



Fra: Syklistenes Landsforening  
Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 02.02.2024

## Innspill til statsbudsjettet 2025 - Samferdselsdepartementet

Norge står ovenfor en rekke utfordringer som bedre tilrettelegging for sykkel og gang vil bidra til å løse. Trygge og grønne områder med god luftkvalitet utgjør attraktive byer og tettsteder. Det må derfor tilrettelegges for mobiliteten næringslivet og befolkningen trenger, og som er bærekraftig. Økt andel som benytter aktiv transport, sykling og gåing, i hverdagen gir store gevinster for folkehelse, miljø og samfunnsøkonomi.

Samferdselsdepartementet spiller en viktig rolle i hvordan befolkningen beveger seg nå og i framtiden. 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 (nullvekstmålet). For å oppnå nullvekstmålet er det viktig å styrke satsingen på sykling og gange.

De nasjonale sykkelmålene (8% sykkelandel nasjonalt, 20% i byene og 80% gåing og sykling til skoler) er gode mål for å øke sykkelandelen. Innsatsen for å nå disse målene må styrkes. Det samme gjelder trafiksikkerhet, og arbeidet for å nå målet om null drepte og hardt skadde i trafikken (nullvisjonen). Det er en utfordring at det går for sakte framover med nullvekstmålet, de nasjonale sykkelmålene og nullvisjonen.

Syklistenes Landsforening foreslår følgende overordnede prioriteringer i Samferdselsdepartementets forslag til statsbudsjett for 2025:

- 1) Tidfest de nasjonale målene for sykling og gange til 2030, og ta fram en strategi for å nå dem
- 2) Prioriter trygge oppvekstmiljøer for barn og unge slik at det er trygt å bevege seg på egen hånd i nærmiljøet
- 3) Forbedre nasjonal koordinering for å oppnå samfunnsverdiene av økt aktiv transport

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

Eline Oftedal  
Generalsekretær  
Syklistenes Landsforening

Emil Rensvala  
Fagsjef  
Syklistenes Landsforening

## 1) Tidfest de nasjonale målene for sykling og gange til 2030, og ta fram en strategi for å nå dem

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 blant annet Frankrike, Tyskland og samtlige land i Storbritannia. Utviklingen går fort – bare siden 2021 har fem nye tilkommet til listen.

Ni europeiske land har 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. Siden halvparten av alle reiser i Norge er kortere enn 5 kilometer er potensialet for økt sykling stort. Elsykkelen er en *game-changer* for forutsetningene for sykling i Norge. Syklistenes Landsforening støtter de nasjonale målene for økt sykling og gange (8% sykkelandel nasjonalt, 20% i byene og 80% gåing og sykling til skoler). Om de skal ha noe effekt må de tidfestes, og det må tas frem en strategi for å nå dem.

Syklistenes Landsforening mener regjeringen må:

- tidfeste de nasjonale målene for økt sykling og gange til 2030
- ta en ledende rolle i arbeidet om å nå målene innen 2030
- utarbeide en nasjonal strategi for hvordan målene skal oppnås
- utarbeide planer for hvordan sykling og gange skal bidra til å nå nullvekstmålet
- utarbeide handlingsplaner og øremerke midler for tilretteleggende tiltak

Budsjetteffekt 2025: Minimal

## 2) Prioriter trygge oppvekstmiljøer for barn og unge slik at det er trygt å bevege seg på egen hånd i nærmiljøet

En viktig del av det å vokse opp dreier seg om å bli selvstendig. Å bevege seg på egenhånd i nærmiljøet og til skolen bør være en selvfølge. Ifølge Barne-RVU 2020 oppgir så mange som halvparten av foresatte at trafikksituasjonen legger begrensninger på hvor barnet kan leke ute. Hele fire av ti foresatte opplever at skoleveien er usikker når det gjelder trafikkforhold, og stadig flere av disse mener tett biltrafikk og høy hastighet er det som gjør den usikker.

Gode vaner etableres tidlig i livet. Bedre forutsetninger for selvstendig mobilitet vil fremme barns utvikling, helse og læring. Det er derfor en målsetning i seg selv at flere barn og unge oppnår minimumsanbefalingene om fysisk aktivitet. Aktiv transport er det enkelte viktigste tiltaket for å nå det.

Å øke barns mulighet for egen mobilitet vil bidra til å motvirke utenforskap. Barn av foreldre med høy inntekt har, i motsetning til de med lavere inntekt, i større grad tilgang til en eller flere biler, de har arbeidstid på dagtid og kan kjøre barn til skole og fritidsaktiviteter. Derfor er det spesielt viktig at nærområdene til barn i lavinntektsgrupper er trygge å sykle og gå i.

Syklistenes Landsforening mener regjeringen må gjøre følgende tre tiltak for å nå målet at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen:

### **A) Sett av 250 millioner kr til Trygge skoleveier og nærmiljøer**

I 2022 innførte regjeringen en tilskuddsordning hvor kommuner kan søke ekstra midler til tryggere skoleveier og nærmiljøer for barn og unge. Det er et godt tiltak, men bevilgningen er alt for lav i forhold til behovet. I 2022 ble det søkt for nærmere 200 millioner, mens bevilgningen bare utgjorde 10 pst. av behovet. I 2023 søkte 89 kommuner om tilskudd til 163 ulike tiltak, til en sum om ca. 100 millioner kroner, hvorav 70 ulike tiltak fikk tildelt til sammen 22 millioner kroner. Syklistenes Landsforening mener at regjeringen må øke denne bevilgningen kraftig. Det vi gi signal om at barns mobilitet og trygghet er høyt prioritert, og det vil bidra til at langt flere barn vil kunne sykle og gå trygt i hverdagen.

Syklistenes Landsforening mener at regjeringen må:

- øke bevilgningen til post 1320/66, *Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer*, til minst 250 millioner for 2025, med ambisjon om å øke det til 500 millioner kr på sikt.

Budsjetteffekt 2025: +250 MNOK.

### **B) Gjør 30 km/t generell fartsgrense i tettbygde strøk**

Lavere hastigheter er viktig for å trygge barns oppvekstmiljøer. Syklistenes Landsforening mener at regjeringen må senke den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk til 30 km/t. Det er særlig viktig hvor det mangler fysisk skille mellom myke og harde trafikanter. Veieiere vil fortsatt ha mulighet til å skilte høyere hastigheter der det er hensiktsmessig (f.eks. motorveier). Det må være rett hastighet på rett vei.

30 km/t bidrar til å:

- øke trygghetsfølelsen
- vesentlig redusere risikoen for påkjørsel (på grunn av kortere reaksjons- og bremselengde)
- redusere skadeomfanget ved et uhell
- redusere støy og luftforurensing
- redusere hastighetene på kort og lang sikt, både i aktuelle gater og i andre gater
- økt hastighetsetterlevelse i hele veinettet og redusert kjøring på rødt lys
- spare offentlige kostnader ved å redusere behovet for å bygge ut adskilt sykkelinfrastruktur
- frigjøre arealer der gaten snevres inn
- gjøre bymiljøet triveligere, livligere og mer behagelig å bo og være i
- styrke konkurransekraften til aktiv transport sammenlignet med motorisert transport

30 km/t bidrar ikke til å øke køer eller forsinkelser.

Utviklingen i Europa går fort, og mange byer har egenhendig på dette tidspunkt innført 30 km/t som den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk. I Wales har den nasjonale regjeringen gjort det. Spania innførte i 2021 bindende generelle fartsgrenser for alle gater på enten 50, 30 eller 20 km/t, i hovedsak avhengig av antall kjørefelt. Å senke den generelle fartsgrensen i et land sender viktige signaler om at trafiksikkerhet er en prioritet for regjeringen, at hastigheten skal være lav når myke og harde trafikanter blandes, og oppfordrer og underletter for lokale myndigheter til å senke hastighetsgrensene der det er behov for det.

Syklistenes Landsforening mener at regjeringen må:

- senke den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk til 30 km/t.

Budsjetteeffekt 2025: Minimal

### **C) Test ut 20 km/t**

Utover gågate og gatetun, hvor det ikke er lov å kjøre fortere enn i gangfart, er 30 km/t den laveste hastigheten som kan skiltes i Norge. På noen gater rundt skoler og andre områder hvor barn og unge ferdes ofte, kan lavere hastighet være hensiktsmessig. Ved 20 km/t forsterkes sannsynligvis alle de positive effektene av 30 km/t. Ikke minst er det grunn å tro at mange påkjørsler helt kan unngås på grunn av den korte reaksjons- og bremselengden. 30 km/t er en hastighet hvor sannsynligheten for å overleve en påkjørsel er stor, men vi må heve ambisjonene og øke innsatsen for å redusere antallet kollisjoner. For å samle kunnskap om tiltaket bør 20 km/t utprøves og evalueres i pilotprosjekt.

Syklistenes Landsforening mener at regjeringen må:

- i dialog med interesserte kommuner ta initiativ til å teste ut og evaluere 20 km/t som fartsgrense rundt skoler og andre områder hvor barn og unge ferdes ofte. Det bør gjøres i kombinasjon med hastighetsreduserende, fysiske tiltak.

Budsjetteeffekt 2025: Minimal

## **3) 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.

Syklisterenes Landsforening 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 sykkeletaten i Oslo kommune. 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

## Vedlegg: Tabell

Vedlagt ligger satsingsforslagen fordelt på poster, samt øvrige innspill.

Post	Sak	Mill. kr.	Kommentar
1300/71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål	1,5	Tilskuddet til Syklistenes Landsforening økes med 1,5 mill. kr. over post 71, slik at samlet tilskudd utgjør 6 mill. kr. i 2025.
1320/01	Driftsutgifter	5	Det settes av 5 mill. kr. over post 1 for at Statens vegvesen skal inspisere og utbedre gang- og sykkelveinettet langs riksvei, for å bedre ta vare på og utvikle allerede eksisterende sykkelinfrastruktur. I perioden 2010-2019 ble 45 % av sykkelvegnettet inspisert og utbedret.
1320/30	Riksveiinvesteringer: Mindre investeringstiltak	1 000	Det settes av 1 mrd. kr. over post 30 for utarbeidelse av gange- og sykkeltiltak langs riksvei. Det skal synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres til hver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk.
1320/30	Riksveiinvesteringer: byvekstavtaler	1 000	Det settes av 1 mrd. kr. over post 30 for utarbeidelse av gange- og sykkeltiltak langs riksvei i byområder som er omfattet av byvekstavtaleordningen. Det skal synliggjøres hvor mye midler som kanaliseres mot enhver av de tre transportformene gange, sykkel og kollektivtrafikk.
1320/66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	250	Tilskuddsordningen øker til 250 mill. kr. i 2025.
1322 (ny)	Nasjonalt sekretariat for økt aktiv transport	10	Regjeringen etablerer et samarbeidsorgan for høyere måloppnåelse når det gjelder de nasjonale målene for økt aktiv transport, nullvisjonen og nullvekstmålet.
1332/66	Belønningsmidler til byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	2 000	Det settes av 2 mrd. kr. over post 66 til gange- og sykkeltiltak i belønningsmidler til byvekstavtaler.
1332/66	Mindre investeringstiltak på kommunal vei og fylkesvei i byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	500	Det settes av 500 mill. kr. over post 66 til mindre investeringstiltak i gange og sykkel.
1332/66	Tilskudd til mindre byområder utenfor ordningen med byvekstavtaler: gange- og sykkeltiltak (ny)	100	Det settes av 100 mill. kr. over post 66 til tilskudd til gange- og sykkeltiltak til mindre byområder.