



Til: Statens vegvesen, Vegdirektoratet v/NTP-sekretariatet
Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 28.12.17

Høringsuttalelse til Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023

Stortinget vedtok gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 et mål om 8 % sykkelandel nasjonalt og 20 % sykkelandel i de største byene. Disse målene blir også trukket frem i Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (heretter omtalt som handlingsprogrammet).

Handlingsprogrammet legger opp til å bruke ca. 1,7 mrd. kr. på tilrettelegging for sykling og gåing langs riksvei i seksårsperioden. I tillegg kommer 980 mill. kr. i annen finansiering. Det skal tilrettelegges for syklende og gående langs ca. 249 km riksvei i perioden, hvorav 70 km i byer og tettsteder og 179 km utenfor.

I samme periode er det satt av ca. 10,6 mrd. kr. til programområdetiltak i bymiljø- og byvekstavtaler, men dette skal fordeles mellom kollektiv, sykkel og gange i forhandlingene. I mindre byer med bypakker vil bompengefinansiering være nødvendig for å finansiere sykkeltiltak. I tillegg skal det gjennomføres tiltak for syklistene gjennom store prosjekter og i enkelte andre programområder.

Bakgrunn

Hva må til for å få flere til å velge sykkel?

Det er behov for et sammenhengende sykkelvegnett hvor et bredt spekter av syklistene kan føle seg trygge. For å etablere sammenhengende sykkelveinett, trengs det en betydelig økning i investeringene, både på kommunal, fylkeskommunal og statlig vei. I tillegg kan støtteordninger og justeringer i skatte- og avgiftssystemet gi incentiver til å velge sykkel som transportmiddel. Syklistenes Landsforening mener at:

- Det skal være et sammenhengende sykkelveinett i alle byer og tettsteder hvor syklende i størst mulig grad skilles fra annen trafikk.
- Kommuner og skoler bør begrense bilbruk i nærområder rundt skoler og barnehager, og det må tilrettelegges for trygg adkomst og tilstrekkelig sykkelparkering.
- Det skal tilrettelegges for lett tilgjengelig, trygg og tilstrekkelig sykkelparkering ved alle knutepunkter, bo- og næringsbygg, arbeidsplasser, idretts- og kulturanlegg, offentlige servicefunksjoner og i byutviklingsprosjekter.
- Det skal være mulig å sykle mellom alle tettsteder i landet på en godt skiltet, trygg, trafikksikker og effektiv måte.
- Det skal tilrettelegges for at Norge skal være et attraktivt land for tur- og fritidssykling.
- Det skal på en enkel og rimelig måte være mulig å transportere sykkel med kollektivtransport.
- Det skal være sykkelekspressveier i alle relevante korridorer inn til de større byene.

Samfunnsgevinster ved økt sykkelbruk

Helseutgiftene i Norge har økt med 65 mrd. kr de siste 4 årene. Hver innbygger koster om lag 62.000 kr i året i helseutgifter. Vi er blant Europas mest stillesittende folk, ifølge den europeiske tidsbrukundersøkelsen HETUS.

Tilrettelegging for sykling til daglige gjøremål og til tur og mosjon er en lønnsom, helsefremmende investering. I tillegg til å øke den fysiske aktiviteten bidrar sykkeltilrettelegging til å nå nullvekstmålet i storbyområdene, til det grønne skiftet samt klima- og miljømål.

Helsedirektoratet har vist at ved 30 minutter moderat aktivitet daglig kan en person leve over 3 år lenger og ha 5 år med bedre helse. Helsedirektoratet har også beregnet at den samfunnsøkonomiske effekten per nye km sykling er 26,38 kr.

British Medical Journal har publisert en studie av 250 000 jobbspennere over en 5-årsperiode som viser at pendling med sykkel til jobb reduserte generell dødsrisiko med 41 % samt reduserte forekomst av kreft med 45 prosent og for hjertesykdommer med 46 %.

OECD anslår at den helsemessige gevinsten av sykling er 20 ganger høyere enn de negative konsekvensene av trafikkulykker og eksponering for luftforurensning. Å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett kan virke kostbart, men Helsedirektoratet viser at den samfunnsøkonomiske nytten er minst 4–5 ganger større enn kostnadene.

Utfordringer

De nasjonale målene er ambisiøse, og det kreves kraftfulle tiltak for å nå dem. I 1992 var det en sykkelandel på 7 % av alle reiser i Norge. Etter 2000 har imidlertid andelen som sykler vært under 5 %. Samtidig har ambisjonene økt slik at gapet mellom mål og virkelighet har blitt stadig større. Svak organisering og lav prioritering av investeringsmidler er pekt på av Transportøkonomisk Institutt (2015) og Syklistenes Landsforening (SLF) som årsaken til den svake gjennomføringen.

Investeringer

Det kreves et *betydelig* løft i investeringer og tilrettelegging for å få flere opp på sykkelen og i fysisk aktivitet. Handlingsprogrammet følger opp de politiske prioriteringene og føringene for investeringer som er lagt gjennom Nasjonal transportplan 2018-2029 og statsbudsjett 2018. Syklistenes Landsforening vil imidlertid benytte anledningen til å påpeke at investeringsnivået gjennom statsbudsjettene frem til og med 2018 er for lavt sett opp mot de ambisiøse målene for sykkelandel nasjonalt og i byene. Også kommuner og fylkeskommuner må investere mer.

Samordning og effektivisering

Handlingsprogrammet fremhever utfordringer og muligheter for bedre samordning og effektivisering. Dette er momenter også Syklistenes Landsforening ønsker å trekke frem. Spesielt vil vi trekke frem behovet for bedre samordning av drift og vedlikehold på tvers av veieiere og bedre samordning mellom veieiere når sykkelveinettet planlegges og bygges, noe som krever en mer effektiv organisering av arbeidet med å realiseres sykkelveinettet i byene. Det siste omtales i slutten av notatet.

Bymiljø- og byvekstavgiftene

Syklistenes Landsforening opplever at det er krevende å få oversikt over prosess og prioriteringer av tiltak som foretas gjennom bymiljø- og byvekstavgiftene. Dette kan komme av at arbeidet ikke har kommet langt nok eller at selve organiseringen med porteføljestyling ikke er like transparent som andre prosesser. Syklistenes Landsforening ber Statens vegvesen forsterke muligheten for medvirkning eller klargjøre hvilke arenaer/kanaler slik medvirkning kan foregå.

Innspill til handlingsprogrammets kapitler

Kapittel 1 og 2

Handlingsprogrammet fremhever de store omstillingene i samfunnet, men også omstillingen som Statens vegvesen står ovenfor. Regionreformen vil kunne få mye å si for organiseringen av arbeidet med sykkeltilrettelegging. Det er viktig at Statens vegvesen tidlig legger opp til prosesser som sørger for at ansvaret og kompetansen knyttet til planlegging av sykkelanlegg ikke pulveriseres. Sykkelplanlegging har tradisjonelt sett vært et til dels marginalt kompetanseområde, og det vil således være mer sårbart for omstillinger.

Handlingsprogrammet vektlegger fornying av veistrekninger, og tunneler spesielt. Det er viktig at også fornying av sykkelanlegg vektlegges fremover. En del sykkelanlegg fremstår som utdaterte og lite attraktive,



noe som kan vanskeliggjøre vekst i sykkeltrafikken lokalt. Det er både trafiksikkerhets- og fremkommelighetsgevinster å hente på fornying av sykkelanlegg.

Handlingsprogrammet omtaler også at det ikke er satt av penger til programområdetiltak på strekninger som senere skal bygges ut av Nye Veier. Det er viktig at Statens vegvesen sikrer at en slik prioritering ikke går på tvers av trafiksikkerhetshensyn.

Kapittel 3

Handlingsprogrammet omtaler at det skal gjennomføres nasjonale trafiksikkerhetskampanjer, blant annet samspillkampanjer mellom bilister og syklister. Dette er bra, samtidig er det hensiktsmessig å vri budskap slik at også oppfordring til mer sykling kommer frem. Nullvekstmålet og nullvisjonen bør forsterke hverandre: Vi ønsker flere syklister i trafikken som er med på å ta et felles ansvar for trafiksikkerheten.

Handlingsprogrammet vektlegger også drift og vedlikehold, spesielt etterslepet innen vedlikehold. Syklistenes landsforening vil påpeke at ambisjonsnivået for drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg bør løftes nasjonalt. Statens vegvesen bør gjennom sitt sektoransvar samordne kommuner og fylkeskommuner rundt en felles praksis og standard. Her er det betydelige gevinster å hente både for trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Det er også viktig å reasfaltere sykkelanlegg når øvrig vegbane reasfalteres. Statens vegvesen bør gjennom sitt sektoransvar minne kommuner og fylkeskommuner på dette. Asfaltdekke av god standard er viktig både for trafiksikkerheten, fremkommeligheten og ikke minst attraktiviteten til sykkelanlegg. Et reasfaltert sykkelanlegg vil for mange fremstå som et helt nytt anlegg som inviterer til mer sykling.

Kapittel 5 og 10

Det er bra at Statens vegvesen ønsker å effektivisere både planlegging og gjennomføring av sykkelveitiltak slik at tilretteleggingen kan realiseres forttere. Det er imidlertid viktig at medvirkningsprosesser med brukergruppene opprettholdes slik at tilretteleggingen møter behovet i brukergruppene.

Handlingsprogrammet omtaler også at sykkelveiinspeksjonene skal følges opp. Dette er det viktig at Statens vegvesen legger økt trykk på, med tanke på å fjerne trafikkfeller og hindringer for syklister. En sykkelveiinspeksjon har liten verdi hvis ikke feil og mangler følges opp i etterkant. Statens vegvesen bør derfor følge opp sykkelveiinspeksjoner bedre enn i dag.

Handlingsprogrammet trekker frem at det skal bygges midtrekkverk for å forebygge møteulykker. Det er da viktig at syklister sikres en alternativ trasé eller et langsgående separat anlegg. Handlingsprogrammet omtaler flere ulike innsatsområder for trafiksikkerhetsarbeidet. Syklistenes Landsforening etterlyser at ulykker blant syklister trekkes frem. Mens antall ulykker med drepte og hardt skadde er redusert for trafikantene generelt, har antall ulykker med drepte syklister ligget relativt stabilt de siste 10 årene.

Handlingsprogrammet viser at det i forhandlingene av bymiljø- og byveksttaltalene vil bli gjort en fordeling av midler til ulike tiltak. Det er viktig at disse prosessene åpner for medvirkning fra omverdenen. I tillegg må staten gå inn i forhandlingene som garantist for en fordeling av midlene som er forenlig med Stortingets vedtak om 20 % sykkelandel i byene.

Statens vegvesen har ansvar for flere fergeruter, men også for en rekke prosjekter som berører fergeruter. Det er viktig at Statens vegvesen følger opp tilretteleggingen som kreves når f.eks. fergeruter legges ned på grunn av nyåpnede tunneler med forbud mot sykling. Staten må sikre at syklistene får et reelt, attraktivt, trafiksikkert og fremkommelig alternativ. Både turister og lokalbefolkning opplever at tilbudet faller bort.

Kapittel 15

Handlingsprogrammet har et eget kapittel avsatt til ITS. Det er bra at Statens vegvesen har en offensiv holdning til ITS, der målet er at Norge skal ligge i front. Det er viktig å satse på løsninger på dette feltet der samhandling mellom eksempelvis autonome kjøretøy og myke trafikanter foregår på en trafiksikker og effektiv måte. Det bør også ligge gode utviklingsmuligheter for sømløse koblinger mellom myke trafikanter



og eksempelvis autonome kjøretøy. Statens vegvesen bør etterspørre testing av autonome løsninger for å frakte syklistene gjennom tunneler som er stengt for sykling. Dette er med andre ord en løsning på utfordringen med nedlagte fergeruter og tunneler med forbud mot sykling, som omtalt i avsnittet over. I tillegg mener Syklistenes Landsforening at det bør innføres et påbud for tungbiler med ettermontering av førerstøttesystemer som detekterer myke trafikanter.

Kapittel 17

Handlingsprogrammet vektlegger effektivisering av planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Dette trekkes også frem i forbindelse med tilrettelegging for syklende. Det er bra at handlingsprogrammet vektlegger at sykkelveinettet skal koordineres og etableres på en effektiv måte på tvers av veieiere. For å forsere realiseringen av målet om 20 % sykkelandel i de ni største byområdene, må det fra politisk hold bevilges nok penger, både lokalt og statlig. Samtidig kan arbeidet med sykkeltilrettelegging organiseres på en mer effektiv måte enn i dag.

Det er en krevende oppgave å bygge ut sykkelveinettet i byene på grunn av mange interessenter, kamp om arealene, grunnerverv, verneverdier og hensyn til annen type infrastruktur som kloakk, fibernett ol. Dagens organisering og finansieringsmodell, hvor hver veieier i all hovedsak kun planlegger og bygger ut sykkelanlegg på eller langs egne veier, er ikke ideell. Med mindre det er et spesielt godt samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat, vil det være krevende å etablere et sammenhengende sykkelveinett i byene på en rask og effektiv måte.

I de største byene er det tenkt at bymiljøavtalene skal sikre en bedre koordinering av investeringene i infrastrukturen. Basert på gode planer for sammenhengende sykkelanlegg, vil dette kunne gi et løft sammenlignet med tidligere. Utfordringen blir likevel at hver veieier vil ha ansvar for å investere kun i sitt eget veinett. Statens vegvesen har ikke anledning til å investere i kommunale eller fylkeskommunale veier. Utfordringen kan imidlertid løses ved å organisere arbeidet på en annen måte enn i dag.

Forslag til effektivisering

Opprett store prosjekter for helhetlig, samordnet planlegging og utbygging av sykkelveinettet i de største byene

Syklistenes Landsforening foreslår at Statens vegvesen tar initiativ til å etablere store prosjekter på tvers av veieierne for å ferdigstille det sammenhengende sykkelveinettet i de byene som har inngått/inngår bymiljø og byvekstavtale. Dette kan gjerne etableres som en pilot i en utvalgt by.

Ved å organisere og finansiere planlegging og utbygging av det sammenhengende sykkelveinettet som ett stort prosjekt i hver by, vil mange mindre planer kunne ses i sammenheng, siden én aktør har overblikket over porteføljen av delplaner. Dette vil gi stordriftsfordeler, mer effektiv planlegging, mer forutsigbar finansiering, effektiv bruk av byggherreressurser og god fremdrift.

Transportsektoren har kunnskapen og kompetansen for å kunne realisere store prosjekter. Alle aktuelle veieiere bør være representert i hver prosjektorganisasjon.



Morgan Andersson
Generalsekretær