Høringsinnspill til forslag om endring av klimaloven: Regjeringens forslag til Norges nye klimamål for 2035 fra Syklistforeningen.

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 6600 medlemmer og 19 lokallag.

Norge har en ambisjon om å redusere utslippene av klimagassutslipp på 55 prosent innen 2030 (sammenlignet med 1990-nivået) for å nå FNs klimamål. Det er ikke lenger noe tvil om at det haster, og at utviklingen går for sakte. Når Norge nå skal sette seg nye mål for perioden 2031-2035 så må utgangspunktet for ambisjonene være at vi faktisk klarer å nå 2030-målene først. Det betyr at vi må handle nå og at vi må gjennomføre en rekke drastiske og inngripende tiltak. Videre mener vi det er klokt å sette et høyest mulig mål for redusering av klimagassutslipp innen 2035. Dersom vi skal klare å redusere utslippene med inntil 80 prosent i denne perioden så må det gjennomføres noen drastiske grep for å få flest mulig over på grønn og utslippsfri mobilitet.

Det snakkes ofte om at ny teknologi kan bidra til å finne løsninger på klimakrisen. Når det gjelder å redusere klimagassutslipp i byer og tettbygde strøk så er et av de viktigste tiltakene som gir størst effekt knyttet til en nesten 150 år gammel teknologi, nemlig sykkelen. Ved siden av gange er dette det desidert mest klimavennlige transportmiddelet som finnes. Sykkelen er det mest overlegne effektive fremkomstmiddelet når det gjelder å redusere klimagassutslipp knyttet til bilbruk. Da er vi nødt til å iverksette tiltak for å få flere til å velge sykkelen. I tillegg bidrar sykkelen til en rekke andre gode samfunnsgevinster som bedre luftkvalitet, mindre svevestøv, hyggeligere bomiljøer, bedre folkehelse, mindre sykedager etc.

Norge trenger en ny sykkelstrategi

Gode og trygge sykkelveier er det fremste premisset for å få flere folk over fra bil til sykkel, og det gjøres en veldig god innsats i mange av landets kommuner for å tilrettelegge for god sykkelinfrastruktur. Det trengs likevel en overordnet nasjonal plan for hvordan vi skal tilrettelegge best mulig, og sørge for å få flest mulig til å sykle. Vi mener derfor det er på høy tid å få på plass en ny nasjonal sykkelstrategi, etter at den forrige gikk ut på dato 31.12.2023. I denne strategien ble de nasjonale sykkelmålene tallfestet. Disse ble gjentatt i ny NTP (2025-2036) hvor regjeringen viderefører målene om 20 prosent sykkelandel i de store byområdene og 8 prosent sykkelandel på landsbasis.

En ny og revidert sykkelstrategi må inneholde oppdaterte mål og en opptrappingsplan for sykkelandelen sett i lys av Norges klimamål frem mot 2035, og videre frem mot et nullutslippssamfunn i 2050. Sykkelstrategien må derfor inneholde ambisiøse mål, den må være forpliktende og den må følges opp med en konkret handlingsplan med konkrete tidsfrister for å nå målene. Manglende sammenheng mellom mål og tiltak er

hovedårsaken til at de nasjonale sykkelmålene ennå ikke er nådd. Miljødirektoratet peker i sin rapport «*Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2024*» på at vi trenger å nå de vedtatte nasjonale sykkelmålene på 8 % sykkelandel innen 2028. Det vil i så fall bety en besparelse på 24 000 tonn CO2. Miljødirektoratet hevder at vi må sette et mål om at den nasjonale sykkelandelen må være på 10 prosent innen 2035.

Syklistforeningen mener vi må ha et enda mer ambisiøst nasjonalt mål om 12 prosent sykkelandel innen 2035, og 25 prosent innen 2050. Vi mener dette er et realistisk mål dersom de rette tiltakene iverksettes og satses på. De nye nasjonale sykkelmålene må inn som delmål i Norges klimamål som rapporteres inn til FN.

En nasjonal sykkelstrategi, som anbefalt i EU-kommisjonens felleseuropeiske sykkelerklæring fra 2023, kan bidra til samordning av sykkelpolitikk på tvers av myndighetsnivåer. De siste årene har vi hatt en revolusjon når det gjelder innføring av el-sykler og el-lastesykler som utvider potensialet for at flere bilreiser vil erstattes av sykkel. Salget av el-sykler har økt kraftig de siste årene, og det er all grunn til å tro at denne utviklingen vil fortsette i mange år. El-sykler kan være en dyr investering for mange, og vi er nødt til å innføre tiltak, som eksempelvis momsfritak og skatteinsentiver, slik at flere har råd til å gå til anskaffelse av dette. Norge er et rikt industriland, og det er både rettferdig og ambisiøst at vi skal ha en høyere sykkelandel enn mange andre land. Vi vet også at ca. 50 % av bilreisene som foretas i Norge i dag er under 5 km lange. Dette er en overkommelig lengde for alle som sykler, og potensialet for å flytte transport fra bil til sykkel er dermed veldig stort.

Det viktigste premisset for å få vekst i de nasjonale sykkelandelene er å tilrettelegge for god og trygg sykkelinfrastruktur. Her mener vi byvekstavtalene har vært et godt tiltak som fungerer etter intensjonen, til tross for at økningen i sykling kun har vært moderat. Vi ser likevel størst økning i sykling i de byområdene som har hatt en byvekstavtale, og det er i urbane områder man har de største gevinstmulighetene for å øke sykkelandelene.