



Fra: Syklistenes landsforening
Til: Transport- og kommunikasjonskomitéen

Dato: 10.02.2022

INNSPILL TIL STATSBUDDSJETTET 2023

VÅRE VIKTIGSTE FORSLAG

1. Utbygging av sammenhengende, separat og sikkert sykkelvegnett bør gis prioritet i byvekstavtalene, og fremgå tydelig av en fremdrifts- og investeringsplan. Det bør synliggjøres hvor mye midler i hver byvekstavnale som kanaliseres mot de tre transportformer (gange, sykkel kollektiv) og hvordan porteføljen av prosjekter i den enkelte byvekstavnale bidrar til at nullvekstmålet og sykkelandelsmålet nås (effekt mål).

2. For å styrke arbeidet for økt trafiksikkerhet for myke trafikanter, barn og unge, og for å nå mål om 8% sykkelandel nasjonalt og 20% i de større byene, ber Syklistenes Landsforening om at driftstilskuddet til foreningen over post 71 Tilskudd til trafiksikkerhetsformål økes med 1.450.000 kr slik at samlet tilskudd utgjør 5 mill. kr. i 2023.

BAKGRUNN: REGJERINGEN MÅ PRIORITERE BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Norge skal innen 2030 redusere klimagassutslipp med minst 50 prosent i forhold til 1990- nivå. Transport står i dag for 32% av utslippene av klimagasser i Norge. I 2020 lå utslippene for veitrafikken fortsatt 13% høyere enn i 1990 - til tross for at Norge har verdens høyeste elbilandel. Samtidig står velferdsstaten Norge foran store utfordringer når andelen eldre i befolkningen vil øke fremover. I dag brukes om lag 72.000 kroner årlig per innbygger i offentlige helseutgifter, og kostnadene vokser for hvert år. Ifølge SSB er mer fysisk aktivitet i befolkningen eneste realistiske måten å forhindre en fremtidig eksplosjon i helseutgiftene på.

Aktiv mobilitet gir sterke positive ringvirkninger for individ og samfunn, og bidrar inn mot flere av FNs bærekraftsmål (cf. de Nazelle et al., 2011). Et samfunn der flere velger sykling og gange gir betydelige gevinster innom alle tre bærekraftsdimensjonene:

- Sosialt: Bedre helse, levende byliv, rimelig og tilgjengelig mobilitet
- Miljø: Lavere utslipp, bedre luft, færre inngrep i naturen
- Økonomi: Grønn næringsutvikling, lavere helserelaterte kostnader, effektiv arealbruk

For å møte overgripende klima- og folkehelseutfordringene har **Stortinget vedtatt et sykkelandelsmål på 8% nasjonalt og 20% i de største byområdene, nullvekstmål for personbiltrafikken** i byene og at **80 % av barn skal gå eller sykle til skolen**. Sykkelandelsmålene innebærer nesten en dobling ift. dagens nivå og vil kreve målrettede tiltak og langt tydelige prioriteringer i nasjonal transportpolitikk og i statsbudsjettene. Dette budskapet har Syklistenes Landsforening spilt in sammen med 20 andre organisasjoner som representerer sammenlagt omtrent 1,5 mill. medlemmer til blant annet behandlingen av NTP 2022-2033.

Stortinget vedtok i 2002 **Nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken**. Dette arbeidet har ført til en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde for flere trafikantgrupper, men ikke for syklende. Mens sykkelbruken har økt noe de senere årene, har manglende utbygging av sikker infrastruktur for syklende ført til at man ikke har nærmet seg nullvisjonens målsetting for denne trafikantgruppen.

Særlig viktig for at vedtatte mål skal nås er at få på plass bedre infrastruktur så at en betydelig større del av befolkningen, inklusive barn og eldre, opplever sykling som et attraktivt og trygt transportalternativ i hverdagen. Ettersom aktiv mobilitet bidrar positivt til folkehelse og miljø så er tilrettelegging for sykkel er blant de mest lønnsomme offentlige investeringene som kan gjøres - **helsedirektoratet anslår at den samfunnsøkonomiske helsegevinsten per nye syklede kilometer er på hele 26 kroner, og samfunnsnyttene av å bygge ut sykkelinfrastruktur er minst 4–5 ganger større enn kostnadene.**

KONKRETE INNSPILL

Prop. 1S SD Kapittel 1322 Post 66 Tilskudd byområder

De mest virkningsfulle tiltakene for økt sykkeltilrettelegging i de store byområdene skjer gjennom byvekstavgiftene. For at sykling skal oppleves trygt for en større andel av befolkningen, må det bygges ut sammenhengende sykkelveinett som i hovedsak er fysisk adskilt fra andre trafikantgrupper. Det må sikres at tilstrekkelig med midler i byvekstavgiftene kanaliseres til utbygging av sykkelveinett. Det bør synliggjøres i byvekstavgiftene hvor mye midler som går til de ulike transportformer, og det må settes en forpliktende tids- og investeringsplan for utbygging av sammenhengende sykkelveinett. SLF ber om at følgende merknad tas inn i budsjettinnstillingen:

Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett bør gis prioritet i byvekstavgiftene, og fremgå tydelig av en fremdrifts- og investeringsplan. Det bør synliggjøres hvor mye midler i hver byvekstavgift som kanaliseres mot de tre transportformer og hvordan prosjektporteføljen i den enkelte byvekstavgift bidrar til at nullvekstmålet og sykkelandelsmålet nås (effektmåling).

Prop. 1S SD Kapittel 1320 Post 30 Gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei

For at flere skal benytte sykkel som transportmiddel i hverdagen og som middel til rekreasjon og trening må opprustning og utbygging av sykkelveier langs landets riksveier forsterkes, spesielt der dette inngår som del av et sykkelveinett i byer og i bynære områder. I statsbudsjettet for 2021 ble det bevilget 1 milliard i Statens vegvesens budsjett til gang-, sykkel og kollektivtiltak langs riksveg. For å svare ut behov for etablering av sikker sykkelinfrastruktur for i arbeidet mot nullvisjon, nullvekstmål og sykkelandelsmål, må minst 1 mrd. i kommende budsjett settes av til sykkeltiltak alene. SLF ber om at det bevilges:

Kr 1 mrd. til Statens vegvesen for utarbeidelse av **sykkeltiltak** langs riksveg.

Nasjonal sykkelstrategi

I arbeidet med foregående Nasjonale Transportplanene har det blitt utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument, men dette ble utelatt ikke ved forrige rullering. Mens NTP beskriver ønsket utvikling og mål, forteller den lite om hvordan disse målene skal nås, på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Med offensive, komplekse mål er det behov for å et mer forpliktende, styrende dokument å følge i arbeidet for kommuner, fylkeskommuner og stat - det kreves en nasjonal sykkelstrategi.

Merknad: Det skal utarbeides en nasjonal sykkelstrategi i arbeidet for å nå de nasjonale sykkelandelsmålene, nullvekstmålet og nullvisjonen.

Prop. 1S SD Kapittel 1300 Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål – Syklistenes Landsforening

De siste årene er det blitt bevilget 3,55 MNOK til Syklistenes Landsforening over statsbudsjettet. Dette er viktige midler for foreningens drift, og samtidig en relativ liten investering sett i forhold til verdien av det arbeidet foreningen gjør for å øke sykkelandelen og for økt trafikksikkerhet og reduksjon av antall ulykker hvor syklister og myke trafikanter er involvert. I samsvar med NTP skal trafikksikkerhetsarbeidet for denne trafikantgruppen styrkes, og dette skal blant annet oppnås ved hjelp av frivillige organisasjoner.

Landsforeningen er en medlemsbasert brukerorganisasjon som er talerør for landets mange syklister i alle aldre, og ikke minst for alle de som ønsker å sykle mer og oftere hvis det var tryggere. Foreningen er et bindeledd mellom brukerne og myndighetene, og har en unik posisjon til å ta med brukerperspektivet inn i samarbeidet med det offentlige. Med styrket finansiering vil foreningens arbeid kunne bidra til raskere innfrielse av de nasjonale mål:

For å styrke trafikksikkerhetsarbeidet for syklister og myke trafikanter, og for å innfri nullvekstmål og sykkelandelsmål nasjonalt (8%) og i de større byområder (20%), ber foreningen om at driftstilskuddet til Syklistenes Landsforening over post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål økes med 1.450.000 kr slik at samlet tilskudd utgjør 5 MNOK i 2023.

Et økt driftstilskudd vil finansiere følgende nye tiltak f.o.m. 2023:

a) Sykkelleker

«Sykkelleker» er kvalitetssikret sykkelopplæring som kan benyttes i barnehager, hvor barn kan trene balanse, avstandsbedømming og fartsvurdering, rom- og retningssans og manøvrering av sykkelen. Konseptet er utviklet av pedagoger og velprøvd i Danmark. Virksomheten vil være et viktig bidrag til nullvisjonen og til målet om at barn til 80 % skal bruke gang og sykling for reiser til og fra skoler. 0,5 MNOK av økt driftstilskudd vil brukes til etablering av en norsk versjon av «Sykkelleker».

b) Sikker sykling-kampanje

Selv om Norge er blant verdens mest trafikksikre land, og ulykkestallene totalt sett er redusert de senere år, er ikke nedgangen på langt nær så stor for syklister. Selv om antallet syklende øker, skal antallet alvorlige ulykker reduseres (NTP 2022-2033). Det er behov for nye, målrettede tiltak for å unngå en målkonflikt mellom en voksende sykkelandel og nullvisjonen. SLF vil bidra til dette gjennom kampanjen «Sikker sykling». Kommunikasjonstiltak rettet mot syklister og andre trafikanter Som landets største medlemsorganisasjon for syklister vil SLF ha en unik mulighet å nå ut til slik målgruppe. 0,9 MNOK av økt driftstilskudd vil finansiere etablering og gjennomføring av landsomfattende «Sikker sykling»-kampanje i regi av Syklistenes Landsforening med flere samarbeidspartnere.

c) Sykkelveksthuset

Et vesentlig bidrag i omstillingen til mer bærekraftig mobilitet i norske byer og tettsteder, vil være å veilede virksomheter i overgangen fra bilbruk i virksomheten til null- eller lavutslippsløsninger. SLF ønsker å bidra



til dette skiftet, gjennom etablering av Sykkelveksthuset, et kompetanse- og rådgivningssenter, som etter dansk modell skal inspirere og støtte private og offentlige virksomheter i hele landet til å fremme bruk av sykkelen.

Endring av transportvaner er utfordrende. Det er økonomisk krevende for bedrifter og virksomheter å teste ut ulike løsninger og å innarbeide nye transportrutiner. Samtidig utgjør reiser til/fra og i arbeids medfør hvor personer og varer skal flyttes, en betydelig andel av alle reiser som gjøres i Norge. Europeisk forskning viser at en betydelig andel av tjenesterelatert vare- og persontransport i byene kan flyttes fra bil til sykkel – med en positiv bunnlinje for både virksomheten og i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Når flere velger sykkel i stedet for bil, vil vi oppleve en betydelig folkehelsegevinst, redusert trengsel i og rundt de store byene og ikke minst bidra positivt til det grønne skiftet.

SLF ber om at det bevilges kr. 2 MNOK til etablering av et 2-årig pilotprosjekt for etablering av et kompetanse- og rådgivningssenter i regi av SLF som skal inspirere og støtte private og offentlige virksomheter i overgang fra bil til sykkel i deres person- og varetransport, etter modell fra det danske «Cykelveksthuset».

Med vennlig hilsen



Morgan Andersson
Generalsekretær