



Fra: Syklistforeningen
Til: Helse- og omsorgsdepartementet

Dato: 26.02.2024

Syklistforeningen er Norges eneste landsdekkende medlemsorganisasjon som jobber for sunne og bærekraftige samfunn ved økt og tryggere hverdags sykling. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden da vært en pådriver for å bedre sykkelforholdene i Norge. Foreningen har i dag 6000 medlemmer og 19 lokallag.

Innspill til statsbudsjettet 2025 - Helse- og omsorgsdepartementet

Norge står overfor en rekke utfordringer som bedre tilrettelegging for sykkel og gange vil bidra til å løse. Hver syklet kilometer sparer samfunnet 16,5 kr i reduserte helsekostnader. Aktiv transport er noe av det mest økonomisk lønnsomme Norge kan investere i. For å unngå eskalerende kostnader i helsesektoren må regjeringen skifte fokus i helsepolitikken fra behandling til forebygging.

Kun én av tre er aktive nok i hverdagen til å oppnå Helsedirektoratets råd om fysisk aktivitet. Aktiv transport er det enkelte viktigste tiltaket for å øke aktivitetsnivået i befolkningen. Organisert idrett og gym er positivt, men det største potensialet for å treffe hele befolkningen er å gjøre det attraktivt, lettvinnt og tilgjengelig å gå eller sykle i hverdagen. Med økt andel aktiv transport på de korte reisene vil folkehelsen forbedres drastisk på både kort og lang sikt. Potensialet er stort: halvparten av alle reiser i Norge er kortere enn 5 kilometer.

Dagens helsepolitikk må ta i bruk langt flere virkemidler som skaper et skifte fra personbil til gange og sykling på de korte reisene. Syklistforeningen foreslår følgende prioriteringer i Helse- og omsorgsdepartementets forslag til statsbudsjett for 2025:

- 1) Forbedre nasjonal koordinering for å oppnå samfunnsverdiene av økt aktiv transport
- 2) Tidfest de nasjonale målene for økt sykling og gange til 2030
- 3) Ta frem en ny nasjonal sykkelstrategi, med midler og handlingsplan

Under er det redegjort for våre innspill. Vi går gjerne i dybden ved mulighet. Til orientering gir Syklistforeningen også innspill til statsbudsjettet for 2025 til Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Finansdepartementet.

Eline Oftedal
Generalsekretær
Syklistforeningen

Emil Rensvala
Fagsjef
Syklistforeningen

1) Forbedre nasjonal koordinering for å oppnå samfunnsverdiene av økt aktiv transport

De samfunnsøkonomiske gevinstene av bedre tilrettelegging for økt sykling og gange er mange. I byområder er sykkelen et arealsmart og effektivt transportmiddel som bidrar til å begrense køer, redusere påkjørsler og forbedre bymiljøer. Ikke minst gir tiltakene mer for pengene, siden det er vesentlig billigere å etablere god infrastruktur til sykling og gange, enn til bil og kollektivtransport.

Samfunnets gevinster av økt aktiv transport treffer i stor grad andre politikkområder enn samferdsel. Bedre folkehelse og miljø- og bærekraftgevinster bidrar i større grad til å nå mål i andre departementer. For eksempel ligger det få insentiver i samferdselspolitikken for å bidra til at befolkningen har et aktivitetsnivå som er i samsvar med nasjonale anbefalinger om fysisk aktivitet. Bedre tilrettelegging for sykling og gange vil derfor i stor grad bidra til måloppnåelse i helse- og miljøpolitikken.

Syklistforeningen mener regjeringen må opprette et samarbeidsorgan/sekretariat for økt aktiv transport. Her kan inspirasjon blant annet hentes fra den nye britiske etaten Active Travel England (ATE), Nye Veier AS og den midlertidige sykkleetaten i Oslo kommune. Det blir også en plattform for samarbeid på tvers av relevante departementer (SD, KLD, HOD, m.fl.). Formålet bør være å:

- utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi, etter at den forrige utløp ved årsskiftet 2023
- initiere samarbeid og kunnskapsutveksling mellom relevante aktører i forvaltningen
- støtte kommuner og fylkeskommuner i deres arbeid for økt aktiv transport, og skape flater for dialog mellom aktørene.
- identifisere problemområder og finansiere kunnskapsinnhenting (forskning og utredning) som bidrar til bedre måloppnåelse
- kommunisere samfunnsgevinstene ved økt aktiv transport

Budsjetteffekt 2025: 10 MNOK

2) Tidfest de nasjonale målene for økt sykling og gange til 2030

Et av regjeringens overordnede mål for helse- og omsorgspolitikken er god helse og mestring i befolkningen, uavhengig av sosial bakgrunn. Regjeringens mål for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. For å oppnå nullvekstmålet er det viktig å styrke satsingen på sykling og gange som et attraktivt, lettvent og tilgjengelig alternativ til personbil for befolkningen i tettbygde strøk på de korte reisene.

Syklistforeningen støtter de nasjonale målene for økt sykling og gange (8 % sykkelandel nasjonalt, 20 % i byene og 80 % gåing og sykling til skoler). Måloppnåelse før 2030 vil medføre signifikante positive effekter på fysisk aktivitet, støy, luftkvalitet og trafikksikkerhet. At målene ikke er tidfestet gjør at tilretteleggingen går for sent, viktige virkemidler ikke tas i bruk og at oppdraget til nasjonale etater blir for utydelig. Om målene skal ha noe effekt på myndighetsstyringen må de tidfestes.

Ni europeiske land har allerede tidfestede mål om økte sykkelandeler. Frankrike, Tyskland og England er eksempler på land som arbeider for økt andel sykling til år 2030. I tillegg til de ni har flere andre land tidfestet andre mål, f.eks. om økt antall sykkelreiser, reduserte antall ulykker eller utbygd sykkelinfrastruktur. For å henge med i utviklingen må Norge følge etter.

Syklistforeningen mener regjeringen må:

- tidfeste de nasjonale målene for økt sykling og gange til 2030
- ta en ledende rolle i arbeidet om å nå målene
- initiere samarbeid på tvers av relevante departementer (SD, KLD, HOD, m.fl.)

Helse- og omsorgsdepartementet må ta en aktiv pådriverrolle i dette arbeidet, i samarbeid med andre departementer.

Budsjetteffekt 2025: Minimal

3) Ta frem en ny nasjonal sykkelstrategi, med midler og handlingsplan

For å høste de store samfunnsgevinstene av økt sunn og bærekraftig transport har regjeringene i 15 europeiske land nå vedtatt en nasjonal sykkelstrategi. Blant disse finner vi Frankrike, Tyskland og samtlige land i Storbritannia. Utviklingen går fort – bare siden 2021 har fem nye tilkommet til listen.

Statens vegvesens nasjonale sykkelstrategi for perioden 2014-2023 utløp ved årsskiftet. For å bedre fysisk aktivitet, støy, luftkvalitet og trafiksikkerhet må flere virkemidler tas i bruk. Regjeringen må derfor legge frem en ny nasjonal sykkelstrategi som peker ut retningen for hvordan økt aktiv transport skal bidra til helsepolitikken, bedre oppvekstmiljøer og bylivskvaliteter ved tilretteleggingen for en større andel gåing og sykling på de korte reisene i tettbygde strøk.

Syklistforeningen mener regjeringen må:

- utarbeide en nasjonal strategi for hvordan de nasjonale målene for økt sykling og gange skal oppnås for 2030
- utarbeide planer for hvordan sykling og gange skal bidra til å nå folkehelsemålene
- utarbeide handlingsplaner og øremerke midler for tilretteleggende tiltak

Helse- og omsorgsdepartementet må ta en aktiv pådriverrolle i dette arbeidet, i samarbeid med andre departementer.

Budsjetteffekt 2025: 10 MNOK