



Til Lillestrøm kommune, v/ Øyvind Wahl (oyvind.wahl@lillestrom.kommune.no)

Lillestrøm, 15. april 2021

SLF Lillestrøm og omegn med innspill til klimastrategien i Lillestrøm kommune

Vi viser til tidligere kontakt mellom Lillestrøm og tidligere Skedsmo kommune og SLF Lillestrøm og omegn ang sykkelforhold i Lillestrøm og omegn. Vi sender herved innspill til kommunens klimastrategi¹ som ligger ut til høring til 19. april 2021.

Som lokallag til Syklistenes landsforening (SLF) jobber vi for bedre sykkelforhold og økt sykkelandel i vår region som omfatter Lillestrøm kommune og Rælingen kommune, og «sykkel som klima- og miljøtiltak» er ett av våre satsingsområder. Det er derfor naturlig at vi setter søkelys på sykkel i klimastrategien. Vi vil starte med å uttrykke vår overraskelse at begrepet «sykkel» bare nevnes noen få ganger i tre setninger i hele klimastrategien på 13 sider, se den komplette oversikten nedenfor:

«Krav om gang- og sykkelforbindelser eller tilrettelegging for kollektivtransport i forbindelse med ny utbygging. Styre bilbruken blant annet gjennom å begrense parkeringsmulighetene for bil» (jf kap 4.2 om virkemidler til klimavennlig areal- og transportplanlegging)

«Bidra til å realisere infrastruktur for alternative transportløsninger, herunder blant annet sykkel og sparsykkel, batteri- og hydrogenelektriske kjøretøy og biobaserte løsninger.» (jf kap 4.3 om virkemiddel til infrastruktur for det grønne skiftet)

«Dagens insentivordninger for ansattes mobilitet er i stor grad tilpasset bilbruk gjennom billig parkering, at store arealer er avsatt til parkering og ved gunstige refusjonsordninger ved bruk av personbil. Det kan være god grunn til å se på om det finnes enkle insentiver som kan gjøre det lettere å velge klimavennlige alternativer som gange, sykkel og kollektivtransport når ansatte reiser til og fra jobb.» (jf kap 4.4 om klimafotavtrykket fra kommunens drift)

Vi mener at dette ikke er (bra) nok, selv om strategien i ellers inneholder mye positivt. Vi synes f.eks. at det ikke er nok å satse på bedre sykkelinfrastruktur (bare) ved ny utbygging. Også i etablerte områder må infrastrukturen forbedres, og syklingen prioriteres fremfor andre mer klimaskadelige transportformer, særlig biltrafikken (og bilparkering). Med andre ord: Vi «etterlyser høyere ambisjoner» når det gjelder klima- og sykkelpolitikken. Her viser vi til argumentasjonen i artikkelen med samme overskrift i årets første utgave av medlemsmagasinet til SLF (jf vedlegg 1). Vi viser også til den omfattende og grundige argumentasjonen i høringsuttalelsen til Klimakur 2030 som SLF sendte Miljødirektoratet for ett år siden (jf vedlegg 2). I ovennevnte dokumenter finnes det massevis av gode argumenter som viser at sykkel kan få stor betydning i en aktiv klimapolitikk², særlig på lokalt nivå. Vi skal ikke kjede dere med mange gjentakelser av argumentasjonen her, men håper at vi etter høringsfristen kan lese mer om sykkel som klimatiltak/ virkemiddel i kommunens klimastrategi! Begrunnelsen til dette er mangfoldig ...

¹ www.lillestrom.kommune.no/contentassets/d939ef25233949ec81651166e2f741df/forslag-til-klimastrategi-for-lillestrom-kommune.pdf

² Se også rapport fra oktober 2012 «Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling» her: www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/sykling_rapport_130222_civitas.pdf

I det følgende vil vi bare fokusere på to aspekter: (1) betydningen av transportsektoren (= økt sykling) og for klima (= mindre/ ingen utslipp) og (2) kommunens ønske om å ta med seg innbyggere (= lokale syklist) i sitt aktive klimaarbeid.



Ovenfor gjengir vi to oversikter fra innspillseminaret³ til Lillestrøm kommunes klimastrategi av 22.03.21. Disse ble brukt i foredraget «Hvilke råd vil Viken fylkeskommune gi Lillestrøm kommune i klimaarbeidet?» og dokumenterer noe som vi alle vet: Transportsektoren har stor betydning for klimaspørsmålet. Transport og ulike former for trafikk/ mobilitet er derfor noe som må jobbes aktivt med om man vil realisere en effektiv klimapolitikk. Nedenfor beskrives noen eksempler ang fortetting og klimavennlig mobilitet.

Det er bra at Lillestrøm (sykkel)by fortettes og at det skapes korte veier til jernbanestasjonen og andre knutepunkter for kollektivtrafikk. Men det kan virke slik at trafikkspørsmålet er (for?) krevende for kommunen ... Det er helt avgjørende at myndighetene tar i bruk effektive virkemidler som bidrar til at bilbruken ikke går opp sammen med antallet innbyggere. Vi mener at kommunen fortsatt har et kjempestort potensial til å satse mer på sykling (og andre former for grønn/ myk mobilitet), hvis man mener alvor med nullvekstmålet som sier at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Her kunne vi f.eks. skrive masse om sykkelparkering ved Lillestrøm stasjon der hundrevis av gratis parkeringsplasser for lokale syklist ble erstattet av to (flotte) sykkelhotell. Det foregår faktisk en del tyveri og hærverk inne på sykkelhotell ved stasjonen (og det virker ikke slik at installert videoovervåkning hindrer eller bidrar til etterforskning av kriminalitet, heller gir falsk trygghet...). Vi mener at den svært miljø- og klimavennlige kombinasjonen av sykkel og kollektivtransport fortsatt kan jobbes med på mange måter. I denne sammenheng har vi tidligere levert mange forslag til helt konkrete «miljø- og klimatiltak» (f.eks. at miljø- og klimavennlige pendlere får «gratis» tilgang til sykkelhotell via togbilletten, og at tyveri inne på sykkelhotellet tas på alvor og etterforskes...).

Samtidig må det vel sies at vi alle har lært mye det siste året grunnet koronasituasjonen som har utfordret etablert kunnskap ... - og et kollektivtrafikken har med god grunn vært mindre attraktiv siden mars 2020. Smittefaren har f.eks. vist oss på en helt spesiell måte at også kollektivtrafikken har sine begrensninger. Syklingen derimot, særlig bruk av elsykkel, har vist seg som et utrolig bra «smitteverntiltak». Elsykkelen er i det hele tatt noe som kan få stor betydning som transportform, også i klimasammenheng. Vanskelig å forstå at dette ikke nevnes i klimastrategien en eneste gang.

Vi mener ellers at det er svært positivt at det skal utarbeides både konkret klimahandlingsplan og eget klimabudsjett «i den årlige prosessen med årsbudsjett og økonomiplan» og at det skal «rapporteres på klimaarbeidet» ved hjelp av «konkrete indikatorer» (jf punkt 5 i klimastrategien om virkemidler til gjennomføring av klimaarbeidet). Men her vil vi gjerne minne kommunen om mange tidligere brev⁴ der vi spurte hvordan kommunen som offentlig virksomhet egentlig begrunner og evaluerer sine egne sykkeltiltak (og effekten på bedre folkehelse, klima osv...). Konkret: Vi har etterlyst et kommunalt «sykkelregnskap» som (fakta-)grunnlag for å kunne sammenligne situasjon før og etter tiltaket.

³ <https://lillestrom.kommunetv.no/archive/848>

⁴ <https://slfloo.com/arkiv/brev/>

Med dette vil vi komme til siste punkt i vår høringsuttalelse, og det er «veien videre»: Hvordan skal det jobbes videre med klimasaken, og med hvem skal det samarbeides? Som lokale syklistere (= klimavennlige innbyggere på to hjul), som del av frivilligheten og ett av mange lag og foreninger Lillestrøm kommune liker vi godt å lese at det «å motivere og engasjere innbyggere... til å ta del det grønne skiftet» er en av tre strategier som skal «sørge for effektiv gjennomføring av klimaarbeidet» (jfr punkt 5 i strategien om nettopp «gennemføring av klimaarbeidet»).

Vi leser videre at det skal samarbeides «med eksterne aktører innen forskning, næringsliv og offentlige virksomheter om sentrale deler av strategien. Inkludert hvordan kommunen mobiliserer innbyggere og næringsliv i omstilling til lavutslippssamfunnet.» Da er det litt overraskende at vi som høringsinstans ikke ble kontaktet da klimastrategien ble lagt ut på høring ... Vi håper at dette bare var en forglemmelse, et unntak, og at kommunen ellers får nok av innspill til klimastrategien, fra andre lag, foreninger og andre innbyggere.

Vi anser det nemlig som svært viktig å få med seg innbyggere (og lokale syklistere 😊), i likhet med foredragsholderen fra Asker kommune som på kommunens innspillseminar stilte spørsmålet «Hva kan Lillestrøm lære av Asker kommune?». Også her vil vi nevne sykkelens store potensial. Lillestrøm har i flere år markert seg som en viktig sykkelby i Norge. Dette kan få større betydning for kommunens klimaarbeid enn det som vises i nåværende versjon av klimastrategien.

Det er bra at kommunen vil gå foran med gode eksempler i egen virksomhet der det f.eks. også satses på miljøvennlig transport ved hjelp av el-tjenestesykler mm (og vi minner her gjerne på at det var Syklistenes landsforening som skaffet Skedsmo kommune sitt første el-tjenestesykkel for noen år siden). Det er også fint å lese på kommunens nettside⁵ hvor store ambisjoner Lillestrøm kommune har når det gjelder den nye sykkelstrategien – som også ligger ute på høring i disse dager:

«Lillestrøm kommune legger til grunn en ambisiøs visjon og målsetning for sykkelsatsingen i kommunen. Lillestrøm skal være den fremste sykkelkommunen i landet samt at Lillestrøm by skal bli blant de beste sykkelbyene i Europa. Sykkelandelene skal ligge mellom 10 og 20 prosent for tettstedene i kommunen avhengig av lokalt potensial. Sykkelinfrastrukturen skal oppgraderes etter inspirasjon fra nederlandsk sykkeltilrettelegging med helhetlige løsninger...»

Men det virker rart at kommunen som ønsker å være den fremste sykkelkommunen i landet med en sykkelby som skal bli blant de beste sykkelbyene i Europa ikke har mer fokus på sykkel i sin egen klimastrategi⁶. Vi håper derfor at dette justeres i klimastrategien som er på høring nå slik at det viktige klimaarbeidet også støttes under kommunens innsats for bedre sykkelforhold! Her er det massevis av vinn-vinn-effekter. Vi ønsker kommunen og oss alle lykke til med dette viktige klimaarbeidet!

Mvh

Sykelstyret i SLF Lillestrøm og omegn*

www.syklistene.no/lillestrom

www.facebook.com/slfloo

* brevet er elektronisk godkjent

VEDLEGG

⁵ www.lillestrom.kommune.no/politikk-og-administrasjon/politikk/politiske-moter/

⁶ Se f.eks. lignende dokument fra Oslo kommune her der sykkelens omtales mye mer enn i klimastrategien fra Lillestrøm kommune...
https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2020/09/Klimastrategi2030_langversjon_web_enkeltside.pdf



SMITTEFRI TRANSPORT Av Roar Løkken

SLF om sykkel som en «game changer»

Etterlyser høyere ambisjoner

SLF etterlyser tydelighet og forpliktelser i klimaplanen, som regjeringen kaller et «taktskifte» i norsk klimapolitikk. Regjeringen er for lite ambisiøs på sykkelens vegne og er ikke tydelig nok på sykkelens rolle som en «game changer» for helhetlig grønn transport, mener Syklistenes Landsforening.



«TAKTSKIFTE»: Norge har i praksis like ambisiøse klimamål som EU, svarer klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn (V), som la fram klimaplanen. Der er målet å mer enn tredoble CO₂-avgiften frem til 2030. Foto: Martin Lerberg Fossum | KLD

Regjeringen la i januar fram en plan for omstilling av hele samfunnet fram mot 2030. Planen viser hvordan Norge skal oppfylle klimamålet og samtidig skape grønn vekst, oppgir regjeringen. Blant annet skal CO₂-avgiften mer enn tredobles frem til 2030.

Transportsektoren er den sektoren i Norge utenfor kvotepliktig sektor som skal ta de største utslippskuttene fremover. Og det å få folk til å gå og sykle mer, i tråd med politikernes egne ambisjoner, er et av forslagene som regjeringen fikk overrakt som ett av 60 klimatiltak fra en rekke etater med Miljødirektoratet i spissen i forkant.

Likevel er ikke konkrete mål for aktiv transport – sykkel og gange – lagt inn i klimaplanen.

KAN BYGGE PÅ ETABLERTE MÅL

– Regjeringen er ikke tydelig nok på sykkelens rolle. Nullvekstmålet løftes fram som viktig, og det er bra, men vi finner lite om selve satsingen for å få folk fra bil til sykkel, i tråd med målene i Nasjonal transportplan, sier generalsekretær Morgan Andersson i Syklistenes Landsforening.

I klimaplanen viser regjeringen til at Nasjonal transportplan 2022–2033 skal bygge opp om ambisjonen om å halvere utslippene i transportsektoren. Dette må etter SLFs mening inkludere en investeringsplan for utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinnett i norske byer, men klimaplanen gir signaler om dette.

VARETRANSPORT PÅ SYKKEL

– I planen leser vi om overgang til elektriske varebiler, etterfulgt av elektrifiseringen av tungtransporten. Vi savner også her en strategi, for å overføre deler av varetransporten i byene fra bil til sykkel. Lastesykler kan være både en erstatter og et supplement til øvrig varelevering i sentrale byområder, kommenterer Andersson.

SLF mener videre at det ligger gode muligheter i å tilrettelegge for sykling til en lav kostnad gjennom omprioritering av vei- og gateareal. Dette er et konkret innspill fra SLF til et punkt i klimaplanen om å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene gjennom effektiv arealbruk.

– Dette er et mindre kostnadskrevende tiltak og vil bidra effektivt til nå politikernes mål om 20 prosent sykkelandel i de største byene, sier Andersson.



MILJØENGASJEMENT: SLF etterlyser høyere ambisjon på sykkelens vegne i regjeringens klimaplan. Her fra en klimastreik utenfor Stortinget i 2019. – Dette er bilen vår, sier Julie (7) og mamma Aina (44). Foto: André Kjærnsli

SEKS VIRKEMIDLER

Klimaplanen bygger på seks hovedvirkemidler: avgift på klimagassutslipp, reguleringer, klimakrav i offentlig innkjøp, informasjon om klimavennlige valg, økonomisk støtte til ny teknologi og en satsing på forskning og innovasjon.

Blant andre Arbeiderpartiets energi- og miljøpolitiske talsperson, Espen Barth Eide, sier at planen er for svak både på mål og virkemidler.

– Jeg er overrasket over at man ikke legger seg på samme ambisjonsnivå som EU og de fleste andre industrialiserte land, sier han.

Norge har i praksis like ambisiøse klimamål som EU, svarer klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn (V) på spørsmål fra Syklistenes Landsforening om målene i regjeringens plan sammenlignet med de europeiske planene.

– EN REKKE KOMMUNER GÅR FORAN

– Vi skal nå vårt ambisiøse klimamål for 2030 under Parisavtalen om minst 50 og opp mot 55 prosent utslippskutt. Vi ønsker å nå målet i samarbeid med EU. Planen regjeringen nå har lagt fram, viser hvordan. EU har nylig vedtatt et forsterket klimamål for 2030 om å redusere netto-utslipp med minst 55 prosent. EUs mål tar med CO₂-opptak fra skog- og arealbruk på en annen måte enn Norges mål og EUs forrige mål. I praksis har derfor Norge like ambisiøse klimamål som EU, sier Rotevatn.

– Hva utløser denne klimaplanen av forpliktelser og satsing regionalt og lokalt – skal kommunene svare ut egne klimaplaner på bakgrunn av denne?

– Kommunene er viktige i klimaarbeidet, og en rekke kommuner går her foran og setter seg ambisiøse mål. Flere av klimaplanens tiltak vil få betydning for kommunene, blant annet krav til offentlige anskaffelser og muligheten til å opprette nullutslippssoner. De fleste kommuner og fylkeskommuner har utarbeidet en klima- og energiplan. Det er opp til kommunene å vurdere behovet for å revidere disse eller andre planer som følge av klimaplanen, svarer klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn. 🚲

Fakta om klimatiltak

- Solberg-regjeringens klimaplan kommer ett år etter at den fikk overrakt en meny med 60 klimatiltak fra en rekke etater med Miljødirektoratet i spissen. Menyen het Klimakur 2030 og var på 1.196 sider. Statistisk sentralbyrå har beregnet at klimatiltakene vil kunne koste befolkningen og næringslivet 7,6 milliarder kroner i året.
- Transportsektoren er den sektoren i Norge utenfor kvotepliktig sektor som skal ta de største utslippskuttene fremover, og det å få folk til å gå og sykle mer, i tråd med politikernes egne ambisjoner, er et av forslagene på Klimakur-menyen.
- I SLFs høringsvar til Klimakur 2030 etterlyste foreningen tydelighet og forpliktelser:
 - <<Til dels i skyggen av nullvekstmålet ser vi ikke at potensialet for økt sykkelbruk er omtalt spesifikt. På reiser mellom 1 og 3 km er 46 % som bilfører, 8 % som bilpassasjer og kun 9 % på sykkel (RVU 2018). Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Potensialet for å ta sykkelen i bruk for en større del av befolkningen, er altså til stede. I tillegg vil elsykkel kunne rekruttere mennesker som i utgangspunktet ikke ønsker å sykle. Transportøkonomisk institutt har vist at de som får tilgang på elsykkel begynner å sykle stadig mer over tid og at bilturer byttes ut med elsykkelturer (TØI-rapport 1498/2016).>>
 - <<Det vises overordnet til en del ulike former for tilrettelegging for syklende. Og det påpekes at det er til dels store kostnader knyttet til slike investeringer. Det billigste tiltaket er imidlertid ikke nevnt like eksplisitt – men mer i overordnede ordelag; det gjelder omprioritering av vei- og gateareal.>>

www.syklistforeningen.no/medlemskap/medlemsbladet-syklistene/

Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Miljødirektoratet

Dato: 30.04.20

Høringsuttalelse til Klimakur 2030

Miljødirektoratet påpeker at «et viktig formål for høringsprosessen er (...) å undersøke om det er informasjon og kunnskap som utfyller eller endrer grunnlaget som er benyttet for analysene i Klimakur 2030, eller tiltak av betydning som ikke er utredet». Det henvises også til «Tiltakskatalogen for transport og miljø», tiltak.no for detaljerte beskrivelser av tiltak for å nå nullvekstmålet. Under følger innspill til områder vi mener bør styrkes i Klimakur 2030.

Omtale av mål for sykkelandel

Klimakur 2030 vektlegger nullvekstmålet i omtalen av transportsektorens bidrag i klimaarbeidet. Dette er i utgangspunktet bra, samtidig blir hvert av transportmidlenes bidrag utydelig, og det omtales at fordelingen mellom gange, sykkel og kollektiv er usikker. Det vises til gjeldende Nasjonal transportplan, men Klimakur 2030 omtaler ikke at transport og kommunikasjonskomiteen i sin innstilling også fikk vedtatt i Stortinget et mål om 20 prosent sykkelandel i byene, 8 % sykkelandel nasjonalt og at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen.

Klimakur 2030 har med sykkelandelsmålene et langt bedre utgangspunkt til å beregne de ulike transportformenes bidrag i klimaarbeidet enn det som foreligger. Dette bør tas med i Klimakur 2030.

Til dels i skyggen av nullvekstmålet ser vi ikke at potensial for økt sykkelbruk er omtalt spesifikt. På reiser mellom 1 og 3 km er 46 % som bilfører, 8 % som bilpassasjer og kun 9 % på sykkel (RVU 2018). Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Potensialet for å ta sykkel i bruk for en større del av befolkningen, er altså tilstede. I tillegg vil elsykkel kunne rekruttere mennesker som i utgangspunktet ikke ønsker å sykle. Transportøkonomisk institutt har vist at de som får tilgang på elsykkel begynner å sykle stadig mer over tid og at bilturer byttes ut med elsykkelturer (TØI-rapport 1498/2016).

Omtale av tiltak for syklende

Det vises overordnet til en del ulike former for tilrettelegging for syklende. Og det påpekes at det er til dels store kostnader knyttet til slike investeringer. Det billigste tiltaket er imidlertid ikke nevnt like eksplisitt – men mer i overordnede ordelag – det gjelder omprioritering av vei- og gateareal.

Omprioritering av vei- og gateareal til fordel for syklende og gående er et økonomisk sett rimelig tiltak. Spesielt i byområder er det mulig å redusere gateparkering, prioritere egne gateløp for de ulike trafikantergruppene, enveisregulere for å frigi plass til syklende og gående og ikke minst redusere kjørefeltbredder. Kostnadene ved slike tiltak har tradisjonelt sett vært av politisk art.

Infrastruktur for syklende som skiller dem fra andre trafikanter

Det er viktig at Klimakur 2030 i omtalen av økt trygghet for syklende og gående vektlegger at også syklende og gående også bør separeres fysisk fra hverandre, ikke bare fra biltrafikken (se bla. side 59 første avsnitt). Gang- og sykkelvei, som er begrepet som brukes i Klimakur 2030, blander disse to gruppene, og skal ifølge Statens vegvesen kun benyttes når gang- og sykkeltrafikken er liten. Fysisk separering av trafikantergruppene er et anerkjent virkemiddel hos vegmyndighetene, men mange steder henger det fortsatt igjen eldre anlegg selv om gang- og sykkeltrafikken er så stor at de egentlig burde vært adskilt.

Som hovedregel bør Klimakur 2030 gjennomgående omtale tilrettelegging for gående og syklende hver for seg. Dette er to ulike trafikantgrupper som har ulike utfordringer og behov.

Mange tør ikke/ønsker ikke å sykle i dag pga. manglende sammenheng og fysisk adskillelse mellom de ulike trafikantgrupper i sykkelveinettet. Det bør med andre ord etableres et sammenhengende sykkelveinett i byene. Og dette bør så langt det er mulig gi fysisk adskillelse fra andre trafikantgrupper, slik at et mangfold av syklister opplever trygghet, god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Transportsystemet i lys av koronasituasjonen

Norges befolkning har den siste tiden befunnet seg i en unntakstilstand uten sidestykke i fredstid. Det er iverksatt ekstraordinære tiltak for å møte ekstraordinære utfordringer, og alle er bedt om å bidra i den nasjonale dugnaden for å begrense smittespredning av covid-19. Et særskilt viktig tiltak har vært å ikke benytte kollektiv transport. Mange som vanligvis bruker bil har også jobbet hjemmefra for å unngå smittespredning på jobb.

Ikke bare i Norge, men rundt om i verden har man sett hvordan biltrafikken plutselig ble redusert til et minimum. Dette gir verdifulle data med tanke på tiltak mot utfordringer med biltrafikk, som forurensning, ulykker og køproblematikk, men også med tanke på muligheter for endring av adferd. Noen eksempler fra byer i USA finnes i linken: <https://www.nytimes.com/interactive/2020/03/22/climate/coronavirus-usa-traffic.html>. Det er naturlig at Klimakur 2030 justeres slik at slike erfaringer fanges opp.

Mange byer har også innført midlertidige strakstiltak for syklende og gående ved å ta av kjørebane for å gi mer plass, bedre fremkommelighet og bedre trygghet for syklende og gående. Noen eksempler finnes i linken: <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>. Det er naturlig at Klimakur 2030 justeres slik at slike erfaringer fanges opp.

Elbilens rolle i transportsystemet

Elbilen er med på å redusere klimagassutslippene fra veisektoren. Det er bra. Samtidig må det understrekes at elbilen også tar opp veikapasitet, skaper risiko for ulykker, lager støy, skaper opplevd utrygghet for syklende og gående og forurenses med mikroplast og svevestøv fra dekk og bremsebelegg. I tillegg bidrar også elbilkjøring til stillesitting, som er et omfattende problem for folkehelsen. Hvis bil- og/eller biltrafikken holder seg konstant eller øker, vil dette utgjøre en ulempe for samfunnet. Arealene i byer og tettsteder er knappe. For å skape bedre infrastruktur for myke trafikanter, er det nødvendig å prioritere mer plass til disse gruppene. En nødvendig satsing på gående og syklende vil innebære at ikke bare vanlig bil, men også elbilen må prioriteres ned i transportsystemet.

Innspill til «Kommunens roller og virkemidler i dag, som kan utnyttes i større grad»

Klimakur 2030 omtaler tiltak for kommunene: Styrke framkommelighet, trygghet og tilgjengelighet for sykkel, bedre sykkelparkering, tilrettelegging av sykkelveier, og tilby prøvekjøring av elsykkel. Dette favner i brede ordelag om mye. Men kommunene har også ansvar for drift og vedlikehold av sykkelanlegg. Det varierer stor rundt om i landet hvordan kommunene ivaretar dette, spesielt er dette synlig når det gjelder vinterdrift. Fylkeskommuner og kommuner bør samle seg om én standard sammen med staten – standarden er allerede beskrevet godt i Statens vegvesens håndbok R610.

Innspill til «Muligheter for å styrke kommunens virkemidler og bidrag»

Klimakur 2030 omtaler at «staten kan øke støtte til merkostnader for investering og drift av (...) klimavennlig infrastruktur, som sykkelinfrastruktur (...)». Langt mer av de statlige pengene bør gå direkte til 3/4 sykkeltilrettelegging i by – basert på det nasjonale målet om 20 prosent sykkelandel i byene. Mesteparten av veier og gater i byene er kommunale eller fylkeskommunale. Statens må med andre ord begynne å investere i sykkelinfrastruktur på kommunale og fylkeskommunale veier.

Innspill til «Tiltaksark: Veitransport»

Tidskostnader Under «Tiltakskostnad» og «Kostnader» i tiltaksarket legges det vekt på at sykkel vil medføre økte tidskostnader. Hvis vi forutsetter at syklingen skal foregå på «aktuelle turer» opp mot 5-7 km, vil det i byområder med en viss biltrafikk gjerne være raskere eller like raskt å sykle som å kjøre bil. Syklistene kan også ferdes fra «dør til dør», noe bilistene ofte ikke kan. Dette fanges bare delvis opp i Klimakur 2030. Dette er viktig fordi det har en samfunnsøkonomisk betydning. Klimakur påpeker videre at bedre tilrettelegging vil redusere tidskostnadene for syklistene. Dette bør fremheves ytterligere. I tillegg kan det nevnes at sykling til arbeid for endel medførere at det frigjøres tid (altså sparte tidskostnader) på ettermiddag/kveld som ellers ville vært brukt på annen mosjon – dette fanges ikke opp i konsekvensanalysene til veimyndighetene.

Ulykkeskostnader

Det omtales at økt sykkeltrafikk vil kunne medføre flere sykkelulykker. Dette stemmer selv om antallet ulykker ikke vil være lineær med økningen i antall sykkeltureturer – den såkalte «safety-in-numbers»-effekten. Samtidig er det viktig å påpeke at den samfunnsøkonomiske helseeffekten av sykling er beregnet å være opptil 20 ganger høyere enn kostnadene knyttet til ulykker og eksponering for luftforurensning til sammen (Philip Crist, International Transport Forum, OECD).

Samfunnsøkonomisk grunnlag for helsegevinst av sykling

Under avsnittet «Atferd» legges det til grunn en samfunnsøkonomisk nytte av sykling på 15,38 kroner ved én kilometer sykling, basert på forarbeider til NTP. Tallet skiller seg fra grunnlaget som benyttes av Statens vegvesen i konsekvensanalyser. Det bør derfor av pedagogiske årsaker omtales summarisk hva forskjellen skyldes.

Forslag til ytterligere tiltak og virkemidler som kan vurderes inn i Klimakur 2030

Mål og strategi

De nasjonale sykkelandelsmålene er for lite forpliktende og har ikke blitt fulgt opp med nødvendige prioriteringer i offentlig sektor. Det er imidlertid behov for at målet om en nasjonal sykkelandel på åtte prosent med 20 prosent i de ni største byene og at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen, videreføres i kommende NTP. Dette må riktignok følges opp av tiltak og virkemidler for å bli mer forpliktende. Partene i byvekstavgiftene må også sikre fordeling av midler som ivaretar målet om 20 prosent sykkelandel.

Tidligere nasjonale sykkelstrategier har ikke vært forpliktende nok. De konkretiserte ikke tiltak og frister, og de var kun forankret i Statens vegvesen. For å skape en forpliktende innsats for sykkelandelsmålene er det behov for en stortingsmelding om nasjonal sykkelstrategi og handlingsplan.

Bevilgninger

Bevilgningene til sykkeltilrettelegging nasjonalt, regionalt og lokalt ligger på et for lavt nivå i forhold til behovene. Det er behov for at nivået på bevilgningene til sykkeltilrettelegging er i en størrelsesorden som står i stil med sykkelandelsmålene

Organisering

Gjennomføringen er stykkevis og delt og for lite samordnet mellom de tre forvaltningsnivåene i utrulling av sykkelveinettene. Det bør derfor på tvers av forvaltningsnivåene opprettes ett stort prosjekt i hver av de største byene for å bygge ferdig det sammenhengende sykkelveinettet.

Det er også for liten grad av samordning mellom forvaltningsnivåene om drift og vedlikehold noe som fører til uforutsigbarhet, dårlig fremkommelighet og lavere trafiksikkerhet for syklistene. Som nevnt bør derfor kommuner, fylkeskommuner og stat samordne drift og vedlikehold. Statens standard for vinterdrift i håndbok R610 bør etableres som standard for alle veieiere.

Regelverk

Planleggere etterspør en større og mer fleksibel verktøykasse for å følge opp politiske ambisjoner og utviklingen i samfunnet – slik at flere velger sykkel. Derfor bør velprøvde sykkeltiltak, slik man blant annet finner dem i «Oslostandarden for sykkeltilrettelegging», raskere integreres i de nasjonale vegnormalene.

En stor andel av dagens trafikanter har problemer med å forstå vikepliktsregler for syklist. Det er for lite harmoni mellom regelverket, den adferden trafikanter faktisk har, den fysiske infrastrukturen og de målene som er forankret i Stortinget. Det er dokumentert at dette medfører ulykker, noe som virker mot sykkelsatsingen. Vikepliktsregelverket for syklist bør derfor vurderes av en bredt sammensatt uavhengig gruppe.

Sykkelkultur

Mangel på god, sammenhengende, adskilt sykkelinfrastruktur, få syklist og tidvis lite respekt mellom trafikanter har vært med på å skape dårlig sykkelkultur. Det bør fra veimyndighetens side (alle nivåer) jobbes mer strukturert for bedre sykkel- og trafikkkultur gjennom et bredt spekter av virkemidler, som infrastrukturtiltak, opplæring, kontroller og kampanjer.

Øvrige tiltak

I det følgende er forslag til tiltak i Klimakur 2030 for å øke sykkelandelen uten store investeringer i ny infrastruktur for syklende (utover den omtalte omprioriteringen av vei- og gateareal):

- innføre et mva.-fritak på elsykler inntil målet om 8 % sykkelandel nasjonalt er nådd.
- utvide bruken av 30 km/t-soner i byer og tettsteder for å bedre sikkerheten, opplevd trygghet, attraktivitet og konkurranseforholdet for myke trafikanter.
- jobbe for at nedlagte jernbanetraseer omgjøres til veier for syklende og gående
- gjeninnføre kilometergodtgjørelse for sykling på tjenestereiser i statens reiseregulativ
- halvere mva. på reparasjoner
- senke mva. på utleie av sykler fra 25 til 10 % (likt som buss, båt mm.)
- fjerne fordelsbeskatning på sykkel som tilbys til privat bruk av arbeidsgiver
- fremskynde krav til førerstøttesystemer som detekterer myke trafikanter i tungbiler

For Syklistenes Landsforening
Morgan Andersson

• Syklistenes Landsforening arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer effektivt å velge sykkel, det mest bærekraftige og helsefremmende transportmiddelet. Et størst mulig nettverk av separate, sammenhengende sykkelanlegg står øverst på agendaen.

• Sykkelen er i ferd med å løftes frem som helt sentral i byggingen av fremtidens transportsystem. Klimameldingen fra 2012 var en milepæl: «... veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange».

• Og et enstemmig storting vedtok i fjor et mål som innebærer en tilnærmet dobling av sykkelandelen. Men foreløpig er de uttalte ambisjonene langt større enn bevilgningene.

• Allerede i 1977 ble det nedfelt i nasjonale planer at alle tettsteder over 5000 innbyggere skulle ha etablert sammenhengende sykkelveinett innen 1985. I 2018 er det fortsatt ingen norske tettsteder som har et slikt sammenhengende sykkelveinett.

Kilde: www.syklistforeningen.no/var-politikk/