



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Syklistenes landsforening  
Postboks 8883  
0028 OSLO

Deres ref

Vår ref  
09/2680- GGR

Dato  
09.12.2009

### Spørsmål om regjeringens satsing på sykkel

Jeg viser til brev av 12. november 2009 fra Syklistenes landsforening (SLF) der det hevdes at regjeringen går bort fra sine løfter i NTP 2010–2019 om økt satsing på sykkeltilrettelegging. Bakgrunnen er budsjettforslaget for 2010 hvor det foreslås bevilget 150 mill. kr til gang- og sykkelveger. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010–2019 er det satt en ramme til gang- og sykkelveger som i gjennomsnitt betyr 294 mill. kr til dette formålet pr. år. Syklistenes landsforening peker også på at både budsjettforslaget for 2010 og handlingsprogrammet 2010-2013 har for lav innsats når det gjelder utvikling av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder.

#### Budsjettforslaget for 2010

NTP 2010–2019 innebærer en økt satsing på alle programområdene, ikke bare på gang- og sykkelanlegg. De andre programområdene er kollektivtiltak, trafikksikkerhet, miljø- og servicetiltak, planlegging, grunnerverv og mindre utbedringer.

I NTP 2010–2019 varsles en gradvis opptrapping av midler gjennom første fireårsperiode tilpasset en ansvarlig økonomisk politikk, herunder til programområdene. Det tar også tid å få fram planer, erverve grunn og lage anbudsgrunnlag. Det er således grenser for hvor mye aktivitetsnivået kan økes på kort sikt.

Statlige bevilgninger for 2009 innebærer at det bygges gang- og sykkelanlegg for nesten 1 000 mill. kr langs riksvegnettet i Norge. Dette inkluderer om lag 500 mill. kr ekstra til gang- og sykkelanlegg gjennom St.prp. nr. 37 (2008-2009) Om endringer i statsbudsjettet for 2009 med tiltak for arbeid (Tiltakspakken). Denne innsatsen tapper reservene av planer som er klare for gjennomføring.

Budsjettene for 2009 og 2010 er ikke sammenlignbare siden forvaltningsreformen innebærer at 2010-budsjettforslaget bare omfatter det framtidige riksvegnettet

(stamvegnettet og en mindre del av øvrige riksveger), mens budsjettet for 2009 omfatter hele dagens riksvegnett.

For å kunne sammenligne bakover i tid har Statens vegvesen laget overslag over hvilke rammer som var satt av til gang- og sykkelveger langs stamvegnettet i NTP 2006-2015, og dette er vist i NTP 2010-2019, tabell 6.7. I gjennomsnitt var det i NTP 2006-2015 satt av 116 mill. kr pr. år til gang- og sykkelanlegg. Budsjettforslaget for 2010 er på 150 mill. kr til gang- og sykkelanlegg, og dette innebærer en økning på nesten 30 pst. i forhold til rammene i NTP 2006-2015.

#### Rammen for handlingsprogramperioden 2010-2013

Rammen til gang- og sykkelveger i utkast til handlingsprogram for 2010-2013 har gått ned med 200 mill. kr i forhold til rammen i NTP 2010-2019, og dette skyldes flere forhold. Gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommune- proposisjonen 2010 ble det fastlagt at satsingen på Nasjonale turistveger på nesten 500 mill. kr i perioden 2010-2013 fortsatt skulle finansieres over det statlige budsjettet, og uten at rammeoverføringen til fylkeskommunene skulle reduseres. Rammene til programområdene ble da redusert tilsvarende. I tillegg er det satt av noe mer midler til planlegging og nødvendig innkjøp av reservebrumateriell i utkastet til handlingsprogram enn i NTP. Med noen andre mindre justeringer innebar dette at midlene til programområdene gikk ned med ca. 560 mill. kr. Dette er fordelt på de ulike programområdene, og gir nedgang også i rammen til gang- og sykkelveger.

#### Satsing på sammenhengende nett i byer og tettsteder

I NTP 2010–2019 står det at halvparten av de 500 km gang- og sykkelanlegg som foreslås bygget i perioden, skal komme i byer og tettsteder. Handlingsprogrammet for 2010–2013 innebærer at 47 km av totalt 210 km kommer i form av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder. Dette utgjør ca. 20 pst. Budsjettforslaget for 2010 innebærer at 3 km av 34 km gang- og sykkelanlegg kommer som del av hovednett i byer og tettsteder.

Det må regnes med en gradvis opptrapping av innsatsen også når det gjelder satsing på utvikling av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder.

Ved utgangen av 2009 vil nesten halvparten av vel hundre byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere ha en vedtatt plan for hovednettet for sykkeltrafikken. Kommunene og Statens vegvesen har samarbeidet om utvikling av disse planene. Reguleringsplaner som grunnlag for gjennomføring er neste skritt. Det er en utfordring å få kommunene til å vedta planer som gir de beste sykkeløysningene i byer og tettsteder. Årsakene kan være mange, som knapphet på areal og motstridende interesser som må veies mot hverandre.

Jeg regner imidlertid med at vedtatte overordnede planer for hovednettet for sykkeltrafikken vil forenkle prosessen med å få fram reguleringsplaner, og at vi skal lykkes med en opptrapping av innsatsen også på utvikling av hovednett for sykkeltrafikken, i tråd med NTP 2010-2019. Statens vegvesen har ansvar for å samarbeide med kommunene om dette.

Med hilsen



Magnhild Meltveit Kleppa

**Kopi til:**  
Vegdirektoratet