

# Syklistenes Landsforening

## Høring Nasjonal transportplan 2010-2019

27. april 2009

### Generelt om stortingsmeldingen

Sykkel er verdens mest miljøvennlige transportmiddel. I land som det er naturlig å sammenligne oss med tilrettelegges det vesentlig bedre og mer gjennomgående for sykkeltrafikk. Sykkel er en integrert del av by- og tettstedsutvikling. Sykkel er ikke bare et virkemiddel for bedre miljø, effektiv transport og god offentlig ressursbruk, men også et mål i seg selv. Kombinasjonen av fysisk aktivitet og transport vil bli stadig viktigere i forhold til folkehelsen.

### Positive helseeffekter av fysisk aktivitet

Den samfunnsøkonomiske nytten av å satse mer på sykkel er formidabel, og vesentlig høyere enn det Samferdselsdepartementet har lagt inn som grunnlag for prioriteringer i planforslaget.

Rapporten "Positive helseeffekter av fysisk aktivitet – En konkretisering av veien mot mer fullstendige samfunnsøkonomiske analyser" av Kjartan Sælensminde, Helsedirektoratet 2008, konkluderer med at den samfunnsøkonomiske nytten av å legge til rette for sykling og gange, dvs. aktive transportformer, er langt høyere enn før beregnet, og langt høyere enn det Statens vegvesen legger til grunn i sine nytte-/kostnadsanalyser.

Statens vegvesen legger i sine analyser til grunn at nåverdien av at en person går fra å være fysisk inaktiv til moderat fysisk aktiv er 345.000 kr (årlige besparelser oppsummert gjennom 37 år). I rapporten "Positive helseeffekter av fysisk aktivitet ..." viser Sælensminde at en riktige fastsetting av denne nåverdien er 3 mill. kr.

### Om transportpolitikk i de større byene

Drøftingene om arbeidsreiser som dimensjonerende for transportsystemet og at konkurranseflaten i hovedsak er mellom bil og kollektivtransport, illustrerer vår innvending mot planforslaget generelt. Sykkel som transportmiddel er ikke integrert i transportpolitikken. Sykkel er ikke nevnt med ord i teksten om belønningsordning.

Vi vil gjøre komiteen oppmerksom på at i de 30 største byene i Sverige utenom de fire store, som er meget sammenlignbare med våre byer, er sykkelandelen i snitt 50 prosent større enn kollektivandelen. Erfaringer fra danske, tyske og sveitsiske byer viser at man lykkes best der man satser på både sykkel og kollektivtransport. Det kan umulig være et mål å bygge opp et transportsystem som kun baserer seg på motorisert transport. Det bør derfor være en alvorlig tankevekker at utviklingen for arbeidsreiser i Norge er at reiselengden øker markant samtidig som andelen av motoriserte arbeidsreiser øker. Det er alt annet enn framtidsrettet i år 2009 å fortsette en utvikling med økt transportarbeid av motorisert transport.

## Om de økonomiske rammene

Rammen for gang- og sykkelveger foreslås økt til 294 millioner kroner i snitt per år for tiårsperioden. Dette betyr at andelen øker fra 3.3 % i inneværende periode til 4.0 % av sum investeringer på riksveger. Denne relativt lille økning i andel skyldes at den økonomiske rammen til investeringer på riksveger mer enn doubles.

Med rammen som foreslås legger staten opp til en innsats som tilsvarer den som ble gjennomført for NNVP 1994-97, da 372 km med gang- og sykkelveg ble finansiert av staten.

Rammen for programområdene foreslås nesten tre ganger dagens nivå. Dette er bra, siden slike mindre utbedringer og tiltak er de med størst samfunnsnytte. Vi reagerer derfor på at rammen for planlegging av programområdene ikke er økt i forhold til den økte satsingen generelt for programområdene. Disse tiltakene er meget ressurskrevende å planlegge, prosjektere og gjennomføre. Nettopp på grunn av manglende prioritering lokalt og nasjonalt har det derfor vært et nesten kronisk underforbruk innen sykkelprosjekter, 82 %, 77 % og 83 % for de siste tre fireårige handlingsprogramperiodene. En lavere ramme for planlegging er ikke noe godt signal for lokale myndigheter.

Det er verd å merke seg at hvis de nye vegholderne skal holde tritt med statens planlagte satsing på riksvegnettet de neste ti årene, så må fylkene samlet øke bevilgningene til sykkeltiltak fra dagens 400 millioner til årlige 1 milliard, dvs. 600 millioner mer per år. Vi forutsetter at regjeringen tar hensyn til dette i kommuneproposisjonen.

- Rammen for planlegging av programområdene må økes, slik at de kan bidra til å gjennomføre tiltakene i programområdene.
- Rammen for utbygging av veganlegg for sykkeltrafikk må økes til 10% av sum investeringer på riksveger.

## Forvaltningsreformen

Statens vegvesens sektoransvar og pådriverrolle for sykling må videreføres. Etaten har bygget opp kompetanse over mange år, og selv om SLF er kritiske til en del av Statens vegvesen sine prioriteringer, er det den myndigheten i dag som best kan forvalte Nasjonal sykkelstrategi. Reformen må på ingen måte føre til at dagens plankompetanse forringes. Manglende planer og lav plankapasitet har vært en årsak til manglende satsing på sykkel. Reformen må ikke knekke det møysommelige arbeidet som har vært gjort de siste årene med å styrke planberedskapen.

Det er viktig med lokal handlefrihet. Vi merket oss at det i en by som Kristiansand ble satset vesentlig mer på sykkel av lokale myndigheter under forvaltningsforsøkene enn det staten ville ha gjort. Vi mener at lokalt engasjement for å satse på sykkel bør stimuleres sterkt via belønningsmidler.

Vi støtter regjeringens intensjon om å stille krav til lokale myndigheter, og at lokalt engasjement skal utløse statlige tiltak. Vi mener det er viktig at belønningsordningen i større grad enn i dag også retter seg mot etablering av sammenhengende sykkelnett i de større byene. Sykkelregnskap for byene kan brukes som et verktøy for å utløse belønningsmidler.

Sykkelveginspeksjoner er viktig for å sjekke at eksisterende anlegg holder tilfredsstillende standard og for å sikre at sammenheng i sykkelvegnettet. Vi forventer at det legges føringer på de nye vegholderne til tilsvarende innsats. Sykkelveginspeksjoner må gjennomføres på hele sykkelvegnettet, uavhengig av vegholder. Fylkene får overlevert 3.400 kilometer med gang- og sykkelveger fra staten den 1.1.2010. Det betyr at fylkene må inspisere 340 kilometer per år hvis de skal følge statens ambisjonsnivå. Vi forventer at staten bistår fylkene med kompetanse og ressurser.

Vi støtter forslaget om en strategi for gående.

## Mål for andel reiser med sykkel

I Klimameldingen som Stortinget behandlet i vårsesjonen 2008, ble regjeringen bedt om å vurdere en andel reiser med sykkel på 10%. Regjeringen har vurdert det slik at det blir svært vanskelig å nå en andel på 10%, og har i NTP-forslaget beholdt målet i Nasjonal sykkelstrategi om en andel på 8% reiser med sykkel. Dette er også et ambisiøst mål, og en betydelig økning fra dagens ca. 5%. Målet på 8% er et snitt for hele landet, og Oslo kommune har eksempelvis i sin egen sykkelstrategi et mål om 12% andel reiser med sykkel i 2015.

For å nå målet om 8% andel reiser med sykkel i 2019 som et snitt for hele landet, kreves det derfor betydelige tiltak, og vi er i tvil om at forslagene som ligger inne i NTP samlet vil gi et slikt resultat. Sykkeltrafikk må prioriteres, noe som innebærer å velge og å velge vekk. Det er bilen som er hovedkonkurrenten til sykkel, og det kreves virkemidler av forskjellig karakter for å nå målet. Når vi samtidig ser at regjeringen vegrer seg for å ta i bruk kanskje det beste virkemiddelet for å gjøre sykkel mer konkurransedyktig i forhold til bilen, å inntektsbeskatte gratis parkering på arbeidsplassen ut fra markedsverdi, har vi liten tro på at regjeringen vil nå målet om 8% andel reiser med sykkel. Vi er overrasket over at regjeringen ikke tør bruke markedsmekanismen for å fastsette verdien på fordelene av gratis parkering.

Vi krever derfor at arbeidsgiver også kan gi tilsvarende skattefrie gaver knyttet til sykkel og kollektivtransport til arbeidstakerne: Gratis sykkel og gratis periodekort på kollektivtransport, uten at dette inntektsbeskattes.

## Høring Nasjonal transportplan 2010-2019

### Konklusjon

- Rammen for planlegging av programområdene må økes, slik at de kan bidra til å gjennomføre tiltakene i programområdene.
- Rammen for utbygging av veganlegg for sykkeltrafikk må økes til 10% av sum investeringer på riksveger.
- Staten må gi fylkene økte rammer til sykkel, dvs en økning til 1 milliard slik at fylkene kan følge opp statens satsing i byer og tettsteder.
- Vi støtter regjeringens intensjon om å stille krav til lokale myndigheter, og at lokalt engasjement skal utløse statlige tiltak.
- Sykkelveginspeksjoner må gjennomføres på hele sykkelvegnettet, uavhengig av vegholder. Staten må bistå fylkene med kompetanse og ressurser.
- Vi støtter forslaget om en strategi for gående.
- Vi krever at arbeidsgiver kan gi skattefrie gaver knyttet til sykkel og kollektivtransport til arbeidstakerne: Gratis sykkel og gratis periodekort på kollektivtransport, uten at dette inntektsbeskattes.