



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 26.06.20

Høringsuttalelse vedrørende Nasjonal transportplan 2022-2033 – transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Vi viser til høringsuttalelse sendt på vegne av 21 organisasjoner.

Følgende organisasjoner stiller seg bak fellesuttalelsen, initiert av Syklistenes Landsforening:

Aktivitetsalliansen, Aktiv mot kreft, Astma- og Allergiforbundet, Besteforeldrenes Klimaaksjon, Den Norske Turistforening, Folkehelseforeningen, Framtiden i våre hender, Friluftsrådernes Landsforbund, Krefteforeningen, Landsforeningen for hjerte- og lungesyke, Miljøagentene, Nasjonalforeningen for folkehelsen, Naturvernforbundet, Norges Bedriftsidrettsforbund, Norges Cykleforbund, Norsk Friluftsliv, Norsk Organisasjon for Terrengsykling, Norsk Sportsbransjeforening, Sykling uten alder, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk.

Oppsummering av hovedpunktene i fellesuttalelsen:

1. NTP bør legge opp til at innsats og investeringer prioriterer tilrettelegging for sykling og gange foran privatbilisme i byer og tettsteder. De positive effektene av sykling og gange bør veie tungt når det prioriteres mellom prosjekter.
2. NTP bør videreføre nullvekstmålet for personbiltrafikken i tilsvarende form som tidligere, men med mulighet for å forhandle fram et forsterket reduksjonsmål lokalt og at en større andel av fremtidig transportvekst bør tas av sykkel og gange mens personbiltrafikken reduseres.
3. NTP bør sørge for at de samfunnsøkonomiske analysene fanger opp samfunnsnyttene av tiltak for økt sykling og gange.
4. NTP bør legge opp til at staten raskt inngår flere byvekstavtaler med aktuelle byområder med over 50 000 innbyggere.
5. NTP bør videreføre de nasjonale målene for sykkelandel: 8 % på landsbasis, 20 % i byene og at 8 av 10 barn og unge går eller sykler til skolen.
6. NTP bør omtale at staten går inn byvekstavtalene med en forventning til at målet om 20 % sykkelandel realiseres gjennom prosjektporteføljen. Fordelingen av investeringer mellom transportformene må sikre måloppnåelsen for sykkel og gange.
7. NTP bør konkretisere hvordan nullvekstmålet og nullvisjonen skal kombineres i praksis gjennom en plan for investeringer og tiltak.
8. NTP bør sikre rask utbygging av et sammenhengende nett av infrastruktur for syklende og gående som skiller trafikantgruppene fra hverandre i byer og tettsteder.
9. NTP bør etablere trafikksikre og fremkommelige løsninger for syklisters langs de nasjonale sykkelrutene.
10. NTP bør legge opp til at statlige midler kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt sykkelveinett
11. NTP bør videreføre Barnas transportplan og legge «8 og 80»-perspektivet til grunn for prioriteringene i byer og tettsteder.
12. Gjennom NTP bør det bestilles en stortingsmelding om nasjonal satsing på sykling og gange.

Dette notatet er et tillegg til fellesuttalelsen

Vi går i det følgende mer spesifikt inn på enkelte av områdene med forslag eller utdypninger. Vi trekker frem forslag vi støtter fra transportvirksomhetene, og vi fremmer egne forslag. Det vises til hovedpunktene i fellesuttalelsen der vi har utdypninger eller det er finnes underbyggende poenger fra transportvirksomhetene.



Byvekstavtaler og nullvekstmålet

Byvekstavtalene er avgjørende for en strukturert satsing på sykkel og gange i byområdene. Gjennom nullvekstmålet har partene kunnet samle seg rundt felles ambisjoner for byutviklingen. Staten bør imidlertid bli langt mer offensiv i å innlemme flere byer i byvekstavtalene.

I svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til Oppdrag 5: *byområdene* diskuteres en videreutvikling av nullvekstmålet. Vi er enige med de nasjonale transportvirksomhetene (bortsett fra Nye Veier) i å anbefale at nullvekstmålet videreføres som det er (alternativ 1) eller ved byvekstmål (alternativ 2) – som begge nær sagt er basert på de samme indikatorene. Men målet bør justeres slik at økt andel av persontransportveksten skal tas av aktiv transport - sykkel og gange - og personbiltransporten bør reduseres. Dette bør målsettes. En slik endring vil sikre økt miljøgevinst, økt helsegevinst og økt samfunnsøkonomisk gevinst.

Det er imidlertid et viktig poeng at begrepet «nullvekstmålet» er innarbeidet i sektoren, og vil være enkelt å videreføre på en forståelig måte, mens begrepet «byvekstmål» ville trenge en periode med innkjøring. Alternativ 3 *Nullutslippsmål* og alternativ 4 *Bymiljøsmål utledet av overordnede mål i NTP og mål i nullvekstmålet* vil kunne medføre at viktige mål for sykkel og gange faller bort, i tillegg til at det er en fare for at økt biltrafikk som følge av økt elbiltrafikk vil virke mot målene for sykkel og gange.

Hvis samfunnsøkonomiske vurderinger skal veie tungt i prosjektporteføljen til byvekstavtalene, er det avgjørende at transportmodellene klarer å fange opp effekten av tiltak for syklende og gående. Det fremgår av svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* i svar fra transportvirksomhetene på oppdrag 2 om *utviklingstrekk og framskrivninger*, samt i både Rogaland fylkeskommunes og Møre og Romsdal fylkeskommunes svar på oppdrag om prioriteringer, at det er enighet om at transportmodellene ikke klarer dette i dag.

Det er en gjengs oppfatning blant transportvirksomhetene at tilrettelegging for sykling og gange er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men det får lite å si hvis ikke transportmodellene klarer å forutsi hvor mye ny sykkel- og gangtrafikk et tiltak vil medføre.

Flere av fylkeskommunene, blant annet Agder, Troms og Finnmark, Viken, Vestfold og Telemark, Nordland og Rogaland, trekker frem i sine svar på oppdraget om prioriteringer behovet for å innlemme flere byer i byvekstavtalene. Dette anses som et viktig grep i arbeidet med nullvekstmålet og å få flere til å velge sykkel og gange. Staten må også bidra med finansiering av prosjekter i mindre byer og tettsteder.

Viken fylkeskommunes svar påpeker at det er svært uheldig at arbeidet med byvekstavtale for Nedre Glomma har stoppet opp som følge av nye krav fra staten – dermed gjennomføres det ikke statlige tiltak for syklende og gående.

Vi mener staten bør være langt mer offensiv i sitt arbeid med utbredelse av byvekstavtalene. Staten må også bidra med finansiering av prosjekter i mindre byer og tettsteder.

Oslo kommunes svar på oppdrag om prioriteringer trekker frem at det er behov for en klimapakke som «belønner de kommunene som gjennomfører tiltak som reduserer biltrafikken og får flere til å gå, sykle og reise kollektivt». Dette er et svært godt grep som vil bygge under nullvekstmålet. Det svarer på det meste av gjeldende mål: sykkelandel, nullvekst, trafiksikkerhet, klima, støy, luftkvalitet med mer. Oslo kommune trekker også frem at tiltak for sykling og gange kan virke som et motkonjunkturtiltak fra staten mot følgene av økonomiske nedgangstider etter korona. Vi oppfatter det som et viktig grep, noe vi har trukket frem ved en rekke anledninger denne våren, blant annet i



oppropet for statlig satsing på strakstiltak for sykkel og gange som ble overlevert samferdselsministeren i mai på vegne av 17 organisasjoner. En studie fra European Cyclists' Federation fra 2014 viste at hele 655 000 mennesker hadde jobb knyttet til den sykkelrelaterte sektoren i EU. Og dette ville øke kraftig med økt satsing fra myndighetene.

Ingen midler i byvekstavtaler og avtaler om bypakker bør kunne benyttes til veibygging for personbiltransport. Tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange blir ofte trukket frem som argument for å øke kapasiteten for personbiltransport. Det må unngås.

Viser til tiltak 2 i fellesuttalelsen.

Målene for sykkelandel bør videreføres

I svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til Oppdrag 5: *byområdene* anbefaler etatene å ta bort det nasjonale målet om 20 prosent sykkelandel i de større byområdene. Begrunnelsen er at målet er vanskelig å nå. Det anbefales heller at kommunene definerer sine egne mål.

Vi oppfatter dette som en fallitterklæring fra de nasjonale transportvirksomhetenes side – som har hatt store utfordringer med å nå målet. Det ble også ved forrige rullering av NTP foreslått å ta bort målene for sykkelandel gjennom etatenes forslag til NTP. Målene ble imidlertid tatt inn igjen etter politisk behandling.

Vi erfarer at de nasjonale målene er viktige for ambisjonsnivået til kommuner og fylkeskommuner. Lokale mål og satsninger viser gjerne til nasjonale mål. Dette poenget støttes av Bergen kommunes svar på oppdrag om prioriteringer fra SD: «*Bergen kommune mener det er viktig å sette ambisiøse, nasjonale mål. Det sier noe om hvilket samfunn vi ønsker å ha, og det gir kommunene noe å strekke seg etter samtidig som det sikrer nasjonal støtte til ambisiøse satsinger lokalt.*» (s. 14).

Og det støttes av Trondheim kommunes svar på oppdrag om prioriteringer som «*mener at det nasjonale målet om 20 % sykkelandel i byområdene bør beholdes, og at staten bør styrke sine bidrag til infrastrukturiltak slik at flere velger å bruke sykkelen som transportmiddel.*» (s. 2) Og det støttes i Vestland fylkeskommunes svar på oppdraget om prioriteringer: «*Mål om 8% sykkelandel nasjonalt og 20% sykkel i dei største byane må oppretthaldast.*» (s.4) Vi mener det er avgjørende å beholde disse målene.

Manglende nasjonal måloppnåelse, som henger tett sammen med hvilke reelle investeringer som er gjort, er intet godt argument for å redusere ambisjonsnivået for tilrettelegging for sykkel og gange. Manglende måloppnåelse må i stedet være et varsko til regjeringen om at arbeidet må trappes opp og effektiviseres, og at investeringene må økes.

Viser til forslag 5 og 6 i fellesuttalelsen.

Bedre trafiksikkerhet

Bedre trafiksikkerhet er en viktig forutsetning for å få flere til å sykle og gå. Dette redegjøres det også for i Svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til Oppdrag 5: *byområdene* og oppdrag 8: *trafiksikkerhet*. Hvert år omkommer 1,3 millioner mennesker i trafikken på verdensbasis. Norge er verdensledende på trafiksikkerhet, men syklistene og fotgjengere har som oftest høyere skaderisiko enn bilister. Dette må vi gjøre noe med.

Det er et stort behov for utbygging av mest mulig sammenhengende og atskilte gang- og sykkelveier, bedre drift og vedlikehold av eksisterende anlegg, sikring av kryss og overganger, bedre belysning og lavere fartsgrenser der det ferdes mange myke trafikanter. Ett tapt liv i trafikken er ett liv for mye. Vi



må fortsette arbeidet mot nullvisjonen. I fjor døde ingen syklister i Oslo, noe som indikerer at sykkeltilrettelegging og bilreduserende tiltak gir positiv effekt.

Oppdrag 5 svarte ikke i tilstrekkelig grad på hvordan nullvekstmålet og nullvisjonen kunne kobles bedre sammen. Det er positivt at Statens vegvesens svar på oppdrag 8 om trafiksikkerhet påpeker at sikker tilrettelegging for sykling og gange blir noe av det viktigste å ta tak i kommende NTP.

Statens vegvesen konkretiserer i sitt svar hvilke konkrete tiltak som må gjennomføres for å kombinere nullvekstmålet med nullvisjonen. Svaret omhandler drift- og vedlikehold, bygging, oppgradering og utbedring av anlegg for gående og syklende, sykkelveiinspeksjoner, fartsnivå, sikring av gangfelt, bedre belysning, blindsoneproblematikk, utfordringer med veiarbeid, tiltak rettet mot barn, Barnas transportplan, eldre i trafikken, bruk av sikkerhetsutstyr, behov mer planressurser og tiltak for bedre samspill. Det er bra at det trafiksikkerhet trekkes frem som ny indikator for byvekstavtalene, noe også Viken fylkeskommune støtter i sitt svar på oppdraget om prioriteringer.

Trøndelag fylkeskommunes og Oslo kommunes svar på oppdraget om prioriteringer påpeker at trafiksikkerhet må prioriteres høyere i tiden fremover. Viken fylkeskommunes svar påpeker at det bør være en prioritert nasjonal oppgave og skaffe bedre kunnskapsgrunnlag for trafiksikkerhetsarbeidet rettet mot syklende. Dette må følges opp i NTP.

Gjennom gjeldende NTP (2018-2029) ble det formulert at veksten i sykkel- og gangtrafikk skulle nås uten økning i flere drepte og hardt skadde. Men det ble ikke konkretisert hvordan. Det er positivt at Statens vegvesens svar på oppdrag 8 om trafiksikkerhet påpeker at sikker tilrettelegging for sykling og gange blir noe av det viktigste å ta tak i kommende NTP. Statens vegvesen konkretiserer i sitt svar hvilke konkrete tiltak som må gjøres for å kombinere nullvekstmålet med nullvisjonen. Dette må ivaretas i ny NTP. Det er på tide at nullvisjonen i praksis medfører samme reduksjon i ulykker for gående og syklende som for biltrafikken de senere år.

Viser til forslag 7 i fellesuttalelsen.

Tilrettelegging virker

Transportvirksomhetene viser at sammenhengende sykkelveinett som fysisk skiller gående og syklende, og syklende fra biltrafikken, bidrar til mer sykling. Dette er det klart viktigste tiltaket for å nå målene vi har omtalt over, og bør utgjøre hovedsatsingen på sykkel i NTP. Dette er helt avgjørende for at massene, unge som eldre skal føle seg trygge nok til å velge sykkel i det daglige. Sammenheng og fysisk adskillelse bidrar til økt opplevd trygghet – en nøkkelfaktor for å få nye grupper til å sykle og gå – i byen, til og fra byenes friluftsområder og i tur- og turismesammenheng. I tillegg er dette et viktig trafiksikkerhetstiltak, som kan redusere kryssulykker, høyresvingulykker og påkjørsler. De nye gruppene som skal begynne å sykle er ikke nødvendigvis erfarne syklister, og det kan være krevende å sykle i blandet trafikk. Et intuitivt, sammenhengende sykkelveinett derimot gir god oversikt og trygghet også for disse syklister. Som nevnt har det vært planer om utbygging av slike nett i norske byer og tettsteder siden 1977, uten at noen byer har dette på plass i 2020.

Utover tilrettelegging er reduserte fartsgrenser avgjørende for opplevd trygghet og for sikkerhet. Det bør innføres 30-soner i bysentra, i boligområder og ved skoler. Ved nedjustering av fartsgrensene reduseres døds- og skaderisikoen dramatisk.

Viser til forslag 8 og 9 i fellesuttalelsen.



Finansiering og prioriteringer

Stavanger kommunes svar på oppdraget om prioriteringer ber om at NTP prioriterer miljøvennlige transportformer foran bygging av nye veier. Viken fylkeskommunes svar påpeker at kollektiv, sykkel og gange bør prioriteres foran kapasitetsøkende veiutbygginger.

Vi ønsker en slik prioriteringsorden velkommen. Skal Norge ivareta nullvekstmålet, nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken, nasjonale og internasjonale forpliktelser for reduksjon av klimagassutslipp, mål for bedre folkehelse og mål for luftkvalitet og miljø, må myndighetene prioritere dette langt sterkere enn tidligere.

Som eksempel vises det til at det så langt er benyttet nær 2 milliarder bare til planlegging av fergefri E39-prosjektet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) viser med entydige funn i [forskningen](#) - både nasjonalt og internasjonalt, at kapasitetsøkning på veiene fører til økt biltrafikk. Veibyggning motvirker altså nullvekstmålet.

Viser til forslag 1 i fellesuttalelsen.

Organisering

Byene har planer for sitt sammenhengende sykkelveinett. Det er imidlertid 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.

Byvekstavgiftene må sikre at sammenhengende sykkelveinett ferdigstilles i de aktuelle byområder innenfor NTP-perioden 2022-2033. NTP må legge opp til en forpliktende, langsiktig investeringsplan for de 9 største byområder med ferdigstilling av sykkelveinettene innen utgangen av NTP-perioden på 12 år. Dette svarer ut på det meste av utfordringer og mål – og må utgjøre hovedsatsingen på sykkel i NTP

I de største byene er det tenkt at byvekstavgiftene 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 i hovedsak vil ha ansvar for å investere kun i sitt eget veinett.

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 da sitter med overblikket over porteføljen av delplaner. Dette vil gi stordriftsfordeler, mer effektiv planlegging, mer forutsigbar finansiering, effektiv bruk av byggherreressurser og god fremdrift.

Svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* er inne på denne tilnærmingen når de skriver at «Pakking av mindre prosjekter til større entrepriser er også aktuelt.»

I tillegg til forslag fra fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør legge opp til at det skal etableres ett stort prosjekt på tvers av veieierne i hver by 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.



NTP må legge opp til en forpliktende, langsiktig investeringsplan for de 9 største byene med ferdigstilling av sykkelveinettene innen utgangen av NTP-perioden på 12 år.

Alternative standarder

Enkelte fylkeskommuner, som f.eks. i Vestland fylkeskommunes og Innlandet fylkeskommunes svar på oppdraget om prioriteringer trekker frem behovet for såkalte «alternative standarder» for gang- og sykkelvei. Det legges vekt på å bygge enklere.

Vi mener at infrastruktur for syklende bør bygges så kostnadseffektivt som mulig slik at myndighetene får mer sykkelvei for pengene. Samtidig ser vi ikke umiddelbart hvilke løsninger som vil møte denne problemstillingen samtidig som hensynene til livsløpskostnader, trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet ivaretas. Stortinget har nylig stemt ned et representantforslag som berører nettopp dette.

Potensialet for å vurdere slike løsninger er imidlertid stort. Det er i så tilfelle behov for en utrede mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes.

Andre tiltak som økonomiske incentiver (herunder endringer i skatter/avgifter og innføring av støtteordninger), endring av regelverk for syklende, og annet, bør også vurderes som mulige kostnadseffektiviserende tiltak. For å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag bør utredningen skje i samarbeid med brukergruppene, med representanter fra kommuner og fylkeskommuner og med relevante fagmiljøer utenfor transportsektoren. Utredningen bør danne grunnlag for endringer av vegnormaler og regelverk.

Elmoped har mva-fritak, men elsykkel har det ikke. Dette er en merkelig og uheldig forordning som store deler av befolkningen ikke ser noen logikk eller rettferdighet i, all den tid elsykling gir god og skånsom mosjon mens elmoped ikke gjør det. Forskning fra både Universitetet i Agder og TØI har vist de positive helseeffektene av elsykling.

Sykkeltiltak på arbeidsplassene bidrar til lavere sykefravær, høyere produktivitet, mindre utslipp og bedre folkehelse. NTP bør sikre at det opprettes og finansieres en rådgivingstjeneste som bistår arbeidsplasser og institusjoner til å legge til rette for at ansatte, studenter og øvrige brukere benytter sykkel og gange. I Norge har vi i Syklistenes Landsforening etablert en sertifiseringsordning for å hjelpe bedrifter til å tilrettelegge bedre for sykling til jobb. Kompetansen fra denne ordningen bør være grunnlag for en rådgivingstjeneste for arbeidsplasser og institusjoner – finansiert over statsbudsjettet med 2 millioner i året. Dette er investeringer som vil gi god avkastning for arbeidsplassen og i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

I tillegg til forslag fra fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør legge opp til en utredning – hvor brukergruppene er involvert – av mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafiksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes.

NTP bør sikre at det opprettes og finansieres en rådgivingstjeneste for å bistå arbeidsplasser og institusjoner til å legge til rette for at ansatte, studenter og øvrige brukere benytter sykkel og gange.



Sykkeleक्सpressveier vs. sykkelveinett

Svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* vurderer at planlagte sykkeleक्सpressveier bør gjennomgås med sikte på å se om midlene heller bør benyttes på sammenhengende sykkelveinett.

Det er viktig at sykkeleक्सpressveiprojekter som allerede er igangsatt, som har kommet langt i planleggingen eller som vil utgjøre en viktig del av sykkelveinettet lokalt blir ferdigstilt, jfr. svar fra Agder fylkeskommune og svar fra Oslo kommune på oppdraget om prioriteringer.

NTP bør legge opp til at det bevilges nok midler til både sykkeleक्सpressveier og sykkelveinett. Sykkeleक्सpressveier vil være avgjørende for å styrke pendlerandelen på sykkel.

I tillegg til forslag fra fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør legge opp til at transportetatens forslag til gjeldende NTP – der 9 ruter for sykkeleक्सpressveier var foreslått som et satsingsområde – realiseres. Finansieringen av sykkeleक्सpressveiene bør holdes utenfor byvekstavtalene og fullfinansieres av staten.

Fleksibel bruk av statlige midler i byene

I svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* refereres det til at det er tatt til orde for at staten skal kunne bruke riksvegmidler til gange- og sykkeltiltak også på kommunalt og fylkeskommunalt sykkelveinett hvis det gir bedre måloppnåelse. Vi deler denne oppfatningen. Møre og Romsdal fylkeskommunes svar på oppdrag om prioriteringer vektlegger at programområdemidlene (riksveimidler) bør styrkes og at fylkeskommunene bør kunne delta i prioriteringene av disse midlene. Vestfold og Telemark fylkeskommune støtter også forslaget fra transportvirksomhetene.

Viser til forslag 10 i fellesuttalelsen.

Tilskuddsordningen for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner

Tilskuddsordningen for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner ble fra 2020 innlemmet i rammetilskuddet til kommunene. Stavanger kommunes svar på oppdraget om prioriteringer ber om at tilskuddsordningen for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner videreføres og styrkes. Vi støtter dette, men påpeker samtidig at potten må være betydelig hvis det skal monne som for utviklingen av sykkelveinettet.

I tillegg til forslag fra fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør videreføre og styrke tilskuddsordningen for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner.

Sykkelturisme

Nordland fylkeskommunes svar på oppdrag om prioriteringer trekker frem behovet for å sikre gode løsninger for syklende og gående i langs trafikkerte veier i turistområder, eksempelvis langs nasjonal sykkelrute ved E10.

Det er en utfordring flere steder i landet at tilbudet til syklistene forsvinner når bilferjeruter blir lagt ned på grunn av nye tunneler, eller eksisterende tunneler stenges for syklistene av andre årsaker. Dette rammer både lokale syklistene og sykkelturen. I tråd med Vegloven, bør det alltid sikres god fremkommelighet, sikkerhet og opplevd trygghet for syklistene i forbindelse med nye veiprojekter.



I tillegg til forslag 9 i fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør legge opp til tydeligere krav til tilrettelegging for syklende og gående i disse prosjektene og stille krav til fylkeskommunene om å opprettholde samme eller lavere billettpris for syklister på eventuelle gjenværende hurtigbåter.

Barnas transportplan og «8 og 80»-perspektivet

Vaner bygges tidlig, og prosjekter som Hjertesone, Sykkeldyktig.no og Sykkelvennlig skole bidrar til miljøvennlige og helsefremmende vaner som kan vare livet ut. Vårt perspektiv er at byområder som fungerer godt for 8-åringen og 80-åringen vil være byområder som fungerer godt for alle. Barnas perspektiv skal ivaretas gjennom Barnas transportplan, noe vi oppfatter som en godt grep.

Møre og Romsdal fylkeskommunes svar på oppdrag om prioriteringer trekker også frem Barnas transportplan som spesielt viktig. Vestland fylkeskommune trekker frem at det er viktig å følge opp intensjonene i Barnas transportplan med konkrete grep. Dette er vi enig i, den bør bli mer konkret og bindende enn sist.

NTP bør samtidig ivareta de eldres utfordringer, slik at og «8 og 80»-perspektivet blir førende. Vi får stadig flere eldre i befolkningen. Mange av disse har et særlig behov for opplevelse av trygghet for å ta beina eller sykkelen fatt.

Viser til forslag 11 i fellesuttalelsen.

Drift og vedlikehold

I svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til tilleggsoppdrag 2-4 omtales de statlige standardene for drift og vedlikehold av gang- og sykkelarealer som et viktig grep for universell utforming. De statlige standardene er gode, men utfordringen ligger ofte i at det er stor variasjon mellom de ulike veieierne.

Det trekkes frem i Statens vegvesens svar på oppdrag 8 om trafikkisikkerhet at det er viktig med samordning mellom veierne og utjevning av forskjellene mellom dem. Det samme gjelder vedlikehold av veidekket mm. Det er avgjørende at staten tar ansvar for å samordne forvaltningsnivåene.

I tillegg til forslagene i fellesuttalelsen, foreslår vi:

For å skape forutsigbare og trafikkisikre anlegg for myke trafikanter hele året, må NTP legge opp til at staten tar initiativ til samkjøring av standardkrav mellom stat, fylker og kommuner.

Sykkelbysamarbeidet

Trepartssamarbeidet (stat, fylke, kommune) om sykkelbyer er viktig for sykkelsatsingen lokalt. Flere fylker og kommuner har god erfaring med dette og ønsker en videreføring, jfr. svar fra både Agder fylkeskommune og Vestland fylkeskommune på oppdraget om prioriteringer.

I tillegg har sykkelbynettverket vært en viktig samkjørings- og informasjonskanal mellom forvaltningsnivåene og mellom kommunene. Sykkelbynettverkets fremtid er nå under vurdering i Statens vegvesen som følge av omorganiseringen. Det ville vært uheldig for den nasjonale satsingen om dette nettverket skulle legges ned.

I tillegg til forslagene i fellesuttalelsen, foreslår vi:

NTP bør sørge for en videreføring og styrking av sykkelbysamarbeidet og sykkelbynettverket.



Behov for en stortingsmelding om nasjonal satsing på sykling og gange

Vegdirektoratet har utarbeidet nasjonale sykkelstrategier som grunnlagsdokument for en rekke nasjonale transportplaner. Det er også utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Men i forkant av gjeldende nasjonale transportplan ble det ikke utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi, til tross for at ambisjonene for økt sykkeltrafikk har økt.

Ut fra utviklingen i nasjonal sykkelandel ser det ut til at de tidligere nasjonale sykkelstrategiene har hatt liten direkte betydning for sykkelomfanget. Indirekte kan de nasjonale strategiene ha hatt en betydning. De har presentert mål og strategiske grep og gitt inspirasjon for alle som jobber med sykkeltilrettelegging. De har vært tverrsektorielle – andre sektorer har sett til målene og strategiene. Men de har også truffet ulike forvaltningsnivåer – den har hatt betydning ikke bare for Statens vegvesen, men for kommuner og fylkeskommuner i hele landet. Utfordringen med de nasjonale sykkelstrategiene har blant annet vært at de i hovedsak kun har vært forankret i Statens vegvesen uten politisk forpliktelse.

Møre og Romsdal fylkeskommunes svar på oppdrag om prioriteringer påpeker at nasjonale strategier for sykkel og gange bør revideres. Vestland fylkeskommunes svar påpeker at det er «*Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel ved nye vegprosjekt på både riksveg, fylkesveg og i byvekstavgatene*» (s. 4). Vi deler dette synet, men mener også at disse strategiene bør løftes til Stortinget for å bli tilstrekkelig forpliktende for underliggende etater. Behovet for nasjonale føringer for satsingen er stort. NTP viser retning og mål på et overordnet, nasjonalt plan - det er behov for forpliktende strategi og handlingsplan for hvordan disse målene skal nås.

Viser til forslag 12 i fellesuttalelsen.

Kommentar til fylkeskommunenes svar på oppdrag om prioriteringer

Enkelte av fylkeskommunene og kommunene har en mager eller mangelfull omtale av tiltak for syklende og gående i sine svar på oppdrag om prioriteringer, både når det gjelder hvilke prosjekter de prioriterer og når det gjelder generell omtale av ambisjoner mm. Under følger noen innspill fra våre lokallag.

Lokallaget Oslo SLFs innspill til Oslo kommunes svar på oppdraget om prioriteringer

Oslo kommunes svar på oppdraget om prioriteringer bifalles i stor grad. Lokallaget har imidlertid følgende innspill:

- Fortetting ved knutepunkter bør gjøres med sykkel som prioritert transportform, og i sykkelens skala. Dette gir bedre bomiljøer gjennom økt trygghet og redusert støy, kan redusere høyder og gi mer familievennlige og attraktive boområder for varierte beboergrupper.
- Det bør være en ambisiøs satsning på tog/sykkel-samarbeid for å utvide stasjonenes radius, og effektivisere tilbudet.
- Det bør være en utvidet satsning på lett tilgjengelig, trygg og innendørs sykkelparkering ved knutepunkter.
- Det bør utvikles en hjemmel til å forby tungtransport med store blindsoner i by.
- Det bør utvikles en norm for maksimal trafikkbelastning i boliggate, også inkludert buss og tungtransport. Gjerne med tillatte tidslommer.



Lokallagene Haugalandet, Sør-Jæren og Nord-Jæren/Ryfylke SLFs innspill til Rogaland fylkeskommunes svar på oppdraget om prioriteringer

Overordnede innspill til NTP:

- NTP må inneholde ambisiøse nasjonale mål for andel sykkelreiser som gir styringseffekt for nasjonale, regionale og lokale prosjekter. Stavanger kommune har vist at en sykkelandel på 20% er oppnåelig i 2020 – byområdene bør ha et mål om 30% sykkelandel
- Sette overordnede krav om prioritering av gående og syklende i veiprosjekter som skal realiseres.
- Oppdatere modeller for samfunnsnytte av sykkelprosjekter, inklusive forventet vekst i sykkeltrafikk, ulykkeskostnader, omfordeling fra personbiltrafikk.
- Oppdatere modeller for samfunnsnytte av veiprosjekter, inklusive omfordeling fra kollektiv/gange/sykkel til personbiltrafikk.

Innspill om konkrete tiltak med nasjonalt virkeområde:

- Legge inn krav om plass til sykkel på tog i fremtidige anbud om drift av togstrekninger; for regiontog med tilhørende krav om mulighet for plassreservasjon; slik at kombinasjonen av tog og sykkel kan realiseres.

Innspill om konkrete tiltak med regionalt virkeområde:

- Utvide sykkelhotelltilbud til alle jernbanestasjoner på Jærbanen.
- Sykkelvei over Karmsundet (E-134) – ulykkesbelastet strekning uten tilbud som deler Karmøy kommune i to og hindrer sykling mellom Karmøy og Haugesund.
- Sykkelvei langs Jærbanen fra Sandnes til Nærbø/Egersund når denne bygges ut til dobbeltspor – vil etablere nye, direkte og gode sykkelforbindelser mellom alle tettstedene på Jæren.
- Sykkelvei på strekningen Osli-Bråstein i Sandnes kommune (E-39) – i prosjektet E-39 Ålgård – Hove planlegges det i dag med et hull i sykkeltilbudet mellom Ålgård og Sandnes.

For Syklistenes Landsforening



Morgan Andersson
Generalsekretær

