs alle vegene så da er det en fordel at kommunen og Statens vegvesen har gjort en prioritering på hvilke strekk som skal ha sykkelløsning. Kommunedelplanen gjør en prioritering som arealplanlegging må følge. Planen er juridisk bindende og da er alt avklart og bestemt. Det er meget bra at planen er juridisk bindende, en temaplan vil mer være som en ønskeliste. Intervjupersonen mener at de langsiktige effektene vil ha noe effekt for å øke sykkelandelen i Arendal kommune. Planen er et godt planleggingsverktøy. Men for å

øke sykkelandelen mye må det bli vanskeligere å kjøre bil. Nå er det veldig enkelt å ta bilen i Arendal. Det er lett å velge bil, og en finner alltid en parkeringsplass. Dersom en skal få mange til å sykle må det være lettere og enklere å velge sykkel, og bilkjøring må da bli dyre og vanskeligere. Intervjupersonen mener at en kommune som har en kommunedelplan for sykkel i noen grad har større mulighet til å øke sykkelandelen siden en da har prioriterte strekninger. En bør heller bygge én lang, hel og god sykkelstrekning enn å bygge litt sykkelveg her og litt sykkelveg der. Det kan være naturlig med en overordnet plan hvor både gående og syklende var samlet. For å øke de langsiktige effektene bør det være en prioritering av penger for politikerne til å følge opp, en bør avholde sykkelkampanjer for å øke sykkelfokuset, samt mer restriktiv bilparkering. For langsiktig å kunne følge opp kommunedelplanen for sykkel er de viktigste faktorene det å gjøre kommunedelplanen kjent internt i organisasjonen, at alle vet den eksisterer og bruker den i enkeltsaker, samt at planen blir lagt inn i kommuneplanen.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor sykkelplanen har hatt en negativ effekt på sykling. Det er ikke mange som kjenner til planen internt. Men det er interne plankoordineringsmøter, og når noen interne avdelinger har ønsker ved ny boligbygging trekkes planen frem og det sees på hvilke strekninger som faktisk har fått prioritert gang- og sykkeløsning av kommunen. Når dette kommuniseres skjønner alle i organisasjonen at disse tiltakene er kostnadskrevenne og at en må gjøre prioriteringer. Videre har intervjupersonen ikke inntrykk av at det er noen utenforstående grupper som har reagert negativt til kommunedelplan for sykkel, men føler heller ikke det store engasjementet. Ellers kjenner ikke intervjupersonen til om kommunedelplanen har forlenget eller fordyret prosessen rundt godkjenning av andre planer/vedtak. Utenforstående faktorer som vanskeliggjør det å gjennomføre kommunedelplanen er økonomi. Den største utfordringen med planen er å komme fra papir til virkelighet, samt å få brukt planen inn i arealdelen i kommuneplanen. Sykkelplanen er litt ambisiøs, men intervjupersonen mener den bør være på dette nivået. Det dukker opp ønsker om boligområder på ulike steder og da er det viktig å ha en langsiktig arealutvikling. Det at planen er ambisiøs er viktig i arealutvikling. Slik det ser ut nå er det kanskje ikke så veldig realistisk tidsperspektiv, men i på et overordnet plannivå og i arealutvikling er antall tiltak og tidsperspektivet riktig. Men planen bør revideres.

Intervjupersonen mener at det vanskeligste i planprosessen var å lese konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen overformidlet konfliktnivået og konsekvenser, og i alle fall når det ikke ble tatt stilling til hvilken side tiltaket skulle komme på. Sykkeltiltak tar lite areal og er meget positive tiltak, slik at planen overkommuniserte konfliktene og en del av sykkelrutene fikk for høy konflikt. Nyttene av konsekvensutredningen ble kanskje litt liten, og det var en ganske stor jobb å sette seg inn i dokumentene og få kontroll. Videre ble det oppfattet til generelt å være lite engasjementet rundt planen. Dette er ofte et generelt problem i nesten all overordnet planarbeid, spesielt på kommuneplannivå. Det er ofte når reguleringsplanen kommer at det gjerne er et stort engasjement. Dersom folk hadde skjønt at nå i kommunedelplan for sykkel blir det prioritert hvor det skal være gang- og sykkelveger i Arendal så hadde det kanskje vært litt større engasjement. Intervjupersonen mener at høringsinstanser har hatt nytte av planprosessen og de synes det har vært interessant å se en slik plan. Videre er det flott at den er juridisk bindende. Siden de har hatt ymse erfaringer med kommunedelplaner som ikke er juridisk bindende. Dersom først en lager en temaplan, for så å måtte ta konsekvensanalysen når planen skal rulleres inn i kommuneplanen så vil dette være dobbeltarbeid. Siden planen er langsiktig mener intervjupersonen at nytten ved planen er høyere enn ressursbruken, men da under forutsetning at planen er juridisk bindende.

Dersom alle tiltakene var blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i noen grad hadde klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Grunnen til at det er i noen grad, og ikke i stor grad, er at det er så lett og enkelt å ta bilen i Arendal. Man legger til rette for at det skal være lett å kjøre bil med nye og raskere veger, og da velger folk bil. Dersom mange skal begynne å sykle må det bli enklere å sykle enn å kjøre bil. Videre er Arendal en spredt kommune hvor en del boligområder ligger et stykke fra sentrum og skole/arbeidsplasser slik at en del vil kjøre. Dersom Arendal hadde hatt et kompakt sentrum med en tett byutvikling hadde det vært lettere å øke sykkelandelen. De viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle er at det er trygt, enkelt og at det er en klar fordel å velge sykkel fremfor bil ved at bilkjøring og parkering blir dyrere og vanskeligere.

## Referat fra intervju med intervjuperson 7

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning til kommunedelplan for sykkel i overveiende grad er positiv. Har ikke hørt noen som mener noe annet og har ingen grunn til å si at noen er negative til planen. Samtidig så er det så mange planer som en skal forholde seg til. Slik at det ble jobbet politisk da planen ble behandlet, og så da den er vedtatt ble det opp til det administrative å følge den opp.

Intervjupersonen er usikker på om selve kommunedelplan for sykkel har hatt positive kortsiktige effekter for å øke sykkelandelen. Har et inntrykk at det er litt sånn både-og med at planen er der, men det en skal tilrettelegge koster penger. Kommuneplanutvalget er gode til å henvise til overordna planverk i saksfremlegg generelt, uten å kunne si konkret akkurat for denne planen, så dersom vanlig praksis blir fulgt blir kommunedelplan for sykkel henvist til i saker som er relevante. Dersom det kommer inn saker som er i strid med overordnet plan, blir det ofte en skjønnsmessig vurdering. Generelt har det blitt et økt sykkelfokus i kommunen, og det har blant annet blitt arrangert «beintøft» med skolen for å få flere elver til å sykle. Men det er lite trolig at dette fokuset er på grunn av sykkelplanen. Intervjupersonen tror ikke kommunedelplan for sykkel direkte har innvirket på at det er blitt mer sykkelaktivitet i kommunen, men indirekte så kan det tenkes for hvis det blitt gjort et tiltak som har utspring i kommunedelplan for sykkel så blir ikke dette kommunisert ut. Dersom en snakker med den vanlige innbygger i Arendal så er de ikke kjent med at det finnes en egen kommunedelplan for sykkel. Nå har planen vært gjeldende i et par år, og har blitt jobbet med lenge før det, og det er jo bygd gang- og sykkelveg langs kollektivaksen og rundt E18. En kan ikke se bort fra at de kortsiktige effektene var at en fikk de nødvendige bevilgningene fra sentrale myndigheter. Men dette er vanskelig å si, og intervjupersonen tror at tiltakene hadde kommet uten planen også, og at det generelt mer en trend i samfunnet at sykling er blitt mer populært. Dersom en kommer inn i en retning om at sykling er et alternativ til å komme seg til og fra jobb/skole, så er det enklere å fortsette å sykle. I Arendal er muligheten for å sette fra seg sykkel for dårlig. For å øke de kortsiktige effektene av kommunedelplan for sykkel burde det vært gjort noen enkle, lite kostnadskrevende grep som hadde hatt sitt utspring i sykkelplanen, f.eks. skilting eller tilrettelegging for sykkelparkering. På den måten fikk en bevisstgjort at det jobbes med sykkel. Det er kortsiktige effekter ved at politikere er positive til planen. Andre enkle ting som kan gjøres er at drift og vedlikehold av sykkelnettet blir satt i et bedre system og fulgt

opp på en annen måte, for eksempel å feie sykkelvegene raskt etter vinteren for å fjerne grus og glassbiter. Videre burde det vært mer samhandling mellom de offentlige etatene.

Langsiktige effekter ved kommunedelplan for sykkel er at folk sykler mer noe som gir en helsegevinst. Men må ikke bli slik at en har en plan og så gjør en ikke noe. I dette tilfelle er det lett å tenke at en har en vedtatt kommunedelplan for sykkel, men så er det ikke blitt gjort så mye. En konsekvens ved at Arendal ligger litt etter i infrastrukturen er at det nå for mange er raskere å sykle til jobb enn å ta bil. Det er et viktig moment at arbeidsgiver har tilrettelagt for sykkelparkering med garderobe og dusj. Intervjupersonen tror ikke kommuner som har en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen enn kommuner som ikke har en slik plan. Det er ikke planverket i seg selv som gjør at en lykkes, og det hjelper ikke med en plan dersom den ikke følges opp. Men de kommuner som har en plan som følges opp kontinuerlig har større sjanse til å lykkes. Temaplaner har ingen hensikt for de er ikke bindende. Hvis en skal ha en plan så må den være juridisk bindende. Intervjupersonen tror ikke det er en bevisst holdning til kommunedelplan for sykkel blant politikere siden kommunedelplanen ble vedtatt i forrige periode, og det har vært veldig lite fokus rettet mot den. Det er greit å ha egne kommunedelplaner for enkelte områdene, så vil kommuneplanen se dette i sammenheng. Intervjupersonen mener at de langsiktige effektene av planen har noe betydning for å øke sykkelandelen i Arendal kommune, men dette vil være avhengig av hvordan planen følges opp. I den grad den følges opp, vil det få en positiv effekt siden alt hjelper. Trenden i samfunnet er at vi vil prioritere å sykle mer. For å lykkes langsiktig må ikke kommunedelplanen for sykkel, etter vedtak, bli lagt i en skuff. Planen og temaet må bli aktualisert kontinuerlig gjennom alle planprosesser.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor sykkelplanen har hatt en negativ effekt på sykling. Det er en lojalitet internt til å følge planen. Men i det øyeblikket det blir snakk om økonomisk tilrettelegging i forhold til planen vil det alltid blir en diskusjon og uenighet om hvordan en skal prioritere. Planen omhandler ikke bare kommunens område, men også Statens vegvesen og fylkeskommunen. Det finnes eksempler på gang- og sykkelvegstreknings hvor det er entydig ønske fra kommunen om å bygge, men så er det langs en fylkesveg som ikke prioriteres inn i fylkeskommunens budsjetter. Kommunen kan ikke låne midler til tiltak på fylkesveger, og da blir ikke dette tiltaket realisert. Det hjelper ikke å ha en god plan i en kommune hvis ikke også fylke og

staten ser på planen. Intervjupersonen har ikke inntrykk av at det er noen grupper utad som har reagert negativt, men det kan være enkelttilfeller hvor en må inn i private hager hvor dem som eier ikke skjønner hvorfor. Intervjupersonen kan ikke peke på at sykkelplanen har lagt hindringer for andre planer, men ser ikke bort fra at det har vært elementer i kommunedelplan for sykkel som har gjort at en må gå en ekstra runde i noen reguleringsplaner for å gjøre tilpasninger. Men det er bra for da blir det en bedre totalløsning.

Intervjupersonen mener at manglende bevilgninger er utenforstående faktorer som vanskeliggjør gjennomføring av kommunedelplanen. Det er kommunen som vedtar planen og i mange tilfeller har den da en konsekvens for fylkeskommunen, staten eller private ved at mange av tiltakene går langs deres veier. Den største utfordringen med kommunedelplan for sykkel er at en jobber veldig med å få et godt plandokument som vedtas, men så er det ikke alltid så bra oppfølging. Det at planen følges opp er basert på tillitt til politiske vedtak for dem som skal sørge for at planen blir gjennomført og iverksatt. Når slike planer blir vedtatt har de ikke noe økonomisk perspektiv noe som er en svakhet, samtidig er det en styrke ved å vise hva som er det ideelle når det gjelder fremtidig sykkelnettverk. Tidsperspektivet i planen er langt fordi det er mange investeringer. Men en må ikke hvile seg på at denne planen er så langsiktig at den bare ligger der. Viktig at planen er ambisiøs og langsiktig, så kan en heller fokus på å evaluere planen og hvilke muligheter en har for å få gjennomført planen i en politisk sammenheng etter f.eks. 5 år.

I prosessen rundt det å lage kommunedelplan for sykkel ble det i stor grad lagt administrative føringer, og intervjupersonen føler ikke det var en bred, politisk involvering. Den politiske involveringen var ikke på samme måte som den overordnede kommuneplanen er hvor det ble brukt mye tid på arealinnspill. Prosessen ble i stor grad gjennomført på administrativt plan. Dersom jobben skulle vært gjort om igjen burde det ha vært et mye større fokus opp mot dem som har et reelt forhold til sykling i dag. En bør ikke dedikere en håndfull personer i administrasjonen til å håndtere selve utformingen av planen. Det kunne vært gjennomført temamøter med skoler, organisasjoner i forhold til det å spille inn hva som skal være i en plan. Da ville en fått en mye større forankring blant innbyggerne. Inntrykket er at planbeskrivelsen er veldig godt konsekvensutredet. Det ble brukt mye ressurser på dette, og en kan stille spørsmål om det var for mye og innom for

mange emner. Intervjupersonen savner at kommunedelplan for sykkel er sammenfattet i et hefte. Planen har ikke fått noen form, bare ulike elementer av vedlegg. Nå er ikke kommunedelplanen lettlest for noen, og havner lett i en skuff. I prosessen ble det gjort mye, og så burde det vært gjort litt i etterkant for hvordan den skal bli fulgt opp. Videre ble planen vedtatt på slutten av forrige periode. Men det kunne med fordel vært jobbet 2-3 mnd. ekstra med den og blitt vedtatt av politikere denne perioden.

Intervjupersonen mener at ressursbruken til nå har vært høyere enn nytteverdien. Men planen er langsiktig slik at det er for tidlig å konkludere med at ressursbruken har vært høyere enn nytteverdien. Dersom nytteverdien skal bli høyere enn ressursbruken må en sikre at planen blir fulgt opp kontinuerlig.

Dersom alle tiltakene er blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i stor grad har klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 prosent. De viktigste faktorene for å få flere folk er å peke på helsegevinsten, peke på miljøgevinsten, og den følelsen av velvære og trivsel en får når en har syklet til jobb istedenfor å kjøre bil.



## Referat fra intervju med intervjuperson 8

Kommunedelplan for sykkel er såpass lite i fokus at den er likegyldig for de flest. Men har inntrykk av at partiet nok er positive til det at Arendal har en egen kommunedelplan for sykkel, samt intensjonene med den.

Det at kommunedelplan for sykkel skal innlemmes i alle nye reguleringsplaner har gitt en kortsiktig effekt. Nå har det ikke vært så mange reguleringsplaner i denne perioden, men det er i alle fall et eksempel på hvor reguleringsplanen har henvist direkte til kommunedelplan for sykkel. De siste 2-3 årene har Arendal hatt et veldig fokus på kollektivaksene og hvordan utvide boligområdene i tilknytning til disse. Intervjupersonen tror sykkelplanen har økt fokuset på at også sykkel må bli et viktig framkomstmiddel langs kollektivaksen. Planen har nok framskyndet diskusjonen om hvor vi skal bo og hvordan vi skal ferdes internt i kommunen. Byplanleggeren i Arendal har satt et økt fokus på sykkel og det å bygge tett rundt bykjernen i kommunen. Så er det spørsmål om dette skyldes sykkelplanen eller den generelle samfunnsplanleggingen. Dersom byplanleggeren har sykkelplanen liggende i ryggmargen, så kan en si at sykkelplanen har hatt en effekt. I den grad planen har gjort det slik at en har fått lagt til rette for sykling, så har kommunedelplan for sykkel gitt noe effekt for å øke sykkelandelen. Intervjupersonen mener at for å øke de kortsiktige effektene er det viktig med god informasjon. En burde brukt planen til å informere om eksisterende sykkelruter slik at folk flest blir klar over sykkelmuligheter i kommunen, samt det at kommunen satser på sykkel.

De positive, langsiktige effektene for kommunedelplan for sykkel er å få et sammenhengende sykkelvegnett som vil binde sykkel-Arendal sammen. Dette er et langsiktig arbeid, men dersom planen brukes effektivt vil det gradvis blir mer bruk av sykkel. Intervjupersonen mener at siden planen tilrettelegger for sykkel vil de langsiktige effektene vil ha stor betydning for å øke sykkelandelen i Arendal. Og jo mer tilrettelagt det blir, jo mer sykler folk. Dette arbeidet bør kobles opp med holdningsskapende arbeid rettet mot bedrifter, offentlige og private. En slik plan gjør det også lettere for de ulike offentlige aktørene å samarbeide om sykkelnettet og sykkelsskapende arbeid. Nå kommer sykkel tanken inn i forkant ved at reguleringsplaner må hensyn til kommunedelplan for sykkel. Dette gjør at en slipper å komme i dilemma med at arealet er så nedbygd at det

ikke lenger er mulig å lage en sykkelveg. Intervjupersonen mener at en kommune som har en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen enn kommuner som ikke har en slik plan. Dette gjelder spesielt i kommuner som ikke har satset på sykkel før, og som ikke ligger helt i topp på antall sykkelveger og sykkelmuligheter. For å øke de langsiktige effektene av kommunedelplan for sykkel mener intervjupersonen at planen må brukes aktivt, og sørge for at det kommer gode sykkelmuligheter på alle strekninger. Innenfor politikken er det ok å ha en plan å vise til, og som sier noe om hva en har å forholde seg til. Videre er det viktig med god informasjon til innbyggerne om planen. For langsiktig å kunne følge opp kommunedelplanen for sykkel vil de viktigste faktorene være å tørre å bruke den hver gang det reguleres, at planen kobles mot holdningsskapende arbeid, samt at det er god informasjon.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor kommunedelplan for sykkel har hatt en negativ effekt på sykling. Inntrykket er at hele organisasjonen står bak, og at Planavdelingen er veldig samspilte. Intervjupersonen kjenner heller ikke til at det har vært noe politisk sprik i planen, og at det er et felles ståsted. Det er ikke noen utenforstående grupper som har reagert negativt til kommunedelplan for sykkel. Kommunedelplanen har ikke i vesentlig grad forlenget eller fordyret prosessen rundt godkjenning av andre planer/vedtak.

Utenforstående faktorer som vanskeliggjør gjennomføringen av kommunedelplan for sykkel er kronglete topografi med mange bakker. Intervjupersonen sitter med et inntrykk av at dette planarbeidet var noe en gjorde for å gjøre det, og nå virker planen litt glemte. Slik at den største utfordringen er å få løftet planen opp til å bli et aktivt arbeidsverktøy. Arendal må få opp sykkeltemaet og kulturen rundt sykling. Sykkelplanen er litt ambisiøs ved at den har tatt for seg alle mulige strekninger, så er det slunkne kommunale og fylkeskommunale kasser som skal finansiere tiltakene. Noen av tiltakene kommer inn i private reguleringsplaner, slik at byggingen falle på utbygger. Ellers får en bare ta det gradvis. Intervjupersonen synes tidsperspektivet i planen er realistisk hvis en klarer å løfte planen opp. Det har vært et stort fokus på struktur i Arendal de siste par årene med spørsmål om hvor folk skal bo, skoler og kollektivakser. Dette begynner å falle på plass, og da har en bedre utgangspunkt til å begynne å bruke kommunedelplan for sykkel, og at sykkel kan trekkes inn i alle de planprosesser som pågår. Det stod senest i avisa i dag at

barn i Arendal er mer overvektig enn landsgjennomsnittet, noe som viser at det er viktig å fokusere på at barn får mulighet til å sykle til skolen uansett hvor de bor i kommunen. Intervjupersonen er ikke så veldig godt kjent med selve planprosessen, men kan tenke seg til at det vanskeligste i denne prosessen var å finne nok areal, og spesielt i områder hvor en må gå over annen manns grunn. Planbeskrivelsen med konsekvensutredning belyste detaljert forholdene som var av betydning for vedtaket. Intervjupersonen er usikker på hvilken betydning ansvarlig myndighet og høringsinstanser hadde av planprosessen. Intervjupersonen mener at slik planen fremstår i dag er ressursbruken høyere enn nytten. Kommunedelplan for sykkel var et omfattende arbeid som har kostet mye tid og penger, og når dette sees på i lys av den nøytrale posisjon planen har i dag, kan en si at effekten av den ikke har vært som forventet. Målet må være at dette skal utlignes, og at nytten på sikt blir høyere enn ressursbruken.

Dersom alle tiltakene er blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i noen grad hadde klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Grunnen til at det er i noen grad, og ikke i stor grad, er at Arendal i dag ligger så langt etter og det er mye som skal gjøres. Hvor større bedrifter etablerer seg i Arendal vil også være viktige premissgivere. De viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle er at det tilrettelegges for sykkel fra bolig til arbeid, at det er holdningsskapende arbeid, samt at en har god informasjon.

## Referat fra intervjuet med intervjuperson 9

Intervjupersonen mener at institusjonens generelle holdning til kommunedelplan for sykkel i overveiende grad er positiv. Innenfor plan og samferdsel kjenner folk til planen, og er opptatte av at kommunene planlegger aktivt for å prøve å sikre en styrt samfunnsutvikling.

Kommunedelplan for sykkel har ikke ført til kortsiktige positive effekter som kan kvantifiseres. Men kommunedelplanen har kortsiktige effekter ved at sykkeltemaet er løftet opp på dagsorden, og har ført til en bevisstgjøring i forhold til potensialer for sykling. Kommunedelplanen er nå tatt inn i kommuneplanen, samt viet plass i overordnet trafikkanalyse i Arendal. Det er blitt sett på muligheter og kommunen har fått på plass en planberedskap i forhold til hvordan sykkel skal håndteres. Intervjupersonen mener om at sykkelplanen har økt sykkelfokus i kommunen. Det ikke er noe tvil om at når en utarbeider en tematisk plan, slik som sykkelplanen, så har det ført til at både de som har jobbet med den, politikere blitt mer bevisst temaet sykkel. Planen sier noe om hvordan en kan tilrettelegge slik at mer transport kan overføres til sykkel, noe som er en bra ting. Intervjupersonen mener at dersom en samler de positive effektene av planen har de hatt noe effekt for å øke sykkelandelen. Dette fordi når det blir utarbeidet en slik overordnet plan øker det bevissthetsnivået både hos politikere, rådmannen og administrasjonen, og den utpeker et arealbehov som blir kartlagt og tatt høyde for. Men det i seg selv er ikke nok til å få folk til å ta i bruk sykkel. Slik at det er gjennomføringen av planen er viktig å jobbe på alle sektorområdene, kanskje spesielt innenfor skole og helse som bør fokusere mer på sykkel. Disse store sektorområdene som ikke er planorientert bør samles for og frem ideer og tiltak som kan gjøres. Intervjupersonen mener at for å øke de kortsiktige effektene av kommunedelplan for sykkel bør en samle sammen de etatene/sektorene som har et eller annet virkemiddel som kan brukes innenfor området. Det er viktig å få frem tiltakene som kan gjennomføres, kanskje igjennom et idéverksted, og som må slå igjennom i budsjettbehandlingen. Det er viktig at arbeidet rundt planen er handlingsorientert. Kommunedelplan for sykkel skal etter loven også ha en handlingsdel.

De positive, langsiktige effektene for kommunedelplan for sykkel er at man med juridisk bindende virkning tatt høyde for etablering av sykkeltiltak. Uten en slik planberedskap så vil gjennomføringen være vanskeligere og tilfeldig. Det å ha arealbehovet forankret i et juridisk bindende dokument. Det er vesentlig mye bedre å ha en juridisk bindende plan som blir

jevnlig rullert og aktualisert. En temaplan har ingen spesiell status på hvordan den skal oppfølges. Planen fungerer også som kommunens innspill til andre offentlige etater, for eksempel fylkeskommunens handlingsplan for fylkesvegnett. Intervjupersonen mener at de langsiktige effektene ved å ha en kommunedelplan, hvis planen blir gjennomført, vil ha stor betydning for å øke sykkelandelen i Arendal. Det er sånn at bygges det en veg så kommer det biler på den, og bygges det en gang- og sykkelveg så kommer det sykler på den.

Intervjupersonen mener at en kommune som har en kommunedelplan for sykkel har større mulighet til å øke sykkelandelen enn kommuner som ikke har en slik plan. Siden kommuner som har utarbeidet en kommunedelplan for sykkel har en mye høyere bevissthet rundt muligheter, behov og prioriteringer rundt temaet sykkel. Kommunen har da også sett på hvilke løsninger som bør prioriteres. Andre myndigheter kan ønske å prioritere de kommuner som viser et særskilt engasjement og fokus på dette området igjennom en kommunedelplan. For å øke de langsiktige effektene av kommunedelplan for sykkel mener intervjupersonen at planen må involvere andre sektorer. Man kan ikke kun fokusere på fysiske tiltak og infrastruktur. Det er vel så mye å formidle at sykkel er et tiltak innenfor forebyggende helsearbeid og i skolene. De viktigste faktorene for langsiktig å lykkes med å kunne følge opp kommunedelplanen for sykkel vil være at kommunen holder en fast prioritering, at planen har aktualitet og fokus og at den blir rullert hvert 4. år slik at politikere kjenner til den og målsetninger blir evaluert og evt. justert. Dette er viktig siden kommunen får nytt bystyre hvert 4. år med nye politikere, så for å opprettholde aktualiteten er det viktig at de som sitter og styrer kjenner til planen, slik er det med alle kommunale planer. Videre er det viktig at andre aktører følger opp og prioriterer planen på sine områder.

Intervjupersonen kjenner ikke til at det har vært tilfeller hvor kommunedelplan for sykkel har hatt en negativ effekt på sykling. Inntrykket er at hele organisasjonen står bak, og at det er unisont positivt. Planen kommer opp når det tenkes på ATP og når en diskuterer Arendal og samferdsel. Det er ikke noen utenforstående grupper som har reagert negativt til kommunedelplan for sykkel. Kommunedelplanen har ikke i vesentlig grad forlenget eller fordyret prosessen rundt godkjenning av andre planer/vedtak. Utenforstående faktorer som vanskeliggjør gjennomføringen av kommunedelplan for sykkel er bevilgninger over statsbudsjettet. Tilgjengelige ressurser strekker ikke til, og det er vanskelig også å gjennomføre elementer av planen på grunn av økonomi. Intervjupersonen synes ikke ambisjonsnivået i planen er en utfordring med tanke på dagens investeringsramme da kommunedelplanen tegner opp et ideelt bilde, og er ikke et problem. Tidsperspektivet i planen

er ikke realistisk, men dette kan en leve med og er en visjon. Hadde det vært forutsigbare rammer så kunne en lettere ha kategorisert og prioritert gjennomføringen med en bruttoliste og en nettoliste.

Intervjupersonen er ikke så veldig godt kjent med selve planprosessen, og er usikker på hvilke utfordringer det var her. Intervjupersonen føler heller ikke å ha lest planbeskrivelsen med konsekvensutredning godt nok til å svare på om dokumentene belyste de forhold som var av betydning for vedtaket. For ansvarlig myndighet og høringsinstanser har det vært nyttig å bli kjent med utfordringene og et innblikk i hvordan kommunene fungerer. Slike prosesser er alltid nyttige og en kan «spille ball» med hverandre. Intervjupersonen mener at nytten ved kommunedelplan for sykkel planen er høyere enn ressursbruken. Kommunen må ofte prioritere ned slik overordnet plantyper da det ikke er noen inntjening i det. Så når Statens vegvesen kommer inn og bistår i en slik prosess så er dette kjempenyttig, og kommunen får veldig mye igjen for egen ressursbruk.

Dersom alle tiltakene er blitt bygd i 2023 mener intervjupersonen at kommunen i stor grad hadde klart å nå det nasjonale sykkelmålet på 8 %. Da vil en ha et ferdig utbygd sykkelnett, og alle fysiske hindringer er fjernet, men unntak av topografien. De viktigste faktorene for å få flere folk til å sykle er at det ikke ta vesentlig lengre tid enn bil, sykkelrutene må være enkle, rettlinjede, trygge og gode å sykle, samt at bensinprisene blir tre ganger så høye.