



Alf Albert
Breimyråsen 43
4628 KRISTIANSAND S

Vår ref.:
2020002016-50
(Bes oppgitt ved henvendelse)
Deres ref.:

Dato:
02.04.2020

Svar på interpellasjon om "Tiltak for redusert biltrafikk i Kristiansand" omgjort til skriftlig spørsmål

Jeg viser til interpellasjon om «Tiltak for redusert biltrafikk i Kristiansand» som ble utsatt på grunn av tidsnød i bystyrets møte 26.02.20, interpellasjonen er omgjort til skriftlig spørsmål. Interpellasjonen var:

«Kristiansand Kommune har i de siste årene hatt en belønningsavtale med samferdselsdepartementet på 300 millioner for at biltrafikken ikke skal vokse. Beløpet er brukt til sykkelveier, buss, ny rutebilstasjon etc. Allikevel fremkommer det at biltrafikken øker.

I Oslo ble det for noen få år siden bevilget 5 millioner til subsidiering av innkjøp av EL sykler. Disse ble umiddelbart innkjøpt av byens innbyggere.

Hva om vi brukte inntil 10 millioner på å subsidiere innkjøp av EL sykler med kr. 5000 pr. stk? I første omgang burde tilbudet gis til innbyggere som bor utenfor dagens bomring. Ett slikt tiltak/tilbud ville uten tvil føre til en stor økning av personer som syklet til sentrum og dermed lot bilen stå.

Bedriften Extrata subsidierte EL sykler til sine ansatte og målinger viste at 45% lot bilen stå.

Tilsvarende %bruk av 2000 EL sykler ville medført 900 færre biler i rushtiden. Tenk hvilken innvirkning dette ville ha på bilkøene! I tillegg til sterkt reduserte utslipp ville det også være positivt for folkehelsen.

Ett slikt eksperiment vill kunne redusere behovet for kostbare lokale utbyggingsplaner. Den foreslåtte kostnadsrammen er mikroskopisk i forhold til de foreliggende milliardplanene som foreligger.

Demokratene ber om at forslaget får en grundig gjennomgang til gode for Kristiansands innbyggere og ber om bystyrets godkjenning av dette.»

Svar:

Representanten viser til noen tiltak bevilgningene fra belønningsavtalen er brukt til. Belønningsavtalen 2017-2019 har finansiert eller bidratt til finansiering av 27 små og store investeringstiltak for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk. En detaljert

gjennomgang av hvordan pengene er brukt finnes i rapporten som ble sendt Samferdselsdepartementet i januar. En vesentlig del av bevilgningene er brukt til forbedring av busstilbudet, dvs. flere avganger. Antall bussreiser har økt med mer enn 780 000 siden 2016, altså 8,8%. I samme periode økte antall innbyggere med ca 4,8%. Også sykkeltrafikken har økt i samme periode. Så vi kan konkludere med at Kristiansandsregionen har klart å få flere til å sykle og ta bussen.

Når statistikken viser at personbiltrafikken også øker så er det flere kilder til forklaring. Trafikkutviklingen måles som endring i antall personbilpasseringer gjennom bomsnittene. Dette tallet inkluderer både lette varebiler og gjennomgangstrafikk hjemmehørende utenfor Kristiansandsregionen. Begge deler er unntatt nullvekstmålet, dels fordi næringstrafikk anses å ha mindre mulighet til å velge alternative transportmåter og dels fordi kommunen ikke har virkemidler som kan rettes mot transportvanene til trafikanter som ikke hører hjemme i Kristiansandsregionen. I tillegg kommer en betydelig vekst i antall elbiler som for øyeblikket er unntatt bl.a. betaling i bomstasjonene. Utfra statistikk som viser endringen i trafikk da tidsdifferensierte bomtakster ble innført og utviklingen vi har observert for utviklingen i busspassasjerer og syklister, ville personbiltrafikken hatt en helt annen utvikling uten tiltakene som er gjennomført de siste åtte årene.

Representantens ber i sitt forslag om at det bør innføres tilskudd til kjøp av elsykler. I begrunnelsen vises det til ordninger hos Nikkelverket og i Oslo. Nikkelverket, ved bedriftsidrettslaget, innførte en ordning der ansatte kunne kjøpe elsykler mot direkte trekk i lønn. Ordningen var ikke subsidiert, hverken av bedriften eller bedriftsidrettslaget, men bedriftsidrettslaget hadde forhandlet fram rabatt på spesifikke sykkelmodeller. Ut fra det vi vet var ordningen populær.

Når det gjelder Oslo så ble det gjennomført en tidsavgrenset ordning der innbyggere i Oslo kunne søke om inntil 5 000 kr i støtte til kjøp av elsykler. Om lag 1 000 personer fikk støtte. I media ble ordningen kritisert for at det var personer med mer enn god råd til å kjøpe elsykkel uten støtte som i særlig grad nøt godt av ordningen.

Når det gjelder resultater så medførte ordningen økt sykling blant de som kjøpte elsykkel. Vurdert opp mot målet om å øke bruk av sykkel, fungerte ordningen. Basert på medieoppslag er det grunn til å anta at ordningen ikke ble oppfattet som sosialt rettferdig. Om en ordning er sosialt rettferdig har liten betydning dersom vi kun er opptatt av å få flere til å la bilen stå og øke sykkelbruken. Men når vi skal vurdere om det skal bevilges penger for å få flere til å sykle er det likevel grunn til å spørre om det bør gis støtte til personer som uansett har en inntekt som gjør den enkelte i stand til å kjøpe elsykkel uten tilskudd. I rapporten fra TØI om ordningen kan vi lese følgende av hvem som fikk støtte:

- 59% var menn
- 81 % var yrkesaktive
- Ingen under 25 år
- 69% mellom 25 og 55 år 55% av elsyklene kostet mer enn 25 000 kr

Særlig oversikten over hva elsyklene kostet kan tyde på at mange av de som søkte om og fikk tilskudd hadde god økonomi.

Representanten forslår at en ordning i Kristiansand bør vær forbeholdt de som bor utenfor bomringen. Det antas at dette er basert på en antakelse om at personer bosatt utenfor bomringen må passere en bomstasjon på vei til arbeid. Hvis hensikten er å få flere til å sykle til/fra arbeid på tross av topografi og avstand bør en slik ordning være like relevant for bosatte innenfor bomringen, men må ut av bomringen for å komme til arbeid, eller har en reisevei med store høydevariasjoner uten å passere bomringen.

Videre foreslås det at beløpet bør økes til 10 000 kr. Et større tilskuddsbeløp vil naturlig nok kunne favne en større bredde av personer og husholdninger når det

gjelder inntektsnivå. Samtidig vil stort tilskudd gjøre det mer lønnsomt å kjøpe en elsykkel for så å selge denne ubrukt for å innkassere en gevinst.

Det er mange studier som viser at elsykkel bidrar til økt sykling og at den for mange erstatter personbil i mange sammenhenger. Om tilskudd til kjøp av elsykkel bør innføres i Kristiansand har ikke et enkelt svar. For øyeblikket er det ikke rom i kommunebudsjettet til en slik ordning. Det bør også vurderes om en eventuell ordning skal ha en tydelig sosial profil og om den bør være geografisk avgrenset eller ikke. Tilskuddsordninger krever også ressurser for å administrere ordningen. En slik ordning bør dessuten ses i sammenheng med den samlede virkemiddelbruken rettet mot å begrense biltrafikken.

Til slutt, jeg er enig med representanten i at elsykler kan være et godt tiltak for å få ned biltrafikk, både innenfor og utenfor bommen. Derfor har jeg tidlig på nyåret vært i dialog med AKT og fått positive signaler på at et tiltak med f.eks by-elsykler på bussbillett, etter modell fra Stavanger, kan være noe en kan se mer på. Sparkesyklene fungerer greit på korte avstander i kvadraturen, men det er ingenting i veien for å tenke større og å legge til rette for ordninger som fungerer godt i andre byer. Både i selve bykjernen, men også for dem som ønsker å benytte seg av den type transport utenfor.

Vi har også luftet ideen om kommunen som arbeidsgiver skulle ta initiativ til samme ordninger som representanten viser til hos Glencore. Dette vil være en ordning som krever litt arbeid, men ikke utgifter annet enn sykkelparkering og administrasjon. I samme åndedrag kan vi nevne at vi også har hatt en dialog rundt el-ferjer, som i et fremtidsperspektiv er utrolig interessant og innenfor rekkevidde. Om vi vil.

Arbeiderpartiet var ute i valgkampen og lanserte et tiltak for å få ungdom til å benytte seg av elsykler i større grad. En slik ordning var tenkt å fungere som en leieordning, et rimelig alternativ å bevege seg til og fra skole og fritidsaktiviteter på. I senere tid har Venstre etterlyst bysyklene som ble vedtatt i 2018, og jeg er glad for at også Demokratene har kommet på banen. Ikke alle ideer blir realiteter, men det er viktig at vi tenker nye løsninger og at vi fortsetter å utfordre hverandre på å bli mer klimavennlige. Det er viktig med bred og tverrpolitisk innsats for en grønnere hverdag.

Med hilsen

Jan Oddvar Skisland
Ordfører

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Kopi: Bystyret