

# Syklistenes Landsforening

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:  
Rune Gjøs, 22 47 30 33

Dato:  
30. april 2008

## Høring: Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

**Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010-2019 er en flott anledning for regjeringen å vise alvor og handlekraft bak Soria Moria erklæringen, og at virkemidler som favoriserer sykling som transportform tas i bruk. Det er tid for at festtaler og vakre ord erstattes av konkret handling. Regulering av biltrafikken er nødvendig, selv om det på kort sikt er upopulært. Den økonomiske favorisering av bilbruk må snus slik at det økonomisk blir mer attraktivt å sykle, å gå og å reise kollektivt. Vegbevilgningene må omprioriteres, slik at sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk kan ferdigstilles i løpet av 20 år.**

Behovet for statlige investeringer i sykkelanlegg langs riksvegnettet er i Nasjonal sykkelstrategi anslått å være på nesten 24 mrd kroner (2007). Den statlige andelen av hovednettet for sykkel i byer og tettsteder ligger på om lag 11 mrd kroner, stamveger utenfor byer og tettsteder ligger på om lag 4,5 mrd kroner, og øvrige riksveger utenfor byer og tettsteder utgjør 8,4 mrd kroner. I de største byene utgjør det kommunale vegnettet størsteparten av hovednettet. Det er ikke gjort noe samlet overslag over det faktiske behovet for sykkeltiltak langs de kommunale vegnett.

**Det er et realistisk mål at den statlige delen av sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk ferdigstilles i løpet av 20 år. Dette betyr en investering på 24 mrd kroner, 1,2 mrd kroner pr. år. Den samfunnsøkonomiske nytten av dette vil netto ligge på mer enn tre ganger dette beløpet (Transportøkonomisk institutts beregninger), noe som betyr at samfunnet får en kostnad på minimum tre kroner for hver krone som ikke investeres i veganlegg for sykkeltrafikk.**

I forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er det ikke gitt noe forslag til årlige rammer for øvrige riksveger, kun til stamveger. For sykkeltrafikken er bevilgninger til øvrige riksveger viktigere enn til stamveger, da det meste av sykkeltrafikken skjer langs øvrige riksveger og kommunale veger. Vi antar at de manglende forslag til rammer for øvrige riksveger skyldes regionalisering av Statens vegvesen sin virksomhet. Vi frykter at dette vil svekke satsing på sykkeltrafikk, i strid med regjeringens egne målsettinger. **Det er derfor av avgjørende betydning at rammer for sykkelveger langs øvrige riksveger må medtas i Nasjonal transportplan 2010-2019.** Dette må gjøres uavhengig av regionalisering av øvrige riksveger.

## Generelt om planforslagets strategi

Syklistenes Landsforening mener at planforslaget strategi for stamvegnettet er et modig valg. Vi støtter at investeringer skal vris fra store vegprosjekt mot mindre og målrettede investeringstiltak. Et slikt grep kombinert med en større satsing på drift og vedlikehold er gode nyheter for syklistene i både distrikt og tettbygde områder.

Denne kursendringen er en lønnsom bruk av statlige investeringsmidler. I følge Transportøkonomisk Institutt vil investeringer i sammenhengende nett for sykkel kunne gi en netto nytte på over tre ganger kostnadene. Transportetatens forslag har dessuten en positiv vektlegging av sykling og sykkeltrafikk, og fremhever betydningen av å legge til rette for sykling og den positive samfunnsmessige betydning dette vil ha, spesielt for helse og miljø. **Vi støtter regjeringens mål i st.meld. nr 34 (2008-2007) Norsk klimapolitikk om en nasjonal sykkelandel på 10%.**

## Om sykkelpolitikk

For å nå målet om en markant økning i sykkelandelen må det tas i bruk virkemidler av en helt annen karakter enn de som inntil nå har vært benyttet. Også for inneværende NTP-periode er det ambisiøse mål for sykkeltrafikkens andel av persontransporten, men vi ser at disse målene ikke blir nådd. **Det er biltrafikken som øker mest, stikk i strid med politiske mål. Men dette bør ikke forundre, da de virkemidlene som benyttes favoriserer bilen som transportmiddel.** Veger for biltrafikk har forholdsmessig en langt høyere standard enn veger for sykkeltrafikk, vegnettet er bedre utbygd og gir bedre fremkommelighet enn det sykkeltrafikken tilbys. Selv der det etableres et hovedvegnett for sykkel så innebærer ikke dette at sykkeltrafikken gis en prioritet. Mens biltrafikk og kollektivtrafikk gis en reell trafikal prioritet i veg og gatenettet gis sykkeltrafikken kun innpass på de andre transportmidlenes premisser. Hvis man ser til andre land det er naturlig å sammenligne seg med ser vi at sykkeltrafikken gis en helt annen prioritet og status på det nettet man ønsker å prioritere sykkelen på.

Vi vil bemerke at dette ikke skyldes mangel på kunnskap eller håndbøker, men av ren politisk vilje. Et kjennetegn på utviklingen av sammenhengende sykkelvegnett i de større byene viser en stykkvis og delt utbygging der det bygges litt her og der. Vi registrerer at man langs en hovedlenke gjerne kan bygge anlegg til titalls millioner av kroner på deler av strekningen mens det på andre deler av strekningen ligger vegareal klart til å merkes opp til sykkelfelt. Etablering av sykkelfelt er nesten gratis, og kan gjøres relativt raskt, men stoppes ofte av at lokale politikere prioriterer gategrunnen til gateparkering. Det er nesten uforståelig at man på den ene siden kan investere store summer av offentlige midler til sykkelanlegg mens man samtidig unnlater å prioritere bort gateparkering langs vedtatt hovedvegnett for sykkel.

Selv om vi støtter hovedgrepene som transportetatene foreslår ved å vri innsatsen mot mindre og mer målrettede tiltak, vil vi bemerke at planforslaget ikke tar inn over seg de reelle utfordringer som spesielt de større byene står foran. Fra 2003 til 2006 økte bilholdet i de ti største bykommunene med seks prosent. Dette bør framstå som et solid varsel til både sentrale og lokale myndigheter at befolkningen i de største byene og tettstedene øker sitt bilhold i en tid der det settes et voldsomt fokus i styringsdokumentene på mer miljøvennlig transport.

Vi synes at det er betegnende at man i planforslaget kan gi inntrykk at Stavanger både har en høy sykkelandel og at denne andelen skyldes en langsiktig satsing for gange og sykkel. I følge transportetatenes egne tall har sykkelandelen gått ned i Stavanger fra 7 til 6 prosent fra 2001 til 2005. Til sammenligning har Odense 24 % og Aalborg 19 % sykkelandel. Hvis man ser på statistikk over kommunale gang- og sykkelveger per innbygger fra Statistisk sentralbyrå ser man at innbyggerne i Stavanger ikke har fått noe mer tilbud i samme tidsperiode. I tillegg mister både gange og kollektivtransport reiseandeler i denne tidsperioden, mens bilholdet øker jevnt.

Hvorfor unnlater man så å omtale dette? Tallene har vi hentet fra transportetatene. Vi mener at dette eksempelet om Stavanger illustrerer den unnlattelse som transportetatene legger til grunn for å etablere en skikkelig og reell endring for byenes transport.

Vi ber derfor Samferdselsdepartementet om å ta tak i byenes utfordringer på en skikkelig måte. Kunnskapen burde være tilgjengelig nå i 2008. En god begynnelse er å akseptere at satsingen på å bremse trafikkveksten ved å øke de miljøvennlige transportformenes markedsandeler har sviktet.

Utenfor byer og tettsteder har det de siste 20-30 årene skjedd mye positivt for sykkeltrafikken, særlig ved bygging av gang og sykkelveger langs riksvegnettet. Vi må bemerke at det samtidig har blitt vanskeligere å bruke sykkelen både i daglige reiser og til fritid ved nedlegging av fergesamband.

## Mål for sykkeltrafikk

Nasjonal sykkelstrategi er utarbeidet på grunnlag av vedtak i Stortinget, og målet med strategien er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Da må arbeidet med å legge til rette for sykling evalueres i forhold til disse to målene:

- økt sykkeltrafikk
- færre ulykker

I forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er det i etappemål F4 - framkommelighet for gående og syklende satt opp som indikatorer:

- F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder.
- F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt.

Et kvantitativt mål for antall km veg for sykkeltrafikk vil ikke alene gi et riktig bilde av forholdene. Kvaliteten må også vurderes, da det er mange km veg som er bygd for sykling som ikke tjener formålet på en god måte. En sykkelveg som for mange syklende gir et dårligere tilbud enn den vegen som lå der fra før, gir ikke bedre fremkommelighet for de som sykler. Kvaliteten vises ved bruken, og derfor må antall km vegnett suppleres med måltall for sykkeltrafikkens andel av reisene.

I transportplanens kapittel 8 er det i 8.1 Strategi for overføring av persontransport fra bil til mer miljøvennlige transportformer gitt en annen indikator, som er i tråd med Stortingets vedtak om Nasjonal sykkelstrategi:

- **Andel av daglige reiser med ulike transportmidler.**

Målet om 10% andel reiser med sykkel på nasjonalt nivå må måles opp mot denne indikatoren, i tråd med st.meld. nr 34 (2008-2007) Norsk klimapolitikk.

**Denne indikatoren må tas med i etappemål F4**, da denne er en bedre indikator på om målet er nådd enn antall km veg. I tillegg er det viktig med overvåking av ulykkesutviklingen, slik at risikoen ved sykling ikke øker, men reduseres.

## Satsing på sykkel har stor samfunnsnytte

Mer transport med sykkel har store samfunnsgevinster i form av bedre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforurensning og støy samt bedre byutvikling og helse. I følge Transportøkonomisk Institutt vil investeringer i sammenhengende nett for sykkel kunne gi en netto nytte på over tre ganger kostnadene.

Dette vil si at en manglende tilrettelegging for økt sykkeltrafikk årlig koster samfunnet unødige kostnader og ulemper. Det er utvilsomt et stort potensial for en økt sykkelandel. Bare ved å overføre en tredel av de korte bilturene til sykkel, kan sykkelandelen økes med 35 prosent (TØI). Det koster samfunnet at dette potensialet ikke utløses. En større nasjonal innsats må derfor på plass.

## Hvorfor nås ikke målene?

I statsbudsjettet for 2008 erkjennes den sviktende satsingen på sykkel. Med bevilgningene for 2008 er bare 56 prosent av planleggingsrammen for handlingsprogrammet 2006-2009 oppfylt i løpet av de tre første årene av handlingsprogrammet. I statsbudsjettet omtales heller ikke den manglende måloppnåelsen eller regjeringens oppfølging av nasjonal sykkelstrategi under kapittel 5, "*Viktige Oppfølgingsområder*".

Det har også vist seg at lokale myndigheter har forsømt arbeidet med å etablere sammenhengende sykkelnett. Det er satt av for små ressurser til planlegging av sykkeltiltak. I Oslo er det etablert en egen arbeidsgruppe som skal følge dette spesielt opp. Videre svikter kommunene i den samlede virkemiddelbruken. Dette innebærer at det ikke i noen norsk by er et hovednett for sykkeltrafikk som henger sammen.

Et sammenhengende hovednett for sykkel består av mer enn bare fysiske sykkelveger. I den tette byen er det mest aktuelt med oppmerkede sykkelfelt, trafikkreguleringer som fjerner biltrafikk og redusert hastighet, slik at sykkel og bil kan blandes, samt egne dedikerte gater for sykkel. En slik utforming av hovednettet innebærer en viss nedprioritering av bilen, blant annet ved fartsbegrensninger, fjerning av gateparkering og begrensninger for biltrafikken.

Det har vist seg at det er viktigere for lokale myndigheter å bevare gateparkering enn å etablere sykkelfelt som ville ha gitt sammenhengende hovednett. Dette er ikke en miljømessig god prioritering av knappe vegareal og gir en utnyttelse av infrastrukturen som prioriterer biltrafikken i stedet for kollektivtransport, sykkel og gange.

Med den investeringsramme som transportetaten har foreslått i forslag til nasjonal transportplan 2010-2019 vil det kunne ta minst 50 år før dagens behov er dekket.

Tilrettelegging for sykkel har vært nært knyttet til trafiksikkerhet og trygg skolevei. I følge Statens vegvesen kan dette fokuset ha bidratt til at sykkel som transportmiddel har vært undervurdert og nedprioritert. Det er derfor viktig at trafiksikkerhetssatsingen suppleres med tiltak som kan øke sykkelens status som transportmiddel og samspillet mellom alle trafikantgrupper.

Syklister er den gruppen av kjørende som har høyest skaderisiko i trafikken (i forhold til kjørelengden). Risikoen for å pådra seg skader er 40 ganger høyere per personkilometer enn for bilister. Kampanjer og holdningsskapende arbeid blant alle trafikantgrupper er viktig for å få til en

bedre forståelse og samspill i trafikken. Det er også en rekke uklarheter og oppfatninger om eksisterende regelverk som må ryddes, eksempelvis sykling i kjørebane, vikeplikt i kryss, fortausykling etc.

Transportnettet er dynamisk og i stadig endring. Det innebærer at eksisterende sykkelanlegg eller tilbud kan bli endret eller bli borte. Det er en stor utfordring å klare å ivareta hensynet til sykkeltrafikken ved nye infrastrukturprosjekt og andre endringer i transportnettet. Eksempler på dette er tunneler og nye veger som stenges for sykkeltrafikk uten at det gis et nytt tilbud, bortfall av mulighet for å ta med sykkelen på kollektive transportmidler og takst for å bringe med sykkelen.

## Oppsummering

Følgende punkter må innarbeides i Nasjonal transportplan 2010-2019 for at regjeringens målsettinger i Soria Moria-erklæringen og st.meld. nr 34 (2008-2007) Norsk klimapolitikk skal kunne nås:

- Regjeringens mål i st.meld. nr 34 (2008-2007) Norsk klimapolitikk om en nasjonal sykkelandel på 10% må også være et mål for Nasjonal transportplan 2010-2019.
- Vegbevilgningene må omprioriteres, slik at sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk kan ferdigstilles i løpet av 20 år. Dette betyr en investering på 24 mrd kroner, dvs. 1,2 mrd kroner pr. år i 20 år.
- Veger for sykkeltrafikk må ha en standard som gjør dem mer attraktive å sykle på enn annen parallell veg.
- På hovedvegnettet for sykkel må sykkeltrafikken gis en reell trafikal prioritering.
- Regelverk og økonomiske virkemidler må endres slik at sykling favoriseres foran bilbruk.
- Sykkeltrafikkens fremkommelighet må sikres i alle vegsamband. Dette gjelder spesielt ved nedlegging av fergesamband og ved tunneler med sykleforbud. Dette er et ansvar som påhviler vegholder. Dette ansvaret kan ikke overføres til andre, selv om oppdraget for å sikre sykkeltrafikkens fremkommelighet gis til andre etater eller bedrifter, eksempelvis fylkeskommuner eller busselskap.
- Andel av daglige reiser med sykkel må være viktigste indikator for å vurdere om målene i Nasjonal transportplan er nådd.
- Rammer for sykkelveger langs øvrige riksveger må medtas i Nasjonal transportplan.

Vennlig hilsen  
Syklistenes Landsforening

Rune Gjør  
Generalsekretær  
[rune.gjos@syklistene.no](mailto:rune.gjos@syklistene.no)