

Dato: 03.07.2023

Fra: Syklistenes Landsforening

Til: Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (deres referanse: 23/629)

## Høringsinnspill fra Syklistenes Landsforening av transportvirksomhetenes svar på oppdrag til Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

*Syklistenes Landsforening er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har i alle år arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi om lag 6000 medlemmer og 19 lokallag. Syklistenes Landsforening takker for muligheten til å gi innspill til NTP i denne runde.*

### En NTP for folkehelse, bærekraft og livskvalitet

En økt andel aktiv transport, i praksis gåing og sykling, gir store gevinster for folkehelse, miljø og samfunnsøkonomi. Tilrettelegging for aktiv transport gjør Norge til et bedre land å leve i. Befolkningen blir mer aktiv og sunnere og vi kommer i mål med bærekraftige løsninger.

Aktiv transport er noe av det mest økonomisk lønnsomme Norge kan investere i. Det handler ikke bare om at helsesektoren i landet har vokset til over ti prosent av BNP, men også om at veiinvesteringer over tid fører til flere investeringer på vei. Med smart investering i aktiv transport, kan staten spare store penger.

Syklistenes Landsforening støtter samtlige tre nasjonale mål for økt aktiv transport. Dessverre er det en liten framdrift å spore. Heller ikke angående trafiksikkerhet, er utviklingen mot nullvisjonen god nok. Veidirektøren har via [en kronikk i Aftenposten](#) sagt klart ifra om at vi ikke kommer til å lykkes med sykkelsetningen uten en mer målrettet innsats.

God tilrettelegging for aktiv transport er viktig for grupper i samfunnet som har lav mobilitet. Barn og unge oppnår en større selvstendig mobilitet med sykkel. Også eldre har stor glede av sykling når mobiliteten minsker som følge av alder. Ikke minst er el-sykkelen en skikkelig "game-changer", som gjort det mulig for langt flere personer og bedrifter å bruke sykkel som transportmiddel. Potensialet for økt sykling var allerede stort i utgangspunktet fordi over halvparten av alle reiser er under fem kilometer. Elsykkelen har gjort potensialet enormt. Tiden for å tenke nytt i transportplanleggingen er nå.

Under er det redegjort for våre innspill. Vi går gjerne i dybden ved mulighet.

Eline Oftedal  
Generalsekretær  
[eline@syklistforeningen.no](mailto:eline@syklistforeningen.no)  
922 06 954

Emil Rensvala  
Fagsjef  
[emil@syklistforeningen.no](mailto:emil@syklistforeningen.no)  
412 134 84

## Våre innspill kort oppsummert

### Hev ambisjonene på aktiv transport

1. Utdyp rollen til aktiv transport i et eget kapittel
2. Tidfest de nasjonale målene for økt aktiv transport til 2030
3. Videreutvikle nullvekstmålet til et trafikkreduksjonsmål for 2030

### Invester i aktiv transport

4. Øk de statlige midlene i byområdene
5. Øremerk ti prosent av veimidlene i Nasjonal transportplan til aktiv transport

### Utvikle metoder for bedre avgjørelser

6. Etabler et tverrdepartementalt sekretariat for aktiv transport
7. Moderniser regelverket slik at det fremmer aktiv transport
8. Set krav om at infrastrukturen skal være arealnøytral
9. Få mer for pengene med konsekvent bruk av firetrinnsmetodikken
10. Erstatt «forecasting» med «backcasting»

Disse punkter utdypes nedenfor.

## Hev ambisjonene på aktiv transport

### 1. Utdyp rollen til aktiv transport i et eget kapittel

Syklistenes Landsforening mener at Nasjonal transportplan trenger et eget kapittel for satsingen på aktiv transport (sykling og gåing). Kapitlet bør sette kurs for hvordan man skal nå de nasjonale sykkelmålene innen 2030 ved å gjennomføre målrettede tiltak. Kapitlet bør også omhandle hvordan økt sykling og gåing skal bidra til å nå andre samferdselspolitiske mål; som nullvekstmålene, nullvisjonen og klima- og miljømålene. I tillegg foreslår vi en beskrivelse av hvordan aktiv transport kan bidra til at NTP gir mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi, bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, oppnåelse av nullvisjonen for drepte og hardt skadde, og enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

### 2. Tidfest de nasjonale målene for økt aktiv transport til 2030

Syklistenes Landsforening støtter de tre nasjonale målene for økt aktiv transport; mål hvor sykling står for 20 % av reisene i byområdene og 8 % nasjonalt, og 80 % av barn og unge går eller sykle til skolen. Vi mener disse målene er hensiktsmessige og realistiske. De er også viktige for å koordinere etater, fylkeskommuner og kommuner mot felles mål. Det er dog et problem at målene ikke er tidfestet. Tilretteleggingen går for sent, viktige virkemidler tas ikke i bruk og oppdraget til nasjonale etater for utydelig. Syklistenes Landsforening mener derfor at målene bør tidfestes til 2030.



Målene for aktiv transport omhandler reiseandel, mens nullvekstmålet omhandler antall personkilometer. Syklistenes Landsforening mener at Transportøkonomisk institutt bør gis i oppdrag å se på hvordan målene for økt aktiv transport kan harmoniseres med og inkluderes i dagens nullvekstmål, og med et høyere mål for reduksjon av biltrafikken i byområdene (se punkt 3 nedenfor).

### **3. Videreutvikle nullvekstmålet til et trafikkreduksjonsmål for 2030**

Syklistenes Landsforening mener at målet om nullvekst i biltrafikken i byområdene er ikke nok for å skape bærekraftig mobilitet i byene, god folkehelse eller redusert klimaavtrykk i tråd med nasjonale mål om fysisk aktivitet og bærekraft. Vi mener personbiltrafikken i byene må ned, for å frigjøre arealer til aktiv transport og leveområder. Det vil redusere behov for vedlikehold og nyinvesteringer, og bidra til å tåle en vekst i næringsvirksomhet og folketall som ikke gir dårligere mobilitet i befolkningen. Syklistenes Landsforening mener at nullvekstmålet bør videreutvikles til et mål om å redusere personbiltrafikken i bykommunene innen 2030. Et mål som bør være bindende for statens samferdselsprosjekter i byområdene.

At nullvekstmålet i dag ikke ligger som føring for flertallet av prosjektene som blir finansiert over samferdselsbudsjettet, bidrar til at investeringene tilrettelegger for byspredning og bidrar til økt trafikkmengdene over tid. Syklistenes Landsforening mener derfor at nullvekstmålet i tillegg bør gjelde over alt i landet utenfor byområdene.

## **Invester i aktiv transport**

### **4. Øk de statlige midlene i byområdene**

De statlige investeringene og tilskuddene til byområdene bidrar sterkt til å nå målene i samferdselspolitikken. Det er i tettsteder flertallet bor og der mesteparten av reisene korte, og mange kan reise bærekraftig og aktivt. Målet må være å redusere behovet for investering i veier i fremtiden, ikke å øke det. Syklistenes Landsforening mener at byområdene bør prioriteres og de økonomiske rammene for byvekst avtales økes. Flere byer bør bli en del av ordningen. Vi mener at økningen bør finansieres med kutt i de veiprosjektene som ikke bidrar til bærekraftig omstilling til reisevaner.

### **5. Øremerk ti prosent av veimidlene i Nasjonal transportplan til aktiv transport**

Kollektivtrafikk er effektiv på lengre avstander og spesielt i kombinasjon med gåing og sykling. På de korte hverdagsreisene (særlig under fem kilometer) har samfunnet og hver enkelt innbygger langt mer å tjene på aktiv transport, enn på bare økt kollektivbruk. I større byer med vellykket kollektivsatsing finnes en tendens til at aktive reisevaner til dels blir erstattet av korte kollektivreiser og passiv mikromobilitet. Syklistenes Landsforening mener derfor at det er viktig å

Øremerke halvparten av de direkte bidragene fra staten til byvekstavtaler og belønningsmidler direkte til aktiv transport. Midlene bør økes uten å kutte i kollektivtrafikkinvesteringer.

Syklistenes Landsforeningen mener at minst ti prosent av de totale midlene i NTP bør øremerkes aktiv transport for å nå de nasjonale målene om økt sykling og gåing. Vi foreslår øremerkinger til aktiv transport på følgende poster:

Post	Sak	Kommentar
1320/30	Riksveiinvesteringer: mindre investeringstiltak	Det settes av midler for utarbeidelse av gange- og sykkeltiltak langs riksvei. Det skal synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres mot enhver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk.
1320/30	Riksveiinvesteringer: byvekstavtaler	Det settes av midler 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	Tilskuddsordningen blir en del av NTP og utvides. Tilskudd skal utelukkende gis til tiltak som bidrar til økt måloppnåelse av det nasjonale målet om 80 % andel gåing og sykling til skoler.
1332/66	Belønningsmidler til byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	Det øremerkes midler til gange- og sykkeltiltak i belønningsmidler til byvekstavtaler.
1332/66	Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	Det øremerkes midler til mindre investeringstiltak i gange og sykkel.
1332/66	Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	Det øremerkes midler til tilskudd til gange- og sykkeltiltak til mindre byområder.
XXXX/XX (ny)	Tilskuddsordning for økt aktiv transport i kommuner og fylkeskommuner	Inntil 2020 fantes en tilskuddsordning for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner. Etter at den forsvant har kommuner og fylkeskommuner som ikke er en del av de større byområdene fått begrensede muligheter å gjennomføre tilretteleggende tiltak for gående og syklende. Den erstattes av en ny tilskuddsordning som muliggjør gode grep for økt aktiv transport i hele landet.

## Utvikle bedre metoder for bedre avgjørelser

### 6. Etabler et tverrdepartementalt sekretariat for aktiv transport

Bedre mål- og styringsverktøy vil bidra til at aktiv transport i praksis blir prioritert på de avstandene vi vet at gåing og sykling kan gjøre jobben. Derfor mener Syklistenes Landsforening at det trengs et tverrdepartementalt sekretariat for aktiv transport. Samhandling mellom myndigheter som når mål gjennom økt aktiv transport vil føre til raskere måloppnåelse for flere sektorer. Ikke minst Helse- og omsorgsdepartementet har mål innen fysisk aktivitet. Klima- og miljødepartementet har en rekke mål som økt aktiv transport kan bidra til å nå. Syklistenes



Landsforening ber regjeringen vurdere å etablere et tverrdepartementalt sekretariat for aktiv transport som skal:

- utarbeide en nasjonal strategi for økt aktiv transport, som har med mål fra andre sektorer enn bare samferdsel (folkehelse, klima, miljø, næringsliv, arbeidsmarked, inkludering, m.m.)
- initiere samarbeid og kunnskapsutveksling
- granske utviklingen mot målene for økt aktiv transport og identifisere utviklingsbehov
- bidra til modellering for trafikantnytte og etterspørsel etter aktiv persontransport
- gjennomføre strategisk forskningsfinansiering og formidle resultatene
- formidle tversektoriell samfunnsnytte av å satse på økt aktiv transport

Syklistenes Landsforening mener at det nasjonale sekretariatet bør suppleres med regionale prosjektorganisasjoner for samarbeid rundt utbygging av gå- og sykkelnett i byområdene.

## **7. Moderniser regelverket slik at det fremmer aktiv transport**

Et steg mot enklere reisehverdag er å vurdere hvordan lovverk, regelverk og normerte løsninger bedre kan tilrettelegge for aktiv transport. Syklistenes Landsforening etterspør modernisering av regelverket og veinormalene, som vil gi bedre forutsetninger for å nå de nasjonale målene om økt aktiv transport. Vi opplever at kommuner etterspør bedre verktøy for å fremme gåing og sykling. Vi hører også et ønske at prosessen med testing nye løsninger som øker trygghet og fremkommet blir enklere enn i dag.

Syklistenes Landsforening ønsker at 30 km/t blir den generelle fartsgrensen i byer og tettsteder. Vi ønsker også at det blir mulig å skilte 20 km/t i gater som er tilpasset gående og syklende, for eksempel rundt skoler. Syklistenes Landsforening mener at det bør innføres særskilte krav til tunge kjøretøyer i byer. Syklistenes Landsforening ønsker at det tas grep for å utvide automatisk trafikkontroll (ATK) med langt flere målepunkter i byer og tettsteder.

Syklistenes Landsforening ser en fordel med å opprette regulatoriske sandkasser for å teste ut nye regelverk og ny teknologi for å styre trafikkmønster.

## **8. Set krav om at infrastrukturen skal være arealnøytral**

Syklistenes Landsforening mener at det bør tas grep for å sikre en konsentrert arealbruk som reduserer reiseavstandene. For å nå de nasjonale klimamålene må samferdselssektorens arealbruk bli mer nøysom og gjennomtenkt. Ulike former for arealregnskap har etter hvert fått større oppmerksomhet i oppfølging og kartlegging av infrastruktur og arealbruk. Det gir mulighet for å se helheten på tvers av ulike prosjekt. Arealnøytral infrastruktur og omdisponering av bruken av arealer er samfunnsøkonomisk lønnsomt og viktig. Krav om arealnøytralitet hører hjemme i alle prosjekt. Det burde også være prioritet for regjeringen for å fylle sin del av Naturavtalen (Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework [GBF]).

## 9. Få mer for pengene med konsekvent bruk av firetrinnsmetodikken

Syklistenes Landsforening mener at statusen til de gode prinsippene som ligger til grunn for den såkalte firetrinnsmetodikken må økes. Firetrinnsmetodikken finnes i handbok V712 og går ut på at en alltid skal kaste lys over og vurdere tiltak i denne rekkefølgen:

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
3. Mindre ombyggingstiltak.
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.

Vi mener at veietatene bør ha som krav at de alltid skal arbeide etter firetrinnsmetodikken. Formålet er å sørge for rett ressursbruk og at sektoren samlet bidrar til en bærekraftig samfunnsutvikling.

## 10. Erstatt «forecasting» med «backcasting»

I stor grad baseres den nasjonale infrastrukturplanleggingen og lønnsomhetsberegninger på prognoser over trafikkutviklingen 40 år inn i framtiden. Modellen med basisframskriving er basert på dagens situasjon og forutsier at biltrafikken kommer til å øke. På det grunnlaget økes veikapasiteten for å møte denne økningen. Resultatet blir en selvoppfylgende profeti av en utvikling med økt biltrafikk. Det gir dårlig måloppnåelse innenfor samferdsels-, miljø- og helsepolitikken, og binder opp framtidige offentlige midler til drift, vedlikehold og nyinvesteringer i økt veikapasitet.

Alternativet til denne *forecasting*-metodikk er å bruke *backcasting*. Det handler om å ta utgangspunkt i en ønsket utvikling og en ønsket framtid, og la tiltakene styres av hva som må til for å komme dit. Basisframskrivingen (*forecasting*) bør erstattes med klimabananen (*backcasting*) som grunnlag for alle lønnsomhetsberegninger, og kompletteres med en helsebane som er basert på at befolkningen tilfredsstillers minimumsanbefalingene for fysisk aktivitet. Prosjekter som ikke bidrar til den ønskede utviklingen bør ikke gjennomføres.

Syklistenes Landsforening etterspør i tillegg en satsing på bedre data på utviklingen av sykkel- og gangtrafikken. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser utviklingen nasjonalt og i de største kommunene, men for flesteparten av kommunene mangler vi kunnskap om effekten av de tiltak som gjøres, og om den generelle utviklingen. Det mangler også god data på trafikkulykker.

## Særskilte kommentarer til saksgrunnlaget

### Bypolitikk

Syklistenes Landsforening støtter den overordnede retningen og tiltakene som angis i transportvirksomhetens svar på utredningsoppdraget, tema Bypolitikk, særlig kapittel 2 og avsnittene 3.2 og 5.3. Transportvirksomhetene presenterer i disse avsnittene en rekke viktige



tiltak for å øke andelen aktiv og bærekraftig transport i byer. Ikke minst er det et stort fokus på omdisponering av gatearealer.

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor Byområdene angir at måloppnåelse for nullvekstmålet «forutsetter en sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene» (s. 2). De betoner også at det er nødvendig at det satses på økte restriksjoner på bilbruk, økte restriksjoner på parkering, en enda sterkere satsning på fortetting og konsentrert arealutvikling, statlig arealbruk som påvirker nullvekstmålet og å endre innretning på tilskuddsordninger (s. 3). Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Trafikksikkerhet**

Syklistenes Landsforening støtter tiltakene som angis i Statens vegvesens svar på utredningsoppdraget med tema Trafikksikkerhet, særlig de tolv tiltakene som listes i avsnitt 6.6.

Her ønsker vi å framholde at økt trafikksikkerhet for myke trafikanter forutsetter økt ressursprioritering. Vi vil understreke at oppnåelse av nullvisjonen for myke trafikanter forutsetter et riksdekkende arbeid. Vi deler oppfatningen av viktigheten i en retning som i hovedsak fokuserer på ulykkesforebyggende arbeid.

### **Klima og miljø**

Syklistenes Landsforening støtter den overordnede retningen og tiltakene som angis i transportvirksomhetens svar på utredningsoppdraget, tema Klima og miljø.

Her ønsker vi særlig å framholde at transportvirksomhetene mener at trafikkreduserende tiltak vil gi «mindre støy, mindre forurensning, mindre trafikkulykker, bedre folkehelse, mindre veislitasje og dermed drifts- og vedlikeholdskostnader, og mindre behov for utbygging av nye veier» (s. 61).

### **20 % sykkelandel i byer**

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor byområdene gir uttrykk for at regjeringens sykkelmål for byer ikke kan nås. S. 4:

«Innenfor rammen som er satt er det etter vår vurdering lite realistisk å nå målet om 20 pst. sykkelandel i byområdene. Selv med en betydelig økt satsing på sykkelinfrastruktur i forhold til rammen som er satt, kombinert med restriktive tiltak og sterk fortetting, vil dette målet være vanskelig å nå. Viser til transportvirksomhetenes vurdering av dette i svaret på oppdrag 5 [fra 2019] i forbindelse med forarbeidet til gjeldende Nasjonale transportplan [2022-2033].»

Syklistenes Landsforening mener at dette ikke er korrekt. Det er mulig å nå målene innen 2030 med målrettede tiltak. I gjeldende NTP brukes store ressurser på å bedre tilretteleggingen for bil. Med en omprioritering til aktiv transport innenfor gitt økonomisk ramme vil målene om økt sykkelandel nås. Potensiale i å omdisponere gate- og veiarealer i byområdene for å øke aktive transport bør utnyttes. God sykkelinfrastruktur er svært rimelig å få til hvis tilgjengelige

gatearealer brukes smartere. Det finnes utallige eksempel på byer som har nådd sykkelandeler på langt over 20 prosent ved å gjøre det litt mer attraktivt å sykle og litt mer krøkkete å kjøre bil. Erfaringer fra Gent, Paris og andre byer viser at det er mulig å øke syklingen betydelig på få år.

Sykkeltilrettelegging i byer har utviklet seg mye på siden vurderingen gjordes i 2019. Ikke minst etter erfaringer fra pandemien. Statens vegvesens analyse er på mange måter foreldet allerede, og reflekterer ikke bredden av mulige tiltak for å øke sykkelandelen som er tilgjengelig i dag. Vi viser også til [høringsuttalelse fra Syklistenes Landsforening på gjeldende NTP \[2020\]](#), s. 3.

### **Justeringer i rammeverk for byvekstvtaler**

I [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni](#) anbefaler transportvirksomhetene at alle byvekstvtaler reforhandles. Det handler blant annet om oppdatering av prioriteringskriterier og beslutningsgrunnlag som er tydeligere på arealbruk og på firetrinnsmetodikken. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg**

I [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni](#) anbefaler transportvirksomhetene at vintervedlikehold av gang- og sykkelanlegg bør få særlig fokus i byvekstvtalene. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Holdningsskapende arbeid**

I [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni](#) anbefaler transportvirksomhetene at det gjennomføres nasjonale kommunikasjonstiltak og kampanjer som retter seg mot mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Ambisjonsnivå for gjennomføring av tiltak i by**

I [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni](#) anbefaler transportvirksomhetene at det vurderes særlige satsinger innenfor trafikkisikkerhet i by. Et eksempel er at det kan stilles krav om gjennomføring av sykkelveiinspeksjoner på alle strekninger i byområdet som inngår i et tilrettelagt tilbud for syklist og at nødvendige strakstiltak skal være gjennomført innen et tidspunkt. Et annet er at det stilles krav om gjennomgang av alle gangfelt i byområdet opp mot gjeldende gangfelt-kriterier og at nødvendige utbedringer skal være utført innen et tidspunkt. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Gjennomgang og oppdatering av regelverk knyttet til skilting og fartsgrenser i by**

I [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni](#) anbefaler transportvirksomhetene at det gjøres en gjennomgang av både regelverket og bruken av regelverket knyttet til skilting og fartsgrenser i by. Syklistenes Landsforening støtter dette.





### **Særskilte krav til tunge kjøretøyer i storbyområder**

I oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni anbefaler transportvirksomhetene at det igangsettes en vurdering av om det av hensyn til trafikksikkerhet bør settes særskilte krav til tunge kjøretøyer for at de skal kunne brukes i de største byene. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Kunnskap om det reelle antall drepte og skadde og stedfesting av alle ulykker**

I oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni anbefaler transportvirksomhetene en satsing på bedre kunnskapsgrunnlag for ulykker i NTP. Syklistenes Landsforening støtter dette.

### **Eneulykker med fotgjengere (fallulykker)**

I oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget datert 1. juni anbefaler transportvirksomhetene at det bør vurderes om det er behov for overordnede grep på nasjonalt nivå for å inkludere tiltak mot fallulykker som en del av trafikksikkerhetsarbeidet. Syklistenes Landsforening støtter dette. Innsatser mot fallulykker blant gående vil dessuten bedre trafikksikkerheten til syklende.

### **Fordeling av rammer**

Syklistenes Landsforening er uenige i Statens vegvesens forslag til prioritering av økonomiske rammer (vi viser til tabell 7.2). Vi foreslår at ti prosent av veimidlene øremerkes aktiv transport.