

# Sykling og arbeidet for bærekraft i Norge

Innledning.

Jeg, Morten Lange, 0768 Oslo, ønsker å sende dette innspillet til handlingsplanen for bærekraftsarbeidet i Norge, fordi jeg tror handlingsplanen er viktig. Det er mange vinklinger jeg kunne tenke meg å komme inn på, men jeg velger å fokusere på sykling som en bærekraftsmotor blant flere viktige. Jeg tror det mangler forståelse for hvor godt og på hvor mange områder dagligdags sykling kan bidra til en bærekraftig utvikling. Lavere fysiske og samfunnsmessige terskler for dagligdags sykling vil nærmest automatisk bidra til en rekke bærekraftsmål, og samtidig være samfunnsøkonomisk lønnsomt med relativt kort tilbakebetalingstid for investeringene.

På det mer overordnede nivået synes jeg Spires innspill virker fornuftig.

**Jeg vil peke på økt sykling som et meget godt og flerfunksjonelt bidrag til å oppnå FNs bærekraftsmål. Når det tilrettelegges for sykling slik at det føles tryggere for flere, så vil flere komme til å sykle. Tilretteleggingen for økt sykling i det daglige bør være både fysisk, praktisk, i form av økonomiske incentiver og i form av forbilder og holdningsarbeid og kultur.**

**Sykling støtter direkte eller indirekte opp om 11 av 17 bærekraftsmål, spesielt når vi retter oppmerksomheten mot de globale utfordringene.**

**Ytterligere detaljer finnes i disse to dokumentene: [The Global Goals \(ecf.com\)](https://ecf.com) fra European Cyclists' Federation, og [Cykelsagen og FN's verdensmål \(cyklistforbundet.dk\)](https://cyklistforbundet.dk), fra Cyclistforbundet i Danmark.**

**I Norge er det nok disse bærekraftmålene hvor sykling tilbyr å være en tydelig positiv faktor:**

- 3: God helse og livskvalitet
- 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- 12: Ansvarlig forbruk og produksjon
- 13: Stoppe klimaendringene
- 17: Samarbeid for å nå målene



Syklingens bidrag til det siste bærekraftmålet, nummer 17, er kanskje litt vanskeligere å se straks. De som promoterer sykling har en lang tradisjon for samarbeid. Ikke minst på grunn av alle områdene hvor en finner gode argumenter for å senke tersklene for sykling, med godt planlagte investeringer. Men også fordi sykling har en stor og positiv symbolverdi. Man ser ofte sykkelen eller noen som sykler brukt som symbol på bærekraft med en klar undertone om med frihet, i sammenhenger der man i utgangspunktet ikke snakker om sykling.

For å illustrere hvordan sykkelen kan bidra som løsning, vil jeg trekke frem noen eksempler.

**Pandemien og robusthet.** I løpet av de siste 9 månedene har sykkelen vist sin styrke som en løsning for den daglige transport i byer og tettsteder. Sykkelen har i mange samfunnskriser vist seg å være en robust løsning for transport. Når ressursene er knappe. Når strømmen blir borte, når bilene og dermed bussene og trikkene står fast i kø.

**Om sykling var en pille, hadde den vært en bestselger.** I svært mange uavhengige og fagfelleverderte større forskningsprosjekter har man konkludert med at daglig og vanlig sykling til jobb og skole reduserer risikoen for en rekke dødelige livsstilssykdommer med opp mot 40%. Flere av studiene har også sett at forventet levealder øker markant blant dem som begynner å sykle, og sykefravær reduseres. Er det noe vi har fått øynene opp for under pandemien, er det at redusert belastning på helsevesenet er viktig for samfunnets bærekraft.

**Sykkelen er verdens mest energieffektive framkomstmiddel.** Dette spiller en vesentlig rolle når vi må økonomisere med energien vi bruker på vei mot en mer bærekraftig verden. For kortere reiser 2-10 km i byer og tettsteder er sykler og kanskje særlig elsykler også svært konkurransedyktige på tid.

**Elsykler** har i løpet av de siste 5 årene blitt tatt i bruk i raskt økende grad. Småbarnsforeldre, håndverkere, varetransport. Varesykler har eksistert lenge, men de nye varesyklene med elmotor og bedre batterier, har endret konkurransesituasjonen og i økende tempo kunnet erstatte bilen som transport løsning.

**Vintersykling** har lenge vært mindre utbredt enn sykling om sommeren. Med gode el-sykler, med bedre vintervedlikehold av sykkelinfrastruktur og gode vinterdekk, øker vintersyklingen sterkt. Sykling er i ferd med å bli en helårsløsning. Også for barnefamilier og håndverkere.

**Et bredt felt av frivillige organisasjoner støtter satsing på sykling over statsbudsjettet.** Flere og flere innser at sykling er en flerfunksjonell løsning. Flerfunksjonelle løsninger er nettopp det man trenger i arbeidet fram mot et bærekraftig samfunn. Det er derfor ikke overraskende at 17 frivillige organisasjoner høsten 2020 overleverte en appell om å øke investeringene i infrastruktur for å senke tersklene for sykling og gange til jobb og skole. Siden har tallet på organisasjoner nådd 21. Blant organisasjonene som støtter økt statlig satsing på tilgjengelighet for sykkel og gange er **Aktiv mot kreft, Astma- og Allergiforbundet**, Besteforeldrenes Klimaaksjon, Den Norske Turistforening, **Folkehelseforeningen, Framtiden i våre hender**, Friluftsrådernes Landsforbund, **Landsforeningen for hjerte- og lungesyke**, Miljøagentene, **Naturvernforbundet**, Norges Bedriftsidrettsforbund, Norges Cykleforbund, Norsk Friluftsliv, Norsk Organisasjon for Terrengsykling, Sykling uten alder, **Syklistenes Landsforening** og **Trygg Trafikk**.

(Se [Sammen for det store gå- og sykkeløftet — Syklistforeningen](#))

## **Om målgrupper, problembeskrivelse, måling/rapportering og tiltak**

Nedenfor forsøker jeg å svare kortfattet på noen av temaene som dere utfordret til da det ble invitert til å sende innspill

**Målgrupper:** Næringsliv, sivilsamfunn, academia og offentlig sektor kan nevnes spesielt. Men mange fagmiljøer vil være enige i at "alle" bør være målgruppe for en satsning på sykling. Alle bør ta inn over seg den positive rollen som sykling (og gåing) har i å gjøre samfunnet bærekraftig på ekte. Spesielt viktige er: Statens vegvesen: *De har lagt ned mye godt arbeid, men det kan noen ganger virke som det kun er en "gjeng" som får lov til å holde på med sitt i et hjørne.* De overgripende prioriteringene som Statens Vegvesen / Vegdirektoratet og Nye veier gjør, går veldig ofte i stikk motsatt retning. Sykling, gange og kollektiv transport blir salderingspost. Konsulentselskaper, arkitekter og rådgivere: Disse bidrar til å påvirke premisser og løsninger, legger lista for hva som er "mulig". Mange av disse gjør mye bra i forhold til bærekraft, deriblant sykling, men de må bli enda flinkere og få sterke og innovative insentiver, f.eks ved offentlige innkjøp. Politikere: Mange politikere, forfekter 50-tallets "fakta" om areal- og transportplanlegging. De trenger

**Problembeskrivelse:** Helt siden 1970-tallet har norske byer hatt planer for vesentlig bedret trygghet og tilgjengelighet for dem som sykler. Planene har blitt lagt men gjennomføringen har båret preg av klattvis gjennomføring. Det har skjedd mye de siste 10 årene, men fortsatt prioriteres ikke sykkel og gange på en skala som viser at vedtak om satsning følges opp. Med bærekraftmålene styrkes argumentene for å virkelig prioritere sykling og gange helt avgjørende. Sluttdeklarasjonen fra FN-konferansene Habitat-III og Stockholmskonferansen om trafiksikkerhet understreker enda tydeligere at eksperter og ledere i det internasjonale samfunnet har innsett hvor mye sykling og gange kan bidra til med å bygge en bedre verden.

**Måling/rapportering:** Nasjonale transportplaner har gjentatte ganger vedtatt mål om kraftig økning i den andelen av reiser i hverdagen som foretas på sykkel. Det er viktig å ha gode data på hvor stor andel av reisene som foregår på sykkel og til fots. Dette kan holdes opp mot andel av utgiftene i veibudsjettene som brukes til sykkel. Og tilsvarende for gange. Når det er uttrykt mål at sykling skal utgjøre 20% av alle reiser, så burde man antakelig sette et mål for hvor stor andel av budsjettene som går til sykling og hvor stor del av arealene i byene.

**Tiltak:** Det finnes en stor flora av tiltak man kan tenke seg for å senke terskelen for sykling, og det foregår innovasjon på området i hele verden. Her nevner jeg noen mulige tiltak.

- 1) Bygging av sykkel-infrastruktur, fortau og hyggelige gågater, med rause statlige støtteordninger til kommunene.
- 2) Bedre statistikk som viser hvor mange som sykler. I byene gir det et skjevt og ufullstendig bilde når man teller hele kommunen under ett. Når man ser hvor stor sykkelandelen er i bykjerner og en del tettsteder, så gir det et helt annet bilde. En minst like viktig del av virkeligheten.
- 3) Tillate å lage midlertidig «infrastruktur» med kjepler eller betonggriser. Dette har vært gjort i mange europeiske byer under pandemien. Dette koster lite og det er enkelt å prøve ut hvilke ruter som blir populære.
- 4) 2) Innføring av lavere fartsgrenser som standard i tettbygde strøk. Dette vil gjøre at det føles tryggere å sykle og gå, og terskelen for foreldre til å tillate sine barn å sykle til skolen og fritidsaktiviteter blir lavere. Støynivået fra trafikken vil reduseres som både vil bidra direkte til folkehelse og gjøre det mer behagelig å benytte aktiv transport. Ved lavere hastigheter reduseres luftforurensning som gavner oss alle.
- 5) Kartlegge og redusere innebygde subsidier til de fremste faktorene som forhindrer vekst i sykkelandelen og tilsvarende for gange. Reduksjonen i subsidiene bør skje gradvis og forutsigbart men ganske raskt. Eksempler kan være gratis og skattefri parkering hos arbeidsgivere. Likeledes gratis parkering ved kjøpesentra som belastes alle kunder likt. Elbiler får nå kraftige fordeler, mens verken el-sykler eller de uten elmotor tilkjennes avgiftsfordeler. Her kan Norge lære av Island. På Island er der innført momsfristak på sykler og på reservedeler. Dette burde være enkelt å innføre også i Norge. På Island har de siden 2010 hatt en ordning der de som ikke bruker bil til jobb kan få utbetalt noen hundrelapper ekstra i måneden over lønns slippen. Kravet er at man skriver under en kontrakt om dette og lover å ikke bruke bil til jobben oftere enn én dag i uka. Men det viktigste virkemiddelet vil kanskje være kraftige økonomiske insentiver for vedlikehold og reparasjon av sykler. Da støtter man samtidig at sykler kan inngå i en sirkulær økonomi i større grad.
- 6) Det finnes et slagord om helse i all politikk. Nå må vi ha bærekraft i all politikk. Og dermed så må sykkel og gange inn i nærmest all politikk. Slik som klima som tema i

kunst, litteratur, journalistikk, forskning og så videre, har fått tidvise løft, må sykling og gange også fremelskes og forstås bedre, på bred front.

- 7) Å legge til rette for og fremsnakke sykling, gange og kollektiv i internasjonalt samarbeid vil hjelpe litt til med at disse grønne, sunne og svært samfunnsøkonomisk lønnsomme transportformene tas på alvor. Her er det viktig å vise at også i Norge der vi er så rike, og der det er så kaldt, satses det på sykling, blant annet med el-sykler, for person- og varetransport. For kvinner og menn, for foreldre og besteforeldre.
- 8) Bruke sykkelen som et potent og ekte symbol på bærekraft, knyttet til mange av bærekraftmålene.

Oslo 30. november 2020