

Tilrettelegging for sykkelturnisme



Sykkelturismen vokser, det krever at vi høyner nivået på tilrettelegging i Norge. Norge framstår som et av de mest attraktive land i Europa for sykkelturnister. Nordkapp er et «must» for dem som sykler verden rundt. Flere operatører arrangerer sykkelturner i Norge, men satsingen fra kommuner, fylkeskommuner og staten er begrenset med henhold til tilrettelegging. Spesielt er tilrettelegging av lengre sykkelruter krevende, da dette medfører betydelig koordinering mellom aktører og veieiere. Dette er blitt spesielt utfordrende etter oppsplittingen i veisektoren. Skal arbeidet med nasjonale sykkelruter komme videre, er det nødvendig med rammebetingelser som letter organisering, koordinering, og gjennomføring. Vi har eksempler på prosjekter som har vært vellykket i Norge. Vi foreslår opprettelse av regionale ressursgrupper som kan jobbe med de store linjene og grepene som må gjennomføres for sykkelturnisme. De vil kunne utgjøre et kompetansenettverk for sykkelturnisme på vei og nedlagte jernbanestrekninger. Bakgrunnen er at sykkelturnismen er økende og Norge henger etter på tilretteleggingen. I dag preges arbeidet av at det er fragmentert, lite koordinert og at tilrettelegging ofte skjer uten involvering av reiseliv- og handelsnæring. En koordinert utvikling av sykkelruter fungerer godt i land som eksempelvis Frankrike (France Velo Tourisme, 2024) og i Storbritannia (Sustrans, 2024) som har organisert seg på ulike måter.

1 Problem og formål

Undersøkelser gjort av European Cyclist`s Federation viser at det er økende interesse, økt tilrettelegging og et øktende antall syklist i Europa (European Cyclist`s Federation, 2022). Samtidig er det forventet at biltrafikken på norsk veier øker (Samferdselsdepartementet, 2021). Sykkelturisme er i vekst og vi må forberede oss til at vi kommer til å se flere syklist på veiene i Norge og at antall sykkelulykker kan gå opp (Høye, 2017). Sykling er en miljøvennlig transportmåte og sykkelturen har et lavere karbonavtrykk enn andre typer turer (Piket et al., 2013, s. 115). Det er slik sett en positiv utvikling som skjer for Norge som reiselivsdestinasjon.

Nasjonale sykkelruter skal være et nettverk av godt merkede og planlagte sykkelstier og veier som strekker seg over flere fylker, hele landet eller en region. Disse rutene er utformet for å tilrettelegge for trygg sykling og gi gode opplevelser for syklist med ulike ferdighetsnivåer og interesser. De varierer i lengde, terreng, og omgivelser. Rutene kan gå gjennom byer, landsbygder, kystområder, skoger eller fjellterreng og inkluderer historiske steder, naturskjønne områder og lokal kultur og attraksjoner. Disse rutene skal til enhver tid være vedlikeholdt og tilrettelagt for syklist, med egne sykkelstier eller godt merkede veistrekninger som minimerer risikoen for konflikter og evt. ulykker med kjøretøy. I Norge er det i dag ni nasjonale sykkelruter og en tiende rute er reservert fra Lindesnes til Nordkapp. Det eksisterer også kortere regionale ruter som binder de nasjonale rutene sammen. Det er Statens vegvesen som fastlegger disse (Statens vegvesen, 2023).



[Informasjon om VitaVelo.](#)

[Farsund. Foto: Henrik Duus](#) Figur 1: Kart med de nasjonale sykkelrutene inntegnet og navngitt. Kilde: vegvesen.no

I tillegg har vi internasjonale ruter som går gjennom Norge. EuroVelo rutene er et nettverk av sytten langdistanse sykkelruter som dekker hele Europa, der hver rute passerer gjennom flere land og regioner. Seks av EuroVelo rutene går innom Norge, tre av disse starter/slutter på Nordkapp (European Cyclist`s Federation, 2022).



Figur 2: Kart over

EuroVeloruter. Kilde: eurovelo.com

Utfordringen i Norge er at tilretteleggingen av infrastruktur for tursyklister er fragmentert og lite effektiv. Dette ble blant annet påpekt i en høringsrunde høsten 2022 for de nasjonale sykkelrutene blant fylkeskommuner, sentrale organisasjoner og destinasjonsselskap. De etterlyste en nasjonal koordinering. Høringsrunden ble gjennomført av Statens vegvesen. Sykkelruter går ofte over kommune- og fylkesgrenser med en miks av offentlige og private veieiere og bidragsytere. Dessverre forekommer det at veistrekninger ikke planlegges med tanke på syklistene. Det blir gjort endringer på veistrekninger med eksisterende sykkelruter, uten at ruten midlertidig blir lagt om eller at det er en plan for sykling på endret strekning. Et bedre koordinert utviklingsmiljø vil kunne bidra til bedre beslutninger, effektiv utførelse av nødvendig vedlikehold, helhetlige planleggingsprosesser, påkobling av lokalt næringsliv for tjenester og service og brukerundersøkelser. Miljøet vil kunne ta imot henvendelser angående tips til forbedringer og hindringer langs sykkelruter. Videre vil miljøet også kunne være en faglig sterk samarbeidspartner i arbeidet med europeiske partnere om de transnasjonale sykkelrutene.

Det er flere formål med en mer koordinert organisering av utviklingen av sykkelruter. Av sikkerhetsmessige hensyn bør syklistkanaliseres inn på kvalitetssikrede strekninger, slik at de kommer vekk fra et trafikkert og lite tilrettelagt og egnet veinett. Skal sykkelruter være attraktive og sikre nok for syklist, må arbeidet gjennomføres i et samarbeid med lokal reiseliv- og handelsnæring i tillegg til offentlige tilretteleggere. Det bør eksistere mattilbud, attraksjoner, og infrastruktur for hvile og beskyttelse mot vær på utsatte strekninger av sykkelrutene.

Det bør jobbes for sykkelruter som blir tatt i bruk av folk i alle aldre med ulike forutsetninger. Vi står ovenfor en aldrende befolkning og utfordringer innenfor folkehelse i Norge. Med helhetlig planlegging og ved å ta i bruk allerede egnet infrastruktur, kan vi lykkes med å få segmenter av de nasjonale sykkelrutene til å bli ruter som er inkluderende og universelt tilrettelagt.

Petino et al. (2021) fremhever i en studie fra Sicilia at helhetlig tilnærming til planlegging, hvor viktigheten av å overvinne strukturelle utfordringer, involvering av lokale aktører og innbyggere er avgjørende for å skape vellykkede sykkelruter, innovasjon og bærekraftig utvikling.

2 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket er å skape regionale ressursgrupper der det blir jobbet med sykkelturisme, der tilrettelegging for syklist blir satt på dagsorden og der langsiktige mål blir tatt med i strategier og handlingsplaner. Gruppene må være tverrsektorielle og være et rom der det er villighet til å satse på sykkelturisme i et langsiktig perspektiv. Arbeidet må foregå kontinuerlig og ikke kun være knyttet til ett prosjekt. Organiseringen kan se ulik ut i ulike regioner, men bør bestå av Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene, representant for reiselivet og representant for syklist. Hensyn til sykkelturister må innarbeides i eksisterende og nye veiprosjekter og bør være på agendaen til enhver tid. I tillegg bør det oppbygges for å få på plass et nasjonalt ressurscenter, så kan jobbe for statlige bevilgninger og legge rammebetingelser for regionale ressursgrupper som jobber ute i feltet.

I 1998 ble stiftelsen Sykkelturisme i Norge opprettet i samarbeid mellom Statens vegvesen og (nåværende) Innovasjon Norge. De jobbet blant annet med sertifisering av syklist velkommen – bedrifter og destinasjoner, de promoterte sykkelopplevelser i Norge og startet ulike sykkelprosjekter. De hentet inn midler for å kunne utføre arbeidet og det var i stor grad finansiert av fylkeskommuner. I november 2019 ble stiftelsen besluttet avviklet ettersom det ikke var langsiktig økonomisk grunnlag for drift (Sykkelturisme i Norge, 2019). Man kan kanskje konkludere med at det ikke var nok interesse for sykkelturisme i Norge, med nedleggelse av et slikt initiativ. Det kan også ha vært organiseringsform, drift eller timing med en slik satsing. Dette kan uansett være en indikasjon på at en mer solid organisering for å tilrettelegge for sykkelturisme bør etableres i sammenslutninger mellom offentlige og private aktører som har beslutning- og finansieringsmulighet.

Arbeid med sykkelruter må gjøres i samarbeid med trafikkplanleggere og ses i sammenheng med sykkeltilrettelegging i byer for å få til gode overganger mellom by og rurale strøk. Sammenhengende ruter er viktig for sikkerhet og opplevelsen av sykkelturen

(Transportøkonomisk Institutt, 2020).

Siden 1993 har Spania gjennomført betydelige tiltak for å omdanne ubrukte jernbanelinjer til grønne korridorer. Det har resultert i 3300 km med tilrettelagt infrastruktur for aktiv mobilitet. Programmet, administrert av ADIF (National Infrastructure manager) er et samarbeidsprosjekt mellom statlige, regionale, provinsielle og lokale myndigheter (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2023). Dette er et godt eksempel på hvordan det kan jobbes for å utnytte ressurser man har til å tilrettelegge for syklist i et tverrsektorielt samarbeid.

I Norge har vi mange kilometer med nedlagte jernbanestrekninger som er, og som kan tas i bruk for å kanalisere syklist vekk fra trafikk, tilrettelegge for alle, og for å invitere til mobilitet og aktivitet i befolkningen. Dette er et uforløst potensial. Ved å ta i bruk nedlagte jernbanestrekninger, har vi mulighet til å bidra til gjenbruk, resirkulering, restaurering, og verdsetting av eksisterende infrastruktur og historie. Gjenbruk av nedlagt infrastruktur medfører ingen nye arealinngrep, men revitaliserer allerede opparbeidede reiseruter. For å kunne ta i bruk nedlagte stekninger er det essensielt at det jobbes frem en plan for etterbruk nasjonalt mellom BaneNor, Statens vegvesen og fylkeskommuner. Opparbeidelsen bør organiseres som en gjenbruks- og transformasjonsordning. Strekningene bør overtas av kommune eller fylkeskommune for oppfølging.

Et system for å adoptere strekninger av sykkelruter kan være hensiktsmessig. Sustrans (UK) jobber med frivillige og det er en stor og verdifull ressurs. Frivillige forventer å bli henvist til oppgaver som de evner å lykkes med og som skal utføres i nærmiljøet (Ralston & Rhoden, 2005). I Norge er Den Norske Turistforening den organisasjonen med lengst erfaring og som kanskje er den mest nærliggende aktøren å samarbeide med angående sykkelruter, adopsjon av strekninger og frivillighet.

Tiltaket kan legge til grunn følgende ressurser for kvalitetssikring av sykkelruter:

- Merkehåndboka (Den Norske Turistforening et al., 2019)
 - Veileder for turruter for sykkel
- Vita Velo metoden
 - Metode for å stimulere til økt sykkelbruk og bedre fokus på omgivelser ved å tilrettelegge for opplevelse og attraktivitet (utviklet av Statens vegvesen, Region sør). Informasjon om VitaVelo kan man finne på Agder fylkeskommune sin nettside (se 11. Referanser)
- Statens vegvesen sin veidatabank
 - Her kan det hentes ut trafikkdata og identifisere problemområder langs sykkelrutene (må gjøres av ansatte ved Statens vegvesen). Eksempler er sykling gjennom tunneler, trafikkmengder, fartsgrenser, nasjonale sykkelruter og sykkelruter langs/parallelt med riksveier.
- European Certification Standard (European Cyclist's Federation, 2024)
 - Kriterier for sertifisering av sykkelruter. Dette er strenge krav, men må tilpasses for å passe rurale strøk. Standarden er godt gjennomtenkt og brukes av land som har Euro Velo ruter. En inspeksjon av sykkelruter med bruk av dette systemet gjør at man ender opp med en tiltaksplan for sykkelruten man inspisierer. For analyser av EuroVeloruter kreves sertifiserte inspektører. EuroVelo arrangerer kurs for

inspektører.

3 Supplerende tiltak

Få oversikt over sykkelruter i aktuell region, både pågående og avsluttede prosjekter. Det kan være mye informasjon og personlige resurser man kan ta i bruk og involvere. Samarbeid med allerede eksisterende prosjekter, eller forbedring av eksisterende ruter gir en god start på et regionalt samarbeid. Syklister foretrekker naturskjønne strekninger, trygge veier, god skilting, sitteplasser med tak og vegger slik at de beskytter for vind og regn, toaletter, vann, informasjon om rutetider for kollektivtrafikk og informasjon om hvor man får tak i noe å spise. Enkelt-tiltak som bidrar til forbedring av dette gir en god start med forholdsvis raskt resultat og kan gi motivasjon til videre arbeid.

For å kunne måle utviklingen i antall syklister, bør det gjøres tellinger via stasjonære tellepunkter. Flere byer har allerede satt opp tellepunkter, men i rurale strøk er det foreløpig sparsomt med tellere. Eksempelvis er Eco- Counter en leverandør av dataregistrering og analyse for syklister og gående (Eco-counter Canada, 2024). Dette er et system som brukes internasjonalt deriblant flere av EuroVelo rutene. Vi har noen av disse i Norge, Statens vegvesen har oversikt over hvor disse er satt opp.

I Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 kapittel 8.2.7 » Økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder » er det skrevet at det langsiktige målet er en sykkelandel av alle reiser på 8%, og for byene 20%. Økt feriesykling vi kunne bidra til dette. I alle prosjekter som Statens vegvesen er involvert i, skal det legges vekt på og treffes bevisste valg angående arkitektur og arkitektonisk kvalitet, i samsvar med «Håndbok V130 Veien i Landskapet» (Statens vegvesen, 2019). Arbeidet Statens vegvesen gjør med Nasjonale turistveier (Statens vegvesen, 2024) har fått internasjonal anerkjennelse, og de har opparbeidet seg særdeles god kompetanse på hvordan man kombinerer infrastruktur for transport med kunst og arkitektur. Måten arbeidet med Nasjonale turistveier er organisert og finansiert på, ser ut til å være en suksessrik oppskrift. En tilsvarende ordning kan absolutt gi gode resultat for sykkelturnisme og utvikling av nasjonale sykkelruter.

4 Hvor er tiltaket egnet

En fast ressursgruppe for utvikling av sykkelruter og sykkelturnisme egner seg i alle regioner der man ønsker å ta sykling på alvor. Enten det gjelder sykling som transportmiddel, som treningsform eller som reiselivsprodukt. Er sykkelrutene godt tilrettelagt, blir de tatt i bruk (Deenihan & Caulfield, 2015). Regioner som har nasjonale sykkelruter, regioner som har nedlagte jernbanestrekninger som muligens kan tas i bruk/ forbedres, reiselivsregioner som satser på sykkelturnisme, og regioner som prioriterer fysisk aktivitet og helse i befolkningen, er målgrupper for et strukturert og langsiktig arbeid med sykkelruter.

5 Faktisk bruk av tiltaket - Eksempler

Vi har gode eksempler på attraktive strekninger i Norge der samarbeidet mellom Statens vegvesen, fylkeskommune, lokalt næringsliv og private grunneiere har vært vellykket. To av

disse er Kanalruta (Telemarkskanalen Natur- og kulturpark, 2023) og Vita Velo Farsund (Farsund kommune, 2022).



Figur 3: Sykkelrute nr. 3 i Setesdal følger gang- og sykkelveier, veier med lite trafikk og ikke minst mye av den nedlagte Setesdalsbanen Bilde: Vegvesen.no



Figur 4: Sykkelruta Treungenbanen mellom Nissedal og Åmli. Sykkelrute langs RV41. Foto: Henrik Duus

Før oppsplittingen av veisektoren, da Statens vegvesen hadde oppgavene med fylkesvei, var prosjekter med tilrettelegging av nasjonale sykkelruter vesentlig lettere å få gjennomført. Et eksempel på det er Kanalruta, Nasjonal sykkelrute nr. 2. Arbeidet ble gjort i et godt samarbeid med fylkeskommune, kommuner, næringsutviklingsselskap og reiselivsaktører. Sykkelruta, spesielt mellom Ulefoss og Dalen, er en suksess og sykkelruta gjør det mulig for næringsaktører å selge sykkelopplevelser. En liten del av ruta går på gammel ferdselsvei, og på grunn av uegnede stekninger har deler av sykkelruta blitt lagt på Telemarkskanalen, og må tas med kanalbåt. Sykkelruta blir koblet med Nasjonal sykkelrute nr. 1 på nedlagt jernbanestrekning, langs kysten mellom Larvik og Porsgrunn. Arbeidet med den gamle jernbanestrekningen blir en 30km lang strekning fri for motorisert ferdsel når den står ferdig.

I Storbritannia besto det The National Cycle Network av 23,660 km med sykkelveier og Greenways i 2015 (Calvey et al., 2015). Nettverket dekker hele landet og arbeidet har vært målrettet i et samarbeid mellom stiftelse, frivillige og det offentlige siden 1977. Sustrans som er organisasjonen bak, har en filosofi om at steder må planlegges rundt menneskene som bor der, ikke rundt biler, og at sykkelveier er med på å binde sammen lokalsamfunn (Sustrans, 2024). Sustrans startet som et initiativ til å ta i bruk nedlagte jernbanestrekninger til sykkel og gange og har vokst seg frem som et stort nasjonalt sykkelnettverk.

Greenways tilrettelegges i flere land og kan beskrives som grønne korridorer som blir tatt i bruk til sykkel og gange hvor det ikke er motorisert trafikk. Norges tilsvarende er deler av sykkelruter som legges på privat eller kommunal grunn, samt nedlagte jernbanestrekninger. Jernbanestrekninger som er tilrettelagt i Norge er eksempelvis Treungenbanen, Setesdalsbanen, Lierbanen, Jærbanen, Kragerøbanen og Dovrebanen. Alle disse er blitt realisert på ulikt vis, noe i regi av BaneNOR, noe av Statens vegvesen, noe i regi av fylkeskommune og noe i regi av kommuner.

Et annet eksempel på et område hvor to fylker har samarbeidet, er nasjonale sykkelruter nr. 2 og 3 gjennom henholdsvis Telemark fylke og Agder fylke. Fylkene har allerede hatt gode prosesser for å utvikle rutene og kan dra nytte av samarbeid både med videre utvikling av rutene og gode overganger fra en rute til en annen. I et slikt arbeid vil det være naturlig å ta inn andre gode tiltak på turveier som også egner seg for syklist. Som for eksempel den gamle veien som strekker seg fra Dalen i Telemark til Røldal og videre inn i Hordaland. Lykkes man, kan man få en omlegging av deler av ruten til ikke-trafikkert vei for syklist. Et annet godt eksempel er samarbeidet som ble gjort mellom fylkene, kommunene og Statens vegvesen om sykkelrute på Treungenbanen som går langs riksvei 41 mellom Nissedal og Åmli.

Det finnes flere eksempler hvor samarbeid allerede har blitt satt i gang, der gode forslag til forbedringer av sykkelruter er spilt inn. Det må settes av folk og ressurser til å jobbe i et langsiktig perspektiv. Tiltak som gjør det sikrere for syklist, bør prioriteres.

6 Miljø- og klimavirkninger

I november 2020 publiserte Norsk Sportsbransjeforening en rapport som antydte at det ble solgt omtrent 80 000 el-sykler i løpet av sommeren 2020, med totalt over 400 000 sykler solgt gjennom året. Dette ble rapportert som en ny rekord for salg av sykler i Norge (Norsk Sportsbransjeforening, 2020). Folk som går til innkjøp av elsykler mer enn doubler sykkelbruken ved daglige reiser og bruk av elsykler kan være en viktig faktor for å redusere miljøbelastningen (Fyhri & Sundfør, 2020).

Det er lite forskning rundt miljøgevinster ved gjenbruk av nedlagte jernbanestrekninger. Jernbanestrekninger er allerede opparbeidet areal og det er for mange kilometer som ligger ubrukt til at de kan ignoreres som transportårer som kan transformeres til et fellesgode. I noen dalfører kan nedlagt jernbane brukes i stedet for å bygge gang- og sykkelvei, der det er trafiksikkerhetsutfordringer. Det vil være en miljøgevinst ved å gjenbruke arealene i motsetning til å bygge nye tilsvarende universelt utformet turveier i annet terreng. Det er allerede opparbeidet områder som krever lite eller ingen nye naturinngrep. Gjenbruksverdien er dermed høy. Nye turveier til befolkningen gir en helsegevinst, forutsatt at de blir brukt. Nedlagte jernbanestrekninger kan gå fra å være direkte forsøpling i form av sviller, jernbaneskinner og annet skrot fra jernbanedriften, til å bli åpne friarealer for allmennheten.



Figur 5: Numedalsbanen ved

Ulvik. Bildet viser en forlatt strekning hvor sviller og skinner ikke er ryddet vekk. Foto: Henrik Duus

Koblinger mellom kollektivtrafikk og sykkelruter er med på å gjøre turen så karbonnøytral som mulig. Et eksempel er Havn til havn konseptet til Hurtigruten der syklistene kan ta deler av sykkelturen med skip om natten for så å sykle om dagen. Det gjør turen fra Bergen til Nordkapp mulig uten å fly deler av strekningen.

Aktiviteten sykling er i seg selv en miljøvennlig reiselivsform og det er positivt med økt antall syklist i stedet for bilister som reiser rundt for å oppleve Norge.

7 Andre virkninger

En studie om styrker og svakheter ved Greenways som et miljøvennlig transportsystem i Spania, viser at tilretteleggingen skaper størst deltagelse blant lokalbefolkningen. Den positive innvirkningen er langt større blant lokalsamfunnene enn den som oppnås av turistaktiviteter. Av totalt 1,3 millioner årlige turer er fordelingen 23000 turistturer, 51000 turer til og fra studiested/arbeid eller handel, og rekreasjonsturer blant lokalbefolkningen er over 1,2 millioner. Alle aldersgrupper er representert og aktivitetene er både sykling, gåturer og løping. I studien var det en underrepresentasjon av turister over 65 år, og dette er en målgruppe som kan vokse ettersom tilretteleggingen er av en karakter som gjør det enkelt å ferdes. Denne formen for tilrettelegging kan bli viktig for fremtidige strategier innenfor reiseliv når det kommer til lavt karbonavtrykk (Mundet & Coenders, 2010, s. 672). En slik type tilrettelegging kan med andre ord skape mye aktiv bruk, ikke kun for sykkelturister.

Sykling har en positiv effekt på fysisk og mental helse som er en av motivasjonsfaktorene for å ta pedalene i bruk. Samtidig viser forskning at kvaliteten av naturomgivelser generelt er hovedmotivasjonen for syklist (Ciascai et al., 2022). Flere kvinner, barn og seniorer vil sykle hvis rutene er godt tilrettelagt og sikre (Pucher & Buehler, 2017). Det kan derfor argumenteres for at tilrettelegging for mer tilgjengelige, sikrere og naturskjønne sykkelruter er et godt bidrag til å oppfylle mål om utjamning av sosiale helseforskjeller beskrevet i Folkehelsemeldinga (Helse- og omsorgsdepartementet, 2023). Det settes store krav til

forvaltningen for at vi skal klare å tilrettelegge for at flest mulig skal kunne utøve friluftsliv i attraktive områder. Mange foretrekker etterhvert friluftslivsområder med høy grad av tilrettelegging (Klima- og miljø departementet, 2018).

Bærekraft har blitt en selvfølge i dagens samfunn, og destinasjoner i hele landet er i prosesser om å sertifisere seg som bærekraftige reisemål (Innovasjon Norge, 2024). Sykkelinfrastruktur vil kunne være med på å styrke et steds identitet som et samfunn som tar ansvar for fremtiden.

8 Kostnader

Hva en satsing på koordinert og robust satsing vil koste er vanskelig å beregne før man har definert omfanget av koordinert innsats. Men over tid lønner det seg å investere i sykkelturisme. I tillegg til tidligere nevnte faktorer (helse, bærekraft mm) er sykkelturisme en av grenene innenfor reiseliv som klarer seg bra i økonomiske nedgangstider. (Ciascai et al., 2022).

Satsing krever økt innsats av aktørene og nok økonomiske ressurser til å gjennomføre nødvendige og ønskelige tiltak:

- Organisering - ressurser hos aktører, reiseliv, stat, fylke og kommuner
- Infrastruktur
 - Skilting
 - Opparbeiding av nye strekninger
 - Drift og vedlikehold av rutene
- Markedsføring

Det må i første omgang bygges nettverk mellom aktørene, og arbeid må forankres. Nasjonale sykkelruter er i hovedsak definert, men det vil alltid være dynamisk på grunn av endringer i veinettet. Samtidig bør nye strekninger utredes, det være seg gjenbruk av nedlagte jernbanestrekninger, nye turveier, opparbeidede museale veier, osv.

9 Formelt ansvar

Det er Statens vegvesen som foreslår et nett av nasjonale sykkelruter. Fylkeskommunene har i det store og hele gitt sin tilslutning til dette. Det er imidlertid hver enkelt veieier som er ansvarlig for sitt veinett, inklusiv skilting, inntil man eventuelt har en annen løsning. Det medfører en betydelig koordinering. For eksempel for å få skiltet lengre sammenhengende strekninger der veieiere som staten, fylkeskommuner, kommuner og eventuelt private grunneiere inngår.

Nasjonale sykkelruter kan gå på alle typer vei som er framkommelig for sykkel med tilhenger. Det gjelder ikke samme krav til slike sykkelruter som til for eksempel gang- og sykkelvei. Men man bør gjennomføre en sikkerhetsinspeksjon av rutene, gjerne basert på europeiske normer, EuroVelo Certification standard.

Satsing på å legge til rette for sykkelturisme på regionalt og nasjonalt nivå krever samarbeid

mellom lokale, regionale og nasjonale myndigheter. Sykkelturisme mellom landsdeler vil i hovedsak være på offentlig vei. Det krever god koordinering mellom veiholdere for kommunale veier, fylkesveier og riksvei. I en del tilfeller må også private veier tas i bruk og grunneiere og veilag må involveres. For å gjøre det så sikkert og attraktivt som mulig, samt å sørge for at syklistene ledes innom byer og tettsteder for mat, overnatting og opplevelser, kreves en betydelig innsats. Denne innsatsen må baseres på god lokalkunnskap og godt samarbeid mellom aktørene.

10 Utfordringer og muligheter

Vi må finne en organisasjonsmodell for å få realisert den gjenværende delen av nasjonale sykkelruter, samtidig som vi kan utvikle regionale og lokale sykkeltilbud som supplerer dette. Kompetanse og bred oppslutning er en kritisk faktor for å få til dette. Det må jobbes godt i regioner rundt omkring i landet, samtidig som det er behov for at noen jobber på et nasjonalt plan for strategi og ressurser til arbeidet.

Norge er attraktivt for syklistene. Med bedre tilrettelegging kan vi unngå fremtidige ulykker, inkludere flere grupper i befolkningen til å være aktive og være med på å støtte opp om en bærekraftig utvikling.

Det finnes ressurser i Norge til å lykkes, men arbeidet må koordineres bedre slik at sykling blir tatt med som en faktor i all planlegging når det gjelder veiprosjekter.

11 Referanser

Calvey, J. C., Shackleton, J. P., Taylor, M. D., & Llewellyn, R. (2015).

Engineering condition assessment of cycling infrastructure: Cyclists' perceptions of satisfaction and comfort. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 134-143. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.04.031>

Ciascai, O. R., Dezsai, ?tefan, & Rus, K. A. (2022).

Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*, 14(15), 8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>

Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015).

Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, 92-101. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.06.012>

Den Norske Turistforening, Innovasjon Norge, & Friluftsrådernes landsforbund. (2019).

Merkehåndboka. Merkehåndboka.

https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/merkehandboka/Merkehandbok_2019.pdf

Eco-counter Canada. (2024).

Eco-counter. Expertise Turn-Key Solutions for Cyclist and Pedestrian Counting and Data Analysis.

https://www.eco-counter.com/expertise-2/?utm_term=eco%20counter&utm_campaign=Eco+

counter&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=2463878180&hsa_cam=3616486&hsa_grp=20636952736&hsa_ad=450582164085&hsa_src=g&hsa_tgt=kwd-2670271986&hsa_kw=eco%20counter&hsa_mt=b&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gclid=CjwKCAiAlJKuBhAdEiwAnZb7IU1RudUypi1Tu3zGmYcSfhdBC9_fnlY701jgmCEHMSPeTnrTATCbqBoCNVAQAvD_BwE

European Cyclist`s Federation. (2022).
Eurovelo for professionals. Eurovelo.Com.
<https://pro.eurovelo.com/projects/eurovelo-data-hub>

European Cyclist`s Federation. (2024).
European Certification Standard. EuroVelo for professionals.
<https://pro.eurovelo.com/projects/european-certification-standard>

European Greenways Association
<https://www.aevv-egwa.org/>

Farsund kommune. (2022).
Sykling i Farsund. Sykling i Farsund.
<https://www.syklingifarsund.no/sykelruter-1/vita-velo-vest-lista>

France Velo Tourisme. (2024).
La Velodyssée. <https://www.cycling-lavelodysee.com>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2023).
Viasverdes. <https://www.viasverdes.com>

Fyhri, A., & Beate Sundfør, H. (2020).
Do people who buy e-bikes cycle more? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86, 102422. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102422>

Helse- og omsorgsdepartementet. (2023).
Meld. St.15 (2022-2023) Folkehelsemeldinga. Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar. Helse - og omsorgsdepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/918eb71926fc44c8802fe3c2e0b9a75a/nn-no/pdfs/stm202220230015000dddpdfs.pdf>

Høye, A. (2017).
Trafikksikkerhet for syklist (TØI rapport 1597/2017; s. 155). Transportøkonomisk Institutt.
https://www.toi.no/getfile.php/1346548-1513678261/Publikasjoner/TØI%20rapporter/2017/1597-2017/1597-2017_Sammendrag.pdf

Innovasjon Norge. (2024).
Merket for bærekraftig reisemål. Visit Norway.
<https://www.visitnorway.no/planlegg-reisen/gronn-norgesferie/barekraftig-reiseliv/>

Klima- og miljø departementet. (2018).
Handlingsplan for friluftsliv Natur som kilde til helse og livskvalitet [Handlingsplan].

<https://www.regjeringen.no/contentassets/ce805bbda07b40d184115b512d1c0de0/t-1564.pdf>

Mundet, L., & Coenders, G. (2010).

Greenways: A sustainable leisure experience concept for both communities and tourists.

Journal of Sustainable Tourism, 18(5), 657-674. <https://doi.org/10.1080/09669581003668524>

Norsk Sportsbransjeforening. (2020, november 9).

Norsk Sportsbransjeforening.

<https://sportsbransjen.no/nyhetsarkiv/sportskjedene-leverer-sterkt-tredje-kvartal>

Piket, P., Eijgelaar, E., Peeters, P., Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2013).

European cycle tourism: A tool for sustainable regional rural development.

<https://doi.org/10.22004/AG.ECON.164816>

Pucher, J., & Buehler, R. (2017).

Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689-694.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>

Ralston, R., & Rhoden, S. (2005).

The motivations and expectations of volunteers on cycle trails: The case of the National Cycle Network, UK. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 2(2), 101-114.

<https://doi.org/10.1080/14790530500171732>

Samferdselsdepartementet. (2021).

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022--2033. Samferdselsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=2>

Statens vegvesen. (2019).

V130--Vegen i landskapet [Håndbok]. Statens vegvesen.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v130-vegen-i-landskapet-2019.pdf>

Statens vegvesen. (2023).

Nasjonale sykkelruter. vegvesen.no.

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/sykkelruter/>

Statens vegvesen. (2024).

Nasjonale Turistveger. <https://www.nasjonaleturistveger.no>

Sustrans. (2024).

National Cycle Network. <https://www.sustrans.org.uk/about-us/>

Sykkelturisme i Norge. (2019).

Cycling Norway [Sosiale medier]. Cycling Norway. <https://www.facebook.com/cyclingnorway/>

Telemarkskanalen Natur- og kulturpark. (2023).

Telemarkskanalen. <https://www.telemarkskanalen.no/inspirasjon/sykle>

Transportøkonomisk Institutt. (2020).

Tiltakskatalog for transport og miljø.

<https://ttk.test.dittweb.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/samme-nhengende-sykkelvegnett/>

Agder fylkeskommune.

VitaVelo.

<https://agderfk.no/vare-tjenester/samferdsel/samarbeid-og-nettverk/vita-velo-og-tursykling/>