

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:
Rune Gjøs, 22 47 30 33

Dato:
30. juni 2012

Høring- transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Sykeltrafikkens betydning for norsk transportpolitikk

Sykeltrafikk er i mange byer i dag en viktig del av transportsystemet og bidrar til en effektiv trafikkavvikling. En stor gruppe mennesker bruker hver eneste dag sykkelen som sitt transportmiddel til ulike gjøremål. I løpet av en vanlig hverdag gjennomføres det i Norge minst 600.000 sykelturer av voksne over 16 år, over 200.000 av disse er arbeids-/skolereiser.

I Oslo by gjennomføres det minst 75.000 sykelturer, og 18.000 av disse i løpet av morgen og ettermiddagsrushet. Dette tilsvarer 16.000 biler, 440 busser eller 90 trikker. I tillegg kommer et titalls tusen syklistar som pendler inn til Oslo fra Akershus som dermed avlaster vegnett og kollektivsystemet.

Selv i mindre byer utgjør sykkeltrafikken et betydelig volum, og bidrar til effektiv trafikkavvikling.

Hver eneste sykeltur, uansett om den skjer i en storby eller i spredtbygde områder, gir en gevinst tilbake til samfunnet i form av reduserte helsekostnader, økt verdiskaping og bedre livskvalitet.

Dersom 100.000 flere sykler til jobben, blir besparelsen for samfunnet på hele tre milliarder kroner i året og den samfunnsøkonomiske nytten av et sammenhengende sykkelvegnett i norske byer er trolig fire-fem ganger større enn kostnadene, og har høyere lønnsomhet enn de fleste veiprojekt.

Samtidig vet vi at det er et stort potensial for økt sykling i Norge.

Regjeringen har allerede i den nylig fremlagte Klimameldingen synliggjort en ambisjon om en økt satsing på sykkel som transportmiddel. Vi vil også bemerke at for første gang er sykkel en politisk løsning for å nå nasjonale mål og forpliktelser. Klimameldingen, og det etterfølgende klimaforliket i stortinget har styrket sykkeltrafikk som et nasjonalt transportpolitisk virkemiddel, og er et sykkelpolitisk gjennombrudd.

Hvis vi skal nå målsettingen om at veksten i persontrafikken i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange krever dette en bred satsing på sykkel som transportmiddel.

Avslutningsvis i vår uttalelse ligger 9 forslag til sykkelpolitiske tiltak som vi ber tas inn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Om målsettinger

I st.meld.nr.16, Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) satte regjeringen et mål om en sykkelandel på 8 % innen utgangen av 2019. Opprinnelig var målet 10 % (fra Klimaforliket i 2007), men regjeringen vurderte at dette ville være vanskelig å nå i løpet av 2019 med den virkemiddelbruken som ble prioritert i planperioden 2010 – 2019.

Transportetatene foreslår et mål om 8 % sykkelandel, men nå innen utgangen av 2023. Altså en svekking av tidligere ambisjoner. Manglende resultatoppnåelse i inneværende planperiode, samt mangel på offensiv satsing på sykkeltiltak er etter vår vurdering årsaken til reduserte ambisjoner.

Manglende oppfølging av sykkeltiltak i inneværende planperiode.

Med det forslag som Statens vegvesen har lagt frem for statsbudsjett for 2014 ligger man nå langt etter målet om flere sykkelveger, etter fire år er måloppnåelse (km bygget sykkelveg) på 64 %.

Det satses minst i byene, der måloppnåelsen i byene er på litt over 50 %. Det var en klar ambisjon i planperioden om å satse på sykkel i byene, der potensialet for økt sykling er størst.

	Bygget 2010 og 2011	Planlagt 2012	Foreslått 2013	Sum av 2010-2013 måloppnåelse i %	Mål for 2010-2013
Totalt	34	24	35	145 (64 %)	226

Tabellen viser statens innsats langs riksveg for antall km totalt, fordelt på år, samt oppfølging etter fire år (km og %), samt mål for perioden 2010-2013.

Denne manglende resultatoppnåelsen må få konsekvenser ved at det må satses mer på sykkeltiltak allerede fra 2014.

Om investeringsrammene

Transportetatene foreslår en ramme på 2.4 mrd kroner til gående og syklende (i planteknisk ramme). Dette utgjør 3.9 % av post 30, Riksveginvesteringer. St.meld. nr. 16 la opp til en andel på 4.3 %. Det vil si at det planteknisk ramme har en lavere ambisjon for gående og syklende.

I det nylig inngåtte klimaforliket understreker flertallet at det må satses på sykkel som fremkomstmiddel, og at det må bygges ut en bedre infrastruktur for sykkel. Flertallet ønsker en offensiv sykkel-satsingen, spesielt i byområdene hvor behovet for økt sykkeltrafikk er stort.

Klimaforliket peker dessuten på behovet for sykkelekspressveier i større byområder, og en sterkere prioritering av statlige investeringer til sykkel i byene. Klimaforliket tar også opp en egen belønningsordning til de kommuner og fylker som ønsker å satse på sykkel. Transportetatene foreslår en slik tilskuddsordning til de byer som ikke omfattes av bypakker og som er definert som sykkelbyer. Dette er et meget godt tiltak. En sterkere statlig satsing i byene, kombinert med tiltak for å mobilisere og stimulere lokale myndigheter til en forpliktende satsing på sykkel som transportmiddel er god statlig politikk for bedre miljø.

Om infrastruktur - generelt

Planteknisk ramme legger opp til 300 km tilrettelagt for syklende i løpet av ti-årsperioden. St.meld. nr. 19 hadde som mål å etablere 500 km over ti år.

Behovet er 1700 km. Med tempo i planteknisk ramme vil det ta 56 år før behovet er løst.

Om sykkelekspressveger

Sykkelekspressveger er tynt beskrevet, blant annet sies det ingenting om ansvar, organisering eller ressurser til planlegging og bygging.

Rundt storbyområdene er det behov for å utvikle et hovedsykkelvegnett av høyere standard enn det som har vært vanlig fram til nå. Spesielt langs hovedårene inn mot sentrum er det behov for sammenhengende sykkelveger med større bredde og økt framkommelighet. Slike sykkelveger omtales gjerne som sykkelekspressveger, og vil kunne tilby trafikanter et attraktivt alternativ til bil.

Mange byområder har mål som innebærer en tredobling av antall syklist. Dette innebærer et økt behov for gode, raske og framkommelige sykkelveger. Dagens sykkelvegnett er heller ikke tilrettelagt for en tredobling av sykkeltrafikken. Kravet i Vegnormalene er at syklende og fotgjengere skilles der det er mer enn 50 syklende per time (maksimalt i timen for et normaldøgn). Er det mer enn 300 syklende per time skal bredden på sykkelveg være minimum tre meter, fysisk skilt med kant til gangareal på 1,5 meter).

Det vil si at det allerede med dagens sykkeltrafikk skulle ha vært separat sykkelveg, de fleste stedene med minimum tre meter brede og gangveg på minimum 1,5 meter langs hovedvegnettet inn og ut av de større byene.

Sykkelekspressveger finnes i flere land; blant annet Danmark, Nederland og England. Det planlegges i dag slike veger i Kristiansand og på Nord-Jæren.

På Nord-Jæren og i Kristiansand er det kommunene i nært samarbeid med Statens vegvesen som er pådrivere for utrednings og planleggingsarbeidet. Finansiering forutsettes som en del av bypakkene i Nasjonal transportplan med bompenger samt statlige, fylkeskommunale og kommunale investeringsmidler.

Om trafikkregler

Transportetatene ønsker å videreutvikle trafikkreglene med tanke på å gjøre sykling mer attraktivt. Det er vikepliktsreglene som vil bli vurdert. Dette er et veldig bra initiativ som vi støtter.

Om revidert avtale Oslopakke 3

En premiss fra Stortingets behandling av Oslopakke 3 våren 2009 var å vri bruk av privatbil mot kollektiv, gang og sykkel. Stortinget la til grunn at det i pakken skulle legges vekt på sykkeltiltak.

Etter vår vurdering følges ikke stortingets intensjon om en vektlegging av sykkeltiltak godt nok opp i revidert avtale som legges frem. Blant annet fordi sykkeltiltak er lite synlige i pakken. Sykkeltiltak er ikke en egen post slik prosjekt på veg og kollektiv men plassert under fire ulike programområder:

1. Programområder riksveg Oslo
2. Programområder lokalveg Oslo
3. Programområder riksveg Akershus
4. Programområder lokalveg Akershus

Prioritering av midler og tiltak innen de to programområdene for riksveg gjøres gjennom behandling av ny nasjonal transportplan våren 2013. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gjør tilsvarende prioriteringer innenfor de rammene som ligger i den reviderte avtalen, både gjennom egne handlingsprogram og årlige budsjetter for fylkesveg og kommunalveg.

Avtalen er noe vag på hvilke fordelinger som de ulike aktørene stat, fylke og kommune vurderer innen programområdene. Vi arbeider nå med lokale vegmyndigheter for å i større grad synliggjøre den kommende innsatsen på sykkeltiltak; blant annet ved å definere sykkel som et egen post i

budsjettene, og etablere egne prosjekt for sykkelekspressveger med dedikerte planleggingsmidler. Vi vil derfor komme med et ytterligere innspill vedrørende Oslopakke 3 i løpet av høsten til departementet.

Innspill til Norsk sykkelpolitikk

1. Sammenhengende og attraktivt vegnett for sykkeltrafikk etableres så raskt som mulig – sykkelmilliarden må på plass:

Staten må forsere planlegging og utbygging av sykkelvegnettet. Statens ansvar for hovednettet må ferdigstilles innen 2030.

Minst en milliard kroner, **sykkelmilliarden**, settes av til sykkelveger hvert år i Statsbudsjettet.

Kraftig satsing på hovednett i byer, 500 millioner per år.

Økt satsing på gang- og sykkelvegnettet, trygge skoleveger og nærmiljø, 300 millioner per år.

Staten må stimulere lokale vegholdere til å satse mer på sykkel. Staten må innføre en tilskuddsordning for sykkelbyene på Statsbudsjettet med en ramme på minst 200 mill. kr per år.

Sykel må inngå i de flerårige avtalene mellom Staten og storbyene, og minst 20 % av midlene må settes av til sykkeltiltak (planlegging, investering og drift, kampanjer og holdningsskapende arbeid).

2. Satsing på sykkelveger med høy standard i større byområder– sykkelekspressveger:

Staten må ta ansvar for planlegging og finansiering av sykkelekspressveger.

Sykkelekspressvegene på Nord-Jæren og i Kristiansand inn som egne prosjekter i Nasjonal transportplan.

Statens vegvesen må starte planleggingen av sykkelekspressveger i de større byene nå. Det må settes av egne planleggmidler til dette.

3. Sykkelvegnettet skal ha god fremkommelighet hele året:

Særlig oppfølging av sykkelfelt langs hovednettet for sykkel i vinterhalvåret

Vegmyndighetene må finne nye måter å drifte sykkelvegnettet hele året, blant annet mindre bruk av salt, bedre rutiner og materiell tilpasset sykkelvegnettet.

Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme minimumskrav slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.

Drift av sykkelvegnettet må inngå i de ulike statlige belønningsordningene omtalt i punkt 1.

4. Vedlikehold og utvikling av sykkelvegnett ved bruk av sykkelveginspeksjoner:

Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres hvert 5. år for hovednett for sykkel i byer og tettsteder

Sykkelveginspeksjoner gjennomføres hvert 10. år for øvrig sykkelvegnett

Feil, mangler og skader utbedres umiddelbart, eventuelle større tiltak planlegges og utføres.

Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme rutiner for sykkelveginspeksjoner slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.

5. Bedre trafikkregler som gir syklister beskyttelse og større framkommelighet:

Minimumskravet på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklister må inn i trafikkreglenes § 12

Vikepliktsreglene for sykling på gang- og sykkelveg må endres slik at syklende gis prioritet og bedre framkommelighet

6. Bedre trafiksikkerhet for syklister:

30 km/t som alminnelige fartsgrense i byer og tettsteder

Bedre trafikkregler, jfr. punkt 5.

7. Bedre beslutningsgrunnlag:

System for systematiske og pålitelige tellinger av sykkeltrafikk i byer og tettsteder

Reisevanedata for de 30 største byene hvert 4. år

Innføring av sykkelregnskap i sykkelbyene med rapportering i Statsbudsjettet

8. Bedre samordning for bruk av sykkel og kollektivtransport:

Vegmyndigheter, Jernbaneverket og NSB har et ansvar for å tilrettelegge for sykling og kollektivtransport.

Økt satsing på sykkelveger som mater større kollektivknutepunkt i byområder

Tilstrekkelig og sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, større holdeplasser og ved statlige arbeidsplasser, institusjoner og bygg

NSB må gi bedre mulighet og økt kapasitet for å ta med sykkel på lokaltog og regiontog

Billettering for reisende med sykkel må bli enklere

9. Større satsing på nasjonale sykkelkampanjer og holdningsskapende arbeid:

Statlige myndigheter må bidra til kampanjer og holdningsskapende arbeid. Det må rettes særlig fokus mot barn og unge.

Tiltaksplan for å få barn til å sykle mer

Bilfri sone rundt skoler og barnehager

Kampanje rettet mot bedre samspill i trafikken

Staten må tilrettelegge for at statsansatte velger sykkel til og fra arbeid og i tjenesten

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening

Rune Gjøs

Generalsekretær

rune.gjos@syklistene.no