



SYKLISTENE  
Syklistenes Landsforening

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Syklistenes Landsforening  
Østensjøveien 29  
0661 Oslo

### Høringsuttalelse til etatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-2019

Etatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP-forslaget) viser statens nasjonale planer og ambisjoner for sykling, i hovedsak langs riksvei. NTP er også toneangivende for ambisjonsnivået til kommuner og fylkeskommuner. Gjennom bymiljøavtalene vil koblingen mellom de ulike forvaltningsnivåene bli sterkere. Og byene vil være helt avgjørende for at de nasjonale målene nås. Syklistenes Landsforening (SLF) mener, i likhet med transportetatene, at bymiljøavtalene er det viktigste virkemiddelet for å øke den nasjonale sykkelandelen og dermed oppnå nullvekstmålet. Det er imidlertid et tydelig behov for å konkretisere mål for sykkelandel i byene og hvor stor andel av midlene i bymiljøavtalene som skal settes av til sykling for å nå målene. Under følger SLFs hovedbudskap til NTP-forslaget, etterfulgt av en utdypning av hovedpunktene.

#### SLF har følgende hovedbudskap til NTP-forslaget:

- SLF støtter nullvekstmålet, men et nasjonalt mål om en sykkelandel på 8 % må like fullt videreføres i NTP 2018-2029.
- I hver bymiljøavtale må det settes et mål for sykkelandelen for perioden, og bymiljøavtalene må være tydelige på hvor stor andel av midlene som skal settes av til sykling for å nå målet.
- SLF mener at minimum 50 % av midlene i ufordelt pott i bymiljøavtalene skal gå til sykling.
- Avtalebyene må kunne ferdigstille minst 75 % av hovedsykkelveinetttet sitt i planperioden
- NTP bør videreføre målet om at 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen innen 2029.
- SLF støtter NTP-forslagets satsing på sykkelspressveier, og at de foreslåtte ruter fullfinansieres av statlige midler
- SLF krever at det alltid skal sikres god fremkommelighet, sikkerhet og opplevd trygghet for syklist i forbindelse med nye veiprojekter.
- NTP bør omtale trafiksikkerhetstiltak for syklist som samtidig bidrar til økt sykkelbruk.
- NTP bør stille krav til at trafiksikkerhetstiltak for syklist tas av programområdemidlene for trafiksikkerhetstiltak og ikke av midler som er for sykkeltilrettelegging, slik det ofte gjøres i dag.

#### Mål for sykkelandel

I NTP-forslaget er det nasjonale målet om 8 % sykkelandel fjernet. Målet er blitt erstattet av nullvekstmålet for personbiltrafikk i de større byområdene. SLF støtter nullvekstmålet, og støtter også forslaget om at middels store byer som er aktuelle for bypakker skal omfattes av nullvekstmålet. Mål for sykkelandel må like fullt opprettholdes for å unngå en u hensiktsmessig utvikling i transportmiddelfordelingen. Nullvekstmålet kan i teorien nås uten vekst i sykkeltrafikken, men dette ville ikke gitt en like stor samfunnsøkonomisk nytte.

SLF opplever ikke at dette er hensikten i NTP-forslaget, på bakgrunn av de uttalte ambisjonene om «et trendskifte for gåing og sykling» (s. 44). Fjerning av nasjonalt mål for sykkelandel vil være uheldig for mindre byer og tettsteder som står utenfor bymiljøavtalene. Samtidig vil ikke nullvekstmålet ansvarliggjøre partene i bymiljøavtalene rundt en konkret ambisjon for sykling.

En GAP-analyse i forarbeidet til NTP-forslaget viste at etatene var langt fra å nå målet om 8 % sykkelandel i 2023, og at det var nødvendig med en kraftig opptrapping av midler og innsats for å nå målet.

([http://www.ntp.dep.no/S%C3%B8k/\\_attachment/702304/binary/988357?\\_ts=14913bbdfc0](http://www.ntp.dep.no/S%C3%B8k/_attachment/702304/binary/988357?_ts=14913bbdfc0)). Et konkret prosentmål er viktig fordi det setter ambisjonsnivået for etatene, fylkeskommunene og kommunene. Spesielt er det viktig i arbeidet med bymiljøavtalene, der innretningen av hvordan partene tilrettelegger for de ulike trafikantgruppene vil få store samfunnsøkonomiske konsekvenser.

For å nå målene om økt sykkelbruk, må byområdene etablere et sammenhengende hovedsykkelveinnett. Partene i bymiljøavtalene bør sette som mål å ferdigstille minst 75 % av hovedsykkelveinetttet sitt i planperioden.

I NTP 2014-23 var det et mål at 80 % av barn og unge skulle gå eller sykle til skolen. I NTP-forslaget er dette målet nå tatt ut. Barn og unges reisevaner påvirker deres reisevaner senere i livet, og et tydelig mål vil ansvarliggjøre myndighetenes arbeid for trygg skolevei og en sunn livsstil. Samferdselsdepartementet har varslet at de vil utvikle



barnas transportplan. Vi støtter regjeringens bebudede initiativ til å integrere barnas transportplan i NTP. Det er imidlertid viktig at Syklistenes Landsforening blir involvert i dette arbeidet

- SLF støtter nullvekstmålet, men et nasjonalt mål om en sykkelandel på 8 % må like fullt videreføres i NTP 2018-2029.
- I hver bymiljøavtale må det settes et mål for sykkelandelen i gjeldende periode.
- NTP bør videreføre målet om at 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen innen 2029.

### **Sykkelekspressvei**

Sykkelekspressveier blir trukket frem som en stor satsing i NTP-forslaget. Sykkelekspressveier er et godt supplement til et øvrig sykkelveinett. Ved riktig utforming vil det kunne ivareta et bredt spekter av brukere, blant annet: transportsyklister som sykler hel- eller delstrekninger, barn og unge som sykler til skole, treningssyklister som skal ut av byen, tur- og rekreasjonssykling på kveldstid og i helgene og rullerløpere i alle aldre. For å sikre mange brukere er det også nødvendig med attraktive trasévalg. Det er derfor viktig at trasévalgene gjøres i samråd med syklistene.

- SLF støtter NTP-forslagets satsing på sykkelekspressveier, og at de foreslåtte ruter fullfinansieres av statlige midler.

### **Tur- og turistsykling**

Rundt om i landet er det nye tunnelprosjekter som vil føre til at ferjeruter nedlegges, eller tunnelprosjekter der det ikke finnes noen attraktive omkjøringsruter for syklistene. Dette kan skape utfordringer for myke trafikanter som mange steder vil stå uten et fullgodt tilbud. Ferjefri E39 er et eksempel på dette. Slike prosjekter kan virke negativt for tur- og sykkelkultur, men ikke minst negativt for de lokale hverdags- og jobbsyklister. Mange av dagens, og fremtidens, lokale syklistene står i fare for å kunne miste deler av tilbudet sitt når nye tunnelprosjekter realiseres.

Statens vegvesen har et ansvar for å ivareta hensynet til syklistene i nye prosjekter ved å opprettholde et godt tilbud eller å etablere et tilbud som er bedre enn tidligere. Statens vegvesen har også et sektoransvar for sykling, som innebærer at etaten skal være en tydelig pådriver også der hvor de selv ikke har ansvar. Det er derfor ikke tilstrekkelig å overlate avlastet veinett, ferjeruter eller annet tilbud til fylkeskommune eller kommune uten å stille krav til hvordan tilbudet for syklistene skal opprettholdes i tiden fremover. I samråd med lokale syklistene bør Statens vegvesen stille krav til hvordan tilbudet bør se ut i tiden fremover. I tillegg til at det sikres et godt tilbud til syklistene, er det også viktig at rutene legges i kart og skiltes godt. Spesielt viktig er det å få etablert og konkretisert de nasjonale sykkelveiene med god skilting.

- SLF krever at det alltid skal sikres god fremkommelighet, sikkerhet og opplevd trygghet for syklistene i forbindelse med nye veiprosjekter.

### **Trafikksikkerhet**

I 2015 økte antallet hardt skadde syklistene i Norge. De fleste sykkelulykker er imidlertid lettere skadde og/eller singelulykker. NTP bør omtale trafikksikkerhetstiltak som samtidig bidrar til økt sykkelbruk. Et relativt billig og virkningsfullt tiltak er drift og vedlikehold. En svensk VTI-rapport viser at halvparten av singelulykkene på sykkel skyldes manglende drift og vedlikehold. Singelulykker står for hele 78 % av alle sykkelulykker i Sverige. (<https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/statistik-over-cyklisters-olyckor-faktaunderlag-till-gemensam-strategi-for-saker-cykling.pdf>).

- NTP bør omtale trafikksikkerhetstiltak for syklistene som samtidig bidrar til økt sykkelbruk.
- NTP bør stille krav til at trafikksikkerhetstiltak for syklistene tas av programområdemidlene for trafikksikkerhetstiltak og ikke av midler som er for sykkeltilrettelegging, slik det ofte gjøres i dag.

### **Sykelbyer**

Sykelbyer og sykkelbyavtaler er ikke omtalt i NTP-forslaget til tross for at dette er en uttalt satsing fra Statens vegvesen. Dette bør tas inn igjen siden det er en viktig lokal samarbeidsarena mellom stat, fylkeskommune og kommune.

### **Mva.-fritak for elsykler**

SLF støtter NTP-forslagets initiativ til å vurdere moms-fritak på elsykler.

### **Økonomiske rammer**

Det sies mye positivt om sykling i NTP-forslaget, men det er nødvendig at NTP også i midler og tiltak viser at sykling skal prioriteres. Når SLF sammenstiller avsatte midler til sykling i NTP-forslaget, ser det ut til at det, utover midler til sykkelekspressrutene, ikke er en reell økning i forhold til forrige planperiode. Men dette avhenger av hvor mye av ufordelt pott som går til sykling.

Programområdemidler som tidligere gikk til de ni største byområdene er nå kanalisert inn i bymiljøavtalene. Samtidig konkretiseres det ikke hvor stor andel av ufordelt pott i bymiljøavtalene som skal gå til sykling. Midlene i bymiljøavtalene bør brukes til å ferdigstille hovedsykkelveinettet. Med et behov for 60 mrd. kr totalt for å ferdigstille



sykkelveinettet i de store byområdene, er ikke NTP-forslaget på 18,5 mrd. i ufordelt pott (som skal også gå til kollektivtiltak) tilstrekkelig.

I plangrunnlaget fremmes det forslag om at bymiljøavtalemidlene skal kunne brukes på både riksvei, fylkesvei og kommunal vei. SLF støtter dette. Hvis staten bruker mer av sin pott på fylkesvei eller kommunal vei, vil det bli mindre midler til statlig vei. Det er avgjørende at kommunene ikke reduserer sin andel til sykkelanlegg som følge av at det kanaliseres mer statlige midler til kommunal vei. Bymiljøavtalene må sikre at det i sum på tvers av veieiere blir brukt mer penger til sykkelanlegg enn tidligere.

SLF støtter tilskuddsordningen for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner (post 63). Det er foreslått om lag 200 mill. i året i planperioden. SLF mener at den bør økes til minst 500 mill. kr i året i perioden for å få reell betydning for innsatsen lokalt. SLF støtter også forslaget om at sykkelpspressveiene skal fullfinansieres av staten.

- *Bymiljøavtalene må være tydelige på hvor stor andel av pengene som skal settes av til sykling.*
- *SLF mener at minimum 50 % av midlene i ufordelt pott i bymiljøavtalene skal gå til sykling.*
- *Avtalebyene må kunne ferdigstille minst 75 % av hovedsykkelveinettet sitt i planperioden (det innebærer rundt 45 mrd. kr til sykling i de ni største byområdene av det totale behovet på 60 mrd. kr.)*
- Bymiljøavtalene må sikre at det i sum på tvers av veieier blir brukt mer penger til sykkelanlegg enn tidligere.

Oslo, 01.07.16



Morgan Andersson  
Generalsekretær, Syklistenes Landsforening