



STORTINGET

Representantforslag 24 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski

Dokument 8:24 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi

Til Stortinget

Bakgrunn

Mulighet for mer sykling og gange i hverdag og fritid bidrar til et bedre samfunn, bedre miljø, mindre klimagassutslipp, mindre støy, bedre luftkvalitet og bedre folkehelse. Det vil i tillegg spare staten for kostnader både til transport, klima, miljø og helse. Potensialet er stort for å øke andelen reiser som foretas med sykkel, både i byer og distriktsområder. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det vedtatt et nasjonalt mål om 8 pst. sykkelandel og 20 pst. sykkelandel i byene. Målene betinger tung satsing på tilrettelegging for syklist i byer og tettsteder, der sykkel kan konkurrere med bil og kollektivtransport. I tillegg må det tilrettelegges for trygge sykkelmuligheter i distriktsområdene.

Det har tidligere blitt utarbeidet nasjonale sykkelstrategier i forbindelse med NTP-arbeid, men dette gjøres ikke som grunnlag for kommende NTP. Dersom en skal nå målene for økt bruk av sykkel, er det behov for at det tas et helhetlig nasjonalt ansvar. Det er nå behov for en egen nasjonal sykkelstrategi for å sikre at målet om å øke andelen reiser på sykkel nås. Man må få hentet ut potensialet for at en større del av befolkningen tar sykkel i bruk, og for at sykkel velges som transportalternativ på flere reiser.

Med elsyklens markerte inntog i sykkelparken ligger alt til rette for at sykling kan bli en transportform å

regne med, en transportform som monner, og som kan være aktuell over hele landet. Nå er ikke topografien i Norge den store begrensningen lenger. Det er klare tegn på at et økende antall servicebedrifter dukker opp i kjølvannet av denne utviklingen. Det vil tilbys full sykkelservice, omlegging til vinterhjul, dekkhotell osv. Samtidig vil både offentlige og private aktører kunne tilby sykkelhoteller der kostbare sykler kan parkeres trygt og innelåst ved knutepunkter og større arbeidsplasser.

Det er nødvendig med en helhetlig nasjonal plan for feltet. Infrastrukturen for gående og syklende er i hovedsak fordelt på staten, fylkeskommunene og kommunene. Forvaltningsnivåene er for dårlig samordnet, og det er behov for en nasjonal strategi.

Det er en krevende oppgave å bygge ut et sammenhengende veinett for syklende og gående i byene på grunn av motstridende interesser, kamp om arealene, grunnverv, verneverdier og hensyn til annen type infrastruktur som kloakk, fibernett o.l. Dagens organisering og finansieringsmodell, hvor hver veieier i all hovedsak kun planlegger og bygger ut gang- og sykkelanlegg på eller langs egne veier, er ikke ideell for byområder. Med mindre det er et spesielt godt samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat, vil det være krevende å etablere et sammenhengende sykkelveinett i byene på en rask og effektiv måte.

Det tas positive initiativ både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå, men de tunge prioriteringene må besluttes nasjonalt. For å sikre en effektiv og koordinert gjennomføring av sykkelstrategien vil det være nødvendig å skape et omforent bilde av de overordnede strategiske grepene og deretter fordele ansvar for å gjennomføre konkrete tiltak. Derfor er det behov for en forpliktende strategi med en tilhørende handlingsplan for å få gjennomført arbeidet.

Gjennomføringen av sykkelsatsingen må forankres i Stortinget. Strategien må blant annet inneholde forpliktende mål for sykkelsatsingen, planer for utbygging av et helhetlig sykkelveinett i de store byene, samordnede planer for utbygging, vedlikehold og drift, ansvarsavklaring mellom forvaltningsnivåene, mål for sykkelandel av reiser med mer.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

14. oktober 2020

Arne Nævra

Lars Haltbrekken

Kari Elisabeth Kaski