

Fra: Syklistforeningen
Til: Klima- og miljødepartementet

Dato: 28.02.2024

Syklistforeningen er Norges eneste landsdekkende medlemsorganisasjon som jobber for sunne og bærekraftige samfunn ved økt og tryggere hverdagssykling. 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.

Høring - NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp - Veivalg for klimapolitikken mot 2050 - rapport av Klimautvalget 2050

Syklistforeningen vil takke muligheten til å gi innspill og for et godt og omfattende arbeid som Klimautvalget har gjort. Omstillingen til et lavutslippssamfunn kommer til å påvirke alle sektorer. Rammeverket UFF (Unngå, Flytt, Forbedre) er et bra utgangspunkt for å utvikle oss til et lavutslippssamfunn, også innenfor transportsektoren. Kapittelet i rapporten som omtaler omstillingen av transportsystemet er beskrevet i kapittel 8.

Transportsektoren står for omtrent en tredjedel av Norges utslipp av klimagasser i Norge og er dermed landets største utslippskilde. Utviklingen mot 2030-målet, om halvering av utslippene fra transportsektoren sammenlignet med 2005, går for langsomt. Transportsektoren vil frem mot 2050 stå for omtrent 90 til 95 prosent av utslippene. Selv med omfattende elektrifisering vil transporter og fremtidig veibygging utgjøre en stor andel klimagassutslipp, støy, lokal forurensing og arealbeslag. Rapporten fremhever også at den nasjonale elbilpolitikken i stor grad undergraver målet om at personbiltrafikken ikke skal øke.

For å unngå dette må regjeringen gjøre kraftige og smarte tiltak som endrer transportmiddelfordelingen. Det gjelder ikke minst for de korte reisene. Halvparten av alle reiser i Norge er kortere enn 5 kilometer og potensialet for redusert miljøpåvirkning gjennom økt gåing og sykling er stort. Elsykkelen er en *game-changer* for forutsetningene for sykling i Norge. Analyser fra Miljødirektoratet regner med at vi kan kutte 184 000 tonn i perioden 2024–2030 med et transportskifte fra bil til gange og sykkel (Miljødirektoratet 2023).

Dagens klima- og miljøpolitikk må ta i bruk langt flere virkemidler som skaper en overflytting fra personbil til gang og sykling på de korte reisene. Syklistforeningen har tre innspill til regjeringens behandling av Klimautvalgets forslag:

- **Tidfest de nasjonale målene for sykling og gange til 2030, og ta fram en strategi for å nå dem**
- **Prioriter trygge oppvekstmiljøer for barn og unge slik at det er trygt å bevege seg på egen hånd i nærmiljøet**

- **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.

Jakob Bernhard
Faglig rådgiver
jakob@syklistforeningen.no
413 202 72

Emil Rensvala
Fagsjef
emil@syklistforeningen.no
412 134 84



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

Veksten i personbiltrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. De som bruker kollektivtrafikk, reiser som regel over 5 kilometer (RVU 2022). Det brukes mye ressurser for å konvertere de lengere reisene fra bil til bærekraftig kollektivtrafikk, og det er et stort potensial for å konvertere enda flere.

Syklistforeningen etterspør en tilsvarende nasjonal satsning for å overføre de korte reisene fra bil til aktiv transport. Tiltak for sykling og gange utgjør en svært liten del av det nasjonale samferdselsbudsjettet (kun noen prosent av veimidlene), samt en liten del av byvekstavtalene sammenlignet med kollektivprosjektene. Det er fortsatt veldig mange reiser under 1 km som blir gjort med bil, og rundt halvparten av alle reiser mellom to og fem kilometer (RVU 2022).

Syklistforeningen støtter de nasjonale målene for økt sykling og gange (8% sykkelandel nasjonalt, 20% i byene og 80% gåing og sykling til skoler). Et transportskifte fra bil til sykkel og gange kan kutte store mengder utslipp nasjonalt og lokalt.

For å høste de store samfunnsgevinstene av økt sunn og bærekraftig transport har regjeringene i 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 har regjeringene i 15 europeiske land vedtatt en nasjonal sykkelstrategi. Utviklingen går fort – bare siden 2021 har fem nye tilkommet til listen. For å henge med i utviklingen må Norge følge etter. Om de skal ha noe effekt må de nasjonale målene tidfestes, og det må tas frem en strategi for å nå dem.

Syklistforeningen anbefaler regjeringen at:

- tidfeste de nasjonale målene for økt sykling og gange til 2030
- ta en ledende rolle i arbeidet om å nå målene for økt gåing og sykling innen 2030
- utarbeide en nasjonal strategi for hvordan målene om økt gåing og sykling skal oppnås
- utarbeide planer for hvordan sykling og gange skal bidra til å nå nullvekstmålet
- utarbeide handlingsplaner og øremerke midler (minst 10 % av veibudsjettet) for tilretteleggende tiltak for gående og syklende

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

For å nå det nasjonale målet at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen må regjeringen ta grep. Gode vaner etableres tidlig i livet. Bedre forutsetninger for selvstendig mobilitet vil fremme barns utvikling, helse og læring, og kutte klimagassutslipp på så vel kort som lang sikt. 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.

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 ti 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. Syklistforeningen 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.

Også lavere fartsgrenser burde være høyprioritet for å redusere utslippene. Syklistforeningen 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.

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 hastighetssetterlevelse 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 samtidig 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. Også 20 km/t bør testes ut som fartsgrense rundt skoler og andre områder hvor barn og unge ferdes ofte, i kombinasjon med hastighetsreduserende, fysiske tiltak.

Syklistforeningen anbefaler regjeringen at:

- øke bevilgningen til *Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer*, til minst 250 millioner for 2025, med ambisjon om å øke det til 500 millioner kr på sikt.
- senke den generelle fartsgrensen i tettbygde strøk til 30 km/t.



- 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 hastighetsreducerende, fysiske tiltak.

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.

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 sykkeletaten 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**