

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:
Rune Gjøs, 22 47 30 33

Dato:
15. februar 2010

Innspill til statsbudsjettet for 2011

Det er et stort potensial for mer sykkeltrafikk i Norge. Nasjonal sykkelstrategi fastslår at det er et potensial for 50 % mer sykkeltrafikk, forutsatt at det tilrettelegges for sykling. Det viktigste tiltaket er et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Regjeringens eget mål om å øke sykkelandelen til 8 % skal være oppnåelig, såfremt den innsatsen som ble lovet i St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres.

Tilrettelegging for mer sykling er noe av de mest samfunnsøkonomiske lønnsomme investeringer staten kan gjøre. Det har siden 1990-tallet vært bebudet en satsing på sykkel som transportmiddel i Norge. Syklistenes Landsforening mener derfor at statsbudsjettet for 2011 bør inneholde en opptrapping av innsatsen, spesielt på hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder.

"Også det å leggja til rette for at fleire kan sykle er bra for miljøet, folkehelsen og framkoma. Regjeringa har lagt opp til at den statlege innsatsen på sykkelveger skal meir enn doblast i åra som kjem. Halvparten av dei nye kilometrane skal kome i byer og tettstader. For å få på plass samanhengande og trygge nett for sykkeltrafikken må også kommunar og fylke ta ansvar langs sitt vegnett. Det skal no lagast konkrete sykkelregnskap for kvart byområde. Vi vil prioritera å gje statlege investeringsmidlar til byområde som gjer sin del av jobben"
(samferdselsminister Kleppa, Østfoldkonferansen 29. januar 2010).

Syklistenes Landsforening har fem krav til statsbudsjettet. Vi ber også om et møte med politisk ledelse i departementet for å redegjøre nærmere for våre krav.

1. *Rammen til programområdet Gang og sykkelveger (under Post 30) må være minimum 335mill kr. Med en slik ramme vil regjeringen være i rute i forhold til oppfølging av handlingsprogrammet.*
2. *Et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder er det viktigste tiltaket for å nå målet om en økt sykkelandel. Regjeringens eget mål for perioden 2010-2013 er 47 kilometer med hovednett for sykkel. Siden det blir investert i kun 3 kilometer i 2010 innebærer dette minst 21 km med hovednett for sykkel i byer og tettsteder i 2011 hvis regjeringens skal være i rute med egne målsettinger.*
3. *Vi støtter de justeringer som er gjort innen belønningsordningen for mindre bilbruk i byområdene, spesielt at mer av midlene skal brukes til fireårige avtaler. Vi ber om at byområder som ønsker å legge til rette for transportsykling blir prioritert og gitt nødvendige tilskudd til å gjennomføre en sterkere satsing på hovednettet for sykkeltrafikk, både investering og drift/vedlikehold. Belønningsordningen bør derfor økes til minst 600 mill kr i 2011.*
4. *Vi ber om at anbefalingene i Nasjonal sykkelstrategi om styrket drift og vedlikehold av det eksisterende sykkelvegnettet gjennomføres. Dette betyr en økt innsats på 50 % av dagens innsats for å drifte og vedlikeholde sykkelvegnettet.*
5. *En stor del av riksvegnettet er i dag uten et separat tilbud til sykkeltrafikken, kun 13 % av riksvegnettet har et separat sykkelanlegg. Drift og vedlikehold av vegnettet har stor betydning for sykkeltrafikken siden sykkelvegnettet i hovedsak består av sykling i kjørebanen, i blandet trafikk. Vi ber om at regjeringen bruker en større andel av vegbevilgningene på drift og vedlikehold av vegnettet. For sykkeltrafikk er standarden på*

vegdekker, både på det separate sykkelvegnettet (gang- og sykkelveger), egne sykkelfelt i kjørebane og der sykkeltrafikk må gå blandet med biltrafikk meget viktig. Vårt krav er at innsatsen til vegdekker må økes.

Til punkt 3 vil vi gjøre oppmerksom på følgende:

Den 22. oktober i fjor inngikk et **bredt flertall** på Folketinget i Danmark en avtale som skal sikre tilrettelegge for sykkel som en attraktiv, utbredt og sikker transportform for pendling og fritid. Avtalen skal styrken "**cyklismen**" i Danmark. I perioden 2009-2014 skal det investeres 1 milliard danske kroner (1,1 mrd norske kroner). I tillegg til at staten tar ansvar langs riksvegnettet, så legger denne avtalen opp til at kommuner kan søke om tilskudd til prosjekter. Avhengig av type prosjekt kan kommunene få et tilskudd på mellom 30 -50 %.

I Danmark har kommunene i dag et vesentlig større ansvar for å tilrettelegge for sykkel enn det fylkene i Norge har, men det har ikke hindret den danske regjering fra å introdusere et solid insentiv for kommuner som ønsker å satse på sykkel.

Fylkene fikk den 1.1.2010 overført et behov for 2 200 km med nye gang og sykkelveger langs det tidligere riksvegnettet. Selv om flere fylker har øremerket mer midler til sykkelveger enn det staten tidligere har gjort mener Syklistenes Landsforening at regjering må støtte og stimulere de fylker som ønsker en forsert satsing på sykkelvegnettet. Vi tror at en insentiv- eller belønningsordning, slik som den som ble innført i Danmark i fjor, kan utløse samme investeringsvilje fra de nye vegholderne. Vi ber regjeringen om å innføre en slik ordning, gjerne innenfor dagens belønningsordning.

Til punktene 4 og 5 vil vi utdype følgende:

I byer og tettsteder blir sykkelfelt mer og mer vanlig, og utgjør en stadig større del av et hovednett for transportsykling. Det er per i dag ingen sykkelfelt som driftes i vinterhalvåret i henhold til Statens vegvesens håndbok 111, Standard for drift og vedlikehold. Et sykkelanlegg som ikke fungerer i vinterhalvåret bidrar ikke spesielt til verken økt eller sikrere sykling. Statens vegvesens brukerundersøkelser viser at syklende er relativt misfornøyd med drift og vedlikehold, både sommer som vinter. Brukerundersøkelsene viser også at de syklende er markert **mer** misfornøyd med vedlikeholdet sommer og vinter enn de motoriserte trafikantene.

Trafikanter på to hjul i kjørebane er ekstra sårbare for dårlige vegdekker. Vegdekker er som regel dårligst ved kantlinjene der sykklister vanligvis ferdes i kjørebane. Registreringer viser at andelen av vegnettet som klassifiseres til standard dårlig eller svært dårlig med hensyn til spor og/eller ujevnheter har økt hvert år fra 2000 til 2008. Om lag 1/3 av riksvegnettet har en dekkestandard som ligger under minstekravet satt av Statens vegvesen. I følge Handlingsprogram for Statens vegvesen 2010-2013 vil innsatsen i vegdekker ikke øke i årene 2010-2013, men snarere reduseres.

Statens vegvesen fastslår at rammen til drift og vedlikehold i handlingsprogrammet ikke er stor nok til å kunne gjennomføre **optimale** drifts- og vedlikeholdsstandarder. Dette betyr blant annet at det blir mindre attraktivt og mindre trygt å sykle. Ny kunnskap om sykkeltrafikkulykker viser at mangelfullt drift og vedlikehold er en vesentlig faktor i ulykker der sykklister skades og dør. En undersøkelse utført av Statens vegvesen viser at minst 18 % av ulykker med drepte sykklister er påvirket av manglende drift og vedlikehold.

Vennlig hilsen
Syklistenes Landsforening

Rune Gjør
Generalsekretær
rune.gjos@syklistene.no