

Nasjonal sykkelpolitikk

Sykkel er et alternativ og en konkurrent til andre transportmidler på distanser opp til 10-15 km. På korte turer er sykkelen like rask som bil og kollektivtransport. Sykling gir bedre helse, og ved å legge til rette for sykling vil samfunnet kunne redusere helsekostnadene betydelig.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det et mål at sykkeltrafikken skal øke til en andel på 8% av alle reiser, mot 4-5% i dag. Dette betyr at andelen i byer og tettsteder må ligge på mellom 10% og 20%.

Dette er et nødvendig og ambisiøst mål som krever en tydelig prioritering av tiltak som fremmer sykling. Nytenkning både når det gjelder typer tiltak og prioritering av tiltak er nødvendig. Dette innebærer også tiltak som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil.

SLF arbeider for og støtter all tilrettelegging for økt sykkelbruk og går mot tilrettelegging for økt biltrafikk.

Slik får vi flere til å sykle

1. Sammenhengende og attraktivt vegnett for sykkeltrafikk må etableres

Planlegging og utbygging av sykkelvegnettet må forseres. Statens ansvar for hovednettet må ferdigstilles innen 2030. Minst en milliard kroner settes av til sykkelveger hvert år i Statsbudsjettet.

- Kraftig satsing på hovednett i byer; minst 500 mill. kr per år.
- Økt satsing på sykkelveger, trygge skoleveger og nærmiljø. 300 mill. kr per år.
- Staten må stimulere lokale vegholdere til å satse mer på sykkel. Staten må innføre en tilskuddsordning for sykkelbyer på statsbudsjettet med en ramme på minst 200 mill. kr per år.
- Bymiljøavtaler vil få en vesentlig rolle for tilrettelegging for sykling i storbyene. Av de 26,1 mrd. kr avsatt til bymiljøavtaler og belønningsordningen i Nasjonal transportplan 2014–2023 bør minst 15 % gå til tiltak som fremmer sykling.
- Sykkel må inngå i de flerårige avtalene mellom staten og storbyene, og minst 20% av midlene må settes av til sykkeltiltak (planlegging, investering og drift, kampanjer og holdningsskapende arbeid).
- Antallet parkeringsplasser for bil ved arbeidsplasser, kjøpesentra og i bysentra må begrenses. Gateparkering bør unngås.
- Ved å lære av de beste i verden får vi flere til å sykle.

2. Sykkeltrafikken må ivaretas ved alle nye infrastrukturprosjekt

Vegmyndigheter og jernbaneverket er pålagt et ansvar for å ta hensyn til sykkeltrafikk ved nye prosjekt.

- Vegstrekninger som blir frigjort ved vegomlegginger tilpasses sykkeltrafikk. Slik tilpassing kan skje ved etablering av sykkelveg og smalere kjørefelt for bil, lavere fartsgrense, oppmerking og utvidelse av skulder. Eventuelle gang- og sykkelveger opprustes for å gi et godt tilbud til gående og syklende, f.eks. ved sykkelveg med fortau.

- Der nye veganlegg erstatter ferge skal sykkeltilbud med minimum samme frekvens og til samme pris som på fergesambandet etableres.
- Langs motorveger, tunneler og bruer der sykling er forbudt må alternativ trasé for sykkeltrafikk etableres og skiltes. Alternativ trasé må skiltes fra det punkt der den tar av fra trasé med forbud. Informasjon om alternative traséer må være tilgjengelig for mobile enheter (mobiltelefon, lesebrett) på internett.
- Sykkelekspressveger bør prosjekteres langs eksisterende og nye jernbanelinjer, særlig i byene. Frigitte jernbanetraséer bør bygges om til sykkelekspressveger"
- Alle nye vegprosjekter og omreguleringer må ha planer for å skille gående, syklende og bilister.

3. Trafikkreglene må endres slik at syklendes sikkerhet og fremkommelighet blir bedre

Trafikkreglene må endres slik at syklister gis bedre beskyttelse og framkommelighet:

- Trafikkreglene må få en egen paragraf om særlige plikter overfor syklende, tilsvarende gjeldende paragraf om særlige plikter overfor gående (nåv. §9).
- Minimumskravet på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklister må inn i trafikkreglenes §12.
- Vikepliktsreglene for sykling på sykkelveg og gang- og sykkelveg må endres slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet. Syklende på sykkelveg og gang- og sykkelveg skal som hovedregel ha forkjøringsrett ved kryssing av annen veg.

4. Bedre trafikksikkerhet for syklende

Vegmyndighetene og politiet har et ansvar for å ivareta syklister trafikksikkerhet. Vi krever derfor:

- Kryss utformes slik at syklende på sykkelveg kan gis prioritet i kryss på en sikker måte.
- I gater med sykkelfelt merkes opp sykkelboks for syklende eller tilbaketrukket stopplinje for motorvogn i signalregulerte kryss.
- Gateparkering som kan medføre risiko for syklende fjernes i gater som inngår i hovednett for sykkel. Sykkelfelt prioriteres foran gateparkering.
- Det innføres 30 km/t som alminnelige fartsgrense i byer og tettsteder.
- I forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker innføres det i §1 nr. 5 om ulovlig forbikjøring med motorvogn iht trafikkreglene § 12 et nytt punkt om ulovlig forbikjøring av syklende.
- Politiet må ivareta sin rolle som overvåker av trafikken ved å påtale ulovlig og farefull kjøring med motorvogn som medfører fare for syklende.
- Kampanjen for bedre samspill i trafikken må rette seg mot alle trafikantgrupper og fokusere på alle trafikantgruppens plikter og rettigheter.
- I bolig- og sentrumsområder bør gjennomkjøring med motorvogn ikke tillates.

5. Bedre planlegging og bygging av sykkelveger

Sykkelvegnettet må være attraktivt å bruke. Dette krever at sykkelvegnettet er utformet slik at det er mer attraktivt å bruke enn alternativ parallell veg.

- Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming må inneholde et bredt spekter av gode vegløsninger for sykkeltrafikk, slik at det kan planlegges gode sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder samt hovedruter mellom disse.

- Nye typer vegløsninger må tas i bruk når det er dokumentert at de gir bedre sikkerhet og fremkommelighet.
- Det må forskes på hvilke vegløsninger for sykkeltrafikk som gir best sikkerhet og fremkommelighet. Kryssløsninger må få spesiell fokus.
- Fotgjengere og syklistene må skilles i tettbygde områder. Fortau, sambruksareal (shared space) og gangveg skal ikke inngå som en del av hovednett for sykkeltrafikk.
- Minimumskravene til sykkelanlegg satt i Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming kan ikke fravikes.
- Tovegs sykling i envegsregulerte gater innføres som standard. Unntak må begrunnes.
- Det må bygges sykkelspressveger med høy standard på hovedrutene inn mot de større byene Staten må ta ansvar for planlegging og finansiering av sykkelspressveger
- Sykkelspressveger må inn som egne prosjekter i Nasjonal transportplan.
- Sykkelparkering må planlegges i sammenheng med sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk. Krav til sykkelparkering må inn i kommunale parkeringsvedtekter.
- Innføre minstekrav til sykkelparkering, garderobe-, skifte- og dusjfasiliteter i næringsbygg og i statlige- og kommunale bygg. Sykkelparkering må komme på plass i nærheten av alle butikkinnganger.

6. Sykkelvegnettet skal ha god fremkommelighet hele året

- Drift av vegnett for sykkeltrafikk må prioriteres høyere enn annen veg.
- Minimumskravene i Statens vegvesen håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold skal ikke fravikes.
- Sykkelfelt langs hovednettet for sykkeltrafikk må få særlig oppfølging i vinterhalvåret.
- Helårsdrift av sykkelanlegg må være en del av anbudsgrunnlaget. Vegholderne må prioritere oppfølging og kontroll av entreprenører.
- Vegmyndighetene må finne nye måter å drifte sykkelvegnettet hele året. Blant annet mindre bruk av salt, bedre rutiner og materiell tilpasset sykkelvegnettet.
- Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme minimumskrav slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.
- Drift av sykkelvegnettet må inngå i de ulike statlige belønningsordningene omtalt i punkt 1.

7. Vedlikehold og utvikling av vegnett for sykkeltrafikk ved bruk av sykkelveginspeksjoner

- Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres hvert år for hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder samt for hovedruter mellom disse.
- Sykkelveginspeksjoner gjennomføres hvert tredje år for øvrige sykkelruter.
- Feil, mangler og skader utbedres umiddelbart. Eventuelle større tiltak planlegges og utføres.
- Statens vegvesen må ta ansvar for å utdanne sykkelveginspektører.
- Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme rutiner for sykkelveginspeksjoner slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.

8. Bedre samordning for bruk av sykkel og kollektivtransport

Vegmyndigheter, Jernbaneverket og kollektivtransportselskap har et ansvar for å tilrettelegge for sykling og kollektivtransport.

- Ved planlegging av kollektivknutepunkt må det tidlig i prosessen legges til rette for god tilgjengelighet med sykkel og god sykkelparkering. Det må vurderes hvordan man på en effektiv måte kan kombinere sykkel og kollektivreiser, slik at både sykling og kollektivreiser fremstår som attraktive reisemåter.
- Rundt kollektivknutepunkt må det legges til rette for sikker sykling med god fremkommelighet inn mot kollektivknutepunktet.
- Tilstrekkelig og sikker sykkelparkering må etableres ved kollektivknutepunkt og større holdeplasser.
- NSB og eventuelle andre togselskap må gi bedre mulighet og økt kapasitet for å ta med sykkel på lokaltog og regiontog.
- Det må utvikles togmateriell som gjør det enkelt og hurtig å ta med sykkel i tog.
- Billettering for reisende med sykkel må bli enklere. For regiontog må det bli mulig å reservere plass for sykkel via internett samtidig som man bestiller reisebillett.

9. Barn og unges sykkelbruk

Nasjonal sykkelstrategi har et mål om at 80% av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

- Innenfor en avstand på minimum 4 km fra alle skoler må det være trygt å sykle og gå for skolebarn.
- Skolene må aktivt bidra til at barn og unge går eller sykler til skolen og tilby trafikkopplæring fra første klasse.
- Det må etableres bilfrie soner rundt skoler og barnehager.
- Skolene må sammen med foreldrene arbeide for et trygge og bilfrie skoleveger.
- Det må lages en tiltaksplan for å øke syklingen blant barn.

10. Bedre beslutningsgrunnlag

Vegmyndighetene har ansvar for å utvikle et bedre beslutningsgrunnlag for sykkel.

- Det må utvikles og tas i bruk system for systematiske og pålitelige tellinger av sykkeltrafikk i byer og tettsteder
- Reisevanedata for sykkeltrafikk i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere må foreligge hvert fjerde år.
- Innføring av sykkelregnskap i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere med rapportering i Statsbudsjettet.
- Det må utvikles og tas i bruk system for systematiske og pålitelige registrering av sykkelulykker.

11. Økonomiske virkemidler

- Merverdiavgift for sykler, sykkeldele, sykkelstativer og tjenester knyttet til sykkelhold settes til det samme som for kjøp av elbil, dvs. null.
- Kjøregodtgjørelse i statlig regulativ for sykkel heves til det samme som for elbil uten at noe av godtgjørelsen skattlegges. Kjøregodtgjørelsen skal gjelde fra første km.
- Sykler som bedrifter kjøper til sine ansatte skal fritas for inntektsbeskatning.

- Parkeringsplasser for bil ved arbeidsplasser og kjøpesentre bør avgiftbelegges.

12. Informasjon

- Statens vegvesen må som en del av sin pådriverrolle og sektoransvar for sykkeltrafikk ta ansvar for at det gjennomføres nasjonale kampanjer for mer sykling.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at det er tilgjengelig informasjon på internett og for mobile plattformer om lokale vegforhold for sykkeltrafikken.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at kartinformasjon om sykkelmuligheter er tilgjengelig på internett og for mobile plattformer.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at informasjon om forbud mot sykling på aktuelle vegstrekninger og hvilke alternativer som finnes må være tilgjengelig på internett og for mobile plattformer. Dette gjelder også eventuell buss- og båttransport med info om avgangstider.