



Til: Energi- og miljøkomiteen  
Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 06.02.18

## Høringsinnspill til 1) Klimastrategi for 2030 - norsk omstilling i europeisk samarbeid 2) Representantforslag om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske klimagassutslipp fram mot 2020

Tilrettelegging for sykling til daglige gjøremål og til tur og mosjon er en samfunnsøkonomisk lønnsom investering. Sykkeltilrettelegging bidrar til å nå nullvekstmålet i storbyområdene, til bedre helse, til det grønne skiftet, til luftkvalitetsmål og ikke minst til klimamål. Det er gjennom siste nasjonale transportplan (NTP) vedtatt et mål om 8 % nasjonal sykkelandel og 20 % sykkelandel i de større byene. I 1992 var det en sykkelandel på 7 % av alle reiser i Norge. Etter 2000 har andelen som sykler vært under 5 %.

### Sykling som en del av løsningen for å redusere klimagassutslippene

Av alle reiser mellom 1-3 kilometer foretas 52 % som bilfører. Kun 8 % av reisene mellom 1-3 km foretas med sykkel (RVU 2013/14). Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Det visert at sykkel kan overta mange av de korte bilreisene og avlaste kollektivtransporten i byene. Den er også viktig som tilbringer til kollektivknutepunkt i hele landet. Med elsykkelens ekspansjon vil også lengre turer bli aktuelle for et bredere lag av befolkningen. Det er også en fremvekst av vare- og lastesykler som kan utgjøre en viktig og fleksibel del av varetransporten i by- og sentrumsområder. Elsykkel rekrutterer også mennesker som i utgangspunktet ikke ønsker å sykle. Transportøkonomisk institutt har vist at de som får tilgang på elsykkel begynner å sykle stadig mer over tid og at bilturer byttes ut med elsykkelturer (TØI-rapport 1498/2016)

For at flere skal velge sykkel må imidlertid myndighetene etablere et sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder som oppleves som trygt av et bredt spekter av befolkningen. En overgang fra kjøretøy på fossile drivstoff til sykkel har ikke ha en avgjørende betydning for å redusere de totale klimagassutslippene, siden korte reiser ikke utgjør en stor del av det totale transportarbeidet. Samtidig er dette et viktig bidrag innen denne delen av transportsektoren som i tillegg bedrer folkehelsen, bidrar til nullvekstmålet i storbyområdene, bidrar til luftkvalitetsmål og det grønne skiftet.

### Sykkelmål

Klimastrategi for 2030 omtaler klimamål i Nasjonal transportplan og nullvekstmålet i storbyområdene gjennom bymiljø- og byvekstavtalene. De mest klimavennlige og helsevennlige transportformene er gåing og sykling. Det er dermed viktig at målet om 20 % sykkelandel i byene, som ble vedtatt av gjennom Nasjonal transportplan, også stadfestes i Klimastrategi for 2030.

### Behovet

Det er behov for sammenhengende sykkelveinett i byene. Sykkelveinettet må oppleves som trygt for et mangfold av syklist, det må gi god fremkommelighet og det må være trafiksikkert. Nasjonal transportplan 2018-2029 viser at behovet er 60 mrd. kr bare i de ni største byområdene. Det er imidlertid langt igjen før det sammenhengende sykkelveinettene er bygget ut. Med dagens investeringsnivå vil det ta flere tiår før sykkelveinettet er ferdig utbygget.

Helsedirektoratet har beregnet at den samfunnsøkonomiske nytten per nye km sykling er 26,38 kr. Videre at å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett har en samfunnsøkonomisk nytte som er 4-5 ganger større enn kostnadene.

### Areal

Klimastrategi for 2030 omtaler betydningen av samordnet areal- og transportplanlegging. Fortetting er viktig for sykling. Og det er avgjørende at partene kommer sammen for å diskutere planer, f.eks. gjennom byutviklingsavtaler. Men hvis arealpolitikken i byer og tettsteder skal ha god effekt og spille på lag med sykling, så må også sykkelinfrastrukturen på plass. Voksne, barn og eldre må oppfatte sykkel som en reell valgmulighet.

### Tilskuddsordningen for sykkelformål

Klimastrategi for 2030 omtaler tilskuddsordningen for sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner. Mange kommuner har en presset økonomi og vil bruke lang tid på å ferdigstille et sammenhengende sykkelveinett. Staten bør gi kommunene betydelig økonomisk støtte til å bygge ut et trygt og sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder. Dette er spesielt viktig for de kommunene som faller utenfor bymiljøavtalene.

Gjennom de siste årene har midlene til denne ordningen blitt redusert. For inneværende år ligger det kun 76,5 mill. kr. i potten til fordeling på landets kommuner og fylkeskommuner. Med dagens sum gir ordningen kun et marginalt bidrag til sykkeltilrettelegging. Medregnet den kommunale egenfinansieringen på 50 % holder midlene kun til anslagsvis 5 km gang- og sykkelvei.

Klimastrategi for 2030 omtaler også tilskuddsordningen Klimasats. Denne ordningen supplerer til dels tilskuddsordningen til sykkeltiltak i kommuner og fylkeskommuner, siden en del kommuner søker på mindre sykkeltiltak som eksempelvis sykkelparkering og utlånsordninger. Denne ordningen bør også styrkes.

Syklistenes Landsforening mener Norge også bør innføre en støtteordning for kjøp av elsykkel, slik Sverige har innført. Enkelte norske kommuner har også etablert en slik ordning. TØI har dokumentert at elsykling erstatter bilturer og at elsykkeler øker bruken over tid. Elsykkelen rekrutterer mennesker som ellers ikke ville syklet.

Sverige vedtok i 2017 å opprette en støtteordning for de som velger å kjøpe elsykkel. Ordningen er basert på støtteordningen til Oslo kommune, men med enkelte tilpasninger. I Sverige gis det tilskudd på 25 % av prisen opp til et maksbeløp på 10 000 kr per sykkel. Kjøpere søker på ordningen etter de har kjøpt sykkel. De har satt av 350 mill. kr. per år i tre år.

Det bør opprettes en nasjonal støtteordning for elsykkel i Norge.

### **Representantforslaget om å gjennomføre Stortingets mål i klimaforliket om å kutte norske klimagassutslipp fram mot 2020:**

I representantforslaget vektlegges behovet for strategier for infrastrukturinvesteringer i miljøvennlige transportformer som sykkel. I arbeidet med de foregående nasjonale transportplanene har det blitt utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument. Nasjonal sykkelstrategi har presentert mål og strategiske grep og gitt inspirasjon for alle som jobber med sykkeltilrettelegging. Den har vært tverrsektoriell – andre sektorer har sett til målene og strategiene. Men den har også truffet ulike forvaltningsnivåer – den har hatt betydning ikke bare for Statens vegvesen, men for kommuner og fylkeskommuner i hele landet.

Under arbeidet med NTP (2018-2029) ble rekken av nasjonale sykkelstrategier brutt. Samtidig vedtok Stortinget gjennom behandlingen av NTP nye offensive mål for sykkelandelen: 8 % sykkelandel nasjonalt og 20 % sykkelandel i større byer. Med offensive mål melder også behovet seg for å ha en tydelig strategi å følge i arbeidet.

Det bør utarbeides en nasjonal sykkelstrategi, gjerne i form av en egen stortingsmelding.

Syklistenes Landsforening støtter også representantforslaget om å skjerpe målsetningen med bymiljøavtalene slik at målet blir å redusere biltrafikken. Vi støtter restriktive tiltak for personbiltrafikk som bidrar til å bedre konkurranseevnen til sykkel som transportmiddel. Vi støtter også representantforslaget om at byvekst- og bymiljøavtaler også kan inngås i mellomstore byer som i dag ikke inngår i avtalene

### **Oppsummering:**

- Målet fra Nasjonal transportplan om 20 % sykkelandel i de større byene bør tas inn i Klimastrategi for 2030.
- Det bør utarbeides en nasjonal sykkelstrategi, gjerne i form av en egen stortingsmelding.
- Midlene til sykkeltilrettelegging bør økes betraktelig og incentivordningene for sykkelformål bør styrkes og videreutvikles som en del av arbeidet med å redusere klimagassutslippene.
- Det bør opprettes en nasjonal støtteordning for elsykkel i Norge.

