



## STORTINGET

# Innst. 96 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:24 S (2020–2021)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi**

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om en nasjonal sykkelstrategi.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslag om en nasjonal sykkelstrategi, Dokument 8:24 S (2020–2021) fra representanter fra Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til at det er stor tverrpolitisk enighet om økt bruk av sykkel, og at dette blant annet er nedfelt i Nasjonal transportplan (2018–2029), der det ble vedtatt et nasjonalt mål om 8 pst. sykkelandel på landsbasis, og 20 pst. sykkelandel i byene. Komiteen fremhever at de siste årene har det vært en spesiell satsing på gange-, sykkel- og kollektivtiltak i byområdene gjennom byvekstavgiftene og belønningsmidler.

Komiteen viser til at nye typer sykler er blitt populære fremkomstmidler. Både elsykler og elsparkesykler er eksempler på nye former for sykler som er mye brukt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at nye sykkeltyper stiller andre krav til sykkeltilrettelegging, og flertallet peker på at dette er noe som bør ses på i et nasjonalt perspektiv.

Flertallet fremhever at det gjennom sykkel-satsingen så langt foreligger mye kunnskap om hva som skal til for å øke sykkelbruken, der god sykkelinfrastruktur, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg og trygg sykkelparkering er viktige tiltak. Samtidig fremhever flertallet at befolkningstetthet, -sammensetning og topografi varierer stort, og dette gjør at hvilke tiltak som virker, varierer fra sted til sted.

Flertallet viser til at fylkeskommunene og kommunene har et viktig ansvar for å tilrettelegge for sykkel. Samtidig bidrar staten med midler til tiltak for gående og syklende langs riksvei og gjennom belønningsmidler som går til tiltak som bidrar til at nullvekstmålet nås. Disse midlene går til tiltak avgjort etter lokal prioritering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av at det er reell valgfrihet også i val-

get av transportmidler, det være seg bil, buss, tog eller sykkel. Med de klimatiske og topografiske forutsetningene vi har i Norge, er det byområdene som har størst potensial for storstilt sykkelbruk, men disse medlemmer viser til at også byene har vinter store deler av året og er således ikke egnet for sykling året rundt for alle grupper.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Nasjonal transportplan og peker på at det er dette plandokumentet og rulleringen av det som er det korrekte rammeverket for nasjonale planer for transportmidler. Samferdsel og planer for transport må sees i en helhet, særlig når det er snakk om nasjonale planer. Derfor mener flertallet at sykkeltiltak i likhet med andre transporttiltak best er ivarettatt av Nasjonal transportplan, noe som også allerede er tilfellet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at det er godt dokumentert hva som trengs for å øke sykkelbruken, det er vedlikeholdte gang- og sykkelveier og trygge sykkel-parkeringer. Å lage en egen stortingsmelding om temaet er unødvendig og vil bare være en kilde til økt byråkrati.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag i Dokument 8:23 S (2019–2020):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikk-mengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at endrede veinormaler for gang- og sykkelvei er ønskelig blant annet for å få ned kostna-den på utbyggingen. Flertallet viser til at det er stor mangel på gang- og sykkelveier i distriktene, langs mange smale veistrekninger i distriktene er sykling og gange svært risikofylt selv om ÅDT er lav. I tillegg har sykling blitt en viktig del av reiselivssatsingen i mange kommuner, der statlige og andre offentlige etater i større grad bør være med på å legge til rette for denne typen virksomhet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det i og rundt de største byene brukes store

beløp på gang- og sykkelveier og andre tiltak for å få flere til å sykle. Ordningen med byvekstavtaler gir også de største byene anledning til å samarbeide med de statlige etatene om planlegging og utbygging av gang- og sykkelvei, noen tilsvarende løsninger finnes ikke i mindre byer og tettsteder. En tydelig strategi med virkemidler for bruk av sykkel i hele landet må fremkomme i NTP.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en sykkelstrategi i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til representantforslaget og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en stortings-melding om en nasjonal sykkelstrategi.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge fram en stortings-melding om en nasjonal sykkelstrategi.

### Forslag fra Senterpartiet:

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides en sykkelstrategi i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:24 S (2020–2021) – Representantfor-slag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. november 2020

**Helge Orten**

leder

**Jon Gunnes**

ordfører



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
20/2355-

Dato  
28. oktober 2020

**Svar på representantforslag 24 S (2020-2021) fra  
stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari  
Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi**

Jeg viser til brev av 20. oktober 2020 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 24 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski.

Representantene foreslår at regjeringen legger frem en stortingsmelding om en nasjonal sykkelstrategi. Her følger min vurdering av forslaget.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver mål og strategier for utvikling av det samlede transportsystemet. Regjeringen tar sikte på å legge fram ny NTP for 2022-2033 til våren. NTP skal bidra til effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Det er gjennom NTP at de nasjonale hovedgrepene for blant annet økt sykling presenteres. I de største byområdene iverksettes den nasjonale satsingen på gang-, sykkel- og kollektivtiltak gjennom byvekstavtalene, som er gjensidig forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og stat.

Det foreligger i dag mye kunnskap om hva som skal til for å øke sykkelbruken. Flere studier konkluderer med at god sykkelinfrastruktur, drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg og trygg sykkelparkering er viktige tiltak for å øke sykkelbruken. Samtidig vil effekten av tiltakene variere avhengig av bl.a. befolkningssammensetning, topografi og sykkelkultur. Det som virker ett sted, trenger ikke nødvendigvis å virke like godt et annet sted.

Virkemidlene for å få flere til å sykle og gå er i stor grad lokale – trygge skoleveier, gang- og sykkelanlegg på lokale veier og en arealplanlegging som tilrettelegger for sykling og gåing. Det er kommunene og fylkeskommunene som har mest lokalkunnskap. Nasjonalt

tilrettelegges det for økt sykkelbruk ved at det brukes midler på god sykkelinfrastruktur på statlige veier. Gjennom byvekstavtalene og belønningsavtalene åpnes det også for å bruke statlige midler til gang- og sykkelvei på lokale veier.

Det er inngått byvekst-/bymiljøavtaler i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og på Nord-Jæren. I perioden 2019-2029 skal staten bidra med 15,7 mrd. kroner til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende langs riksvei (programområdemidler), og 12,3 mrd. kroner i belønningsmidler gjennom avtalene. En stor del av programområdemidlene går til sykkelvei, og belønningsmidlene kan også gå til slike tiltak etter lokal prioritering.

Tromsø, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma er også aktuelle for byvekstavtaler, og har per i dag avtale om belønningsmidler. Gjennom belønningsavtalene bidrar staten med midler som kan gå til tiltak for å øke sykkelbruken etter lokal prioritering.

Potensialet for økt sykkelbruk er størst i de største byområdene og det er her det blir brukt mest statlige midler. Det brukes imidlertid også midler til investering og drift av sykkelanlegg langs riksveier i øvrige deler av landet.

Fylkeskommunene og kommunene har i større grad ansvar for tilrettelegging for sykkel etter regionreformen og avviklingen av sams veiadministrasjon. Det er utfordringer knyttet til at mange aktører er involvert på området. I byområdene som har byvekstavtale eller belønningsavtale er det etablert gode arenaer for samarbeid. Alle de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler har lokale sykkelstrategier, tiltaksplaner og/eller planer for utbygging av sykkelveinettet. Dette gjelder også flere av de mindre byområdene.

Det er viktig at det lages lokale og regionale strategier som er tilpasset det enkelte byområde og region. Det vil også bidra til en effektiv ressursbruk innenfor rammene av den nasjonale transportpolitikken som fastsettes i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

Som jeg tidligere har redegjort for er det gjennom NTP at de nasjonale hovedgrepene for blant annet økt sykling presenteres. Her vil det derfor være naturlig at regjeringen kommer med sine vurderinger knyttet til satsing på tilrettelegging for syklistene.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi  
Statens vegvesen