



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 24/18621-13
Saksbehandler Christine Mikkelsen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	04.02.2025

Sykkelbyavtaler 2025-2028

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Det inngås nye sykkelbyavtaler med Arendal og Grimstad kommune.
Sykkelbyarbeidet knyttes til arbeidet med areal- og transportsamarbeidet i arendsregionen.
2. Alle kommuner i Agder inviteres til å delta i sykkelregion Agder.

Vedlegg

Søknad sykkelby Arendal kommune
Søknad sykkelby Grimstad kommune
Søknad sykkelby Lindesnes kommune
Søknad sykkelby Farsund kommune

Sammendrag

I handlings- og økonomiplanen for perioden 2025-2028 er budsjettmidler til sykkelby og sykkelregion Agder kraftig redusert. Det foreslås derfor å redusere antall sykkelbyer fra fire til to.

Agder fylkeskommune inngår nye sykkelbyavtaler med Statens vegvesen og Arendal og Grimstad kommuner for perioden 2025-2028. Sykkelbyarbeidet kobles tett til arbeidet med areal- og transportsamarbeidet i arendalsregionen.

Alle kommuner i fylket inviteres til å delta i sykkelregion Agder. Nettverket skal jobbe med kunnskapsbygging, kommunikasjon, kampanjer og tursykling.

Agder fylkeskommune viderefører samarbeidet med Lindesnes kommune om aktive skolereiser gjennom Interreg- prosjektet MOVE på Furulunden skole. Agder fylkeskommune viderefører samarbeidet med Farsund kommune om Vita Velo, tursykling og sykkelsturisme.

Saksopplysninger

Sykkelby og Sykkelregion Agder

Fra 2025 er det planlagt at satsing på sykkel og gange i Agder skal håndteres gjennom sykkelbyavtaler med utvalgte kommuner og gjennom et åpent fagnettverk for alle kommunene i Agder. Sykkelbyavtalene er trepartsavtaler mellom Statens vegvesen, kommune og fylkeskommunen. Avtalen forutsetter at kommunen setter av både stillingsressurs og økonomisk ressurs. Sykkelbyavtalene har som hovedmål å få flere til å sykle og gå og alle tre parter forplikter seg til å jobbe sammen for å nå målene.

Sykkelregion Agder er et åpent nettverk for alle kommunene i Agder. Både de utvalgte sykkelbyene og kommunene med byvekstavtale, blir viktige deltakere i nettverket og er forpliktet til å bidra. Nettverket vil arbeide med kunnskapsdeling, kommunikasjon, kampanjer og tursykling.

Arendal, Grimstad, Lindesnes (Mandal) og Farsund kommuner har hatt sykkelbyavtaler i perioden 2021-2024. Fylkestinget vedtok i juni (sak 40/2024) å invitere kommuner i Agder til å søke om nye sykkelbyavtaler, samtidig som alle kommuner i fylket inviteres inn i nettverket sykkelregion Agder. Hovedmålet for de nye avtalene er å øke andelen helsefremmende og grønn transport gjennom sykling, gange og kombinerte reiser.

I fylkestingsak 40/2024 ble det beskrevet kriterier for utvelgelse av nye sykkelbyer. Disse fulgte utlysningen som ble sendt til alle kommuner på Agder. Kriteriene er at kommunene ikke har tilgang på byvekstmidler, har potensial for økt sykling og gange, mulighet for virkningsfull tilrettelegging med begrensede midler og opplevd engasjement for endring av reisevaner i kommunen.

Alle de fire tidligere sykkelbyene søkte om nye sykkelbyavtaler. Det kom ikke søknader fra nye kommuner.

I handlings- og økonomiplan for Agder for perioden 2025-2028 ble midlene til sykkelbyarbeidet og til sykkelregion Agder slått sammen til en felles budsjettpost. Etter vedtak i fylkestinget ble totalrammen for dette arbeidet kraftig redusert, med 10 millioner årlig. Dette får konsekvenser for sykkelbysatsingen og mulighetene vi har til å etablere fysiske tiltak i sykkelbyene i den kommende perioden.

Det var planlagt å sette av totalt 5 millioner kroner årlig til fysiske tiltak i kommunene som deltar i sykkelregion Agder. Eksempler på tiltak kan være mindre utbedring av sentralt plasserte gang- og sykkelveger, men også tiltak knyttet til etablering av Vita Velo-sykelruter i disse kommunene. Disse sykkelrutene går ofte hovedsakelig på kommunal og privat veg, men med fylkesveg som viktig bindeledd. Den gjenstående rammen var planlagt benyttet til tiltak i sykkelbyene, etter mal fra forrige avtaleperiode.

Vurderinger

I Agder er det lang erfaring med bruk av sykkelbyavtaler mellom utvalgte kommuner, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Avtalene har bidratt til at sykkel og gange er satt på dagsorden i sykkelbyene. Sykkelbyavtalene har handlet om både større og mindre fysiske tiltak, drift og vedlikehold og kommunikasjon og holdningsskapende arbeid. Sykkelregnskapet fra 2021-2024 viser stor aktivitet i sykkelbyene i perioden.

Alle de fire eksisterende sykkelbyene søkte om nye sykkelbyavtaler. I invitasjon til å søke ble følgende kriterier for utvelgelse oppgitt: potensial for økt sykling og gange, kommunalt engasjement og bidrag, potensial for å etablere infrastruktur som bedrer forholdene for myke trafikanter og ikke byvekstavtale og tilgang på statlige midler.

Vurdering av søknadene og søkerbyene:

Arendal

Arendal har vært sykkelby siden 2015. Byen er Agders nest største, med rundt 46.000 innbyggere. Kommunen har et stort potensial for økt sykling og gange, ettersom mange bor og jobber innenfor sykkelavstand på 10-20 minutter. Det er forventninger om vekst både i boligutbygging og næringsutvikling, og kommunen har satt ambisiøse klimamål der det å få flere til å sykle og gå er avgjørende for å lykkes. Arbeidet med sykkelbyen er forankret på tvers av organisasjonen, det er politisk oppslutning om arbeidet og Arendal har avsatt stillingsressurs og budsjettmidler til sykkelbyarbeidet (hertesonemidler og kommunale driftsmidler). Kommunen har mange skoler og en ambisiøs plan om å etablere hertesoner ved alle skolene. Den ene av kommunens to videregående skoler ligger midt i sentrum og har potensial for flere aktive reiser.

Det jobbes med å formalisere oppfølgingen av areal- og transportsamarbeidet i arendalsregionen. Målet er å få på plass en samarbeidsavtale i løpet av 2025. En mobilitetsanalyse gjennomført for arendalsregionen i 2022 viser at det er et stort potensial for økning i sykkelbruk i regionen, og at å legge til rette for sykling er et viktig virkemiddel for å endre reisemiddelfordeling i regionen. Tilgang på begrensede midler gjennom sykkelbyavtalen vil kunne få stor betydning i oppstarten av ATP- arbeidet.

Grimstad

Grimstad har vært sykkelby siden 2006. Kommunen er Agders tredje største med drøye 25.000 innbyggere, hvorav rundt 14.500 bor i sentrum. Kommunen har et stort potensial for økt sykling og gange, ettersom mange bor, jobber og studerer innenfor sykkelavstand på 10-20 minutter. Det er forventninger om vekst, og kommunale planer framhever at dette skal håndteres ved at flere skal sykle og gå. Det er et stort engasjement både politisk og administrativt for sykkelbyarbeidet, som er forankret på tvers av sektorer. Kommunen har avsatt stillingsressurs og budsjettmidler (trafikkisikkerhetsmidler). Grimstad har mange skoler og en ambisjon om å etablere hertesoner på alle skolene. Byen har universitet, fagskole og videregående skole som ligger sentrumsnært, noe som gir gode muligheter for flere aktive reiser.

Det jobbes med å formalisere oppfølgingen av areal- og transportsamarbeidet i arendalsregionen. Målet er å få på plass en samarbeidsavtale i løpet av 2025. En mobilitetsanalyse gjennomført for arendalsregionen i 2022 viser at det er et stort potensial for økning i sykkelbruk i regionen, og at å legge til rette for sykling er et viktig virkemiddel for å endre reisemiddelfordeling i regionen. Tilgang på begrensede midler gjennom sykkelbyavtalen vil kunne få stor betydning i oppstarten av ATP- arbeidet.

Mandal (Lindesnes)

Mandal har vært sykkelby siden 2006. Lindesnes kommune har rundt 23.500 innbyggere, hvorav rundt 11.300 bor i Mandal by. Kommunen har potensial for økt sykling og gange i Mandal sentrumsområde, ettersom mange bor og jobber innenfor sykkelavstand på 10-20 minutter. Sykkelbyarbeidet er forankret i kommunens trafikksikkerhetsplan (vedtas 2025). Kommunen har avsatt dedikert stillingsressurs og budsjettmidler til sykkelbyarbeidet. Det er ambisjoner om å tilrettelegge for økt sykling og gange til skolene, og kommunen har en sentrumsnær videregående skole som har potensial for flere aktive reiser. Lindesnes har et etablert samarbeid med skolene og Nullvisjonen Agder om trafikksikkerhet og aktiv skolevei. Furulunden skole deltar sammen med Agder fylkeskommune i Interreg-prosjektet MOVE, som handler om grønne skolereiser.

Farsund

Farsund har vært sykkelkommune siden 2015. Det er rundt 10.500 innbyggere totalt i kommunen, de fleste bosatt innenfor de tre tettstedene Farsund, Vanse og Vestbygda. Det er et begrenset potensial for økning i sykling og gange i kommunen, med unntak av internt i tettstedene og rundt skolene. Kommunen mangler store infrastrukturtiltak for å kunne få sammenhengende gang- og sykkelveinett mellom tettstedene, og kostnadsrammen på disse gjør tiltakene urealistiske å gjennomføre innenfor rammen i sykkelbyarbeidet. Kommunen har avsatt dedikert stillingsressurs og budsjettmidler til sykkelbyarbeidet. Farsund har skoler innenfor de tre tettstedene og har over flere år jobbet godt med å utvikle hjertesoner. Hjertesoner rundt skolene er et tiltak som først ble utviklet i Farsund kommune, og har spredd seg til hele landet. Kommunen har en videregående skole i sentrum, som gir potensial for noen flere aktive reiser.

Farsund har gjennomført en stor satsing på tursykling, spesielt gjennom Vita Velo, og har potensial for å videreutvikle dette konseptet. Tursykling og Vita Velo er imidlertid ikke en del av satsingen i de nye sykkelbyavtalene, dette vil bli ivaretatt gjennom nettverket Sykkelregion Agder.

Valg av nye sykkelbyer

Ettersom budsjettrammen for sykkelby og Sykkelregion Agder ble kraftig redusert i vedtatt økonomiplan for perioden 2025-2028, vil det være mindre rom for etablering av fysiske tiltak som fremmer sykkel og gange i kommunene som deltar i samarbeidet.

For at sykkelbyavtalene skal gi ønsket effekt, er det nødvendig med investeringsmidler til fysiske tiltak som fremmer sykkel og gange. Disse tiltakene er viktige for å synliggjøre at det skjer noe i sykkelbyene, samtidig som de bidrar til økt trafikksikkerhet og mer attraktive gang- og sykkelruter. Sammen med kommunikasjon og holdningsskapende arbeid danner dette grunnlaget for at sykkelbyavtalene skal få flere til å sykle og gå. Med vedtatt budsjettnivå vil det være lite hensiktsmessig å videreføre sykkelbyavtaler med alle de fire byene, ettersom en slik løsning vil gi minimalt med midler til fysiske tiltak i hver by.

I fylkestingsak 40/2024 ble det beskrevet kriterier for utvelgelse av nye sykkelbyer. Disse fulgte utlysningen som ble sendt til alle kommuner på Agder. Potensial for økt sykling og gange trekkes fram som et viktig kriterium for valg av nye sykkelbyer. Det foreslås derfor å inngå avtaler med de to største byene, der potensialet for økning i sykkel og gange er størst.

Arendal og Grimstad viser dessuten i sine søknader til ambisjoner om å øke andel aktive reiser og setter sykkelbyarbeidet i sammenheng med mål om bærekraftig utvikling. De to byene er tett knyttet til hverandre og vil kunne dra ekstra nytte av et samarbeid om sykkelbysatsingen. Sykkelbyavtalene med de to kommunene bør knyttes tett mot arbeidet med å formalisere areal- og transportsamarbeidet for arendalsregionen. Ved å se dette i sammenheng vil man få et virkemiddel til å gjennomføre enkle tiltak som kan bidra til en god start for det formaliserte ATP-samarbeidet. Agder vil få to byregioner som jobber målrettet med å endre reisevaner i befolkningen, arendalsregionen gjennom ATP-samarbeidet og sykkelbyavtaler for Arendal og Grimstad, og kristiansandsregionen gjennom byvekstavtalen.

Samtidig vil nettverket sykkelregion Agder være åpent for alle kommuner. Arbeid som omfatter kunnskapsdeling, kampanjer, tursykling og sykkelturisme vil legges til sykkelregion Agder slik at alle kommunene vil få tilgang til dette.

Det vurderes at samarbeid om grønne skolereiser i Lindesnes kan videreføres uavhengig av sykkelbyavtale, både gjennom Interreg- prosjektet MOVE på Furulunden skole og gjennom satsing på kampanjer og grønne skolereiser i sykkelregion Agder. Lindesnes framhever at kommunen står for tur for å få et større sykkelbytiltak og viser til mulighetsstudie for Hollekleiva. Ettersom budsjett til infrastrukturtiltak i sykkelbyene er kraftig redusert, vil tiltaket på Hollekleiva ikke kunne gjennomføres som sykkelbytiltak, uavhengig av om kommunen ble tilbudt ny sykkelbyavtale.

Det vurderes at eksisterende samarbeid om videreutvikling av Vita Velo, tursykling og sykkelturisme i Farsund kan videreføres uavhengig av en ny sykkelbyavtale. Satsing på tursykling i kommunene videreføres i sykkelregion Agder. De fysiske infrastrukturtiltakene kommunen trekker fram i søknaden, er ikke mulig å gjennomføre som sykkelbyprosjekter, da kostnadene vil være betydelig høyere enn tilgjengelig budsjett. Tiltakene er heller ikke sentrumsnære, noe som er forutsetning for denne type tiltak. Arbeid med kampanjer og hjertesoner rundt skoler vil kunne videreføres gjennom sykkelregion Agder.

Å inngå nye sykkelbyavtaler med Arendal og Grimstad og samtidig etablere sykkelregion Agder for alle kommuner i Agder, vil ivareta satsing på sykkel og gange på en god måte.

Regionplan Agder 2030

Arbeidet med sykkelbyer og sykkelregion Agder er en viktig satsing for å bedre folkehelsen og redusere utslippene av klimagasser på Agder. Økt mobilitet, fysisk aktivitet, trafiksikkerhet og økt mulighet for sosial integrering er eksempler på det store potensialet som ligger i satsingen. Ved å utvide nettverket til alle kommunene på Agder tas hele Agder i bruk. Dette øker sannsynligheten for å nå målene i regionplanen.

Regional plan for mobilitet for Agder 2023 - 2033

Hovedmålet i planen er «sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn». Sykkelbyarbeidet treffer svært godt på dette målet, og tilrettelegger for mange av stegene i mobilitetsplanen:

9. Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen
12. Bedre drift og vedlikehold av gå- og sykkelanlegg
14. Etablere gode og attraktive gangforbindelser
15. Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet
16. Jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder
18. Fremme levkår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen
20. Redusere klimagassutslipp og gjennomføre miljøtiltak
22. Styrke kunnskapsgrunnlaget for å nå målene
23. Samarbeide for å nå målene

Barn og unge er høyt prioritert både i de nye sykkelbyavtalene og i arbeidet som planlegges i sykkelregion Agder. Dette er i tråd med hovedprinsipp i mobilitetsplanen om å prioritere barn og unge.

Økonomiske konsekvenser

Vedtaket har ingen økonomisk konsekvens utover midler vedtatt i handlings- og økonomiplan.

Konklusjon

Agder fylkeskommune inngår nye sykkelbyavtaler med Statens vegvesen, Arendal og Grimstad kommuner. De to kommunene er de mest folkerike i Agder utenom kristiansandsregionen, og har et stort potensial for økt sykling og gange. Sykkelbyarbeidet knyttes tett opp mot arbeidet som pågår i areal- og transportsamarbeidet for arendalsregionen.

Alle kommuner i Agder inviteres til å delta i sykkelregion Agder. Nettverket skal prioritere kunnskapsdeling, kommunikasjon, kampanjer og tursykling. Kristiansandsregionen med byvekstavtalen og sykkelbyene Arendal og Grimstad blir viktige bidragsytere inn i nettverket for Sykkelregion Agder.

Kristiansand, 17.01.2025

Tine Sundtoft
Fylkeskommunedirektør

Ola Olsbu
fylkesdirektør