

21 organisasjoner bak innspill om sykkel og gange i Nasjonal transportplan 2022-2033

21 ulike organisasjoner står nå sammen om å kreve økt statlig satsing og investering i tilrettelegging for sykling og gange – for mer hverdags- og fritidsaktivitet for mennesker i alle aldre – gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

Følgende organisasjoner stiller seg bak oppropet, initiert av Syklistenes Landsforening:

Aktivitetsalliansen, Aktiv mot kreft, Astma- og Allergiforbundet, Besteforeldrenes Klimaaksjon, Den Norske Turistforening, Folkehelseforeningen, Framtiden i våre hender, Friluftsrådernes Landsforbund, Kreftforeningen, Landsforeningen for hjerte- og lungesyke, Miljøagentene, Nasjonalforeningen for folkehelsen, Naturvernforbundet, Norges Bedriftsidrettsforbund, Norges Cykleforbund, Norsk Friluftsliv, Norsk Organisasjon for Terrengsykling, Norsk Sportsbransjeforening, Sykling uten alder, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk.

Organisasjonene ber regjeringen påbegynne «Det store gå- og sykkeløftet» gjennom NTP

Stortinget vedtok ved gjeldende NTP (2018-2029) et nasjonalt mål om 8 % sykkelandel med 20 % sykkelandel i byene, og at 8 av 10 barn skal sykle eller gå til skolen. Norge har også en nullvisjon for drepte og hardt skadde i veitrafikken. Ifølge Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) 2018 er sykkelandelen av alle reiser kun 5 % i Norge. Andelen har ligget på 4–5 % siden 2001. Kun om lag 6 av 10 barn sykler eller går til skolen. På reiser mellom 1 og 3 km er 46 % som bilfører, 8 % som bilpassasjer og kun 9 % på sykkel.

For at målene skal nås er det behov for langt tydeligere prioriteringer i NTP og i statsbudsjettene. For å få flere til å sykle og gå må det bygges ut sammenhengende nett av infrastruktur som så langt det er mulig skiller trafikantgruppene fra hverandre. Siden Norsk vegplan i 1977 er det gitt jevnlig lovnader om utbygging av sammenhengende sykkelveinett i norske byer og tettsteder. Likevel, i 2020 er det ennå ingen byer som har dette på plass. I det følgende fremmer organisasjonene 12 krav til NTP (2022-2033).

Helsefremmende og miljøvennlig

De positive effektene av sykling og gange er godt dokumentert i nasjonal og internasjonal forskning. Mer sykling og gange i hverdag og fritid, som ferdsel i by og i friluftsområder, bidrar til et bedre samfunn. Dette understrekes også av regjeringens nye handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 «Sammen om aktive liv».

I Norge brukes det årlig nær 70 000 kr. per innbygger i offentlige helseutgifter, og kostnadene øker med flerfoldige milliarder hvert år. Det er helsesektoren som merker resultatet av manglende folkehelsearbeid og forebygging i andre sektorer. Investering i sykkel og gange vil gi store gevinster. Helsedirektoratet anslår at den samfunnsøkonomiske helsegevinsten per nye km syklet er 22 kr.

Ifølge WHO's metaanalyse (2018) kan hele 1,4 milliarder mennesker verden over dø for tidlig fordi de ikke beveger seg nok. WHO konkluderer entydig med at aktiv transport (sykkel og gange) er «prime solution».

British Medical Journal publiserte i 2017 en studie av 260 000 jobbspennere over en periode på fem år som viste at jevnlig pendling med sykkel til jobb reduserte sannsynligheten for tidlig død med hele 41 %, risiko for forekomst av visse kreftformer med 45 % og hjerte- og karsykdommer med 46 %.

Det er godt dokumentert at den samlede tiden i ro i løpet av dagen er en selvstendig risikofaktor for dårligere helse, og at inaktivitet rammer sosialt skjevt. Minst ett av tre krefttilfeller har sammenheng med levemåten vår. Vi har ingen garanti mot å utvikle kreft, men regelmessig fysisk aktivitet kan bidra til å redusere risikoen for ulike kreftformer, og det er en god investering hvis man blir syk eller ved gjennomgått behandling.

For å få det til må felleskapet, samfunnet i alle sektorer gjøre det enkelt og attraktivt for alle å være mer fysisk aktive i hverdagen. Et viktig tiltak for å tilrettelegge samfunnet for fysisk aktivitet er at det må

bygges flere trygge gang- og sykkelveier. Større bruk av aktiv transport som sykling og gåing vil kunne gjøre en stor forskjell og gi mange en bedre helse. Dette vil gjøre det mulig for alle, uavhengig av bakgrunn og forutsetninger, å få mer fysisk aktivitet gjennom ulike daglige gjøremål.

Norge er forpliktet av FNs bærekraftsmål og av Parisavtalen. Vi skal innen 2030 redusere klimagassutslipp med minst 50 % i forhold til 1990-nivå. Utslipp fra veitrafikken har likevel økt med 26 % fra 1990 til 2018 (Miljødirektoratet 2019), hvorav personbiler står for 55 %. Norske storbyer sliter også med å holde seg under EUs grenseverdier for luftkvalitet, og hvert år dør over tusen personer årlig i Norge som følge av luftforurensing, ifølge rapporten «The Lancet Commission on Pollution and Health» (2017).

Det er bra at de nasjonale transportvirksomhetene (Staten vegvesen, Jernbanedirektoratet, Avinor, Kystverket og Nye Veier AS) i svar til oppdrag 5: *byområdene* redegjør for de positive effektene av sykling og gåing: mindre støy og luftforurensning, mindre behov for veiutbygging pga. mindre press på arealene, mer attraktive nærmiljøer og byliv, bedre psykisk helse i befolkningen, mindre ensomhet, bedre omsetning hos lokalt næringsliv, mindre kø, avlastning av kollektivtrafikken, bedre folkehelse, økt levealder og flere år med bedre helse for den enkelte. Men argumentene må også få reell betydning i NTP.

1. NTP bør legge opp til at innsats og investeringer prioriterer tilrettelegging for sykling og gange foran privatbilisme i byer og tettsteder. De positive effektene av sykling og gange bør veie tungt når det prioriteres mellom prosjekter.

Byveksttaler og nullvekstmålet

Byveksttalene er avgjørende for en strukturert satsing på sykkel og gange i byområdene. Gjennom nullvekstmålet har partene kunnet samle seg rundt felles ambisjoner for byutviklingen. I svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til Oppdrag 5: *byområdene* diskuteres en videreutvikling av nullvekstmålet. Vi er enige med de nasjonale transportvirksomhetene (bortsett fra Nye Veier) i å anbefale at nullvekstmålet videreføres med det samme innholdet. De andre alternativene fremstår som mindre slagkraftige for tilretteleggingen for sykling og gange.

Hvis samfunnsøkonomiske vurderinger skal veie tungt i prosjektporteføljen til byveksttalene, er det avgjørende at transportmodellene klarer å fange opp effekten av tiltak for syklende og gående. Det fremgår av svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* at det er enighet om at transportmodellene ikke klarer dette i dag. Det er en gjengs oppfatning blant transportvirksomhetene at tilrettelegging for sykling og gange er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men det får lite å si hvis ikke transportmodellene klarer å forutsi hvor mye ny sykkel- og gangtrafikk et tiltak vil medføre.

Flere av fylkeskommunene trekker frem i sine svar på oppdraget om prioriteringer, et behov for å innlemme flere byer i byveksttalene. Dette anses som et viktig grep i arbeidet med nullvekstmålet og å få flere til å velge sykkel og gange. Vi mener staten bør være langt mer offensiv med å inngå flere byveksttaler. Staten må også bidra med finansiering av prosjekter i mindre byer og tettsteder.

Miljødirektoratet beregner i sine analyser til Klimakur 2030 at dersom nullvekstmålet realiseres med de lokale reduksjonsmålene som er satt for Oslo (33 %), Bergen (20 %) og Arendal (20 %) så vil klimaeffekten av nullvekstmålet nær fordobles. Det bør tilsi at byveksttalene må åpne for muligheten for å forhandle fram forsterkede mål lokalt med tilhørende finansiering og virkemidler.

2. NTP bør videreføre nullvekstmålet for personbiltrafikken i tilsvarende form som tidligere, men med mulighet for å forhandle fram et forsterket reduksjonsmål lokalt og at en større andel av fremtidig transportvekst bør tas av sykkel og gange mens personbiltrafikken reduseres.
3. NTP bør sørge for at de samfunnsøkonomiske analysene fanger opp samfunnsnyttene av tiltak for økt sykling og gange.

4. NTP bør legge opp til at staten raskt inngår flere byvekstavtaler med aktuelle byer over 50 000 innbyggere.

Målene for sykling og gange bør videreføres

I svaret fra de nasjonale transportvirksomhetene til Oppdrag 5: *byområdene* anbefales det å ta bort det nasjonale målet om 20 % sykkelandel i de større byområdene. Begrunnelsen er at målet er vanskelig å nå. Det anbefales heller at kommunene definerer sine egne mål.

Vi oppfatter dette som en fallitterklæring fra de nasjonale transportvirksomhetenes side – som har hatt store utfordringer med å nå målet. Det ble også ved forrige rullering av NTP foreslått å ta bort målene for sykkelandel gjennom etatenes forslag til NTP. Målene ble imidlertid tatt inn igjen etter politisk behandling.

Vi erfarer at de nasjonale målene er viktige for innsatsen og ambisjonsnivået til kommuner og fylkeskommuner. Dette støttes av flere av kommunene/fylkeskommunene i deres svar på oppdrag om prioriteringer. De ønsker, som oss, at de nasjonale målene videreføres.

Manglende nasjonal måloppnåelse, som henger tett sammen med hvilke reelle investeringer som er gjort, er intet godt argument for å redusere ambisjonsnivået for tilrettelegging for sykkel og gange. Manglende måloppnåelse bør være et varsko til regjeringen om at arbeidet må trappes opp og effektiviseres.

5. NTP bør videreføre de nasjonale målene for sykkelandel: 8 % på landsbasis, 20 % i byene og at 8 av 10 barn og unge går eller sykler til skolen.
6. NTP bør omtale at staten går inn byvekstavtalene med en forventning til at målet om 20 % sykkelandel realiseres gjennom prosjektporteføljen. Fordelingen av investeringer mellom transportformene må sikre måloppnåelsen for sykkel og gange.

Bedre trafikksikkerhet

Bedre trafikksikkerhet er en viktig forutsetning for å få flere til å sykle og gå. Hvert år omkommer 1,3 millioner mennesker i trafikken på verdensbasis. Norge er verdensledende på trafikksikkerhet, men syklist og fotgjenger har som oftest høyere skaderisiko enn bilister. Dette må vi gjøre noe med. Det er et stort behov for utbygging av mest mulig sammenhengende og atskilte gang- og sykkelveier, bedre drift og vedlikehold av eksisterende anlegg, sikring av kryss og overganger, bedre belysning og lavere fartsgrenser der det ferdes mange myke trafikanter. Ett tapt liv i trafikken er ett liv for mye. Vi må fortsette arbeidet mot nullvisjonen. I fjor døde ingen syklister i Oslo, noe som indikerer at sykkeltilrettelegging og bilreduserende tiltak gir positiv effekt.

Gjennom gjeldende NTP (2018-2029) ble det formulert at veksten i sykkel- og gangtrafikk skulle nås uten økning i flere drepte og hardt skadde. Men det ble ikke konkretisert hvordan. Det er positivt at Statens vegvesens svar på oppdrag 8 om trafikksikkerhet påpeker at sikker tilrettelegging for sykling og gange blir noe av det viktigste å ta tak i kommende NTP. Statens vegvesen konkretiserer i sitt svar hvilke konkrete tiltak som må gjøres for å kombinere nullvekstmålet med nullvisjonen. Dette må ivaretas i ny NTP. Det er på tide at nullvisjonen i praksis medfører samme reduksjon i ulykker for gående og syklende som vi har sett for biltrafikken de senere år.

7. NTP bør konkretisere hvordan nullvekstmålet og nullvisjonen skal kombineres i praksis gjennom en plan for investeringer og tiltak.

Tilrettelegging virker

Transportvirksomhetene viser at sammenhengende sykkelveinett som fysisk skiller gående og syklende, og syklende fra biltrafikken, bidrar til mer sykling. Vi oppfatter dette som avgjørende. Sammenheng og

fysisk adskillelse bidrar til økt opplevd trygghet – en nøkkelfaktor for å få nye grupper til å sykle og gå – i byen, til og fra byenes friluftsområder og i tur- og turismesammenheng. Som nevnt har det vært planer om utbygging av slike nett i norske byer og tettsteder siden 1977, uten at noen byer har dette på plass i 2020. Utover tilrettelegging er reduserte fartsgrenser avgjørende for opplevd trygghet.

Den nasjonale reiseplanleggeren Entur har forbedringsmuligheter som vil kunne gjøre det enklere å velge offentlig transport til tur- og friluftslivsaktiviteter i Norge. Dette vil være et rimelig tiltak for et mer bærekraftig og aktivt friluftsliv og reiseliv i Norge.

8. NTP bør sikre rask utbygging av et sammenhengende nett av infrastruktur for syklende og gående som skiller trafikantgruppene fra hverandre i byer og tettsteder.

9. NTP bør etablere trafiksikre og fremkommelige løsninger for syklisters langs de nasjonale sykkelrutene.

I svaret fra Statens vegvesen på oppdrag 1: *kostnadsreduksjon og økt nytte* refereres det til at det er tatt til orde for at staten skal kunne bruke riksvegmidler til gange- og sykkeltiltak også på kommunalt og fylkeskommunalt sykkelveinett hvis det gir bedre måloppnåelse. Vi oppfatter dette som et godt grep. Trepartssamarbeidet kan imidlertid også være en utfordring med samkjøring av ulike veieieres ansvar.

10. NTP bør legge opp til at statlige midler kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt sykkelveinett

Barnas transportplan og «8 og 80»-perspektivet

Vårt perspektiv er at byområder som fungerer godt for 8-åringen og 80-åringen vil være byområder som fungerer godt for alle. Barnas perspektiv skal ivaretas gjennom Barnas transportplan, noe vi oppfatter som et godt grep. Den bør imidlertid bli mer konkret og bindende enn sist. NTP bør samtidig ivareta de eldres utfordringer, slik at «8 og 80»-perspektivet blir førende. Vi får stadig flere eldre i befolkningen. Mange av disse har et særlig behov for opplevelse av trygghet for å ta beina eller sykkelen fatt.

11. NTP bør videreføre Barnas transportplan og legge «8 og 80»-perspektivet til grunn for prioriteringene i byer og tettsteder.

Behov for en stortingsmelding om nasjonal satsing på sykling og gange

Vegdirektoratet har utarbeidet nasjonale sykkelstrategier som grunnlagsdokument for en rekke nasjonale transportplaner. Det er også utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Men i forkant av gjeldende NTP (2018-2029) ble det ikke utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi, til tross for at ambisjonene for økt sykkeltrafikk har økt. Utfordringen med de nasjonale sykkelstrategiene har blant annet vært at de i hovedsak har vært strategier i Statens vegvesen, uten politisk forpliktelse. Behovet for nasjonale føringer for satsingen er imidlertid stort. NTP viser retning og mål på et overordnet, nasjonalt plan - det er behov for forpliktende strategi og handlingsplan for hvordan disse målene skal nås.

12. Gjennom NTP bør det bestilles en stortingsmelding om nasjonal satsing på sykling og gange.

AKTIVITETSALLIANSEN

Anders Hall Grøterud,
daglig leder



Helle Aanesen,
daglig leder



Hogne Skogesal, stedfor-
treddende generalsekretær



Steinar Winther Christensen,
leder



Dag Terje Solvang,
generalsekretær



Johan Lund,
generalsekretær

**Framtiden i
våre hender**

Anja Bakken Riise,
leder



Morten Dåsnes,
daglig leder



Ingrid Stenstadvold Ross,
generalsekretær



Frode Jahren,
generalsekretær



Are Shaw Waage,
sjefsagent



Mina Gerhardsen,
generalsekretær



Silje Ask Lundberg,
leder



Eystein Thue Stokstad,
generalsekretær



Grethe Fossli,
president



Lasse Heimdal,
generalsekretær



Trond Evald Hansen,
administrerende direktør



Lars Thomte, styreleder



Tormod Hansen,
daglig leder



Morgan Andersson,
generalsekretær



Jan Johansen,
direktør