

# Sykkelstrategi for Vestfold og Telemark



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



**Vi skal øke andelen  
syklende i fylket  
som del av arbeidet  
frem mot et bærekraftig  
samfunn**



# Forord

Oppdraget om å utarbeide en Sykkelstrategi for Vestfold og Telemark fylkeskommune ble gitt i vedtak fattet i fylkestinget 15.12.2020 i sak 166/20 Regional planstrategi 2020-2024.

Seksjon for Strategi og utvikling, sektor Samferdsel, miljø og mobilitet, har ledet arbeidet med sykkelstrategien, med Norconsult som konsulent.

Strategien er forankret i fylkeskommunens egne visjoner og planer, samt FNs bærekraftsmål. Sykkelstrategien setter mål for fremtiden og beskriver nødvendige innsatsområder for å nå

målene. Hovedmålet for sykkelstrategien er «Det er et mål å øke sykkelandelen i fylket. Satsing på sykkel er viktig i arbeidet med grønn omstilling, et mer bærekraftig samfunn og bedre folkehelse»

Det er nødvendig med en samordnet innsats for å nå målene i sykkelstrategien. Strategien legger føringer for fylkeskommunens videre arbeid med sykkel og danner grunnlag for prioriteringer i fylkeskommunens interne arbeid. Sykkelstrategien skal legges til rette for samordning og samarbeid med kommunene og andre aktører, samt bidra til en felles faglig plattform.

Internt i fylkeskommunen skal strategien følges opp gjennom ulike handlingsplaner og investeringsprogrammer. Det er i tillegg utarbeidet et indikatorsett det skal rapporteres på hvert andre år for å følge utviklingen på måloppnåelse.

Det er naturlig at det foretas en evaluering av sykkelstrategien hvert 4.år i tråd med utarbeidelse av ny Regional planstrategi.

# Innhold

<b>Innledning</b> .....	<b>5</b>	<b>Hovedmål og delmål</b> .....	<b>15</b>	<b>Oppfølging av sykkelstrategien</b> .....	<b>32</b>
Hvorfor sykle? .....	8	Delmål 1 .....	17	Indikatorer og måloppnåelse .....	33
<b>Kartlegging</b> .....	<b>9</b>	Delmål 2 .....	19	Hvem gjør hva? .....	34
Sykkelreiser .....	11	Delmål 3 .....	21		
Sykkelulykker .....	12				
<b>Medvirkning</b> .....	<b>13</b>	<b>Innsatsområder og tiltak</b> .....	<b>22</b>		
		Innsatsområde 1 .....	24		
		Innsatsområde 2 .....	25		
		Innsatsområde 3 .....	27		
		Innsatsområde 4 .....	28		
		Innsatsområde 5 .....	29		
		Innsatsområde 6 .....	30		
		Innsatsområde 7 .....	31		

## 1

# Innledning

Sykkelen er et miljøvennlig og arealeffektivt alternativ til bilen. At flere sykler bidrar til bedre folkehelse, bærekraftige byer og lokalsamfunn, og sosial utjevning. Sykkelen utgjør derfor en viktig del av fremtidens transportløsninger.



Vestfold og Telemark fylke har mange byer, tettsteder og lokalsentra hvor potensialet for hverdagssykling er enormt, med kompakte sentra og korte avstander. Der avstandene er litt lengre eller topografien litt mer utfordrende gir elsyklene nye muligheter. I tillegg har fylket en flott natur hvor forholdene for fritidssykling og spektakulær turistsykling er optimale. Det er ingen grunn til at ikke fylket vårt kan få sykkelandelen opp på høyde med våre nordiske naboland. Men dette krever helhjertet satsning og en kontinuerlig utvikling av en bedre sykkelkultur.

Økte sykkelandeler i fylket bidrar til å skape «Verdi for framtida». På denne måten bidrar sykkel-

strategien til å oppfylle fylkets egen visjon. Vi kan oppnå flere miljøvennlige reiser, bedre folkehelse og et grønnere fylke ved å arbeide målrettet sammen om å øke sykkelandelen i fylket. Gjennom sterke fagmiljøer med fokus på kunnskap, formidling og samarbeid kan det utvikles en mer målrettet og effektiv satsning på sykkel. Fylkeskommunen er opptatt av åpne prosesser og ønsker å være transparente i tilnærmingen til nye løsninger. Ambisjonen er å finne frem til de beste løsningene i samarbeid med kommuner og andre aktører i fylket.

Å få flere til å velge sykkel er i tråd med flere internasjonale, nasjonale og overordnede målsetninger nedfelt blant annet i FNs bærekraftsmål,

Parisavtalen og Klimaforliket. Nullvektsmålet sier at all veksten i persontransporten skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport. Vestfold og Telemark fylkeskommune har ambisjoner om at den økte satsingen på sykkel skal bidra til å nå disse målene, og samtidig bidra til god folkehelse og sosial utjevning.

Fylket har i tråd med nullvisjonen en ambisjon om at økte sykkelandeler ikke skal føre til økte andeler sykkelulykker, med hardt skadde og drepte.

I tillegg til nasjonale føringer har Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtatt egne føringer i «Å utvikle Vestfold og Telemark - Regional planstrategi 2020-2024», hvor FNs bærekraftsmål er satt som et styrende prinsipp for hele den regionale utviklingen.

Et viktig satsingsområde i regional planstrategi er verdiskapning gjennom en grønn omstilling. Økte sykkelandeler er et viktig satsingsområde for å nå målene i arbeidet med den grønne omstillingen, og svarer samtidig opp flere av FNs bærekraftsmål. Som figuren «hvorfør sykle» på neste side viser så kan det å øke sykkelandelene være med på å bidra til bærekraftsmål 3: God helse og livskvalitet, 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn og nr. 13: Stoppe klimaendringene og 15: Livet på land. I tillegg er bærekraftsmål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur, et viktig mål for både innovasjon for økt sykkelandel, men også å bedre infrastrukturen for de syklende. Samarbeid for å nå målene, bærekraftsmål nr. 17, må ligge til grunn i arbeidet. Deling av kunnskap og kontinuerlig utvikling av felles kompetanse er en av nøklene til suksess.



Foto: Søren Svendsen / Getty Images Plus

Sykelstrategien peker på hvordan vi kan få til bedre koordinering og samarbeid mellom staten, fylkeskommunen, kommunene og andre aktører i arbeidet med å øke andelen som sykler.

For å øke sykkelandelene må sykkelene bli et attraktivt alternativ til bilen, særlig på de kortere reisene. Godt samarbeid om helhetlig og samordnet areal- og transportplanlegging er en viktig nøkkel for å lykkes med økte sykkelandeler.

Skal det oppleves som trygt og attraktivt å sykle gjennom hele året er det nødvendig med et økt fokus på drift og vedlikehold av sykkelveinettet. Også her er samarbeid og kunnskap viktig, men også innovasjon. Sykkel er mer enn samferdsel, og man må bruke ulike tiltak og virkemidler for å oppnå en økning i alle typer sykkelreiser, og hos alle typer syklister, i alle sesongene. Det er derfor viktig å bygge opp en verktøykasse av tiltak og ideer de ulike aktørene kan benytte seg av.

# HVORFOR SYKLE?

Fordi det er bærekraftig for deg, de rundt deg og omgivelsene dine



## LØNNSOMT FOR SAMFUNNET

BILLIGERE ENN BIL

SYKLISTER LEGGER  
IGJEN MER PENGER



VIKTIG DEL AV KOMPAKT  
BYUTVIKLING

MER ATTRAKTIVE OG  
TRIVELIGE GATER

STYRKER SENTRUMS  
KONKURRANSEKRAFT

HØYERE OMSETNING  
FOR BUTIKKER



MINDRE KØ OG  
BEDRE TRAFIKKAVVIKLING

AVLASTER KOLLEKTIVTRAFIKKEN  
OG BILTRAFIKKEN

ENKLERE OG REDUSERER TIDS -  
BRUK TIL PARKERING

RASKERE OG TIDSBESPARENDE



SYKKELINFRASTRUKTUR KAN  
GJØRE AT GATENE OPPLEVES TRYGGERE



ENDRING AV SYKKELINFRASTRUKTUR OG SYK -  
KELKULTUR OVER TID GIR FÆRRE ULYKKER

## HELSE



BEDRE FYSISK HELSE OG  
ØKT LIVSLENGDE

MORSOM, LAVTERSSEL, TIDSBE -  
SPARENDE TRENINGSFROM

SMITTEVENNLIG



# 2

## Kartlegging

Kunnskap om de syklende er viktig og det er gjennomført en kartlegging av reisevaner, sykkelulykker og sykkelteillinger i Vestfold og Telemark fylke. En medvirkningsprosess med sykkelnettverk, politiker og andre interessenter er også gjennomført. Basert på kartleggingen er det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag.

# Kunnskap om sykling i Vestfold og Telemark fylkeskommune



Kunnskapsgrunnlaget og medvirkningsprosessen viser at fylkeskommunens rolle i arbeidet med sykkel, særlig rollen som kunnskapsdeler og koordinerende aktør, bør styrkes. Fylkeskommunen bør fortsette å arbeide med, og styrke, sykkelnettverkene i fylket. Kommunene ønsker mer prosjektbasert samarbeid med fylkeskommunen. Denne arbeidsformen kan bidra til at erfaringer deles både mellom kommuner og med fylkeskommunen.

Kartleggingen viser at fylket har lavere sykkelandeler både i og utenfor by- og tettstedsområder enn de nasjonale målene. I tillegg er det behov for å øke trafikksikkerheten og trygghetsfølelsen for syklende.

Kartleggingen viser også at fylkeskommunen har et mangelfullt datagrunnlag, både om sykkelreiser, sykkelulykker og om effekten av tiltak.

En del av arbeidet med satsing på sykkel dreier seg om å tilrettelegge for sykling slik at syklister og andre trafikanter kan ferdes trygt og sikkert. Trafikksikkerhet og opplevd trygghet for syklende handler blant annet om standarden på infrastruktur, drift og vedlikehold og trafikal adferd. Kunnskapsgrunnlaget viser at for å få til et attraktivt sykkelveinett så kreves en god og helhetlig planlegging.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er viktig med god fremkommelighet på utvalgte ruter i byområdene. Det er behov for samarbeid om kartlegging av hovedsykkelveinett i byer og tettsteder hvor det er hensiktsmessig å iverksette forsterket drift og vedlikehold.

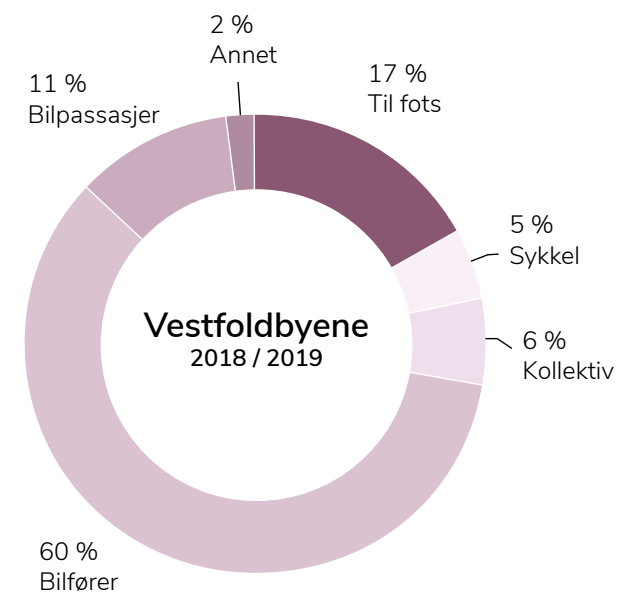
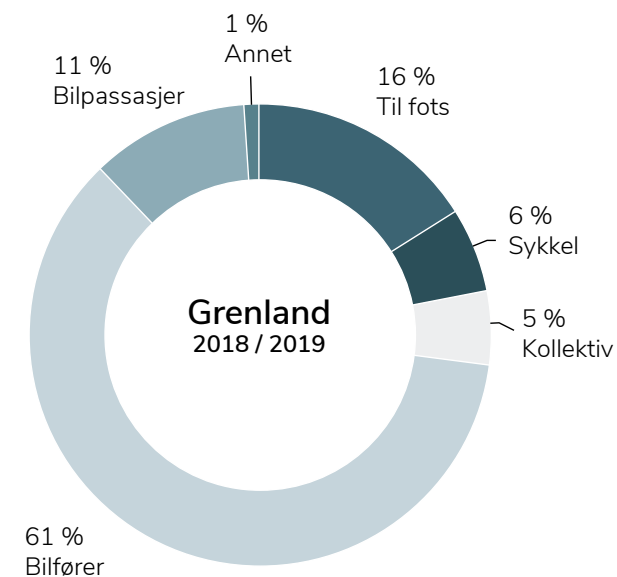
### Sykkelreiser i Vestfold og Telemark

En godt samordnet areal- og transportplanlegging påvirker i stor grad reisemiddelfordelingen og reisevaner. Kort vei mellom hjem, skoler, jobb og fritidsaktiviteter kan bidra til økte sykkelandeler. Målet er at veksten i sykkelreiser hovedsakelig skal tas fra biltrafikken, særlig på de kortere reisene og potensialet vil variere i de ulike delene av fylkeskommunen.

Fordelingen mellom de ulike transportformene har over tid vært relativt stabil i vår region. I 2018/2019 var det samlet sett 5 prosent av reisene i Vestfoldkommunene, respektive 6 prosent i Grenlandskommunene, som ble gjort med sykkel. Det nasjonale målet ligger på 8 prosent sykkelandel. I byområdene ligger sykkelandelen på opptil 9 prosent i vår region, men også det er langt lavere enn det nasjonale målet på 20 prosent sykkelandel i byene.

Data om sykkelandeler utenfor byområdene er begrenset. Manglene data gjør at planleggingen og tilretteleggingen for sykkel kan være utfordrende. Også i byområdene mangler det til en viss grad gode data om syklende og det er behov for flere tellepunkter for å treffe bedre i planlegging og med tiltak.

Andelen på el-sparkesykkel og el-sykkel har øket mye de siste åra. Dette gir både noen muligheter og utfordringer. Smart teknologi og multimodale mobilitetsapper hvor flere transportformer integreres, kan også påvirke folks reiseadferd i en ønsket retning.

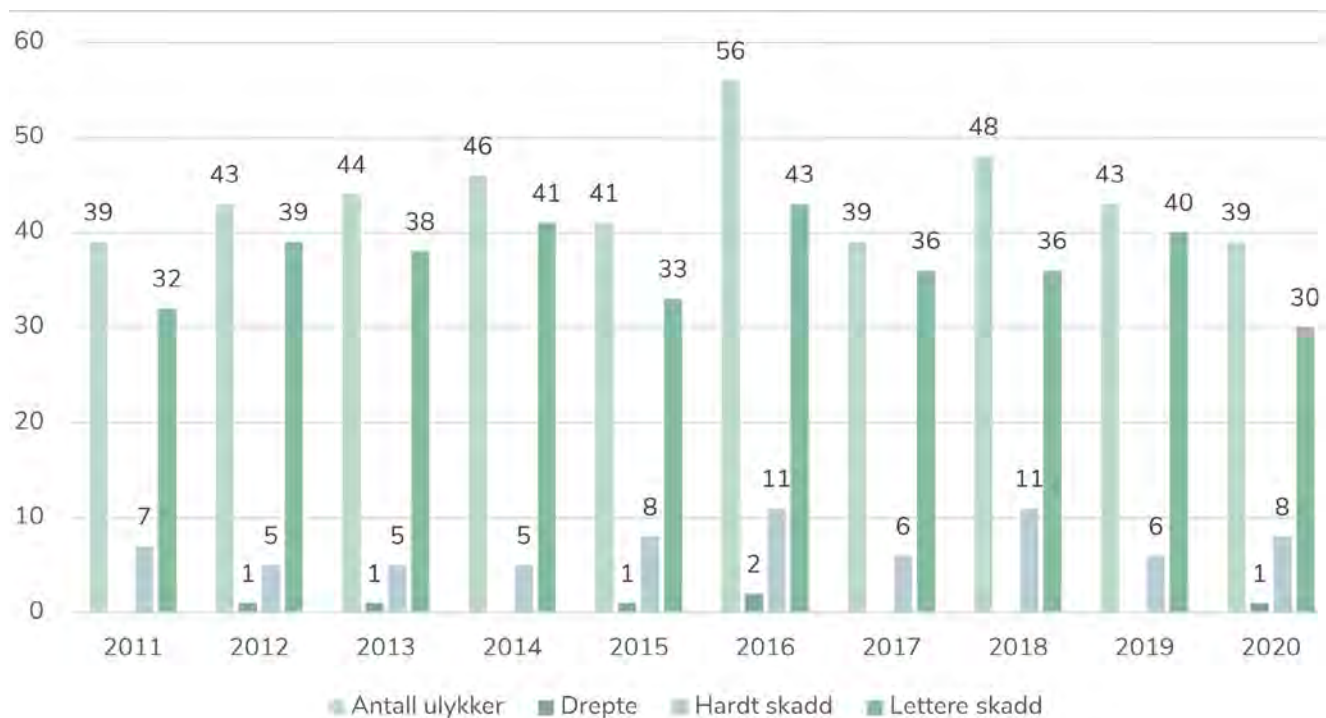


### Sykkelulykker

Ulykkeskader er et stort folkehelseproblem som påfører samfunn og individ store økonomiske og sosiale omkostninger, og kan i stor grad forebygges. Det er behov for at trafiksikkerheten for sykklistene opprettholdes eller helst bedres samtidig som sykkelandelene øker.

I perioden 2011 til 2020 var 9,3 prosent av alle politiregistrerte trafikkulykker i fylket knyttet til sykkel. 7 prosent av alle ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken var sykkelulykker. Etter 2016 har det vært en positiv trend med nedgang i antall sykkelulykker i fylket.

Men det er store mørketall rundt skader og ulykker hos syklister i Norge, og det er behov for bedre data for å ha bedre kunnskap om folkehelse og for å kunne forbygge skader og ulykker. For å kunne arbeide systematisk og kunnskapsbasert er det nødvendig med pålitelige



tall og informasjon om skadetilfeller. Sykehuset i Vestfold og Vestfold og Telemark fylkeskommune har siden 2017 samarbeidet om opprettelsen av Skadedataprojektet.

Opplevd trygget har stor betydning for at man velger å sykle og er viktig for å få de som sykler lite eller aldri til å sykle mer. Trygghetsfølelsen hos sykklistene i fylket er på et forholdsvis høyt nivå.



# 3

## Medvirkning

Gode medvirkningsprosesser handler om å få viktige innspill, men også om felles forståelse og forankring. I forbindelse med kunnskapskartleggingen ble det gjennomført medvirkningsaktiviteter med sykkelnettverkene, kommuner og politikere. Funn fra medvirkningsprosessene understreker at det er viktig å inkludere hele fylket i satsingen på sykkel.

Medvirkningsmøter og workshoper er gjennomført med sykkelnettverket for Sykkelbyene i fylket, nettverket for bygdesykling og nettverket for turveier. I disse nettverkene sitter det representanter fra kommunene, men også Statsforvalteren, Den Norske Turistforening, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon mm. Videre er det og gjennomført medvirkningsprosesser internt i fylkeskommunen og med Hovedutvalget for Samferdsel.

Funn fra medvirkningsprosessene understreker viktigheten av godt samarbeid både internt i fylkeskommunen, men ikke minst eksternt med kommunene og andre aktører. Gode prosjekter som treffer flere målgrupper, er lettere å finne med et godt samarbeid med flere aktører som kjenner de lokale forholdene. Kommunene pekte på at de opplevde prosjektbasert samarbeid med fylkeskommunen som svært nyttig. Særlig er dette en nyttig samarbeidsform i by og tettstedsentra hvor problemstillingen er mange, og prioriteringene kan være vanskelig.

Gjennom medvirkningsprosessen ble det også tydelig at det ligger mange muligheter i å styrke og utvikle fylkeskommunens rolle som samarbeidspartner. Rollen som nettverksbygger og fasilitator for sykkelarbeidet, som formidler av kunnskap, og at fylkeskommunen ligger i front på faget og deler denne kompetansen.

At fylket vårt er stort, og har ulike muligheter og utfordringer, og at kommunene derfor må møtes på deres unike problemstillinger kom tydelig frem i løpet av medvirkningsprosessen.

Videre ble det pekt på viktigheten av å samordne drift og vedlikehold samt tiltak, på tvers av vegeiere for å skape sammenhengende standard og kontinuitet på sykkelveinettet.

Tre partsavtalene mellom fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen om Sykkelbyene ble også fremhevet som noe som fungerer godt og gir gode resultater.

Videre kom det frem et ønske om at

fylkeskommunen kan ta en rolle i datainnsamling, deling og analyse av data. Fylkeskommunen bør også ta en lede rolle i innovasjonsarbeid og piloter.

Gjennom medvirkningsprosessen ble viktigheten av å bygge en felles sykkelkultur i fylket gjennom samarbeid, men også entusiasmen for dette arbeidet, veldig tydelig. Fylkespolitikere og kommunene påpekte at det er viktig å gjøre sykling attraktivt og tryggt, og at det finnes sammenhengende sykkelveinett med god kvalitet inn til og i byene og tettstedene våre. Dette er viktige brikker som må på plass for at sykkelene skal kunne konkurrere med bilen.





# 4

## Hovedmål

Funnene fra medvirkningsprosessen, sammen med funnene fra kartleggingsprosessen, og kunnskap opparbeidet i løpet av prosessen med å utarbeide strategien, utgjør grunnlaget for Sykkelstrategiens mål og innsatsområder. Det er utarbeidet et hovedmål og tre delmål.

## Hovedmål:

«Det er et mål å øke sykkelandelen i fylket. Satsing på sykkel er viktig i arbeidet med grønn omstilling, et mer bærekraftig samfunn og bedre folkehelse.»

### Delmål

Det er utarbeidet tre delmål som skal bidra til å oppnå hovedmålet samt gjøre det enklere å definere innsatsområder og tiltak som bidrar til måloppnåelse.

- 1) Økning i alle typer sykkelreiser
- 2) Øke trafiksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet for syklisten
- 3) Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en attraktiv samarbeidspartner



# Delmål 1:

## Økning i alle typer sykkelreiser



Vestfold og Telemark fylkeskommune er en mangfoldig og sammensatt fylkeskommune med mange muligheter for ulike typer sykkelreiser. Her finnes det byer, tettsteder og bygder hvor målpunktene ligger med korte avstander og potensialet for hverdagssykling er høy. For å kunne ta ut dette potensialet er det viktig med enda bedre samordnet areal og transportplanlegging og at man har prinsipper om 5 og 10 minutters byer som utgangspunkt for planleggingen. Tilbudet for de syklende i sentra og tettstedene må oppleves som attraktive og sammenhengende, lettlest og trygt.

For å øke sykkelreiser til og fra jobb og fritidsaktiviteter er det viktig å tenke sykkel fra dør til dør. Med det menes at det er viktig at infrastrukturen er tilrettelagt, men også at det ved målpunktet er fasiliteter som trygg sykkelparkering, dusj og garderobeløsning, lademulighet for el-sykkel mm.

I planleggingen må man tenke på at det skal tilrettelegges for både de som ønsker å sykle i høy fart for å komme fort frem, men også de som er på søndagstur, og at alle uansett skal føle det trygt å ferdes på sykkel.

De senere årene har man også sett store økninger i antall el-sykler, større sykler som laste sykler og annen type mobilitet som el-sparkesykkel. Disse må det også tas hensyn til i planleggingen. De krever ofte mer plass, og kan kjøre i høye hastigheter, samtidig gir de gode muligheter til å øke sykkelandelene da disse åpner opp for andre grupper som tidligere ikke har sett sykkel som et alternativ.

Fylket er fullspekket av muligheter for turistsykling, rekreasjonssykling og opplevelser på sykkel. Vi har flott natur og mange alternativer både for langturer langs nasjonale og regionale sykkelruter og ulike tilbud som terreng-, - og stisykling.

For å øke andelen som tar i bruk fylket vårt for opplevelser på sykkel, må vi først og fremst samarbeide godt både internt, men ikke minst med lokale aktører og turistnæringen. Også her tenke ulike type sykklister; familier på tur, eller adrenalinsøkende terrengsykklister, de trenger litt ulike tilrettelegginger. Men felles er at det vil være viktig med fasiliteten rundt som støtter opp om aktiviteten, som kollektivtransport for lett atkomst til rekreasjonsområder for sykkel mm. Det er viktig å se på helheten som overnattingsmuligheter og næringsliv rundt det turisttilbudet de syklende har, og hvordan man kommuniserer dette ut. Det må være lett å finne informasjon for den som for eksempel tenker å planlegge en ferie med sykkel i fylket vårt.



Foto: Bjørn Harry Schønhaug

Fylkeskommunen er opptatt av å bruke offentlige midler effektivt slik at man får mer igjen for de økonomiske investeringene. Et tiltak bør derfor tjene flere formål. Eksempler på dette er å bygge sykkelvei som både kan fungere som rekreasjonsmål og skolevei, eller trygg sykkelparkering for handlende i sentrum.

## Delmål 2:

# Øke trafikksikkerheten, opplevd trygghet og attraktivitet for syklisten

Sykelstrategien vil legge til rette for å øke sykkelandelen og samtidig jobbe for å nå målet om at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

Et godt og sammenhengende sykkelveinett for de som sykler er avgjørende. Høy grad av trafikksikkerhet og opplevd trygghet langs sykkelveinettet er viktige for at tilbudet skal være attraktivt.

At barn og unge skal oppleve det som trygt og attraktivt å sykle er spesielt viktig.

Det at flere sykler og at man utvikler en sykkelkultur vil i seg selv ha en positiv effekt på trafikksikkerheten til de syklende, så kalt «Safty in numbers».

Et tydelig definert areal til de syklende kan bidra til opplevd trygghet og bedre samspill mellom trafikantgrupper. Rødt dekke, dele symboler og annen type oppmerking tydeliggjør, for alle trafikanter, hvor de syklende skal plassere seg i trafikken. Dette er gode virkemidler for å øke den opplevde tryggheten, gjerne sammen med tiltak som tilbaketrukket stoppknapp og signalprioritering.

Noen steder vil også slike tiltak være med på å få syklende bort fra fortau som øker tryggheten for både syklisten og de gående.

Å ta hensyn til blå- og grønnstruktur og belysning i planleggingen og utformingen av sykkelveinettet vil bidra til å øke den positive opplevelsen av å sykle. Der det ikke er blå/grønnstruktur kan andre elementer som kunst o.l brukes for å øke attraktiviteten langs sykkelveinettet. Samtidig vil det at flere velger sykkelen fremfor bilen være med på å gjøre byene og tettstedene mer attraktive og bidra til økt folkeliv.

God helårsdrift av sykkelveinettet et viktig tiltak for å øke antall syklende. Det bidrar både til økt trafiksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet. Samarbeid mellom alle aktører er viktig for å oppnå dette.

Begrenset plass inne i byene gjør at det er helt nødvendig å prioritere trafikantgrupper i de ulike gatene. Prioriteringen må tilpasses mål satt for den konkrete gaten og den omvendte transportpyramiden kan være et nyttig verktøy i dette arbeidet.



Foto: Knut Opeide



Illustrasjon: Statens vegvesen V125 Gateveileder, versjon 18.08.2021

## Delmål 3:

# Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en attraktiv samarbeidspartner

Det er en ambisjon i sykkelstrategien at fylkeskommunen skal oppleves som en attraktiv samarbeidspartner. En samarbeidspartner som er fremoverlent og som det er lett og komme i kontakt med. Dette er viktig for å kunne nå målene om å utvikle et attraktivt sykkeltilbud, og bidra til å bygge opp en god sykkelkultur i fylket. Dette forutsetter nettopp at fylkeskommunen, kommuner, næringsliv og andre aktører drar i samme retning. Det er derfor viktig at fylkeskommune fyller sin rolle som samarbeidspartner. Fylkeskommunen skal bygge opp under det gode arbeidet som gjøres i kommunen og bidra til at de når sine mål i sykkelsatsningen. Kompetanse- og erfaringsutveksling er avgjørende i denne prosessen.

Vestfold og Telemark fylkeskommune bør derfor ha god fagkompetanse, og hele tiden tilegne seg ny kunnskap for å kunne være en attraktiv samarbeidspartner. Fylkeskommunen bør ligge i front i faget, bidra til innovasjon på feltet og kunne tilby kommunene og andre samarbeidspartnere drahjelp i sykkelsatsningen.

Å ta i bruk gode tilskuddsordninger, både fylkeskommunale og eksterne, og å bidra med hjelp til søkerkompetanse på disse er et eksempel på god drahjelp. Fylkeskommunen har sammen med kommunene god erfaring med å ta i bruk prosjektbasert samarbeid. Prosjektbasert samarbeid handler om kunnskapsdeling,

informasjonsutveksling og samarbeid i konkrete prosjekter på tvers av organisasjoner og etater. Det bør satses videre på denne type samarbeid. Det er viktig å få på plass samarbeid med næringslivet og andre sentrale aktører. Prosjektet Hjem- jobb- hjem er et eksempel på et mulig samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, kommunene og næringslivet. Det gjelder også utvikling av pilotprosjekter med ambisjoner om å redusere bilbruken og øke sykkelandelen. Videre har fylkeskommunen en viktig rolle som nettverksbygger og koordinator, en som legger til rette for møtearenaer og kunnskapsutveksling. Denne rollen er alt godt etablert, men kan likevel bli bedre og mer målrettet.



# 5

## Innsatsområder og tiltak

Fylkeskommunen har definert i alt syv innsatsområder for sykkelstrategien. Innsatsområdene utdyper og bygger opp under mål og delmål og går litt mer i detalj på hva som kan være gode grep for å nå målene satt i strategien.

Innsatsområdene henger tett sammen, og må jobbes med i sammenheng for best mulig måloppnåelse. Innsatsområdene følges opp i regionale planer, handlingsplaner og årlige budsjetter, samt gjennom samarbeid med kommuner og andre aktører.

De definerte innsatsområdene er:

1. **Fylket skal jobbe aktivt med å øke sykkelandelen bland egne ansatte og ved videregående skoler**
2. **Skape en bedre sykkelkultur og økt positiv holdning til bruk av sykkel**
3. **Styrke samarbeid og partnerskap eksernt og internt**
4. **Bedre drift og vedlikehold av sykkelveinettet**
5. **Datainnsamling og kunnskapsutvikling**
6. **Bedre folkehelse, likestilling og sosial utjevning**
7. **Investering sykkelveinettet**



Foto: Dag Jenssen

## IDÉBOKS

Til hvert innsatsområde er det utformet en idéboks med ulike tiltak som kan gjennomføres for å bidra til måloppnåelse. Idéboksene er tenkt som en verktøykasse fylkeskommunen og eksterne aktører kan bruke i arbeide med å øke andelen syklende i fylket.

## 1. Fylket skal jobbe aktivt med å øke sykkelandelen blant egne ansatte og ved videregående skoler

I Regional planstrategi pekes på en rekke tiltak for å nå bærekraftsmålene. Det skal blant annet legges til rette for myke trafikanter og transport som gir redusert klimagassutslipp, samt satses på gange og sykkel som transportformer.

For å oppnå bærekraftsmålene er det viktig å starte med egen virksomhet, og jobbe aktivt for at ansatte i fylkeskommunen og elever på fylkeskommunens videregående skoler ønsker å sykle mer. Koordinert innsats med insentiver for å sykle skal gjennomføres for både elever på videregående skoler og ansatte i fylkeskommunen.

Fylkeskommunen vil utarbeide mobilitetsplaner for egne virksomheter med tilhørende tiltak som har til formål å legge til rette for økt sykling og annen grønn mobilitet.

Informasjonsarbeid er viktig for å øke andelen syklende i egen virksomhet. Informasjon om fordeler ved å sykle kan bidra til at flere velger sykkelen, som for eksempel økt kunnskap om helsegevinster og økonomiske fordeler.

Andre insentiver kan være tiltak i form av «gulrøtter» som på en positiv måte får elever og ansatte til å velge sykkel til jobb. Det kan være for eksempel



Foto: Knut Opeide

være ordninger som premierer miljøvennlige reiser gjennom heder og ære eller gaver.

### IDÉBOKS

- Utleie- eller låneordninger av sykler, el-sykler og lastesykler
- Trygge sykkelparkeringer, hvor syklene er beskyttet fra vær, vind og tyveri
- Intern kommunikasjon for å stimulere til bruk av sykkel på Innsida
- Informasjonskampanjer rette mot elever og ansatte
- Utarbeide mobilitetsplaner for egne virksomheter med forslag til konkrete tiltak
- Fasiliteter, som garderober og dusj
- Sykle til jobben-kampanjer
- Vurdere ordninger som gir fordeler til ansatte som velger sykkel eller annen miljøvennlig transport til og fra jobb
- Etablere egen sykkelgruppe i bedriftsidrettslag
- Innovativt arbeid for å finne gode tiltak for økte sykkelandeler
- Styrke internt samarbeid



## 2. Skape en bedre sykkelkultur og økt positiv holdning til bruk av sykkel

For å øke sykkelandelen i fylket må det arbeides med å endre holdninger og vaner, og skape en positiv sykkelkultur. Det må jobbes for en sykkelkultur der sykkelen blir sett på som en attraktiv transportform, og at det blir enklere å velge sykkel fremfor bil. Det skal være like attraktivt å sykle for barn og unge, som for voksne og eldre. Gode vaner starter ofte når man er ung. Å rette innsatsen inn mot økt positiv holdning til bruk av sykkel blant barn og unge er viktig.

Den danske sykkelkulturen blir ofte trukket frem som et godt eksempel, og der ser man nettopp at det er sjeldnere konflikter mellom bilister og syklister, og at ulike trafikantgrupper opptrer mer hensynsfullt ovenfor hverandre. Ett av suksess kriteriene i Danmark er prioritering av myke trafikanter med godt tilrettelagt infrastruktur. Syklende har en plass i trafikken, og fra ung alder læres man opp til god trafikal atferd. I Oslo opplever man eksplosiv vekst i sykkeltrafikken. I juni 2020 økte sykkeltrafikken med hele 42 prosent sammenlignet med 2019. Det er flere årsaker til denne veksten. Tilretteleggingen for syklister er bedre, og folk inspirerer hverandre når sykling blir mer synlig i bybildet. Sertifiseringsordningen «Sykkelvennlig arbeidsplass» har også opplevd vekst de siste årene i Oslo.



Foto: Per Stian Johnsen

Det er summen av mange tiltak som er med på å bygge opp under en god sykkelkultur. God og sammenhengende infrastruktur er et viktig signal om at samfunnet prioriterer de syklende. Håndheving av regler, god trafikantadferd og et godt samspill mellom trafikantgruppene er også viktig for å oppnå en bedre sykkelkultur.

Kampanjer og opplæring er tiltak som kan øke bevisstheten blant folk og bedre samspillet i trafikken. Informasjon kan bidra til at vi i større grad tar bevisste valg i hverdagen. Sykling gir som kjent helsegevinster, miljøgevinster og er et billig transportmiddel.

### IDÉBOKS

- Opplæring
- Kampanjer
- Fortelle de gode historiene, både internt og eksternt
- Sertifiseringsordninger
- Skilting og informasjon
  - Informasjonsskilt
  - Rekkeviddekart
- Pilotforsøk i fylket om samarbeid og informasjonsarbeid mot næringslivaktører som ønsker å få flere til å sykle på jobb.
- Samarbeidsordninger for større virksomheter i næringsliv og offentlig sektor
- Tilrettelegge for sømløs grønn mobilitet
  - Mobility as a Service
  - Mobilitetspunkter

## Eksempler fra idéboksen til innsatsområde 2



### 3. Styrke samarbeid og partnerskap ekstern og internt

Arbeidet med å øke sykkelandelen handler om mer enn samferdsel og fysisk tilrettelegging. Det er mange som må bidra og ta ansvar for å få til et løft. Det bør for eksempel arbeides på tvers av forvaltningsnivåer, og private og offentlige virksomheter for å oppnå målet om økt sykkelandel. En av fylkeskommunens viktigste oppgaver er å være en god samarbeidspartner. Fylkeskommunen kan bistå med kunnskap og kompetanse, og bistå med å finne gode løsninger. Koordinere og være pådriver for samarbeidsprosjekter, skape møtearenaer og drifte nettverk. Fylkeskommunen har egne tilskuddsordninger for sykkelfremmende tiltak, og kan bidra med søkerkompetanse på både disse og andre tilskuddsordninger. Fylkeskommunen kan også bistå i ulike pilotprosjekter for sykkeltilrettelegging.

Fylkeskommunen er en stor samfunnsaktør og har ansvar for mange sektorer som vil være viktige i arbeidet med å øke sykkelandelene. Å styrke samarbeidet og å øke sykkelandelene internt vil gi sykkelarbeidet et kjempeløft og gjøre det lettere å satse mer helhetlig på sykkel. Det vil også bidra til å gjøre fylkeskommunen mer attraktiv som samarbeidspartner, da vi har et bredt spekter av kunnskap og kompetanse å tilby inn i sykkelsatsningen.



Foto: Trond Boge

#### IDÉBOKS

- Dialog med næringslivet om sykkelturen
- Samarbeid om sykkel gjennom bypakker, tettstedspakker, bygdepakker og miljøpakker
- Utvide antall sykkelby- og sykkelbygdavtaler
- Prosjektbasert samarbeid
- Tilby kompetanse og dele erfaringer
- Bidra med søkerkompetanse på tilskuddsordninger
- Verktøykasse med økonomisk støtte til sykkeltiltak i kommunene.
- Styrke interne fagnettverk for sykkel på tvers av sektorer
- Arrangere fagdager, både internt og eksternt
- Sykkel på buss, sømløse reiser

## 4. Bedre drift og vedlikehold av sykkelveinettet

God helårsdrift og godt vedlikehold av sykkelveinettet vil kunne bidra til mer attraktive anlegg hvor syklistene føler seg trygge og prioritert. God fremkommelighet hele året er avgjørende for at flere skal sykle året rundt. Et sykkelveinett som er godt driftet og vedlikeholdt vil kunne gi flere syklende, færre ulykker og bedre folkehelse. Fylkeskommunen vil prioritere bedre drift og vedlikehold på eget sykkelveinett, med høy innsats der potensialet for økt sykling er stort. Det er spesielt i by- og tettstedsområder at potensialet for å øke sykkelandelene er stort. Det er flere forhold som er viktig for at syklister skal føle seg trygge og ivaretatt som trafikantgruppe. Vinterdrift, renhold, vegetasjonsskjøtsel, belysning og dekkevedlikehold er forhold som er av stor betydning for syklister. Det er særlig vinterdriften som må styrkes.

Kommunene bør være mer bevisste på ansvaret de har og tilstrebe å holde en høy standard på sitt sykkelveinett året rundt. Det må arbeides med å bedre samordningen mellom de ulike aktørene; stat, fylket, kommunene, samt driftsoperatørene. Samarbeidet internt i fylkeskommunen må også styrkes, spesielt ved utarbeidelse av nye driftskontrakter, og krav som stilles til drift og vedlikehold av sykkelveinettet. Det er sentralt for fylkeskommunen å ha oppdatert kunnskap innen



Foto: Norconsult

fagfeltet drift og vedlikehold. Fylkeskommunen ønsker å teste ut nye metoder og innovative løsninger som bidrar til miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft, i tråd med omstillingsprosjektet «Krafttak for verdiskaping gjennom grønn omstilling».

### IDÉBOKS

- Kartlegge et hovedsykkelveinett for forsterket drift og vedlikehold
- Samarbeide med stat og kommune om standard på drift og vedlikehold på viktige reisestrekninger for syklister med vekslende veieier
- Måle effekt av forsterket drift og vedlikehold på strekninger hvor dette iverksettes (måle antall syklister i en periode, før- og etterundersøkelser)
- Informasjon om driftsstandard og rutiner på fylkeskommunens nettsider
- Optimalisering av lyskryss for myke trafikanter
- Tilbaketrukne stoppknapper og fothvilere
- Utarbeide en policy for bruk av rødt dekke
- Øke kunnskapen om sammenhengen mellom bedret drift og samfunnsøkonomi
- Budsjettpost til innovasjon og piloter
  - Feiemaskiner(autonome) med sanntidsregistreringer (brøytemelding til syklister)
  - «Sopsaltning», metode for vinterdrift hvor man bruker saltlake og feiing
  - Utvikle drifts-strategi (driftsklasser) for sykkelveinettet

## 5. Datainnsamling og kunnskapsutvikling

Fylkeskommunen vil videreutvikle og aktivt ta i bruk kunnskap slik at riktige virkemidler settes inn på riktige steder. At fylkeskommunen har fagpersoner som har høy kompetanse på sykkel og som etterstreber ny kunnskap og utvikling i faget er viktig. Det er også viktig at fylkeskommunen samler inn og tilgjengeliggjør data slik at andre aktører kan benytte seg av denne kunnskapen i sine bidrag til å øke sykkelbruken. Datainnsamling er sentralt for å ha god innsikt over faktiske forhold knyttet til mobilitet. Derfor vil datainnsamling og dataforvaltning være en viktig oppgave for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har blant annet utviklet et byregnskap og rekkeviddeanalyser ved bruk av geografisk informasjonssystemer (GIS). Slike analyser er viktige verktøy for å vurdere potensialer for økt sykling. Fylkeskommunen kan utarbeide liknende analyser for å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget om sykkel og sykkelbruk.

Skadedataprojektet er et samarbeidsprosjekt mellom Sykehuset i Vestfold og fylkeskommunen som har et stort potensial for forebygging av ulykker og skader. Det vil kunne fungere som et verktøy for å vurdere effekt og egnethet av tiltak som gjøres



Foto: Maria Broomé Rustad

i dag, samt prioritering av tiltak i fremtiden. Det er viktig at data fra prosjektet tilgjengeliggjøres for analyser og da må kanskje en lovendring til.

### IDÉBOKS

- Reisevaneundersøkelser og spørreundersøkelser i videregående skoler
- Utføre før- og etterundersøkelser ved sykkelfremmende tiltak
- Etablere flere sykkelstasjonspunkter, både kontinuerlige og mobile/periodiske
- Ta i bruk ny teknologi på telling av myke trafikanter (AI-sensor ol)
- Kartlegge sykkelulykker og tilgjengeliggjøre data - lovendring (skadedataprojektet)
- Tilleggsutvalg i den nasjonale reisevaneundersøkelsen
- Bruk av eksisterende spørreundersøkelser (Ung data, folkehelseundersøkelsen med mer)
- Big data: samle inn og tilgjengeliggjøre data
- Gjennomføre ulike GIS-analyser
- Kompetanseheving, internt og eksternt
- Kartlegge egne gang- og sykkelanlegg
- Digitale sykkelkart
- Utvikle et regionalt regnskap for bærekraftig mobilitet

## 6. Bedre folkehelse, likestilling og sosial utjevning

Sykling er en fysisk aktivitet, enten det er i forbindelse med arbeid, skole, fritid eller reiser. Fysisk aktivitet er en viktig forutsetning for god folkehelse. Fylkeskommunen bør gjennomføre kampanjer for å løfte frem de gode helseeffektene sykling har. Samtidig er det behov for ytterligere å øke kunnskapen om hvilke helseeffekter sykling gir. Derfor kan innhenting av kunnskap om syklingens påvirkning på folkehelsen være en viktig del av satsingen på økt kunnskap og kompetanse.

Sykkelen benyttes til ulike aktiviteter og i ulike sammenhenger. Det er ikke nødvendigvis slik at alle har tilgang på, eller selv har mulighet til å skaffe seg en sykkel. For å bidra til like muligheter for å sykle bør det satses på utleie- og utlåneordninger og andre tilretteleggende tiltak. Det er også stor forskjell på hvor, om og når barn, ungdom, eldre, mann, kvinne og innvandrere benytter sykkel når de skal forflytte seg. Det er viktig å få innsikt i disse ulike gruppernes bruk av sykkel. Dette kan gi et godt utgangspunkt for å gjennomføre tiltak for å øke bruken av sykkel blant grupper som i dag har en lav sykkelandel.



Foto: Freddy S. Fagerheim

### IDÉBOKS

- Gjennomføre kampanjer om god helse og sykling
- Etablere sykkelutleie eller lånetilbud for alle målgrupper
- Øke kunnskapen om de positive helseeffektene ved sykling
- Øke kunnskapen om transportbehov for ulike målgrupper
- Samarbeid med næringsliv og frivillige organisasjoner for å øke sykkelbruken (f.eks. fotballklubben Odd, Kirkens bymisjon)
- Sykkeltur for innvandrere

## 7. Investering sykkelveinettet

Et sammenhengende og trygt sykkelveinett er trolig det viktigste fysiske tiltaket for å øke sykkelandelen. Dette gjelder spesielt i sentrumsområder av byer og tettsteder, og langs hovedårene inn til disse. Sykkelveinettet kan bestå av alt fra høystandard gang- og sykkelveier til turveier, parker og grønndrag, som krever ulike typer tiltak og utforming. For å sørge for sammenheng i sykkelveinettet må «missing links» identifiseres og utbedres. Utbedring av sykkeltilbudet på fylkesveiene må sees i sammenheng med tilbudet på det kommunale veinettet, fordi sykkelveinettet ofte går på tvers av veieiere.

Et sammenhengende sykkeltilbud uten for mange standardsprang er med på å øke opplevd trygghet og attraktiviteten for den syklende. Men det er også viktig at sykkelstandarden tilpasses mulighetsrommene. Derfor bør det vurderes enklere standarder der fullskala løsninger ikke er mulig eller hensiktsmessig. Vegnormalene gir et stort handlingsrom for ulike typer sykkelløsninger. Trinnvis utbygging av lengre strekninger i flere faser bør vurderes. Spleiselag med kommunene kan også være et virkemiddel for å få satt i gang prosjekter for de syklende.

Fylkesveistrategien gir føringer for hvilke prosjekter som skal prioriteres inn i det rullerende handlingsprogrammet for fylkesveiene. Prosjekter som bidrar til nullvekstmålet og den grønne omstillingen har høy prioritet, herunder sykkelveinettet. Trafikksikre sykkeltraseer og trygge skoleveier er et prioritert mål for fylkeskommunen. Dette skal legges til grunn i prioriteringer av prosjekter, sammen med vurderingen av helhetlige og sammenhengende løsninger.

Fylkeskommunen ønsker å være innovative og fremtidsrettede. Pilotprosjekter på ulike typer anlegg og standarder for syklistene kan være en mulighet for å oppnå dette. Spesielt vil det være viktig å øke kompetanse og kunnskapen om hva nye former for mikromobilitet, som el-lastesykler, el-sparkesykler med mer, krever av sykkelveinettet. Å sørge for at prosjektene holder en høy universell standard vil være med på å øke tilgjengeligheten til sykkelveinettet for alle typer brukere.

Prosjekter og tiltak som treffer flere formål og flere målgrupper er ønskelig.

### IDÉBOKS

- Utarbeide kommunale sykkelstrategier og hovedsykkelplaner/mobilitetsplaner
- Stedstilpasset sykkelstandarder der fullskala løsninger ikke er mulig
- Budsjettpost til strakstiltak i handlingsprogrammet for fylkesvei
- Identifisere missing links for å kunne prioritere disse
- Realisere enkle og raske tiltak og bruk av trinnvis utbygging
- Gjennomføre flere trygge sykkelveitiltak (TS-tiltak)
- Identifisere prosjekter som treffer flere formål og målgrupper
- Etablere mobilitetspunkter
- Samarbeid med kommunen og gode prosjekter på tvers av veieiere
- Økt satsing på spleiselag med kommuner
- Gjennomføre pilotprosjekter for å utforske nye former for mobilitet
- Økt kunnskap om hva som kreves av fysisk infrastruktur for ny mikromobilitet
- Gjennomføre før- og etterundersøkelser ved nye infrastrukturtiltak på fylkesveiene for å undersøke om tiltakene virker.

# 6

## Oppfølging av sykkelstrategien

Strategien skal følges opp i ulike regionale planer, handlingsprogram og årlige budsjetter og gjennom samarbeid med kommuner og andre aktører. Strategien vil legge føringer for prioriteringer av sykkelprosjekter i handlingsprogrammet for fylkesvei. Det er utarbeidet indikatorer for måloppnåelse, men ikke et eget handlingsprogram for sykkelstrategien.



## Indikatorer for måloppnåelse

For hvert delmål i sykkelstrategien er det utarbeidet et indikatorsett. Disse rapporteres det på hvert andre år med oppstart år 2023.

Delmål	Indikator
1) Økning i alle typer sykkelreiser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intern reisevaneundersøkelse</li> <li>• Nasjonal reisevaneundersøkelse</li> <li>• Antall faste og mobile sykkeltelepunkter</li> <li>• Trafikkutvikling i sykkeltelepunkter</li> </ul>
2) Øke trafiksikkerhet, opplevd trygghet og attraktivitet for syklisten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Km rødt dekke</li> <li>• Km nybygget sykkelinfrastruktur</li> <li>• Gjennomførte for og etter undersøkelser</li> <li>• Utvikling drepte og hardt skadde syklister</li> </ul>
3) Vestfold og Telemark fylkeskommune skal være en attraktiv samarbeidspartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall sykkelbyavtaler</li> <li>• Antall kommuner som fått tilskudd for sykkelfremmende tiltak</li> </ul>

## HOVEDMÅL

«Det er et mål å øke sykkelandelen i fylket. Satsing på sykkel er viktig i arbeidet med grønn omstilling, et mer bærekraftig samfunn og bedre folkehelse.»

## Hvem gjør hva?

Mange aktører har ulike roller og ansvar i arbeidet for økt bruk av sykkel som transportmiddel. Oversikten viser de viktigste aktørene og hvilke roller og ansvar de har.

Aktør	Rolle	Virkemidler
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Regional utviklingsaktør. Regional planmyndighet. Vegeier for ca. 3000km fylkeskommunal vei og 375km sykkelvei. Ansvarlig for investeringer, vedlikehold og drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionale planer med tilhørende årlige handlingsprogram.</li> <li>Fylkesvegmidler, prioritert gjennom handlingsprogram for fylkesvegnettet.</li> <li>Driftsmidler fylkesvegnettet.</li> <li>Planlegging og utforming av investeringstiltak.</li> <li>Utforming og oppfølging av driftskontrakter.</li> <li>Kompetanseoppbygging og formidling.</li> <li>Kampanjer og prosjekter for økt sykling.</li> <li>Tilrettelegging for å påvirke transportmiddelvalg for egne ansatte og for elever ved videregående skoler.</li> </ul>
Kommunene	Vegeier kommunale veger, ansvarlig for investeringer og drift. Ansvarlig for byutvikling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitetsplaner.</li> <li>Investerings- og driftsbudsjett veg.</li> <li>Kampanjer og prosjekter for økt sykling.</li> <li>Tilrettelegging for å påvirke transportmiddelvalg for egne ansatte og for elever i grunnskolen.</li> </ul>
Statens vegvesen	Vegadministrasjon for riksvegnettet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riksvegmidler.</li> <li>Planlegging og utforming av investeringstiltak.</li> <li>Utforming og oppfølging av driftskontrakter.</li> <li>Kompetanseoppbygging og formidling.</li> </ul>
Næringsliv	Tilrettelegge for miljøvennlig transportvalg for egne ansatte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sykkelparkering, garderobe- og dusjfasiliteter.</li> <li>Holdninger til fysisk aktivitet.</li> <li>Motiveringstiltak.</li> </ul>

# Interaktiv PDF med bokmerker og hyperlenker

## For PC eller Mac

Dokumentet er designet for Adobe Acrobat Reader. Uavhengig av plattform, er Adobe Acrobat Reader den anerkjente standarden for pålitelig visning av PDF. Programmet er gratis.

## Skal du finne noe raskt?

Søkefunksjon i PDF-leseren aktiviseres ved å taste Ctrl+F på PC, eller Cmd+F på Mac. Skriv inn ønsket ord i søkefeltet som dukker opp.

Alle kapitler er bokmerket og snarveier til disse finnes i PDF-leserens meny.

## Utskriftsvennlig

Dokumentet er designet for liggende A4-utskrift. Skriv ut dokumentet i 100 prosent størrelse (ikke tilpasset størrelse) for best resultat.

## Les PDF-dokumentet på iPad?

Når du mottar dokumentet på e-post bør du ikke lese den direkte via e-post-viseren. For best mulig visning anbefaler vi at du laster ned dokumentet og åpner det i iBooks (hvis du ikke har Adobe Acrobat Reader).

Dokumentet fungerer godt i iBooks, med god søkefunksjon og tydelige bokmerker. Naviger ved å bla gjennom dokumentet, eller gå direkte ved å trykke på hyperlenker i innholdsfortegnelsen. Hyperlenker vises som understreket tekst.

Leser du dokumentet på en svært liten skjerm, anbefaler vi å dobbelttrykke på ønsket tekstspalte. iBooks vil zoome inn til lesevennlig størrelse. Dobbelttrykk igjen for å se hele layouten.

På Androide enheter anbefaler vi Adobe Acrobat Reader dersom den innebygde leseren ikke fungerer godt.



### Dokument mottas på e-post

- Hold fingeren på ikonet til meny dukker opp



### Importer med iBooks

- Klikk på ikonet
- Dokumentet legges i biblioteket

### iBooks gir optimal lesemodus på iPad

- Naviger med knappene
- Klikk på hyperlenker i innholdsfortegnelse
- Vis alle sider som miniatyrer
- Bruk bokmerker
- Dobbeltklikk på kolonner for å zoome inn
- Søk i fritekst
- Still lys og kontrast
- Bla fram og tilbake



Vestfold og Telemark fylkeskommune  
vtfk.no

**Postadresse:**  
Postboks 2844  
3702 Skien

**Besøksadresser:**  
Fylkesbakken 6, Skien  
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

**Kontakt:**  
35 91 70 00  
post@vtfk.no