



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Miljødirektoratet

Dato: 30.04.20

Høringsuttalelse til Klimakur 2030

Miljødirektoratet påpeker at «et viktig formål for høringsprosessen er (...) å undersøke om det er informasjon og kunnskap som utfyller eller endrer grunnlaget som er benyttet for analysene i Klimakur 2030, eller tiltak av betydning som ikke er utredet». Det henvises også til «Tiltakskatalogen for transport og miljø», tiltak.no for detaljerte beskrivelser av tiltak for å nå nullvekstmålet. Under følger innspill til områder vi mener bør styrkes i Klimakur 2030.

Omtale av mål for sykkelandel

Klimakur 2030 vektlegger nullvekstmålet i omtalen av transportsektorens bidrag i klimaarbeidet. Dette er i utgangspunktet bra, samtidig blir hvert av transportmidlenes bidrag utydelig, og det omtales at fordelingen mellom gange, sykkel og kollektiv er usikker. Det vises til gjeldende Nasjonal transportplan, men Klimakur 2030 omtaler ikke at transport og kommunikasjonskomiteen i sin innstilling også fikk vedtatt i Stortinget et mål om 20 prosent sykkelandel i byene, 8 % sykkelandel nasjonalt og at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen.

Klimakur 2030 har med sykkelandelsmålene et langt bedre utgangspunkt til å beregne de ulike transportformenes bidrag i klimaarbeidet enn det som foreligger. Dette bør tas med i Klimakur 2030.

Til dels i skyggen av nullvekstmålet ser vi ikke at potensial for økt sykkelbruk er omtalt spesifikt. På reiser mellom 1 og 3 km er 46 % som bilfører, 8 % som bilpassasjer og kun 9 % på sykkel (RVU 2018). Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Potensialet for å ta sykkel i bruk for en større del av befolkningen, er altså tilstede. I tillegg vil elsykkel kunne rekruttere 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).

Omtale av tiltak for syklende

Det vises overordnet til en del ulike former for tilrettelegging for syklende. Og det påpekes at det er til dels store kostnader knyttet til slike investeringer. Det billigste tiltaket er imidlertid ikke nevnt like eksplisitt – men mer i overordnede ordelag – det gjelder omprioritering av vei- og gateareal.

Omprioritering av vei- og gateareal til fordel for syklende og gående er et økonomisk sett rimelig tiltak. Spesielt i byområder er det mulig å redusere gateparkering, prioritere egne gateløp for de ulike trafikantgruppene, enveisregulere for å frigi plass til syklende og gående og ikke minst redusere kjørefeltbredder. Kostnadene ved slike tiltak har tradisjonelt sett vært av politisk art.

Infrastruktur for syklende som skiller dem fra andre trafikanter

Det er viktig at Klimakur 2030 i omtalen av økt trygghet for syklende og gående vektlegger at også syklende og gående også bør separeres fysisk fra hverandre, ikke bare fra biltrafikken (se bla. side 59 første avsnitt). Gang- og sykkelvei, som er begrepet som brukes i Klimakur 2030, blander disse to gruppene, og skal ifølge Statens vegvesen kun benyttes når gang- og sykkeltrafikken er liten. Fysisk separering av trafikantgruppene er et anerkjent virkemiddel hos vegmyndighetene, men mange steder henger det fortsatt igjen eldre anlegg selv om gang- og sykkeltrafikken er så stor at de egentlig burde vært adskilt.

Som hovedregel bør Klimakur 2030 gjennomgående omtale tilrettelegging for gående og syklende hver for seg. Dette er to ulike trafikantgrupper som har ulike utfordringer og behov.

Mange tør ikke/ønsker ikke å sykle i dag pga. manglende sammenheng og fysisk adskillelse mellom de ulike trafikantgrupper i sykkelveinettet. Det bør med andre ord etableres et sammenhengende sykkelveinett i byene. Og dette bør så langt det er mulig gi fysisk adskillelse fra andre trafikantgrupper, slik at et mangfold av syklistene opplever trygghet, god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Transportsystemet i lys av koronasituasjonen

Norges befolkning har den siste tiden befunnet seg i en unntakstilstand uten sidestykke i fredstid. Det er iverksatt ekstraordinære tiltak for å møte ekstraordinære utfordringer, og alle er bedt om å bidra i den nasjonale dugnaden for å begrense smittespredning av covid-19. Et særskilt viktig tiltak har vært å ikke benytte kollektiv transport. Mange som vanligvis bruker bil har også jobbet hjemmefra for å unngå smittespredning på jobb.

Ikke bare i Norge, men rundt om i verden har man sett hvordan biltrafikken plutselig ble redusert til et minimum. Dette gir verdifulle data med tanke på tiltak mot utfordringer med biltrafikk, som forurensning, ulykker og køproblematikk, men også med tanke på muligheter for endring av adferd. Noen eksempler fra byer i USA finnes i linken: <https://www.nytimes.com/interactive/2020/03/22/climate/coronavirus-usa-traffic.html>. Det er naturlig at Klimakur 2030 justeres slik at slike erfaringer fanges opp.

Mange byer har også innført midlertidige strakstiltak for syklende og gående ved å ta av kjørebanelen for å gi mer plass, bedre fremkommelighet og bedre trygghet for syklende og gående. Noen eksempler finnes i linken: <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>. Det er naturlig at Klimakur 2030 justeres slik at slike erfaringer fanges opp.

Elbilens rolle i transportsystemet

Elbilen er med på å redusere klimagassutslippene fra veisektoren. Det er bra. Samtidig må det understrekes at elbilen også tar opp veikapasitet, skaper risiko for ulykker, lager støy, skaper opplevd utrygghet for syklende og gående og forurenses med mikroplast og svevestøv fra dekk og bremsebelegg. I tillegg bidrar også elbilkjøring til stillesitting, som er et omfattende problem for folkehelsen. Hvis bil- og/eller elbiltrafikken holder seg konstant eller øker, vil dette utgjøre en ulempe for samfunnet. Arealene i byer og tettsteder er knappe. For å skape bedre infrastruktur for myke trafikanter, er det nødvendig å prioritere mer plass til disse gruppene. En nødvendig satsing på gående og syklende vil innebære at ikke bare vanlig bil, men også elbilen må prioriteres ned i transportsystemet.

Innspill til «Kommunens roller og virkemidler i dag, som kan utnyttes i større grad»

Klimakur 2030 omtaler tiltak for kommunene: Styrke framkommelighet, trygghet og tilgjengelighet for sykkel, bedre sykkelparkering, tilrettelegging av sykkelveier, og tilby prøvekjøring av elsykkel. Dette favner i brede ordelag om mye. Men kommunene har også ansvar for drift og vedlikehold av sykkelanlegg. Det varierer stor rundt om i landet hvordan kommunene ivaretar dette, spesielt er dette synlig når det gjelder vinterdrift. Fylkeskommuner og kommuner bør samle seg om én standard sammen med staten – standarden er allerede beskrevet godt i Statens vegvesens håndbok R610.

Innspill til «Muligheter for å styrke kommunens virkemidler og bidrag»

Klimakur 2030 omtaler at «staten kan øke støtte til merkostnader for investering og drift av (...) klimavennlig infrastruktur, som sykkelinfrastruktur (...)». Langt mer av de statlige pengene bør gå direkte til



sykkeltilrettelegging i by – basert på det nasjonale målet om 20 prosent sykkelandel i byene. Mesteparten av veier og gater i byene er kommunale eller fylkeskommunale. Statens må med andre ord begynne å investere i sykkelinfrastruktur på kommunale og fylkeskommunale veier.

Innspill til «Tiltaksark: Veitransport»

Tidskostnader

Under «Tiltakskostnad» og «Kostnader» i tiltaksarket legges det vekt på at sykkel vil medføre økte tidskostnader. Hvis vi forutsetter at syklingen skal foregå på «aktuelle turer» opp mot 5-7 km, vil det i byområder med en viss biltrafikk gjerne være raskere eller like raskt å sykle som å kjøre bil. Syklistene kan også ferdes fra «dør til dør», noe bilistene ofte ikke kan. Dette fanges bare delvis opp i Klimakur 2030. Dette er viktig fordi det har en samfunnsøkonomisk betydning. Klimakur påpeker videre at bedre tilrettelegging vil redusere tidskostnadene for syklistene. Dette bør fremheves ytterligere. I tillegg kan det nevnes at sykling til arbeid for endel medfører at det frigjøres tid (altså sparte tidskostnader) på ettermiddag/kveld som ellers ville vært brukt på annen mosjon – dette fanges ikke opp i konsekvensanalysene til veimyndighetene.

Ulykkeskostnader

Det omtales at økt sykkeltrafikk vil kunne medføre flere sykkelulykker. Dette stemmer selv om antallet ulykker ikke vil være lineær med økningen i antall sykkeltureturer – den såkalte «safety-in-numbers»-effekten. Samtidig er det viktig å påpeke at den samfunnsøkonomiske helseeffekten av sykling er beregnet å være opptil 20 ganger høyere enn kostnadene knyttet til ulykker og eksponering for luftforurensning til sammen (Philip Crist, International Transport Forum, OECD).

Samfunnsøkonomisk grunnlag for helsegevinst av sykling

Under avsnittet «Atferd» legges det til grunn en samfunnsøkonomisk nytte av sykling på 15,38 kroner ved én kilometer sykling, basert på forarbeider til NTP. Tallet skiller seg fra grunnlaget som benyttes av Statens vegvesen i konsekvensanalyser. Det bør derfor av pedagogiske årsaker omtales summarisk hva forskjellen skyldes.

Forslag til ytterligere tiltak og virkemidler som kan vurderes inn i Klimakur 2030

Mål og strategi

De nasjonale sykkelandelsmålene er for lite forpliktende og har ikke blitt fulgt opp med nødvendige prioriteringer i offentlig sektor. Det er imidlertid behov for at målet om en nasjonal sykkelandel på åtte prosent med 20 prosent i de ni største byene og at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen, videreføres i kommende NTP. Dette må riktignok følges opp av tiltak og virkemidler for å bli mer forpliktende. Partene i byvekstavtalene må også sikre fordeling av midler som ivaretar målet om 20 prosent sykkelandel.

Tidligere nasjonale sykkelstrategier har ikke vært forpliktende nok. De konkretiserte ikke tiltak og frister, og de var kun forankret i Statens vegvesen. For å skape en forpliktende innsats for sykkelandelsmålene er det behov for en stortingsmelding om nasjonal sykkelstrategi og handlingsplan.

Bevilgninger

Bevilgningene til sykkeltilrettelegging nasjonalt, regionalt og lokalt ligger på et for lavt nivå i forhold til behovene. Det er behov for at nivået på bevilgningene til sykkeltilrettelegging er i en størrelsesorden som står i stil med sykkelandelsmålene



Organisering

Gjennomføringen er stykkevis og delt og for lite samordnet mellom de tre forvaltningsnivåene i utrulling av sykkelveinettene. Det bør derfor på tvers av forvaltningsnivåene opprettes ett stort prosjekt i hver av de største byene for å bygge ferdig det sammenhengende sykkelveinettet.

Det er også for liten grad av samordning mellom forvaltningsnivåene om drift og vedlikehold noe som fører til uforutsigbarhet, dårlig fremkommelighet og lavere trafikkikkerhet for syklistene. Som nevnt bør derfor kommuner, fylkeskommuner og stat samordne drift og vedlikehold. Statens standard for vinterdrift i håndbok R610 bør etableres som standard for alle veieiere.

Regelverk

Planleggere etterspør en større og mer fleksibel verktøykasse for å følge opp politiske ambisjoner og utviklingen i samfunnet – slik at flere velger sykkel. Derfor bør velprøvde sykkeltiltak, slik man blant annet finner dem i «Oslostandarden for sykkeltilrettelegging», raskere integreres i de nasjonale vegnormalene.

En stor andel av dagens trafikanter har problemer med å forstå vikepliktsregler for syklistene. Det er for lite harmoni mellom regelverket, den adferden trafikanter faktisk har, den fysiske infrastrukturen og de målene som er forankret i Stortinget. Det er dokumentert at dette medfører ulykker, noe som virker mot sykkelsatsingen. Vikepliktsregelverket for syklistene bør derfor vurderes av en bredt sammensatt uavhengig gruppe.

Sykkelkultur

Mangel på god, sammenhengende, adskilt sykkelinfrastruktur, få syklistene og tidvis lite respekt mellom trafikantergruppene har vært med på å skape dårlig sykkelkultur. Det bør fra veimyndighetens side (alle nivåer) jobbes mer strukturert for bedre sykkel- og trafikkultur gjennom et bredt spekter av virkemidler, som infrastrukturtiltak, opplæring, kontroller og kampanjer.

Øvrige tiltak

I det følgende er forslag til tiltak i Klimakur 2030 for å øke sykkelandelen uten store investeringer i ny infrastruktur for syklende (utover den omtalte omprioriteringen av vei- og gateareal):

- innføre et mva.-fritak på elsykler inntil målet om 8 % sykkelandel nasjonalt er nådd.
- utvide bruken av 30 km/t-soner i byer og tettsteder for å bedre sikkerheten, opplevd trygghet, attraktivitet og konkurranseforholdet for mange trafikanter.
- jobbe for at nedlagte jernbanetraseer omgjøres til veier for syklende og gående
- gjeninnføre kilometergodtgjørelse for sykling på tjenestereiser i statens reiseregulativ
- halvere mva. på reparasjoner
- senke mva. på utleie av sykler fra 25 til 10 % (likt som buss, båt mm.)
- fjerne fordelsbeskatning på sykkel som tilbys til privat bruk av arbeidsgiver
- fremskynde krav til førerstøttesystemer som detekterer mange trafikanter i tungbiler

For Syklistenes Landsforening



Morgan Andersson
Generalsekretær

