

Representantforslag S
(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, og Ola Elvestuen

Dokument 8: S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Q. Raja, Ketil Kjenseth, og Ola Elvestuen om økt utbygging av infrastruktur for sykkel.

Til Stortinget

Bakgrunn

Et samlet storting har sluttet seg til at trafikkveksten i byområdene skal skje med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette har stortinget sluttet seg til for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren og sørge for mer effektiv areal- og transportbruk.

Forslagsstillerne er opptatt av å gjøre det enklere for folk å ta grønne valg i hverdagen. Smart og tilgjengelig infrastruktur for sykkel er etter forslagsstillers syn et bidrag til dette.

Reisevaneundersøkelsen (Transportøkonomisk institutt 2013/2014) viser at andelen sykkelreiser de siste 20 årene er redusert. Fra 1992 til 2013/2014 er andelen sykkelreiser sunket fra 6,5 pst. til 4,5 pst. Forslagsstillerne er bekymret over at reiseandelen for sykkel nasjonalt har vært så å si uendret dette årtusenet. Derfor mener forslagsstillerne det er nødvendig å endre og tilpasse virkemiddelapparatet for å gjøre sykkel mer attraktivt som transportmiddel. Samtidig gir prisfallet i elsykkelmarkedet og i vintertilpasning av sykkel en ny mulighet for økning i sykkelandelen dersom infrastrukturen tilpasses dette.

Den største gruppen blant de som sykler i dag er gutter mellom 13 og 17 år. Dette speiler seg også i at reiser til skolen er den største kategorien av sykkelreiser. De som tjener minst og mest sykler mer enn de med middelsinntekt. Menn sykler mer enn kvinner. Det er fortsatt få som sykler til arbeid, fritid og hverdagshandel. Dette viser at det ligger et stort potensiale i å gjøre sykkel til et attraktivt transportmiddel for vanlige folk i hverdagen. Det vil etter forslagsstillers syn både kreve en endring i hvordan vi bygger og prioriterer infrastruktur for sykkel og mer intensiv bruk av dagens virkemidler.

Samarbeidspartiene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har innført en ny statlig støtteordning der staten finansierer 50 pst av planlegging og utbygging av sykkelveger og parkeringer. Denne ordningen har mottatt mange søkere, og i kriteriene er Statens Vegvesens utvalgte sykkelbyer prioritert. Antallet søknader og mulige prosjekter som ville økt utbyggingen av sykkelinfrastruktur som hadde falt utenfor kriteriene viser at det vil være nyttig å utvide ordningen både økonomisk og i hvilke kommuner som har anledning til å søke for å øke sykkelandelen. Det kan hende at tiltak som øker antall reiser med sykkel til arbeid og fritid bør bli prioritert, jf de gruppene der potensialet for økt sykling er størst.

Sykkel vil også være en sentral del av forhandlingene av belønningsordning og bymiljøavtaler i de større byområdene. Et godt sykkelnett til og gjennom sentrum i byområdene og mellom store boligområder, kollektivknutepunkter og arbeidsplasser, bør være en del av de samordnede areal- og transportplanene i disse regionene.

Samtidig som potensialet i de 9 største byområdene (som er omfattet av bymiljøavtalene) er stort viser utnevningen av Alta til statens bymiljøpris i 2014 for deres sykkelsatsing at også kommuner med mindre sentral bosetting, og mer varierte klimaforhold, er viktig for satsingen på sykkel.

Forslagsstillerne registrerer at flere steder, bl.a. i Stavanger og Østfold, hindrer de kravene som er satt i Statens Vegvesens håndbøker for effektiv, smart og attraktiv

utbygging av infrastruktur for sykkel. Mange av kravene er kostnadsdrivende uten at kvaliteten og attraktiviteten på infrastrukturen øker. I tillegg hindrer de innovasjon og utvikling av nye løsninger, som opphøyde sykkelveger.

Ordningen med sams vegadministrasjon er også en utfordring som ser ut til å hindre utbygging av infrastruktur for sykkel. Akershus fylkeskommune har over flere år vedtatt økt de fylkeskommunale overføringene til utbygging av sykkelveg uten at de i praksis har hatt mulighet til å realisere bruk av midlene. Det er etter forslagsstillers syn behov for at vegdirektørene får melding om at utbygging av infrastruktur for sykkel på både riks- og fylkesvegnettet prioriteres.

Helsefremmende transportløsninger er vinn-vinn, både for den enkelte og for miljøet. Det ligger store samfunnsgevinster i å bygge et samfunn der det er lettere å bevege seg, enten det er til fots eller på sykkel. Kristiansand er et eksempel på en kommune som har fått sykkelandelen av total transport opp i 10 prosent og siden 2009 har hatt en vekst på 8,5 prosent. Dette viser at politiske ambisjoner, god planlegging fra flere myndigheter, og en samordning av tiltak gir effekt. Ett av tiltakene er «sykkelekspressveier» for økt sykkelpendling inn mot og gjennom byen, kombinert med et sammenhengende sykkelvegnett i bykjernen og nødvendig infrastruktur som sykkelparkering, skilting og merking samt vannfontener for påfylling av vannflasker og informasjonskampanjer for sykkel. Enda viktigere blir denne helhetlige infrastrukturen når andelen elsykler framover vil vokse betraktelig. Da blir ladestasjoner ved sykkelparkeringer viktig, slik at folk kan få ladet sykkelens mens de er på jobb eller i skole.

For å tilrettelegge for økt bruk av sykkel til og fra jobb, skole og studiested kan det være hensiktsmessig å lage dør til dør strategier for bruk av sykkel. Gode løsninger for sykkelparkering på kollektivknutepunkt kan være et eksempel på en del av en slik strategi.

Med bakgrunn i dette fremmes følgende forslag:

1

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å gi økt fleksibilitet i hvordan sykkelveger, felt og traseer kan utformes.

2

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med fylkeskommunene, utrede og fremme forslag som sørger for at utbygging av infrastruktur for sykkel blir høyere prioritert.

3

Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen for gang- og sykkelveger, med sikte på å utvide den til å gjelde flere kommuner og tettstedsområder.

4

Tiltak for økt elsykkelbruk utredes nærmere, og en slik utredning må også omfatte kunnskap om helseeffekter av elsykling.

Oslo 5. mai 2015

Abid Q. Raja

Ketil Kjenseth

Ola Elvestuen