

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Spørsmål 39:

Sykkel: Sykkelandelen i byområdene må økes vesentlig dersom vi skal nå målene om økt sykkelandel. Det nevnes noen tiltak i forslag til NTP, men det sies ingenting om strategi for å nå målene. Siste Nasjonal sykkelstrategi gikk ut i 2023. Vil regjeringen lage en ny nasjonal sykkel-strategi? Hvis ikke, hvordan skal man sikre at sykkelandelen øker i planperioden?

Svar:

I Nasjonal transportplan presenteres regjeringens mål og strategier for utvikling av det samlede transportsystemet. For byområdene legger regjeringen opp til en sterk og langsiktig satsing på god mobilitet og fremkommelighet og klima- og miljøvennlig transport, og prioriterer 88 milliarder kroner de neste 12 årene. I planen omtales en samlet strategi for å få flere til å velge å gå, sykle og ta kollektivtransport i stedet for privatbilen. Byvekstavtalene, belønningsavtalene og tilskudd til klima- og miljøvennlig transport er det viktigste verktøyet for å legge til rette for en slik utvikling.

Skal vi lykkes med å få flere til å sykle, må vi først og fremst lykkes i byene. Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er sentralt. Det handler om å utvikle byene slik at folk bor i gå- og sykkelavstand fra sine daglige gjøremål. Samtidig må det være enkelt og attraktivt å velge å gå og sykle i stedet for å bruke privatbilen.

Det har vært en betydelig satsing på å utvikle et bedre kollektivtilbud og sammenhengende nett for gående og syklende i byområdene over tid. For å få flere til å sykle vet vi at det er viktig å fortsette arbeidet med sammenhengende sykkelveinett, tydelige, enkle og forståelige overganger, felles standard for drift og vedlikehold og kampanjer og opplæring. Det jobbes fortløpende med å utvikle veinormalene for gang- og sykkelveier, med sikte på å få mer gang- og sykkelvei for pengene og redusere arealinngrep.

Videre må det være og oppleves trygt å sykle for at flere skal velge sykkel som fremkomstmiddel. Det er en alvorlig ulykkesituasjon for syklister i storbyområdene. Det har blitt flere sykkelulykker, men siden det er flere som sykler, er ikke nødvendigvis risikoen endret. I byvekstavtalene har det over tid vært en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde syklister og fotgjengere. Regjeringen vil legge til rette for at trafiksikkerhet får en tydeligere plass i byvekstavtalene. Det vil derfor innføres en ny trafiksikkerhetsindikator i byvekstavtalene. Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak. Mange tiltak som gjennomføres for å nå nullvekstmålet bidrar også til økt trafiksikkerhet for syklister og gående, og vice versa. Eksempler er bygging av sammenhengende gang- og sykkelveinett og bedre utforming av kryss. Innenfor trafiksikkerhetsarbeidet er kunnskapsoppbygging og erfaringsutveksling viktig. Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et nytt forum for å diskutere trafiksikkerhetstiltak i de ni byområdene som har, eller er aktuelle for, byveksttaler.

I 2022 ble det opprettet en tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafiksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Ordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter. Fysiske tiltak og tilrettelegging for sikker gåing og sykling til og fra skolen vektlegges.

Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at barn skal sykle eller gå til skolen. Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen. Ordningen administreres av Statens vegvesen, som fordeler midlene til kommuner etter søknad. Fra 2025 endres ordningen til at midlene fordeles til fylkeskommuner etter søknad.

Flere og flere kommuner har gått bort i fra å lage egne planer eller strategier for gange og/eller sykkel. De velger i stedet å utarbeide helhetlige mobilitetsplaner som omhandler flere transportmidler samlet. Det er viktig at tiltak virker sammen for å oppnå mer klima- og miljøvennlig transport, trafiksikkerhet og mobilitet i kommunene. I Nasjonal transportplan varsler regjeringen at det faglige grunnlaget for byvekstavgiftene, byutredningene, skal oppdateres. Byutredningene er omforente, faglige grunnlag som viser ulike måter å nå nullvekstmålet på. Tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange, arealutvikling og andre virkemidler innenfor aktørens ansvarsområde som for eksempel parkering og bompenger er behandlet i de eksisterende byutredningene. Det er nå et behov for å oppdatere utredningene, både fordi prognoser, trender og drivkrefter kan ha endret seg, og fordi strammere økonomiske rammer kan gi behov for å vurdere prosjektporteføljene på nytt. Omfang og aktuelle temaer for arbeidet vil bli nærmere vurdert.

Som omtalt i Nasjonal transportplan er de to målene om økte sykkelandeler svært ambisiøse, og til tross for en betydelig satsing på sykkelinfrastruktur i byvekstavgiftene de siste årene har sykkelandelene ligget stort sett uendret. Det er nødvendig med enda bedre samhandling mellom de ulike aktørene og forvaltningsnivåene, og Statens vegvesen har en viktig rolle i å gjøre helhetlige vurderinger av hvordan man best oppnår at flere sykler. Staten har tidligere utarbeidet sykkel- og gåstrategier, men andelen som sykler og går har likevel ligget ganske stabilt over tid.

I de største byområdene er byvekstavgiftene den viktigste arenaen for å samordne aktørene som har ansvaret for bolig-, areal- og transportplanleggingen. Tilrettelegging for sykling gjennom videre utbygging av sykkelinfrastruktur, god helårsdrift av gang- og sykkelveier, sterkere restriktive tiltak mot biltrafikk og effektiv arealbruk/fortetting er en sentral del av arbeidet i byvekstavgiftene.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det rom for å reforhandle og forlenge inngåtte byvekstavgifter, og inngå byvekstavgift med enda to byområder. Dette gir rom for en fortsatt sterk satsing på å få flere til å sykle i planperioden.