



# Innst. 389 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:115 S (2014–2015)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth og Ola Elvestuen om økt utbygging av infrastruktur for sykkel

Til Stortinget

#### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og -traseer kan utformes.
2. Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.
3. Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger, med sikte på å utvide den til å gjelde flere kommuner og tettstedsområder.
4. Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt elsykkelbruk nærmere, og en slik utredning må også omfatte kunnskap om helseeffekter av elsykling.»

For nærmere begrunnelse av forslagene vises til dokumentet.

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Romme-

tveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget og vedlagte brev, datert 22. mai 2015, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023 som er en del av Nasjonal transportplan 2013–2023, og som gir prioritet til sykling som transportform og å bidra til at flere sykler, gjennom tiltak, kunnskap, organisering og ulike aktørers ansvar.

Komiteen har registrert det pågående arbeidet med å få bedre ressursutnyttelse ved utbygging av sykkelveinettet og støtter dette arbeidet.

Komiteen viser også til at økt bruk av elsykkel kan bidra til både bedre helse og miljø samt økt framkommelighet på vegnettet i storbyene. Komiteen mener det vil være naturlig å ta med tilrettelegging for elsykkel i arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan.

Komiteen viser til at et samlet storting har sluttet seg til at trafikkveksten i byområdene skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette har Stortinget sluttet seg til for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren og sørge for mer effektiv areal- og transportbruk.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og -traseer kan utformes.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er opptatt av å gjøre det enklere for folk å ta grønne valg i hverdagen. Smart og tilgjengelig infrastruktur for sykkel er etter forslagsstillers syn et bidrag til dette.

Flertallet viser også til at samarbeidspartiene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har innført en ny statlig støtteordning der staten finansierer inntil 50 pst. av planlegging og utbygging av sykkelveger og parkeringer. Sykkel vil også være en sentral del av forhandlingene av belønningsordning og bymiljøavtaler i de større byområdene. Et godt sykkelnett til og gjennom sentrum i byområdene og mellom store boligområder, kollektivknutepunkter og arbeidsplasser, bør være en del av de samordnede areal- og transportplanene i disse regionene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.»

«Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt elsykkelbruk.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at økt sykling gir bedre fremkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Videre mener disse medlemmer at det i samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, frivillige organisasjoner og andre må etableres en kultur der sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskudsordningen for gang- og sykkelveger.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at den største gruppen blant dem som sykler i dag, er gutter mellom 13 og 17 år. Dette speiler seg også i at reiser til skolen er den største kategorien av sykkelreiser. De som tjener minst og mest sykler mer enn de med middelsinntekt. Menn sykler mer enn kvinner. Det er fortsatt få som sykler til arbeid, fritid og hverdagshandel. Dette viser at det ligger et stort potensial i å gjøre sykkel til

et attraktivt transportmiddel for vanlige folk i hverdagen. Det vil etter forslagsstillerne syn både kreve en endring i hvordan vi bygger og prioriterer infrastruktur for sykkel og mer intensiv bruk av dagens virkemidler.

Disse medlemmer viser til at helsefremmende transportløsninger er vinn-vinn, både for den enkelte og for miljøet. Det ligger store samfunnsgevinster i å bygge et samfunn der det er lettere å bevege seg, enten det er til fots eller på sykkel. Kristiansand er et eksempel på en kommune som har fått sykkelandelen av total transport opp i 10 pst., og som siden 2009 har hatt en vekst på 8,5 pst. Dette viser at politiske ambisjoner, god planlegging fra flere myndigheter og en samordning av tiltak gir effekt

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen videreføre tilskudsordningen for gang- og sykkelveger.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I og IV fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding til romertall II og III fremmes av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og -traseer kan utformes.

II

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.

III

Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt elsykkelbruk.

IV

Dokument 8:115 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth og Ola Elvestuen om økt utbygging av infrastruktur for sykkel – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2015

**Linda C. Hofstad Helleland**  
leder

**Ingvild Kjerkol**  
ordfører

**VEDLEGG****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 22. mai 2015****Dokument 8:115 S (2014-2015) Representantforslag fra stortingsrepresentanene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth og Ola Elvestuen om økt utbygging av infrastruktur for sykkel**

Jeg viser til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen 12.05.2015, vedlagt representantforslag 8:115 S (2014-2015) om økt utbygging av infrastruktur for sykkel. I brevet er det foreslått fire konkrete tiltak for økt utbygging av infrastruktur for sykkel.

1. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, -felt og -traseer kan utformes.
2. Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.
3. Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger, med sikte på å utvide den til å gjelde flere kommuner og tettstedsområder.
4. Stortinget ber regjeringen utrede tiltak for økt elsykkelbruk nærmere, og en slik utredning må også omfatte kunnskap om helseeffekter av elsykling.

**Svar:****Punkt 1:**

Regelverket og vegnormalene bygger på kunnskap og erfaringer fra Norge og andre land. Generelt bygges det nøktern standard i Norge. Regjeringen ønsker likevel å sette fokus på kostnader og muligheter for enda bedre ressursutnyttelse, og vurderer potensialet for dette. I den forbindelse kan det være aktuelt å se nærmere på ulike krav i dagens vegnormaler for å oppnå lavere utbyggingskostnader og tidsbruk.

Statens vegvesen anbefaler også mer fokus på riktig valg av type anlegg. Dette kan gi store besparelser. Tiltak som i stor grad innebærer bedre utnyttelse av eksisterende gatenett har gjennomgående lavere kostnader enn å bygge nytt. Eksempler kan være:

- økt bruk av sykkelfelt i gater
- økt bruk av gater med 30 km/t og blandet trafikk i by- og boligstrøk i stedet for egne separate gang- og sykkelveger

- mer tilrettelegging for sykling mot kjøreretningen i envegskjørt gater
- bedre skilting av anbefalte sykkelruter
- oppmerking av sykkelbokser i lysregulerte kryss
- bedre drift- og vedlikehold, særlig vinterstid

**Punkt 2:**

Regjeringen ønsker å legge bedre til rette for dem som ønsker å sykle. Særlig i byområdene er det behov for tiltak som kan bidra til at flere velger sykkel framfor bil som framkomstmiddel. Dette handler om alt fra tilrettelagt infrastruktur til forenklinger i regelverket. Tiltak for å fremme økt bruk av sykkel er allerede i dag et satsingsområde. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014-2023 innebærer vesentlig økte rammer til utbygging av infrastruktur for sykkel, bl.a. gjennom etablering av sammenhengende sykkelvegnett i byområder. Denne satsingen vil bli videreført i forbindelse med den pågående revisjonen av Nasjonal transportplan. Ordningen med helhetlige bymiljøavtaler vil også kunne bidra til økt satsing på infrastrukturtiltak for sykkel, både gjennom økte statlige rammer og ved at det blir etablert gjensidig forpliktende avtaler der lokale myndigheter også forplikter seg til å gjennomføre tiltak innenfor sitt ansvarsområde.

**Punkt 3:**

Som det går fram av Prop. 1 S (2014-2015), side 73, kan samtlige fylkeskommuner og kommuner nå søke om midler fra tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger. Dette er en oppfølging av Stortingets behandling av Prop. 97 (2013-2014) der de overordnede prinsippene for ordningen som ble lagt fram. Flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen pekte i den forbindelse på at sykkel er et billig og miljøvennlig transportmiddel som også kan benyttes i mindre folketette områder, og gikk derfor inn for at samtlige kommuner skulle kunne søke om tilskudd, jf. Innst. 255 S (2013-2014). Som også omtalt i Prop. 1 S (2014-2015), tar Samferdselsdepartementet sikte på å evaluere tilskuddsordningen etter to virkeår. Denne evalueringen vil være et viktig grunnlag for å vurdere videreføring av ordningen.

**Punkt 4:**

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser en sykkelandel på 4-5 pst. I denne undersøkelsen ble også bruken av elsykkel kartlagt for første gang. Den viser at elsykkelandelen er på 0,1 pst. av

totalt antall reiser. Det er altså få syklister som bruker elsykkel i dag.

I Norge ligger markedsandelen for elsykler på om lag 3-4 pst (12-15000 elsykler). Dette er lavt sammenlignet med andre land med tilsvarende topografi, for eksempel Sveits og Østerrike hvor markedsandelen er hhv. 15 og 13 pst. Dette kan ha en sammenheng med at den norske sykkelkulturen er mer treningsorientert enn i andre land. I følge bransjen øker imidlertid salget av elsykler nå.

Resultatene fra en undersøkelse som Transportøkonomisk Institutt har gjennomført, viser at de som fikk prøve en elsykkel over en periode, hadde en positiv opplevelse og at de også sykler lengre enn de ellers ville ha gjort. Undersøkelsen viser at det er de som sykler minst, som er mest villige til å skaffe seg elsykkel. Dette indikerer at det er muligheter for å overføre reiser fra andre transportmidler til elsykkel.

Elsykkelen kan derfor bidra til økt sykkelbruk på bekostning av bil og kollektivtransport, noe som også vil bidra til bedre helse.

Lang og bratt reiseveg er ofte et hinder for å velge sykkel til og fra jobb. Det at det tar for lang tid og at man blir svett og må dusje før man kan begynne å jobbe hindrer mange fra å sykle. Elsykkelen fjerner disse barrierene. En god elsykkel er imidlertid langt dyrere enn en god vanlig sykkel, noe som kan være et hinder for å velge elsykkel.

Jeg mener at økt bruk av elsykkel kan bidra til både bedre helse og miljø samt økt framkommelighet på vegnettet i storbyene. Derfor er jeg positiv til å utrede tiltak for økt bruk av elsykkel. Det vil være naturlig å vurdere dette i tilknytning til det pågående arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan.





