



Syklistforeningen ble grunnlagt i 1947 er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdags- og rekreasjonssyklistere. I snart 80 år har vi vært en pådriver for bedre sykkelforhold i Norge. I dag har vi 8000 medlemmer og 19 lokallag over hele landet.

Byutredninger Nord-Jæren

Økt sykling er den billigste måten å nå null-vekst målet på og vi forventer at Byvekstavtalen stiller kriterier til partene om:

1. Sammenhengende sykkelveinett i alle byområder
2. Sykkel må modelleres riktig i transportanalysene
3. Kompetanseheving og utvikling av riktige virkemidler for å få fortgang i utbygging av effektive og brukervennlige sykkelveinett.
4. Arbeidsplasser, skoler og offentlige virksomheter må legge til rette for økt sykling (sykkelparkering, garderobe og andre viktige fasiliteter) også kalt Sykkelvennlig arbeidsplass = Svap

Syklistforeningen konstaterer fra Byutredningen at vi ikke når 0 vekstmålet med dagens virkemidler på Nord-Jæren. Samarbeidsavtalen er i hovedsak midler til å bygge anlegg for kollektiv, sykling og gange trafikk. Videre ser vi at det er generelt behov for fagkompetanse om sykkeltilrettelegging i grunnlagsmaterialet. Dersom sykkeltall hadde vært inkludert i grunnlagstallene og i analysene, ville det gitt et sterkere beslutningsgrunnlag for hvilke tiltak som bør iverksettes for å fremme aktiv transport og nå nullvekstmålet.

Det er beklagelig at vi i 2026 fortsatt ikke har kommet lenger i å verdsette sykkeltrafikk, og at gode modeller for å anslå utviklingen fram mot 2036 og 2050 fortsatt mangler. Syklistforeningen ber om at det settes av ressurser til å utvikle metoder som bedre ivaretar sykkeltrafikk i transportmodelleringen. Det må også skilles tydelig mellom sykling og mikromobilitet, som er to ulike transportformer og må behandles som det i planlegging og utredninger.

For at sykling skal ha kraft, må planleggingen gjennomsyre byens transportårer og folk på sykkel gis fortrinn fremfor andre. Dette er ikke tilfelle i lovverk og ei heller i kultur i samferdselsmiljøet i Norge pr i dag, men dette kan lett endres med en sterk nasjonal stemme, sterkere krav i forhandlingene om Byvekstavtaler og sterkere fagmiljøer med sykkelkompetanse. Dersom fokuset er kollektivtransport og reduksjon av bilbruk og alle ressurser legges i dette, vil vi ikke se endringer i sykkelandelen.

Potensialet for å forbedre tilretteleggingen for sykling med byvekstavtalene er enormt, for sykling er den billigste formen og krav til storbyene og organisering av arbeidet må utbedres for å få sterkere effekt. *Syklistforeningen ber derfor om at det utarbeides et sterkt aktivt delmål om at byene skal ha vekst i sykkeltrafikk, for å få en tydelig nasjonal kraft gjennom Byvekstavtalene.* Det må også etableres en fordelingsnøkkel, hvor en større del av pakkene går til nettopp disse transportformene.

Byvekstavtalen er nasjonalt og virkemiddelet for Nasjonal transportplan, men noe som er vel så viktig er hvordan pakkene og midlene håndteres av lokale parter. En ny nasjonal sykkelstrategi ville vært et utmerket hjelpemiddel for alle byer og tettsteder i arbeidet med å tilrettelegge for sykling.

Nord- Jæren er fire bykommuner med hver sitt politiske og administrative styre. Syklistforeningen er en sterk aktør i Norge og er pådriver politisk og faglig for bedre sykkelforhold i Norge. Arbeidet er utfordrende på Nord-Jæren fordi det ikke er en samlet sterk aktør, men mange parter. Resultatet blir politisk dragkamp heller en faglig utvikling og et sammenhengende sykkelveinett.

Avtalene bør derfor skille sterkere med hva som er politisk handlekraft og hva som er faglig handlekraft. Pakkene kan ikke bare finansiere bygging, men også sikre nødvendig kunnskap, organisering og personell lokalt til å utføre. Gjennomføringen av vedtatt sykkelstrategi på Nord-Jæren, og dermed utviklingen av sykkelveinettet, må organiseres slik at fremdriften ikke blir avhengig av at politikere i hver enkelt kommune kjemper frem sine egne prosjekter.

Det å etablere gode og stabile fagmiljøer er svært viktig for fagkompetansebygging, tilvekst til faget og ikke minst resultatet av gode og faglig sterke prosjekter. Oslo kommune er et forbilde i denne sammenheng, men et stort og tungt fagmiljø som man søker seg til for å være en del av. Erfaringen til Syklistforeningen er at der det er ansatte og midler til å gjennomføre tiltak på sykkelveinettet, blir det bedre forhold for syklende. Til sammenligning er det opprettet en prosjektavdeling for å gjennomføre utbyggingen av bussveien på Nord-Jæren, fordi det ansees som helt nødvendig. Det vises tydelig i det statelige arbeidet at sykling ikke gis nødvendig respekt som transportmiddel og at det ikke blir brukt som et reelt virkemiddel i arbeidet med å nå 0 vekstmålet.

Syklistforeningen ber derfor om at det stilles krav fra Staten i forhandlingene om at det etableres en prosjektavdeling med fagkompetanse innenfor sykkelplanlegging for sykkelveinettet på Nord-Jæren, som har interkommunal utstrekning med fagpersoner og tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre kvalitetshevingen på sykkelveinettet på Nord-Jæren, på lik linje som det gjøres for utbygging av kollektivnettet.

Med vennlig hilsen

Monica Johansen Bikos

Seniorrådgiver fag og politikk

 Syklistforeningen