

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref.: 200501786

Vår ref.:
Håvard Vikheim, 22 47 30 43

Dato:
26. februar 2007

Syklistenes Landsforening (SLF) ble stiftet i 1947, og er med sine om lag 12.500 medlemmer hverdagssyklistenes interesseorganisasjon. Organisasjonen har høy kompetanse innenfor planlegging og tilrettelegging for sikker og effektiv transportsykling. SLF har sammen med Statens Vegvesen utarbeidet "Sykkelhåndboka 233", og Nasjonal sykkelstrategi (Nasjonal transportplan 2006-2015), som er veiledende for transportpolitikken i Norge.

Uttalelse til "Et klimavennlig Norge" (lavutslippsutvalgets rapport).

Lavutslippsutvalget ga i fjor høst ut sin rapport "Et klimavennlig Norge", etter oppdrag fra Regjeringen. Utvalget fikk i oppdrag å presentere scenarier for hvordan Norge skal redusere utslippene av klimagasser med 50 til 80 prosent innen 2050.

Syklistenes Landsforening (SLF) deler de bekymringer myndighetene og et samstemt klimaforskermiljø har når det gjelder verdens miljøtilstand. Situasjonen er alvorlig og utslippene av klimagasser må reduseres dramatisk. Syklistenes Landsforening (SLF) tar de klimapolitiske utfordringene på alvor, og ønsker å rette oppmerksomheten mot tiltak som senker utslippene av klimagasser forårsaket av først og fremst bilforurensning.

Store eller små, effekten er merkbar

Petroleumsindustrien, prosessindustrien og transportvirksomhet står for de største utslippene av klimagasser i Norge. Transport står for om lag 30 % av utslippene av CO₂-gasser, og bilen alene står for 20 %. Tar man utgangspunkt i at de finnes et potensial for å overføre 35 % av alle korte bilreiser til gange eller sykkel, får man en reduksjon av drivhusgasser på 0,6 %. Kanskje ikke de største tallene, men det tilsvarer altså 60 millioner kroner i CO₂-kvoter når Kyoto-avtalen trer i kraft fra neste år. 60 millioner til sykkeltiltak i Norge ville slik sett vært en betydelig økning i satsing på miljøvennlig transport.

Løsninger som vi vet fungerer

Lavutslippsutvalget gjør rett i å fokusere på de store synderne når reelle og store kutt skal gjennomføres, men vi savner et helhetsbilde. Det fokuseres i overkant på ressurskrevende, teknologiske mirakelkurer som vil revolusjonere industrien. Vi savner de enkle grepene som har vist seg å ha god effekt på et nivå som angår folk flest. Og ikke minst: grep som ansporer folk til å velge en miljøvennlig hverdag. Lavutslippsutvalget har lagt liten eller ingen vekt på å påvirke publikums holdning til egen atferd og valg av transportmiddel. SLF vil øke bevisstheten om at gjennom

forholdsvis enkle grep, og effektiv ressursbruk, kan man oppnå miljøeffekter utover for eksempel handel med klimakvoter.

Slik man reder...

Skal man få folk til å velge den miljøvennlige sykkelen fremfor den miljøfiendtlige bilen (miljøvennlig bil er og blir en selvmotsigelse), må man legge forholdene til rette for det. Strukturelle grep innenfor arealplanleggingen er et effektivt styringsverktøy, men glimrer med sitt fravær i rapporten. Norge ser en urbanisering i fremvekst, og byen har ikke plass til flere biler. For at folk ikke skal ty til bilen hver gang de skal handle eller trene, må bosettingsmønstre sees i sammenheng med tilbud om aktiviteter og butikker.

Kombinasjonen kollektivreiser og sykkelreiser er en miljøvennlig kombinasjon, som ikke krever mye mer av brukerne enn bilbruk, dersom forholdene legges til rette for det. Derfor må kollektivknutepunkter med sikker sykkelparkering og sikker ferdsel til og fra stasjonsområdet, sikres.

En endring i realiteter må bunne ut i en endring i atferd og holdninger. Skal man oppnå målet om lavere utslipp av klimagasser må man oppmuntre og tilrettelegge for miljøvennlig atferd hos befolkningen. Ikke bare henvende seg til industrien og dens ledelse og drift. Persontrafikk er også et viktig område når man skal forholde seg til en ønsket samfunnsutvikling.

SLF ser gjerne at Norge fremstår som et foregangsland innenfor miljøsakene, fremfor sinker, slik det er i dag. Skal vi klare det trenger vi en forståelse av at det finnes alternativer til miljøfiendtlige løsninger. Myndighetene må ta i bruk aktive og positive virkemidler. Tiltak som er svært kostnadseffektive og som bidrar til at store deler av befolkningen selv tar et miljøpolitisk standpunkt fordi det er den enkleste og mest fornuftige løsningen.

Miljømiddelet sykkel

Som kjent er sykling svært miljøvennlig. Ingen utslipp, støyfri, plassbesparende og helsefremmende er stikkord som betegner sykkelen som transportmiddel. Og sykkelen er et effektivt fremkomstmiddel. Den er ikke bare et rekreasjonsmiddel, eller en artig innretning som gjør livet enklere for folk. Den er en brikke i klimapolitikken, i tillegg til at den er en brikke i målet om økt livskvalitet. I flere større byer i Europa og Asia legges det bevisst opp til en sykkelvennlig byplanlegging, som har en rekke positive ringvirkninger på miljøet. Dette er også mulig i Norge.

SLF mener at det må tilstrebnes å finne miljøvennlige løsninger som har flere positive effekter enn reduserte utslipp isolert. Dette er de beste og mest langvarige løsningene som fører til varige endringene i samfunnet. SLF utfordrer Regjeringen til å vise at de ønsker en miljøvennlig hverdag for befolkningen, gjennom å oppmuntre til og legge til rette for folk til å ta de miljøvennlige valgene. Da må de være villige til å gjøre strukturelle grep i arealplanleggingen, og sørge for at nok ressurser blir brukt for å gjennomføre tiltak som sikrer trygge, naturlige og raske løsninger for de miljøvennlige syklistene.

På sykkel inn i fremtiden

SLF tar ansvar på vegne av syklistene, og er med på å bidra til et mer klimavennlig Norge. Men myndighetene må vise vilje og evne til å følge opp sine forpliktelser ovenfor syklistene. Det må satses på virkemidler vi vet fungerer, og som vil ha varige virkninger.

- Bevisst arealplanlegging - Oppmuntre til sykkeltrafikk gjennom å gjøre det lett og naturlig å velge sykkelen fremfor bilen. Flere og bedre sykkelveier, og en godt planlagt infrastruktur for alle trafikanter
- Utvikle kollektivknutepunktene - Sikker sykkelparkering og trygg ferdsel til og fra stasjonsområder/holdplasser

- Gi økonomiske incentiver gjennom momsfristak ved kjøp av sykkel og bedre godtgjøringsordninger pr. km. for å få folk til å velge å sykle

En satsing på sykkel er en satsing på miljøet, rett og slett. Vi må være villige til å bevilge de midlene som skal til for å nå målene i Nasjonal sykkelstrategi, og helst strekke oss enda lenger for å gjøre Norge til et forgangsland innen miljøvennlig transportpolitikk. I lys av Lavslippsutvalgets rapport har de ansvarlige myndighetene, Statens Vegvesen og Regjeringen en fabelaktig sjanse til å stake ut kursen for en fremtidsrettet utvikling i trafikken. Et land som tar mål av seg å være et miljøvennlig land, må gjøre grep i alle faser. Det naturligste, enkleste og mest fornuftige vil være å ta tak i det potensialet som ligger i befolkningen. Og det vil være å gjøre nordmenn til en syklende nasjon.

Med vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening

Trond Berget
Generalsekretær
trond.berget@syklistene.no

Håvard Vikheim
Politisk rådgiver
vikheim@syklistene.no