

Innspill til byutredning Oslo-området

*Syklistforeningen ble grunnlagt i 1947 er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdags- og rekreasjonssyklister. I snart 80 år har vi vært en pådriver for bedre sykkelforhold i Norge. I dag har vi 8000 medlemmer og 19 lokallag over hele landet.*

Den forventede befolkningsveksten i Oslo-området frem mot 2050 vil være stor og vil sammen med problematikken rundt fortetting og arealfordeling legge ytterligere press på nullvekstmålet. Veksten i arbeidsplasser og økt pendling inn til Oslo vil gjøre sentrale deler av byområdet enda tettere og trangere, og det vil derfor tvinge seg frem ytterligere endringer i folks reisevaner og mobilitet. Det forventes en økning i kollektivtrafikken, og ikke minst vil det føre til en økning i sykling og gange. Vi ønsker å se en tydelig endring i andelen av syklende og gående i hele Oslo-området og dette kan vi få til dersom det gjøres kloke og riktige veivalg.

Syklistforeningen støtter ambisjonene i rapporten og vil særlig understreke noen viktige forutsetninger for å lykkes med økt sykling i byområder.

For det første må det etableres sammenhengende og trygge sykkelveinett i alle byområder. Erfaring viser at enkeltstrekninger eller fragmenterte løsninger ikke gir den nødvendige effekten. For at flere skal velge sykkel i hverdagen, må infrastrukturen oppleves helhetlig, forutsigbar og trygg fra start til mål.

For det andre er det avgjørende at sykkel modelleres riktig i transportanalysene. Dagens analyseverktøy undervurderer ofte potensialet for sykkel, særlig for korte og mellomlange reiser i byområder. Mer realistiske forutsetninger og bedre datagrunnlag vil gi et riktigere beslutningsgrunnlag for prioriteringer i transportplanleggingen.

Videre er det behov for kompetanseheving og utvikling av mer effektive virkemidler for planlegging og gjennomføring av sykkelinfrastruktur. Vi vil likevel understreke at Oslo kommune sin sykkelsatsing de siste ti årene har vært vellykket, og at en av de viktigste årsakene til dette er at de har klart å bygge opp et sterkt og tungt fagmiljø. Det er helt avgjørende at dette fagmiljøet beholdes og videreutvikles.

For at sykling skal få reell gjennomslagskraft, må planleggingen i større grad ta utgangspunkt i sykkel som transportform, og syklistene må gis tydelig prioritet i byenes transportårer. I dag gjenspeiles dette verken i lovverk eller i kulturen i samferdselsmiljøene i Norge. Dette kan imidlertid endres gjennom en tydelig nasjonal satsing, sterkere krav i forhandlingene om byvekstavtaler og sterkere fagmiljøer med sykkelkompetanse. Vi mener det er på tide at Regjeringen nå må starte arbeidet med å etablere en ny nasjonal sykkelstrategi. Dersom oppmerksomheten ensidig rettes mot kollektivtransport og reduksjon av bilbruk, uten tilsvarende prioritering av sykkel, vil vi neppe se en vesentlig økning i sykkelandelen.

Syklistforeningen ber om at det utarbeides et sterkt aktivt delmål om at byene skal ha vekst i sykkeltrafikk, dette for å få en tydelig nasjonal kraft gjennom byvekstavgiftene for å tilrettelegge for aktiv transport som sykling og gange. Det må etableres en fordelingsnøkkel, hvor en større del av pakkene går til nettopp disse transportformene.

Vi mener også rapporten må peke på hele det samfunnsøkonomiske aspektet ved økt sykling. Det er enorme helsegevinster knyttet til økt sykkelbruk for den enkelte og for den samlede folkehelsen. Helsedirektoratet har f.eks. lansert en kalkulator som viser den totale besparelsen i helseutgifter når stadig flere sykler eller går. Disse tallene må også hensyntas i rapporten. I tillegg til gevinster knyttet til bedre luftkvalitet, tryggere nærmiljø og mindre klimagassutslipp.

For å få til en økt sykkelandel så må tiltakene være sektoroverskridende. For eksempel gjennom en mer offensiv skattepolitikk hvor el-sykler blir fritatt for moms på samme måte som el-bilene (noe som har fungert som et meget godt virkemiddel). Et annet tiltak er å få til en økt innsats fra politiet i bekjempelsen av sykkeltyveri. Vi vet (med bakgrunn i vår egen nasjonale sykkelundersøkelse) at frykten for å bli utsatt for sykkeltyveri er en av de største barrierene for folk til å velge sykkel.

Til slutt vil vi understreke at arbeidsplasser, skoler og offentlige virksomheter spiller en nøkkelrolle i å legge til rette for mer sykling. Gode fasiliteter som trygg sykkelparkering, garderobes og andre praktiske løsninger gjør det enklere å velge sykkel i hverdagen. Syklistforeningen arbeider aktivt med ordningen *Sykkelvennlig arbeidsplass*, som gir virksomheter konkrete verktøy for å tilrettelegge for økt sykling blant ansatte og brukere.

Samlet sett vil disse tiltakene bidra til at flere kan og vil velge sykkel som et effektivt, sunt og klimavennlig transportmiddel i hele Oslo-området, og vi mener at dette må komme tydeligere frem i beskrivelsen av virkemiddelpakkene i denne byutredningen.