

Frå: Syklistenes Landsforening
Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 20.04.2023

Syklistenes Landsforening er Noregs einaste organisasjon for kvardagssykling. Foreininga vart grunnlagt i 1947 og har i alle år jobba for å betre sykkeltilhøva i Noreg. I dag har vi 6500 medlemmer og 19 lokallag.

Innspel til nasjonal transportplan (NTP)

Ein auka del gåing og sykling 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. Befolkninga vert friskare og vi kjem i mål med berekraftige løysingar.

Aktiv transport er noko av det økonomisk mest lønsame Noreg kan investere i. Det handlar ikkje berre om at helsesektoren i landet kostar over ti prosent av BNP, men òg om at veginvesteringar over tid gjev trong til endå større investeringar på veg. Med smart investering i aktiv transport, kan nasjonen spare store pengar.

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

Heller ikkje når det gjeld trafikktryggleik, er stoda god nok. 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. Gje aktiv transport ei større rolle i NTP
2. Erstatt nullvekstmålet i biltrafikken med eit halveringsmål i byane
3. Moderniser regelverket slik at det fremjar aktiv transport

Under er det gjort greie for desse punkta. Vi går gjerne i djupna på dette ved høve.

Eline Oftedal
Generalsekretær
eline@syklistforeningen.no
922 06 954

Emil Rensvala
Fagsjef
emil@syklistforeningen.no
412 134 84

A) Fremje aktiv transport i samferdselspolitikken

Syklistens Landsforening meiner NTP treng et eige kapittel for satsinga som gjeld aktiv transport, i praksis sykling og gåing. Kapittelet må sette mål for korleis ein skal nå dei nasjonale sykkelmåla innan 2030. Det må òg gje ei tydeleg forståing av korleis styresmaktene meiner at sektoren skal lukkast med å nå nullvekstmålet. Det stadfester at heile auken i persontransporten skal takast gjennom meir gåing, sykling og bruk av kollektivtransport.

1. Gje aktiv transport ei større rolle i NTP

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 bruke kollektivtilbodet meir. Det gjeld generelt, men i større byar med vellukka kollektivsatsing finst ein tendens til at aktive reisevanar til dels vert erstatta av korte kollektivreiser og passiv mikromobilitet. Difor er det til dømes viktig å knytte halvparten av dei direkte bidraga frå staten til byvekstavtalar og påskjøningsmidlar direkte til aktiv transport.

Minst ti prosent av dei totale midla lyt øyremerkast aktiv transport.

2. Erstatt nullvekstmålet med eit halveringsmål i byane

Eit mål om nullvekst i biltrafikken er ikkje nok for å skape berekraftig mobilitet i byane i tråd med dei nasjonale måla. Personbiltrafikken i byane må ned, for å nytte 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 i befolkninga.

At nullvekstmålet i dag ikkje ligg som føring for fleirtalet av prosjekta som vert finansierte 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.

Dei nasjonale måla for auka aktiv transport treng konkretisering. Dei lyt tidfestast til år 2030.

3. Moderniser regelverket slik at det fremjar aktiv transport

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 og vegnormalane kan gje betre føresetnader for å nå dei nasjonale måla om meir gåing og sykling. Fleire kommunar har bede om at verktøykassa dei har for å fremje gåing og sykling vert monaleg breiare og betre tilpassa måla. Dei ønskjer òg at prosessen med testing nye løysingar som aukar tryggleik og framkome vert enklare enn i dag.

B) Legg innsats i betre avgjerder og betre metodar

4. Etabler eit tverdepartementalt nasjonalt sekretariat for aktiv transport

Betre mål- og styringsverktøy kan bidra til at aktiv transport i praksis vert prioritert på dei avstandane vi veit at gåing og sykling kan gjere jobben. Difor trengst eit nasjonalt sekretariat for aktiv transport. Regjeringa etablerer eit midlertidig organ for å lukkast betre med å nå dei nasjonale måla for økt aktiv transport. Nye Veier AS og den midlertidige sykkelletaten i Oslo kommune er gode døme. Oppdraget er å:

- utarbeide ny nasjonal sykkelstrategi
- skipe til samarbeid og kunnskapsutveksling mellom ulike samfunnsaktørar
- granske utviklinga mot måla og finne ut kva mål som treng justering
- stø offentlege organ i det sykkelfremjande arbeidet dei gjer
- skape flater for dialog mellom etatar
- skaffe strategisk forskingsfinansiering og formidle forskingsresultata
- formidle kva vinster aktiv transport gjev

5. Set krav om at infrastrukturen skal vere arealnøytral

For å nå dei nasjonale klimamåla som er sett, må mellom anna samferdselssektoren sin arealbruk verte stadig meir nøysam og gjennomtenkt. Ulike former for arealrekneskap har etter kvart fått større merksemd i oppfølging og kartlegging av infrastruktur og bygd areal. Det gjev høve til å sjå heilskapen på tvers av ulike prosjekt. 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. Krav om arealnøytralitet høyrer heime i alle prosjekt.

6. Få meir for pengane med konsekvent bruk av firetrinnsmetodikken

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

Vegetatane lyt alltid ha krav på seg om at dei skal arbeide etter firetrinnsmetodikken. Føremålet er å syte for rett ressursbruk og at sektoren samla bidreg til ei berekraftig samfunnsutvikling.