



Oslo 22.04.2021

Til: Samferdselsdepartementet
Fra: Syklistenes landsforening

INNSPILL TIL HØRINGSSVAR OM NYE RETNINGSLINJER FOR DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNETTET

Samferdselsdepartementet skal gi sine innspill til revisjon av retningslinjer for det Transeuropeiske Transportnett (TEN-T) og oppfordrer norske aktører til å delta, og å sende sine synspunkter til departementet i forkant, innen 23. april.

Syklistenes Landsforening slutter seg til de to forslag fra European Cyclists' Federation (ecf.com/what-we-do/ten-t-eurovelo-and-cycling):

1. Integrate EuroVelo, the European cycle route network, into the TEN-T. EuroVelo should be included as a fully-fledged TEN-T network alongside the networks for other modes. As the European cycle route network is already well-established, its integration into TEN-T would be easy to achieve and entail tremendous benefits for the whole policy.
2. Integrate cycling infrastructure into all TEN-T infrastructure projects. The potential for cycling traffic in the area covered by the respective projects should be evaluated and necessary elements of cycling infrastructure should be integrated into project planning, design, and construction. This should include the following measures:
 - cycle routes along TEN-T corridors
 - safe and comfortable cycle crossings across TEN-T corridors
 - upgrading other roads affected by TEN-T projects to safe cycling standards
 - cycling connections in TEN-T urban nodes.

Utover dette ønsker SLF å fremheve noen momenter av stor betydning for nasjonale forhold – men – som også har overføringsverdi til infrastrukturarbeid på europeisk nivå.

Langs flere av landets Europaveier, og i særdeleshet langs E39 erstattes en rekke fergesamband med undersjøiske tunneler. Rennfast, Møreaksen og Rogfast er eksempler på dette. Tunneler kan bidra med økt fleksibilitet for reisende med bil, men skaper samtidig utfordringer for syklist som noen ganger mister helt muligheten til å bruke sykkel, andre ganger må benytte lengre alternative veier eller sette sin lit til kapasitetsbegrensete buss- og taxiforbindelser for å bli kjørt gjennom tunnelen. SLF har mottatt innspill fra mange syklist som står uten et reelt tilbud etter at fergesamband er avvirket og mangel på alternative ruter.

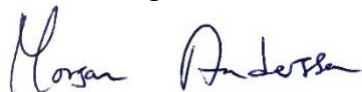
Da Ryfast åpnet i desember 2019 medførte det problemer for de rundt 150 syklist som daglig brukt fergeforbindelsen mellom Nord-Jæren og Strandlandet og det øvrige Ryfylke. Det fantes intet alternativ for syklistene når fergen ble erstattet av veitunnel. SLF har mottatt tilbakemeldinger om sykkeltiltettelegging ikke var en integrert del i planlegging og budsjettering av Ryfast-prosjektet. Isteden havnet kostnadene for en sykkeløsning på det fylkeskommunale driftsbudsjettet, hvor det kollektivselskapet (Kolumbus AS) til tross for politisk motstand påtok

seg oppgaven med å busse sykler gjennom tunnelen med noen faste turer hver dag. I Ryfast sitt tilfelle gikk det hele 6 måneder etter tunnelen åpnet før et slikt tilbud var på plass.

Ryfast-prosjektet illustrerer viktigheten av å få inn sykkel i de store trafikkplanene der større vei-prosjekter ofte svekker muligheten til å bruke aktive mobilitetsformer. SLF mener at det er avgjørende at løsninger for syklistene blir tatt med i planlegging og budsjettering av store vei- og tunnelprosjekter. Dette for å sikre langsiktige tilbud til syklistene og skape muligheter for å nå de nasjonale målene om økt sykkelmobilitet, særlig i Norges raskt voksende byregioner.

Slik som der ECF i sitt innspill fremhever viktigheten av å få inn sykkel i de store trafikkplanene som en del i en bærekraftig grønn omstilling av europeiske transportsystemer, mener SLF derfor at Samferdselsdepartementet bør la hensynet til sykkel stå sentralt i både innenriks- og felleseuropeiske veiprojekt fremover.

Med vennlig hilsen



Morgan Andersson
Generalsekretær