

Frå: Syklistenes Landsforening  
Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 24.02.2023

## Fråsegn til statsbudsjettet 2024 - samferdsel

Ein auka del aktiv transport er knytt til store vinstar når det gjeld folkehelse, miljø og samfunnsøkonomi. Tilrettelegging for aktiv transport gjer Noreg til eit betre land å leve i.

Diverre er det lita framdrift å spore i høve til dei nasjonale måla for meir aktiv transport. Det gjeld å nå ei reisemiddelfordeling der sykling står for 20% i byane og 8 % nasjonalt, og 80 % skal gå eller sykle til skulen.

Heller ikkje når det gjeld trafikktryggleik, er stoda god. 20 år med arbeid for nullvisjonen har ikkje gjeve vesentleg betring av ulukkestaten for mjuke trafikantar. Vegdirektøren har sagt klart ifrå om at vi ikkje kjem til å lukkast med sykkelsatsinga utan ein meir målretta innsats. No hastar det å ta nye grep i samferdselspolitikken, om utviklinga skal kunne snu i åra som kjem.

Våre viktigaste framlegg:

1. Prioriter aktiv transport i budsjettet
2. Erstatt nullvekstmålet med eit halveringsmål i byane
3. Ta initiativ til å modernisere regelverket

Ta gjerne kontakt om de har spørsmål,

Emil Rensvala  
Konstituert generalsekretær  
[emil@syklistforeningen.no](mailto:emil@syklistforeningen.no)  
41 21 34 84

Helle Beer Urheim  
Fagrådgjevar  
[helle@syklistforeningen.no](mailto:helle@syklistforeningen.no)  
971 53 107

# Innspel til del I - Mål og hovudprioriteringar

## 1. Prioriter aktiv transport på korte avstandar

På dei korte kvardagsreisene er det viktigaste å redusere bruken av privat bil. Likevel har både samfunnet og kvar enkelt innbyggjar langt meir å tene på aktiv transport, enn på å berre auke bruken av kollektivtilbodet. Det gjeld generelt, men i større byar med vellukka kollektivsatsing finst ein tendens til at aktive reisevanar til dels vert erstatta av korte kollektivreiser eller passiv mikromobilitet. Difor er det til dømes viktig å krevje at halvparten av dei direkte bidraga frå staten til byvekstavtalar og beløningsavtalar må øyremerkast aktiv transport.

## 2. Set halveringsmål i byane, og krev nullvekst elles i landet

Eit mål om nullvekst i biltrafikken er ikkje nok for å skape berekraftig mobilitet i byane i tråd med dei nasjonale måla. Reduksjon av personbiltrafikk i byar må til, både for å utnytte areala fornuftig, redusere trongen til vedlikehald og for å tole ei vekst i næringsverksemd og folketal på eit vis som ikkje samtidig gjev dårleg mobilitet for i befolkninga.

At nullvekstmålet i dag ikkje ligg som føring for fleirtalet av prosjekta som vert finansiert over samferdselsbudsjettet, bidreg truleg til at investeringane legg til rette for byspreiing som aukar trafikkmengdene over tid. Difor lyt nullvekstmålet gjelde over alt i landet.

De nasjonale måla for auka aktiv transport lyt tidfestast til år 2036.

## 3. Styrk fagmiljøa og moderniser regelverket

Eit steg mot enklare reisekvardag er å gi Statens vegvesen i oppdrag å vurdere korleis lovverk, regelverk og normerte løysingar betre kan tilpassast aktiv transport. Modernisering av regelverket kan gje betre føresetnader for å nå dei nasjonale måla om meir gåing og sykling. Det gjeld mellom anna å lette jobben for vegeigarar som vil gje sykkelveggar forkøyrregulering og å lette prosessen med testing nye løysingar som aukar tryggleik og framkome.

## 4. Infrastrukturen skal vere arealnøytral

Om styresmaktene krev arealnøytralitet eller naturnøytralitet av den infrastrukturen som vert bygd, vil det tvinge fram ein nøysam og gjennomtenkt arealbruk. Arealnøytral infrastruktur bidreg ikkje til tap av natur fordi ein vel å bruke om att areal som allereie er utbygd, eller ein kompenserer for naturareal som vert utbygd, til dømes med restaurering av ei myr.

## 5. Få meir for pengane med å nytte firetrinnsmetodikken konsekvent

Dei gode prinsippa som ligg til grunn for den såkalla firetrinnsmetodikken, må haldast i hevd. Firetrinnsmetodikken finst i handbok V712 og går ut på at ein alltid skal kaste lys over og vurdere tiltak i denne rekkefølga:

1. Tiltak som kan redusere trongen til transport og påverke val av transportmiddel
2. Tiltak som gjev meir effektiv utnytting av infrastruktur og køyretøy som finst frå før
3. Mindre ombyggingstiltak
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé

## Innspill til del II - Programkategori 21.30 Veiformål

Våre viktigste forslag:

- 10 mill. kr. til etablering av et nasjonalt sekretariat for aktiv transport
- 1 mrd. kr. øremerket til gange- og sykkeltiltak langs riksvei i byvekstavtaler
- 250 mill. kr. til tryggere skoleveier og nærmiljøer

Post	Sak	Mill. kr.	Kommentar
1300/71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål	1,5	Tilskuddet til Syklistenes Landsforening økes med 1,5 mill. kr., slik at samlet tilskudd utgjør 5,5 mill. kr. i 2024.
1300/73 (ny)	Tilskudd til økt aktiv transport	4	En ny tilskuddsordning skal bidra til å styrke lokalt og nasjonalt arbeid for bedre folkehelse gjennom økte aktive transport (gåing og sykling), i regi av interesseorganisasjoner.
1320/01	Driftsutgifter	5	Statens vegvesen skal etablere en midlertidig prosjektgruppe for nye grep som fører til høyere måloppnåelse når det gjelder aktiv transport.
1320/01	Driftsutgifter	5	Statens vegvesen skal inspisere og utbedre gang- og sykkelveinettet langs riksvei. For å nå nullvisjonen for drepte og hardt skadde, er det prioritert at nye grep tas for å bedre ta vare på og utvikle allerede eksisterende sykkelinfrastruktur. I perioden 2010-2019 ble 45 % av sykkelvegnettet inspisert og utbedret.
1320/30	Riksveinvesteringer: Mindre investeringstiltak	1 000	Det settes av 1 mrd. kr. for utarbeidelse av gange- og sykkeltiltak langs riksvei. Det skal synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres til hver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk.
1320/30	Riksveinvesteringer: byvekstavtaler	1 000	Det settes av 1 mrd. kr. for utarbeidelse av gange- og sykkeltiltak langs riksvei i byområder som er omfattet av byvekstavtaleordningen. Det skal synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres mot enhver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk.
1320/66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	250	Det foreslås bevilget 500 mill. kr. Tilskudd skal utelukkende gis til tiltak som bidrar til økt måloppnåelse av det nasjonale målet om 80 % andel gåing og sykling til skoler.
1322 (ny)	Nasjonalt sekretariat for aktiv transport	10	Regjeringen etablerer et midlertidig organ for høyere måloppnåelse på når det gjelder de nasjonale målene for økt aktiv transport. Nye Veier AS og den midlertidige sykkelataten i Oslo kommune er forbilder. Oppdraget er å <ul style="list-style-type: none"> <li>○ utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi</li> <li>○ initiere samarbeid og kunnskapsutveksling mellom aktører i samfunnet</li> <li>○ granske utviklingen mot målene og identifisere utviklingsbehov</li> <li>○ støtte offentlige organ i deres sykkel-fremmende arbeid, og skape flater for dialog mellom etater</li> <li>○ gjennomføre strategisk forskningsfinansiering og tilgjengeliggjøre resultater</li> <li>○ kommunisere gevinstene ved økt aktiv transport</li> </ul>

## Innspill til del II - Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Byvekstavtaler er et av statens viktigste grep for å nå de nasjonale målene som gjelder aktiv transport. Utbygging av sammenhengende og trygt sykkelvegnett bør gis prioritet i byvekstavtalene og fremgå tydelig av en fremdrifts- og investeringsplan. Halvparten av Statens direkte bidrag til byvekstavtaler og belønningsavtaler bør øremerkes aktiv transport.

Det bør synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres til hver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk. Tilskuddsmidlene til byområder bør generelt få en høyere prioritet i samferdselsbudsjettet.

Vi foreslår at det etableres tre nye delposter under post 66, for å skille øremerkede midler til aktiv transport fra midler til kollektivtrafikk.

Post	Sak	Mill. kr.	Kommentar
1332/66	Belønningsmidler til byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	2 000	Det settes av 2 mrd. kr. til gange- og sykkeltiltak i belønningsmidler til byvekstavtaler.
1332/66	Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	500	Det settes av 500 mill. kr. til mindre investeringstiltak i gange og sykkel.
1332/66	Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	100	Det settes av 100 mill. kr. til tilskudd til gange- og sykkeltiltak til mindre byområder.

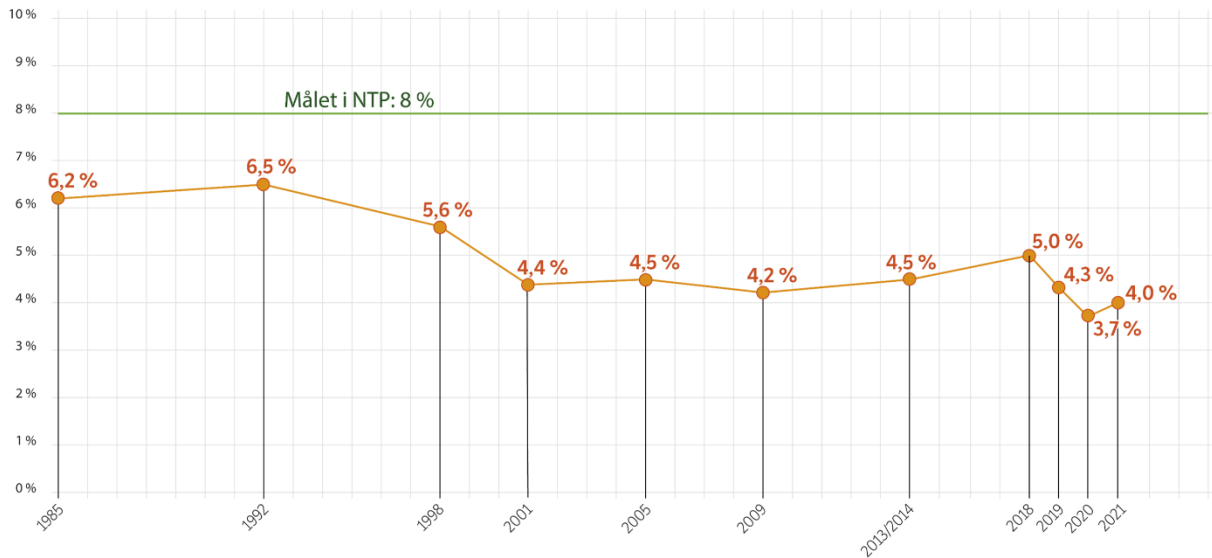
## Innspill til del III - Omtale av særlege tema

I denne delen bør det finnes et avsnitt om aktiv transport som redegjør for regjeringens ambisjoner på området, presenterer relevant fakta og statistikk på utviklingen og som oppsummerer regjeringens tiltak. Vi bidrar gjerne til dette hvis det er ønskelig.

## Vedlegg: Syklingens utvikling

Nedenfor presenteres noen nøkkelgrafer som beskriver syklingens utvikling og framdriften mot de nasjonale målene.

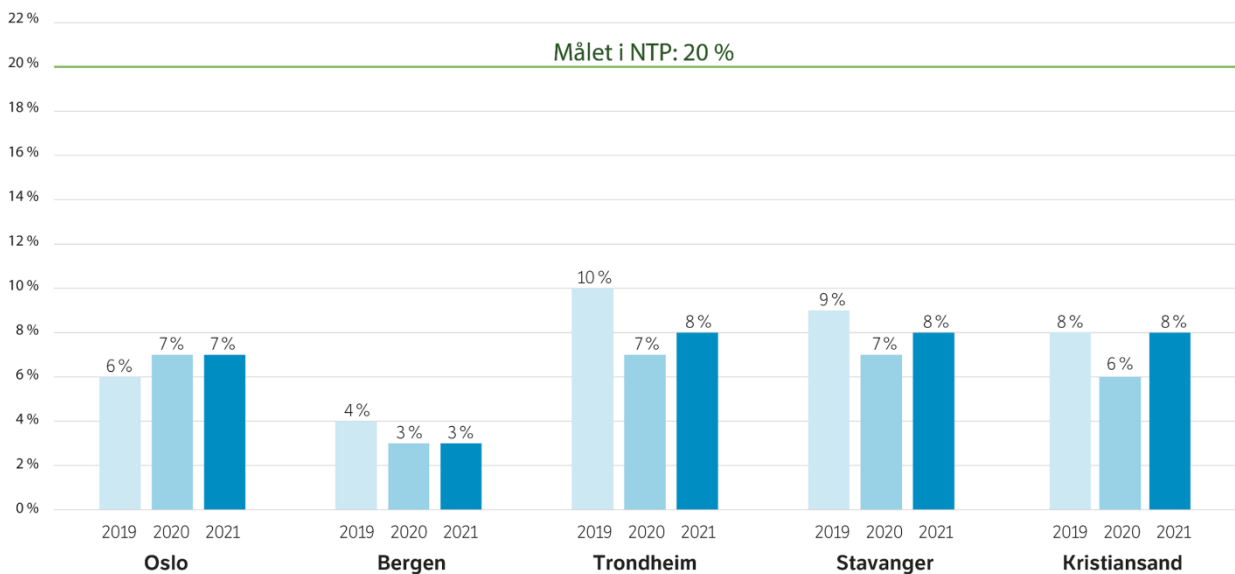
### Sykkelandel i Norge



Figur 1 Kilde: Statens Vegvesen / De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1985-2021

Figur 1 viser at andelen av alle reiser i Norge som skjer på sykkel har ligget stabilt på omtrent 4 % siden millenniumskiftet. Utviklingen går ikke i retning av å nå det nasjonale målet om en doubling.

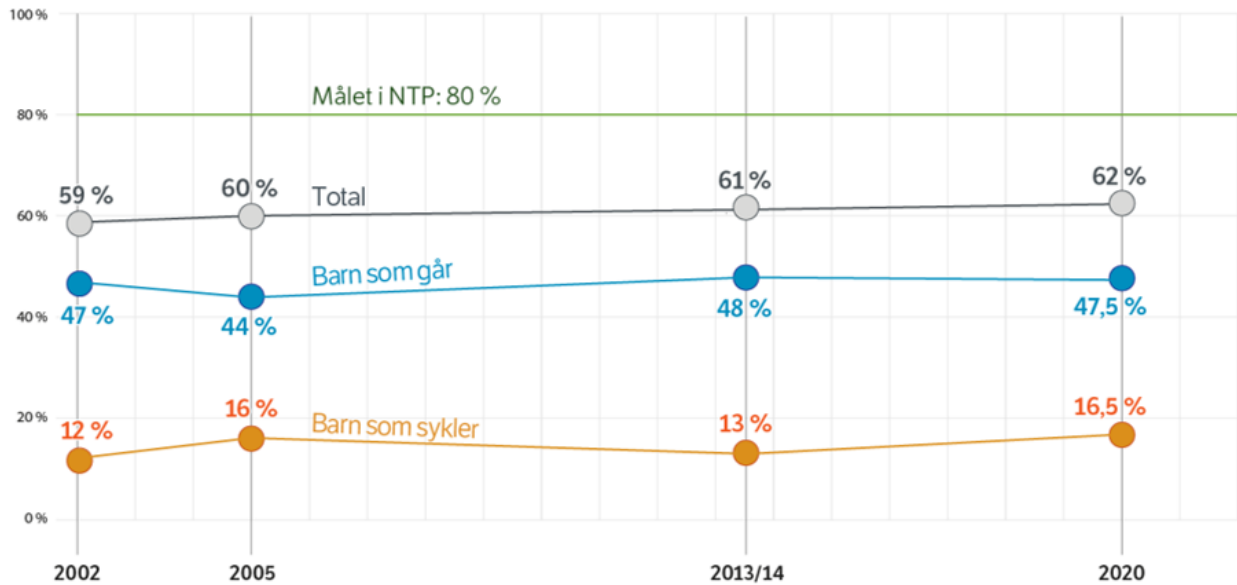
### Sykkelandel i de største byene



Figur 2 Kilde: Statens Vegvesen / De nasjonale reisevaneundersøkelsene 1919-2021

Også i de fem største byene står sykkelandelen stille (figur 2), og det går ikke i retning av å nå målet om 20 % sykkelandel i byene.

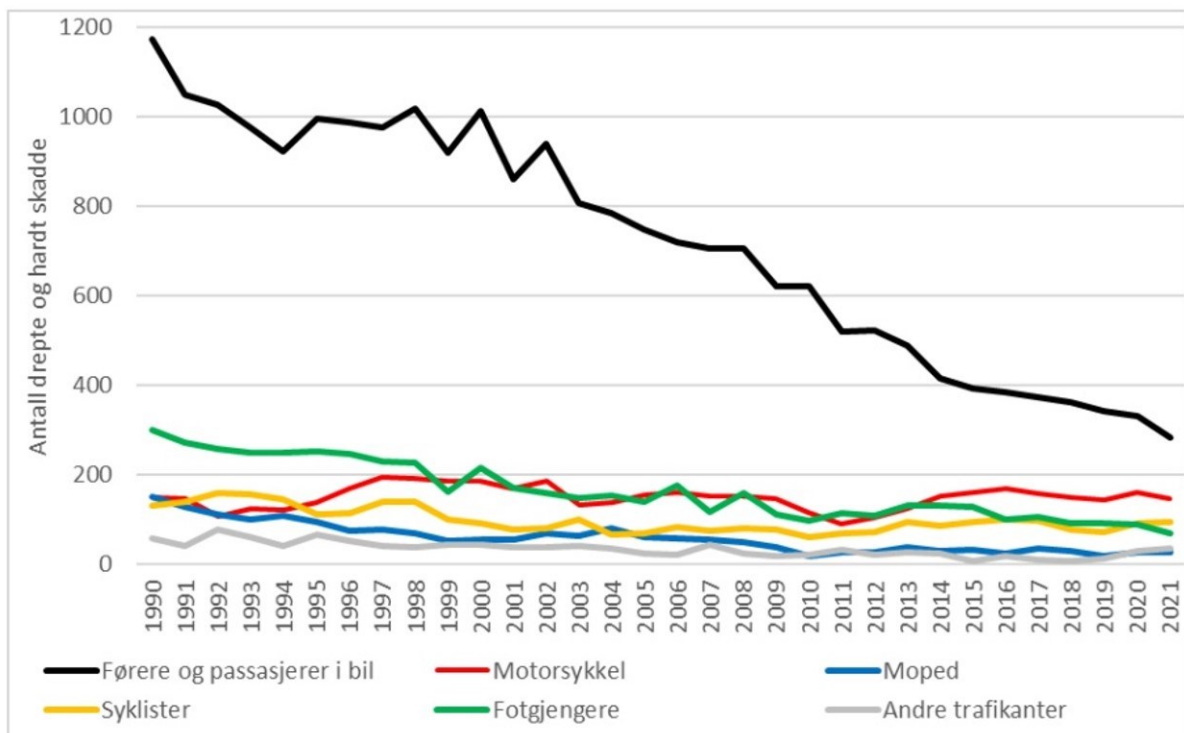
## Andel aktiv transport til skoler



Figur 3 Kilde: Statens Vegvesen / Barne-RVU

Seks av ti barn går eller sykler i dag til skolen (figur 3). Med dagens utviklingstrend vil det ta hundre år å nå det nasjonale målet om 80 % aktive skolereiser.

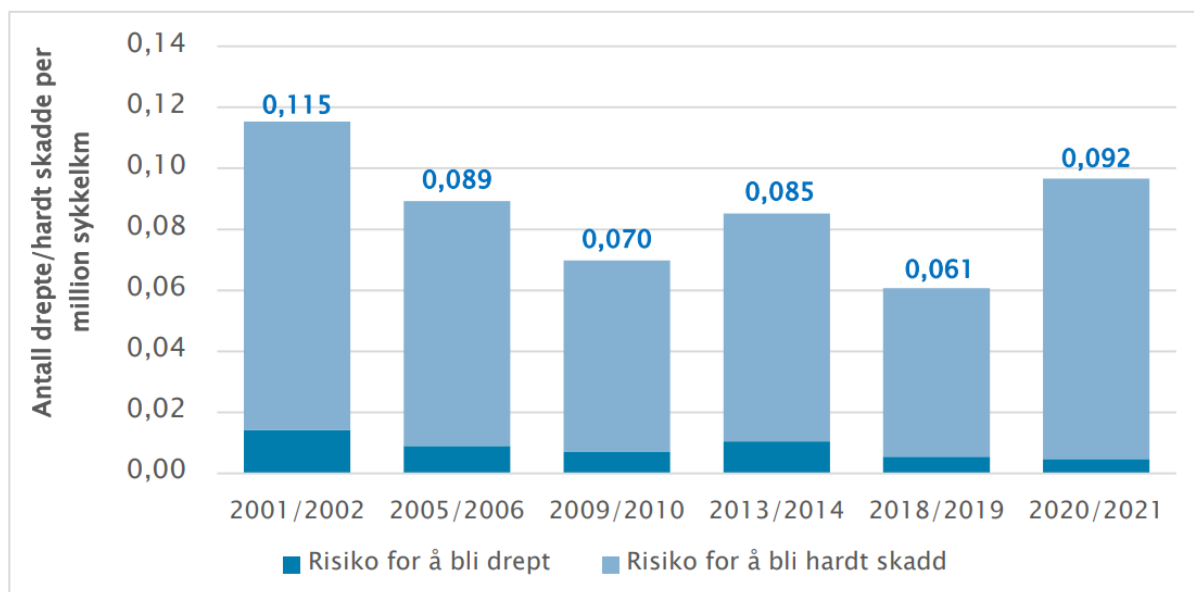
## Antall drepte og hardt skadde per trafikantgruppe



Figur 4 Kilde: Statens Vegvesen (2022) Trafikksikkerhetsutviklingen 2021

Figur 4 viser at antallet drepte og hardt skadde på sykkel ikke har endret seg nevneverdig de siste tre tiårene. Syklister utgjør en økende andel av de trafikkskadde.

## Risiko for å bli drept eller hardt skadd på sykkel

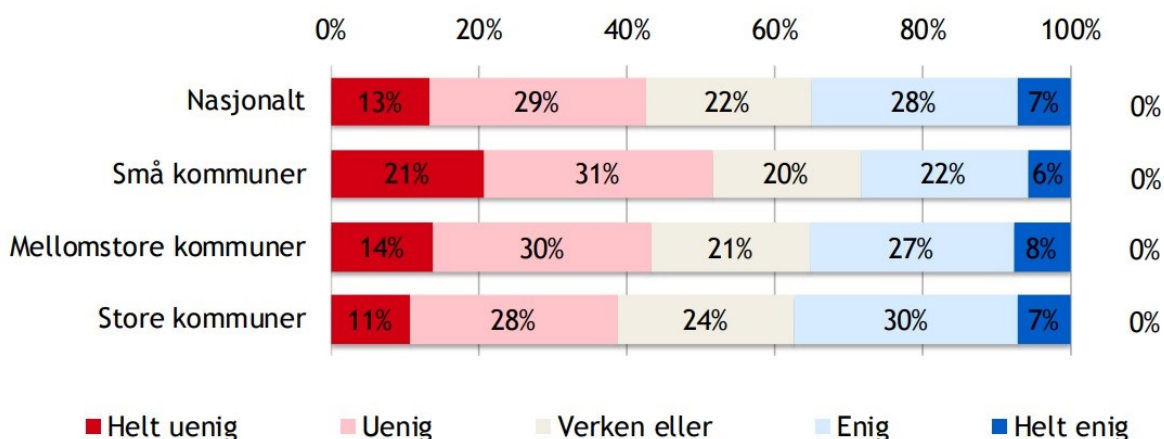


Figur 5 Kilde: Statens Vegvesen (2022) Trafikksikkerhetsutviklingen 2021

Siden nullvisjonen ble introdusert i begynnelsen av 00-tallet, har ikke risikoen for å bli drept eller hardt skadd på sykkel blitt særlig redusert.

## Trygghet

### JEG FØLER MEG TRYGG NÅR JEG SYKLER I MIN KOMMUNE



Figur 6 Respondenter ble oppfordret til å ta stilling til følgende påstand: «Jeg føler meg trygg når jeg sykler i min kommune». N=8093. Kilde: Syklistenes Landsforening (2022) Sykkelundersøkelsen 2022

Manglende trygghet er én av de fremste hindringene til økt sykling. Kun én av tre personer som sykler jevnlig er enige eller helt enige i påstanden om at de føler seg trygge når de syker (figur 6). Den samme undersøkelsen viser også at opplevd utrygghet er det viktigste hinderet mot å bruke sykkelen oftere.