



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen
Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 13.03.18

Høringsuttalelse til Representantforslag 126S - Mindre helseskadelig nærmiljø i byområder

Syklistenes Landsforening støtter initiativ som fører til mindre helseskadelig nærmiljø i byområdene. På den ene siden er sykklister spesielt eksponert for støy og luftforurensning i by ettersom de ferdes langs forurensende veier og gjennom områder med potensial for høye forurensningsnivåer. På den andre siden vil en overgang fra bilkjøring til sykling redusere utslippene av lokal luftforurensning.

Tilrettelegging for sykling til daglige gjøremål og til tur og mosjon er en samfunnsøkonomisk lønnsom investering. Sykkeltilrettelegging bidrar til bedre folkehelse, til å nå nullvekstmålet i storbyområdene, til det grønne skiftet, til økonomisk bærekraft og til luftkvalitets- og klimamål. Stadig flere byer både nasjonalt og internasjonalt ser at sykling er en viktig del av løsningen for å utvikle byene på menneskenes premisser.

Helsedirektoratet viser at den samfunnsøkonomiske nytten ved bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i by er minst 4-5 ganger større enn kostnadene. OECD anslår at den helsemessige gevinsten av sykling er 20 ganger høyere enn de negative konsekvensene av trafikkulykker og eksponering for luftforurensning.

Sykkelmål

Stortinget vedtok gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 et mål om 8 % sykkelandel nasjonalt og 20 % sykkelandel i de ni største byene.

Potensial

Av alle reiser mellom 1-3 kilometer foretas 52 % som bilfører. Kun 8 % av reisene mellom 1-3 km foretas med sykkel. Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Det viser at sykkel kan overta mange av de korte bilreisene og avlaste kollektivtransporten i byene. Den er også viktig som tilbringer til kollektivknutepunktene.

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 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.

Potensialet for å få til en overgang fra bil til sykkel er størst der behovet for å bedre lokal luftkvalitet og redusere støy er høyest, det vil si i byene.

Hva må til?

For å få flere opp på sykkelen er det behov for å bygge ut sammenhengende sykkelveinett i byene. Altfor mange lar være å sykle fordi de opplever det som utrygt. Sykkelveinettet må oppleves som trygt for et mangfold av sykklister, det må gi god fremkommelighet, det må være lett tilgjengelig og det må være trafiksikkert.



NTP 2018-2029 viser at kostnaden for å ferdigstille det sammenhengende sykkelveinettet 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 det er ferdig utbygget.

Byvekstavgiftene

Syklistenes Landsforening støtter representantforslaget om intensivere arbeidet med byvekstavgiftene for å få fortgang i arbeidet med en overgang fra bilkjøring til kollektivtransport, sykling og gange. Byvekstavgiftene har potensial til å bidra til en byutvikling som skjer på menneskenes premisser – der barrierer bygges ned, der myke trafikanter kan ferdes trygt og effektivt og der støy- og luftforurensningen reduseres. Det er imidlertid både behov for opptrapping og konkretisering av hvordan midlene i byvekstavgiftene skal brukes.

For 2018 ble det bevilget 300 mill. kr. til bymiljø- og byvekstavgifter. Tidligere års udisponerte midler er overført, slik at samlet beløp for 2018 er 780 mill. kr. Midlene i bymiljø- og byvekstavgiftene er imidlertid ikke fordelt mellom transportformene.

Det er nå viktig at regjeringen sikrer at fordelingen av midlene står i stil med målet om 20 prosent sykkelandel i byene. Behovet er stort med tanke på hva det er beregnet å koste å ferdigstille det sammenhengende sykkelveinettet. For at det skal kunne være mulig å nå målet om 20 % sykkelandel innen 15-20 år – hvilket innebærer at sykkelveinettene må være sammenhengende – må dagens bevilgningsnivå heves vesentlig: Vårt forslag for statsbudsjett 2019 er at det bevilges 1,5 mrd. kr. til sykkelformål i byvekstavgiftene. Staten bør også kunne investere midler på kommunal og fylkeskommunal vei. Syklistenes Landsforening foreslår:

Målet om 20 prosent sykkelandel legges til grunn for fordelingen av midlene i bymiljø- og byvekstavgiftmidlene.

Nasjonal sykkelstrategi

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 NTP (2018-2029) nye offensive mål for sykkelandelen: som nevnt 8 % sykkelandel nasjonalt og 20 % sykkelandel i større byer. Norge har også en rekke forpliktelser innen folkehelse, lokal luftkvalitet, klima og byutvikling som sykkel vil kunne være med på å løse. Men med offensive mål melder behovet seg for å ha en tydelig strategi å følge i arbeidet.

Det bør utarbeides en nasjonal sykkelstrategi.



Morgan Andersson

Generalsekretær

Syklistenes Landsforening

