



Til: Transport- og kommunikasjonskomiteén

Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 19.04.17

Høring av Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)

Innledning

Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) viser regjeringens nasjonale planer og ambisjoner for sykling, i hovedsak langs riksvei. NTP er også toneangivende for ambisjonsnivået til kommuner og fylkeskommuner. Gjennom bymiljø- og byvekstavgiftene vil koblingen mellom de ulike forvaltningsnivåene bli sterkere. Og byene vil være helt avgjørende for at de nasjonale målene nås. Syklistenes Landsforening (SLF) mener at bymiljø- og byvekstavgiftene er det viktigste virkemiddelet for å øke den nasjonale sykkelandelen og dermed oppnå nullvekstmålet. Det er imidlertid et tydelig behov for å konkretisere mål for sykkelandel i byene og hvor stor andel av midlene i bymiljø- og byvekstavgiftene som skal settes av til sykling for å nå målene.

Tidligere nasjonale transportplaner har hatt en nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument. Dette mangler nå, og dette medvirker til at både mål og virkemidler for økt sykkelbruk blir mindre tydelige i NTP.

Under følger SLFs hovedbudskap til NTP, etterfulgt av en utdypning av hovedpunktene.

SLF har følgende hovedbudskap til NTP:

- Norge bør ha en nasjonal sykkelstrategi
- NTP bør videreføre det nasjonale målet om en sykkelandel på 8 %.
- Det er gledelig at NTP viderefører målet om at 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen.
- NTP bør omtale at staten går inn i forhandlingene om bymiljø- og byvekstavgiftene med en forventning til at det fremforhandles og fastsettes et konkret prosentmål for sykkelandelen i aktuell by i planperioden. Avgiftene bør konkretisere hvor mye penger som skal investeres for å nå målet.
- Det er bra at NTP legger opp til at hvert enkelt byområde kan vurdere hvordan sykkelpengene kommer best til nytte, om de går til sykkelekspressvei eller til sammenhengende sykkelveinett. Men regjeringen må garantere at sykkelpengene ikke havner i kollektivprosjekter i stedet for sykkelanlegg.
- Det er behov for en kraftig opptrapping i midler til sykkelanlegg.

Nasjonale mål for sykkelbruk

Målet om 8 % sykkelandel nasjonalt har stått seg gjennom flere NTP-revisjoner. Målet er nå erstattet med nullvekstmålet for personbiltransport i storbyområdene. Utfordringen er at fordelingen mellom transportmidlene ikke er konkretisert i nullvekstmålet, så det blir vanskelig å se hva regjeringens ambisjon for sykkelbruken er. Det er heller ikke mulig å lese hvor mye penger som skal brukes til sykkel i bymiljø- og byvekstavgiftene, ettersom dette er gjenstand for forhandling i hver avtale.

Et konkret nasjonalt sykkelandelsmål har betydning. De fleste av de største byområdenes sykkelstrategier viser til det nasjonale målet om 8 % sykkelandel. Dette gjelder også de to fylkeskommunale sykkelstrategiene samt en rekke sykkelstrategier i mindre kommuner.

Det er uforpliktende bare å påpeke at det skal satses på sykkel uten å konkretisere hva målet er og hvordan man skal komme dit. Regjeringen bør ta det nasjonale målet inn igjen i NTP. I tillegg bør staten gå inn i forhandlingene om byvekstavgifter med en forventning om at det forhandles frem konkrete mål for sykkelandel og hvor mye penger som skal brukes for å nå målene.

Barnas transportplan og mål for aktiv transport til skolen

Stortingsmeldingen inneholder et eget kapittel om barnas transportplan som blant annet vektlegger livsløpsperspektivet for barn som trafikantgruppe. Vi merker oss med glede at regjeringen har beholdt målet om at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skole. Dette målet hadde transportetatene tatt ut.

Behov for mer penger til sykkelanlegg

Regjeringen og samarbeidspartiene var tidlig ute med et løfte om 1 milliard årlig til sykkeltilrettelegging. Dette høres tilsynelatende mye ut. Men veien er fortsatt lang til sammenhengende sykkelveinett i byene. Det krever en

investering på hele 60 milliarder kr. bare i de ni største byområdene, ifølge plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029.

Tilskuddsordningen til sykkeltiltak blir trappet opp, men først i slutten av perioden, hvilket vil si at den står på stedet hvil i de første seks årene. Programområdemidlene til sykkelanlegg langs riksvei, som skal brukes utenfor de største byområdene, er redusert fra foregående periode. Antakelig skyldes dette at storbyområdene nå skal få midler gjennom bymiljø- og byvekstavtalene i stedet. Det er som nevnt ikke omtalt hvor mye penger som går til sykkel gjennom bymiljø- og byvekstavtalemidlene. Overordnet sett kommer altså økningen i midler gjennom satsing på sykkelekspressveier i 5 byer med 5 milliarder kr., mens de øvrige postene er mer moderate eller ikke konkretisert.

Transportetatens offensive forslag om å bygge sykkelekspressveier, er imidlertid noe utvannet i stortingsmeldingen. Det er ikke lenger en øremerket pott til sykkelekspressveier og antallet byer er redusert fra 9 til 5. Midlene er tilsvarende redusert fra 7,8 milliarder til 5 milliarder kr. Etatens forslag om full statlig finansiering skal også være gjenstand for forhandling i hver avtale. Og midlene til sykkelekspressvei skal være en del av potten til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. I tillegg er det opp til forhandlingspartene å bestemme hvor vidt pengene skal brukes på sykkelekspressvei eller på sammenhengende sykkelveinett.

Det er hensiktsmessig å legge opp til at hvert enkelt byområde kan vurdere hvordan sykkelpengene kommer best til nytte, om de går til sykkelekspressvei eller til sammenhengende sykkelveinett. Men regjeringen må garantere at sykkelpengene ikke havner i kollektivprosjekter i stedet til sykkelanlegg.

SLF mener:

- at bymiljø- og byvekstavtalene bør sikre midler til å bygge ut 75 % av det sammenhengende sykkelveinettet i planperioden.
- at det bør settes av 1 milliard kr. til sykkelanlegg langs riksvei årlig, men disse midlene bør styres mot by- og tettstedsområder samt skolevei.
- at det bør settes av 1 milliard kr. til tilskuddsordningen for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner årlig.
- at det settes av 7,8 milliarder kr. til sykkelekspressveier, evt. prioritert gjennom bymiljø- byvekstavtalene til sammenhengende sykkelveinett, med statlig fullfinansiering i tråd med transportetatens forslag

Uoversiktlig landskap for mål og investeringer

Ser vi alle postene sammen, bymiljø- og byvekstavtaler, tilskuddsordningen, programområdemidler, belønningsordningen, sykkeltilrettelegging gjennom store veiprojekter, bypakkemidler med mer, så er skaper det et uoversiktlig bilde av hvor mye penger som skal gå til sykkel i de neste 12 årene. Når regjeringen i tillegg tar bort det nasjonale sykkelandelsmålet, blir det vanskelig å vite hva regjeringen vil, og hvordan de skal komme dit. I dette perspektivet er regjeringens satsing for svak.



Morgan Andersson
Generalsekretær, Syklistenes Landsforening