



Representantforslag nr. 121

(2007–2008)

fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Laila Dāvøy og
Line Henriette Holten Hjemdal

Dokument nr. 8:121 (2007–2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Sahl, Laila Dāvøy og Line Henriette Holten Hjemdal om bedre tilrettelegging for syklist i byer og tettsteder

Til Stortinget

BAKGRUNN

Bedre tilrettelegging for syklist gir store samfunnsgevinster i form av bedre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforurensning, positive helsegevinster og mindre støy. Ifølge Transportøkonomisk Institutt vil investeringer i sammenhengende nett for sykkel kunne gi en netto nytte på over tre ganger kostnadene (TØI-rapport 567/2002).

Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer. Det er ikke akseptabelt.

To tredeler av alle reiser som er kortere enn 5 km, gjennomføres med bil. Det er utvilsomt et stort potensial for en økt sykkelandel. Bare ved å overføre en tredel av de korte bilturene til sykkel, kan sykkelandelen økes med 35 pst. (TØI-rapport 561/2002). Det trengs en offensiv nasjonal innsats for bedre og flere sykkelveier.

Vurdering

Ved behandling av St.meld. nr. 24 (2000–2001) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, ba Stortinget Regjeringen "utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel" (Innst. S. nr. 295 (2000–2001)).

Den nasjonale sykkelstrategien var ferdig i mai 2003 som et grunnlagsdokument for transportetatens

forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015. Hovedmålet i strategien er å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. Blant delmålene er at andelen sykkeltrafikk i byer som velger å legge til rette for sykling (sykkelbyer) skal økes med minst 50 pst., og sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst åtte prosent av alle reiser.

Regjeringens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi er formulert i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Her fremgår det blant annet at regjeringen vil legge til rette for økt bruk av sykkel ved å styrke innsatsen for utbygging av gang- og sykkelveger samt andre tiltak for tilrettelegging for gående og syklende. Videre fremgår det at trafikkreglene skal tilpasses for å gjøre sykling tryggere og mer attraktivt, og staten skal være en pådriver i å spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre.

Som grunnlag for transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 er nasjonal sykkelstrategi revidert og delmålene gitt nye formuleringer: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst åtte pst. av alle reiser, i byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles, og 80 pst. av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

Fem år etter at nasjonal sykkelstrategi ble utarbeidet, er det fremdeles langt fram til delmålet om at åtte pst. av alle reiser i Norge skal foretas med sykkel. For å nå delmålet må satsingen intensiveres. Enkelte byer har en økning, men andre har tilbakegang. I snitt utgjør sykkelreisene i de ti største kommunene 5,1 pst., mens det for hele landet er 4,5 pst. (2005). Sverige har en sykkelandel på 12 pst., mens Danmark har over 17 pst.

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 legger Statens vegvesen opp til at andelen sykkelreisende skal øke til 8 pst. Målet skal nås ved at

den årlige bevilgningen til utbygging av sykkelveger økes fra 110 mill. kroner til 220 mill. kroner. Dette skal sikre bygging av 30–40 km sykkelveg hvert år. Det totale behovet langs stamveg er på 7 mrd. kroner. Det er derfor en lang veg å gå før tilretteleggingen for mer sykkeltrafikk i Norge er tilfredsstillende. Satsing på sykkel langs stamveg må følges opp i byer og tettsteder på det riksvegnettet som overføres til de nye regionene. Det totale behovet for statlige investeringer i sykkelanlegg er på nesten 24 mrd. kroner. Løftes ikke dagens investeringsnivå dramatisk, vil det ta over 50 år før dagens investeringsbehov er dekket.

Manglende oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi

Det er manglende oppfølging av nasjonal sykkelstrategi, både nasjonalt og lokalt. Dårlig fysisk tilrettelegging og manglende hovednett for sykkeltrafikk er viktige årsaker til at ikke flere sykler. Behovet for statlige investeringer i sykkelanlegg langs riksvegnettet er i revidert sykkelstrategi anslått å være på nesten 24 mrd. kroner (2007). Den statlige andelen av hovednettet for sykkel i byer og tettsteder ligger på om lag 15,5 mrd. kroner. I tillegg kommer investeringsbehovet langs øvrig vegnett. I de største byene utgjør det kommunale vegnettet størsteparten av hovednettet. Det er ikke gjort noe samlet overslag over det faktiske behovet for sykkeltiltak langs dette øvrige vegnettet.

I statsbudsjettet for 2008 erkjenner Regjeringen den sviktende satsingen på sykkel. Med bevilgningene for 2008 er bare 56 pst. av planleggingsrammen for handlingsprogrammet 2006–2009 oppfylt i løpet av de tre første årene av handlingsprogrammet. I statsbudsjettet omtales heller ikke den manglende måloppnåelsen eller Regjeringens oppfølging av nasjonal sykkelstrategi under kapittel 5 Viktige oppfølgingsområder.

Det har også vist seg at lokale myndigheter har forsømt arbeidet med å etablere sammenhengende sykkelnett. Det er satt av for små ressurser til planlegging av sykkeltiltak. I Oslo er det etablert en egen arbeidsgruppe som skal følge opp dette spesielt. Videre svikter kommunene i den samlede virkemiddelbruken. Dette innebærer at det ikke i noen norsk by er et hovednett for sykkeltrafikk som henger sammen.

Nødvendige tiltak

Et sammenhengende hovednett for sykkel består av mer enn fysiske sykkelveger. I den tette byen er det mest aktuelt med oppmerkede sykkelfelt, trafikkreguleringer som fjerner biltrafikk og reduserer hastighet slik at sykkel og bil kan blandes, samt egne dedikerte gater for sykkel. For lokale myndigheter er det ofte viktigere å bevare gateparkering enn å etablere sykkelfelt som ville ha gitt sammenhengende hovednett. Dette er ikke en miljømessig god prioritering av knappe vegareal, og det gir en utnyttelse av

infrastrukturen som prioriterer biltrafikk i stedet for kollektivtransport, sykkel og gange.

Ifølge Sosial- og helsedirektoratet kjøres 23 pst. av norske barn til skolen. Når skoleveien blir mellom 2 og 3 km lang, kjøres hele 42 pst. av barna (TØI-rapport 869/2006). Ifølge direktoratet kjøres ikke barna fordi skolevegen er trafikkfarlig, men fordi det er mest praktisk å kjøre.

Sykklister er den gruppen av kjørende som har høyest skaderisiko i trafikken i forhold til kjørelengden. Risikoen for å pådra seg skader er 40 ganger høyere per personkilometer enn for bilister (Tidskrift for Den norske legeforening, nr.17/2000; Medisin og Vitenskap: Potensial for forebygging av sykkelrelaterte hodeskader, Alvær og Kopjar). Kampanjer og holdningsskapende arbeid blant alle trafikantgrupper er viktig for å få til en bedre forståelse og bedre samspill i trafikken. Det er også en rekke uklarheter og oppfatninger om eksisterende regelverk som må ryddes, eksempelvis sykling i kjørebanelen, vikeplikt i kryss, fortausykling etc.

Det er derfor nødvendig med intensivert statlig informasjonsarbeid og omfattende holdningskampanjer.

Transportnettet er dynamisk og i stadig endring. Det innebærer at eksisterende sykkelanlegg eller tilbud kan bli endret eller bli borte. Ved nye infrastrukturprosjekt og andre endringer i transportnettet må hensynet til sykkeltrafikken ivaretas. Ofte stenges tunneler og nye veger for sykkeltrafikk uten at det gis et nytt tilbud. Mulighet for å ta med sykkel på kollektive transportmidler er begrenset, og/eller det er egne takster for dette.

Sykling må i større grad sidestilles med bilbruk og annen motorvogn i statens regler for kjøregodtgjørelse. Kilometersatsen for bruk av sykkel i tjenestereiser bør gjelde fra første kilometer slik det gjelder for bruk av bil til tjenestereiser. Fra 1. mai 2008 er reglene endret, men selv om kilometersatsen for bruk av sykkel øker med 50 øre, til kr 1,50, gjelder dette kun for reiser over fem kilometer. Samtidig øker satsen for bruk av bil til kr 3,50, gjeldende fra første kilometer.

I den økonomiske politikken kan en fastslå at Regjeringen diskriminerer dem som ønsker å bruke sykkel på sine tjenestereiser. Over 75 pst. av alle tjenestereiser skjer med bil, og 11 pst. skjer med sykkel eller til fots (TØI 868/2006). De fleste tjenestereiser er lokale, og over halvparten er under 10 kilometer (TØI 868/2006). For korte reiser legges det i realiteten opp et økonomisk insitamant for bilbruk.

Konklusjon

Bedre tilrettelegging for sykkeltrafikk i Norge krever en differensiert politikk med målrettet innsats på flere områder. Det er derfor nødvendig med en handlingsplan der ulike tiltak ses i sammenheng. For-

målet må være å legge til rette for økt bruk av sykkel i byer og tettsteder.

Innsatsen bør målrettes mot følgende hovedsatsingsområder:

1. Etablering av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder der sykkeltrafikken får et eget nett som er atskilt fra bil og gående.
2. Etablering av sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk inklusive gang- og sykkelveger i byenes omland, i regioner og mellom landsdeler.
3. Sterkere satsing på å sikre skoleveger og andre strekninger der mindreårige ferdes.
4. Etablering av en tilskuddsordning slik det er for kollektivtransporten i de seks største byene, med formål å tilrettelegge for bedre forhold for sykling i by.
5. Tydeligere oppfølging av nasjonal sykkelstrategi. Status for etablering av sammenhengende nett, årsaker til avvik og endringer i måloppnåelse må rapporteres i forbindelse med statsbudsjettet.
6. Økt statlig satsing på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.

7. Hensynet til sykkeltrafikken må ivaretas ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen handlingsplan med forslag til tiltak for bedre tilrettelegging for syklist i byer og tettsteder.
2. Stortinget ber Regjeringen etablere en statlig støtteordning for kommuner og fylkeskommuner, etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, med formål å stimulere til at flere reisende kan velge sykkel som fremkomstmiddel.
3. Stortinget ber Regjeringen endre regelverket i statens regler for kjøregodtgjørelse, slik at godtgjørelse for bruk av sykkel i tjenestereiser blir gjeldende fra første kilometer slik det gjelder for bruk av bil til tjenestereiser.

22. mai 2008

