



## Sykkelstrategi

Saksbehandler: Cathrine Sussane Torjussen	Saksnr.: 18/02116-2
<b>Behandlingsrekkefølge</b>	<b>Møtedato</b>
Formannskapet	25.03.2019
Kommunestyret	08.04.2019

### Rådmannens innstilling:

1. Sykkelstrategi for Vestby kommune med tilhørende handlingsdel, begge datert 12.03.2019, vedtas.
2. Sykkelstrategien revideres høsten 2020.

### Vedlegg:

- Vedlegg 1 - Sykkelstrategi - rådmannens forslag 12.03.2019
- Vedlegg 2 - Sykkelstrategi - handlingsdel - rådmannens forslag 12.03.2019
- Vedlegg 3 - Søknad om støtte fra Sykkelbynettverket

# Vestby kommune

## SAKSUTREDNING:

### Sammendrag:

Det er utarbeidet forslag til sykkelstrategi som skal bidra til at kommunen kan oppnå målet om at minst 8 % av alle reiser skal foregå med sykkel innen 2023. En rekke tiltak er foreslått for å oppnå målet. De enkelte tiltak må vurderes ved behandling av kommunens handlingsprogram.

### Bakgrunn for saken:

Kommunestyret vedtok 12.02.2018 kommunedelplan for klima- og energi. Et av tiltakene i kommunedelplanens handlingsdel var at det skulle utarbeides en sykkelstrategi. I tillegg har kommunestyret fattet vedtak om at kommunen skulle søke om å bli med i sykkelbyordningen. Dette vedtaket ble fattet 19.03.2018. Vestby kommune har sendt inn søknad til Statens vegvesen om å bli sykkelby. Kommunen har fått tilbakemelding om at vi vil bli tatt opp som sykkelby så snart vedtatt sykkelstrategi foreligger.

Sykelstrategien består av to deler, en strategidel og en handlingsdel. Handlingsdelen er avledet av strategidelen og består av målsettinger og tiltak knyttet til et hovedmål og seks delmål.

### Alternativer:

Ingen alternativer er vurdert.

### Vurdering:

Det er utarbeidet forslag til sykkelstrategi, hvor hovedmålet er at minst 8 % av alle reiser i Vestby skal foregå med sykkel innen 2023. Dette er i tråd med Stortingets vedtatte mål om at sykkelandelen på landsbasis skal være på minst 8 %. I Vestby kommune er det et stort potensiale for å øke sykkelandelen.

### *Revisjon av strategien høsten 2020.*

I utgangspunktet har det vært planlagt å behandle sykkelstrategien politisk gjennom to behandlinger, slik at strategien kunne legges ut på høring. På bakgrunn av at vedtatt sykkelstrategi må foreligge før kommunen blir med i sykkelbyordningen, og på denne måten kan søke økonomisk støtte til tiltak, har det ikke blitt tid til to politiske behandlinger og høring.

På bakgrunn av manglende tid til høring, og behov for en rekke kartlegginger som vist i handlingsdelen, foreslås det å revidere sykkelstrategien allerede høsten 2020. Utover dette vil det ved rullering av kommunens planstrategi hvert fjerde år bli vurdert om sykkelstrategien skal rulleres.

### *Handlingsdelen*

I handlingsdelen er det foreslått en rekke tiltak kommunen kan jobbe med de neste årene. Tiltakene skal bidra til gjennomføring og oppnåelse av strategiens målsettinger. Det er ikke foreslått konkret når de ulike tiltak skal gjennomføres. Den konkrete gjennomføringen av handlingsdelen skal vurderes årlig i forbindelse med den årlige rulleringen av handlingsprogrammet og arbeidet med økonomiplanen.

### *Sykelby*

# Vestby kommune

Sykkelbyordningen er et trepartssamarbeid mellom kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen. Samarbeidet gir kommunen mulighet til å søke om midler fra Akershus fylkeskommune, der det er satt av omtrent 14 millioner hvert år som kommunene i sykkelbyordningen kan søke om. Disse midlene krever imidlertid at man har 50 % egeninnsats som hovedregel. I 2019 er det ikke satt av egne midler til slike sykkeltiltak i Vestby kommune. Det er likevel sendt inn søknad (vedlagt) til Statens vegvesen om økonomisk støtte til noen tiltak i 2019. Dette er tiltak hvor det har vært mulig å finne egenandel i gjeldende budsjetter. For å gi et større spillerom for å kunne søke økonomisk støtte senere år foreslås det i sykkelstrategiens handlingsdel å opprette et fond på kr 2 000 000. Forslag om dette konkrete tiltaket, som med de andre tiltakene i sykkelstrategien, må meldes inn til kommunens handlingsprogram for en samlet økonomisk vurdering. Det vil være en fordel å ha penger avsatt til sykkeltiltak slik at man kan søke om tilskudd til tiltak uten at det er nødvendig med politisk behandling av de økonomiske rammene for hvert enkelt tiltak. Det kan imidlertid være aktuelt med en årlig politisk behandling av hvilke tiltak det bør jobbes med innenfor de økonomiske rammene i dette fondet.

## *Ressurser*

Mange av tiltakene i sykkelstrategien er ikke angitt med spesifikke kostnader, men med «egeninnsats». Dette innebærer ikke at det ikke er kostnader forbundet med tiltakene. En av de største kostnadene for å få gjennomført strategiens tiltak er administrative ressurser og tidsbruk. Det er ingen i administrasjonen som har et konkret ansvar for sykkeltiltak og koordinering av de ulike tiltakene. Dette vil vanskeliggjøre gjennomføring av strategiens tiltak. Det er derfor foreslått tiltak i handlingsdelen om å utpeke en sykkelkoordinator. En konkret vurdering av dette tiltaket må, slik som for de andre tiltakene i handlingsdelen, vurderes ved behandling av kommunens handlingsprogram.

## *Sykkelhotell*

I forbindelse med arbeidene med sykkelstrategien har det også blitt sett en del på sykkelparkering, herunder sykkelhotell ved stasjonene. Kommunen har vært i dialog med Bane NOR om opparbeidelse av sykkelhotell ved stasjonene, og det ble gitt støtte fra Miljødirektoratet til dette. Etter hvert som Bane NOR har gjort flere beregninger på kostnader for sykkelhotell har det vist seg at dette vil få en vesentlig høyere kostnad enn først antatt, og prosessen har tatt lang tid. På bakgrunn av dette har Miljødirektoratet trukket sitt tilskudd, men de har også opplyst om at det kan søkes tilskudd til sykkelhotell på nytt.

## **Konklusjon:**

Sykelstrategien er et viktig redskap som gir kommunen grunnlag for beslutninger som involverer spørsmål om sykkeltilrettelegging og holdningsskapende arbeid. Strategien skal gi føringer for kommunens mer detaljerte planlegging, og myndighet- og virksomhetsutøvelse. Rådmannen anbefaler at strategien vedtas.