

# Kronikk

LES MER PÅ [db.no/meninger](http://db.no/meninger)

Skriv til: [kronikk@dagbladet.no](mailto:kronikk@dagbladet.no)  
**Kronikk lengden** er fra 6000 til 7000 tegn inklusive ordmellomrom.  
**Kronikken på nett:** [www.dagbladet.no/kronikk](http://www.dagbladet.no/kronikk)

## Tåkeprat om klima og miljø

Økt bruk av sykkel er faktisk en meget aktuell løsning på transport- og miljøutfordringene politikerne i dag hevder at de ønsker å løse, skriver kronikkforfatterne.



**KRONIKK**

**Morten I. Kerr**

Leder, Syklistenes Landsforening



**Trond Berget**

Generalsekretær, Syklistenes Landsforening

**FOR TIDA OVERSVØMMES** vi av politisk tåkeprat om klimavoter og teknologiske «løsninger» for å rettferdiggjøre opprettholdelsen av egne forurensende og ressursdende holdninger og forbruksmønstre.

Vi vil med en spissformulering si at ingen kraftkrevende transport *i seg selv* er miljøvennlig – og økt behov for slik transport er i utgangspunktet en miljømessig merbelastning. Bilenes utslipp blir brukt som målestokk på om de er miljøvennlige eller ei. I praksis er dette et for snevert perspektiv. I sentrale byområder er økt bilbruk i seg selv et miljøproblem. At hver eneste matpakkebilist skal kjøre egen bil fra dør til dør er det rett og slett ikke plass til i byene våre, uansett hvor miljøvennlig hver enkelt bil er. Også veiene som kreves for biltrafikken er et miljøproblem. De danner betydelige barrierer i byer og landskap, ødelegger nærmiljø og friområder, og hindrer befolkningens tilgang til disse.

I tillegg skaper stor biltetthet et trafikk-sikkerhetsproblem. For en syklist eller en fotgjenger er det ingen stor trøst å bli nedkjørt av en bil med null utslipp.

**VI STILLER OSS DERFOR** spørrende til dagens påståtte miljøengasjement blant sentrale politikere og den økte satsingen på store veiprojekter og stadig bedre veistandard i og rundt de store byene. Det er et tankekors at det for eksempel gjennom Asker og Bærum planlegges tilrettelagt for en økning på over 50 prosent biltrafikk på E18 og 20 prosent på lokalveiene – uten at et slikt tiltak «løser» køproblematikken: Dette er rett og slett en milliardinvestering i å stue sammen enda flere biler i nøyaktig de samme køene som tidligere. Ganske absurd blir det når dette til alt overmål beskrives som miljøvennlig.

Hovedutfordringene nå og i overskuelig

framtid består derfor ikke i å drive dobbeltspill og lettvint symbolpolitikk på bilindustriens premisser, men å 1) redusere det absolute behovet for transport både lokalt, regionalt og globalt – og ikke kun økningen, og 2) overføre mest mulig av transporten til de minst forurensende og miljøbelastende transportformene.

**DEN BESTE MÅTEN** å møte disse utfordringene på, er å sørge for at de minst miljøbelastende alternativene blir de mest attraktive for folk flest. Det høres kanskje ut som en selvfølge – men er det definitivt ikke i dag.

Vi vil hevde at all kraftkrevende transport er underpriset, både forholdsvis og absolutt. Flytransport over lange distanser er åpenbart underpriset, flyreiser på mellomlange distanser er underpriset i forhold til mindre miljøbelastende transport (tog, buss), og

bilbruk lokalt er underpriset i forhold til alle andre motoriserte transportmidler. Underprising betyr at prisen ikke reflekterer transportmidlets totale miljøbelastning. Det er nok å kaste et blikk på en hvilket som helst norsk by for å se hvilket transportmiddel som oppfattes som mest attraktivt til daglige transportbehov. I Oslo, Bergen og andre større byer er det endeløse bilkøer inn og ut av byene – hver eneste morgen og ettermiddag. Det er åpenbart at alle disse bilistene anser denne øvelsen *mer attraktivt* enn alternativene (tog, buss, sykkel), både med hensyn til pris, tilbud, tilgjengelighet og tilrettelegging. Og likevel planlegges det i alle disse byene å investere milliardbeløp for å gi disse bilistene et enda mer attraktivt tilbud gjennom utbygging av veinettet i og rundt byene.

For en syklist eller en fotgjenger er det ingen stor trøst å bli nedkjørt av en bil med null utslipp.



**FRAMTIDSRETTET:** Utrolig nok er *halvparten* av alle bilreiser i Norge på under 5 kilometer, noe som ifølge kronikkforfatterne bør tilsi en større satsing på sykkel som transportmiddel.

**HVOR KOMMER SÅ SYKKELEN** inn i dette bildet? Sykkelen er det eneste transportmiddelet som bidrar til bedre helse. Sykkelen er det eneste transportmiddelet som ikke belaster miljøet, og sykkelen er det eneste transportmiddelet som mest effektivt kan bidra til bedre framkommelighet i byer og tettsteder.

Sykkel kan selvsagt ikke erstatte fly og tog på tvers av land og landsdeler. Men det meste av transportaktiviteten skjer ikke over så lange distanser. Utrolig nok er *halvparten* av alle bilreiser i Norge på under 5 kilometer! Derfor er faktisk økt bruk av sykkel en meget aktuell løsning på transport- og miljøutfordringene politikerne i dag hevder at de ønsker å løse. Det er åpenbart at mye av dagens lokale biltrafikk i byene kan erstattes med sykkel (eller gange). Heri ligger det største potensialet for å redusere både bilbruk og mangel på areal til storstilt utbygging av kollektivtrafikk i de mest arealpressede områdene.

Problemet er at i Norge betraktes sykling som rekreasjon, og ikke som et reelt og likeverdig transportalternativ. Hadde man tatt sykkelens rolle på alvor, ville man planlagt veier for sykkeltrafikk samtidig som veier for biltrafikk, og vi ville hatt et sykkelveinett som var godt nok til at folk faktisk ønsket å sykle. I dag vil mange oppleve at de sykler med livet som innsats, og den prisen blir forståelig nok oppfattet som uakseptabel.

**VÅRE FORSLAG** til løsninger er som følger:

- Det lages sammenliknende miljø- og energiregnskap for alle transportformer.
- Hver transportform prises ut fra sine reelle omkostninger for samfunnet, inkludert miljøbelastninger og framskredne helsekostnader.
- De minst miljøbelastende og energikrevende transportformene prioriteres tydelig og konsekvent i all areal- og transportplanlegging.
- Det settes konkrete, høye mål for sykkelens andel av trafikken i byer og byområder – og disse målene gjøres styrende for transportplanlegging og fordeling av investeringer i transportnettet.

Regjeringen skal neste år legge fram en ny Nasjonal Transportplan for årene fram til 2019. Følges disse enkle prinsippene opp her, vil man ha tatt et lang steg i retning av et miljøvennlig og menneskevennlig samfunn i Norge.

**Dagbladet TIPSTELEFONEN 24 00 00 00**

Akersgata 49, Oslo.  
 Postboks 1184 Sentrum, 0107 Oslo.  
**SENTRALBORD: 24 00 10 00**

**Tips og digitalfoto:**  
 2400@dagbladet.no

**Kort&Godt:**  
 kortoggodt@dagbladet.no

**På din side:** pds@dagbladet.no

**Kundeservice:** 800 30 100

E-post: [kundeservice@dagbladet.no](mailto:kundeservice@dagbladet.no)

**Dagbladsentralen:** 24 00 10 88

**AS Dagblad-Trykk:** 67 92 75 00

**UTLANDET:**

**LONDON:**

Tomas Sæbø  
 tsa@dagbladet.no  
 Telefon: +44 79 30 33 12 27

**JERUSALEM:**

Yngvil Mortensen  
 ymo@dagbladet.no  
 Telefon: +972 5 42 08 69 52

**BRUSSEL:**

Einar Hagvaag, eha@dagbladet.no  
 Telefon: +32 (0) 4 73 97 03 86

**ST. PETERSBURG:**

Morten Strand, mstr@dagbladet.no  
 Telefon: +7 92 17 41 47 35

**LOKALREDAKSJONER:**

**BERGEN:**

Leif Stang, lst@dagbladet.no  
 Telefon: 90 54 17 94

**TRONDHEIM:**

Kjell-Ivar Myhr, kim@dagbladet.no  
 Morten Stokkan, mst@dagbladet.no  
 Telefon: 73 52 87 09.

**STAVANGER:**

Leiv Gunnar Lie, llie@dagbladet.no  
 Telefon: 51 89 61 11

**SKIEN:**

Bernt Blomquist, bbl@dagbladet.no  
 Telefon: 91 60 04 14

**KRISTIANSAND:**

Eivind Pedersen, epe@dagbladet.no  
 Telefon: 38 02 11 55

**db.no**

**www.dagbladet.no**

Dagbladets utgave på Internett.  
 Utgitt av DB Medialab AS

**Redaktør/adm.dir.:** John Arne Markussen (kons.) [jam@dagbladet.no](mailto:jam@dagbladet.no)

**Epost:** [nettred@dagbladet.no](mailto:nettred@dagbladet.no)

**Sentralbord:** 24 00 10 00

**Direkte telefon:** 24 00 00 07

Dagbladet forbeholder seg retten til å distribuere innsendte innlegg i elektroniske formater.

**PFU**

• Dagbladet arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk. Den som mener seg rammet av urettmessig avisomtale, oppfordres til å ta kontakt med redaksjonen.  
 • Pressens Faglige Utvalg (PFU) er et klageorgan som behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål.  
 • Adr.: Rådhusgt. 17 3. etg., pb 46 Sentrum, 0101 Oslo. Tlf. 22 40 50 40, faks 22 40 50 55. E-post: [pfu@presse.no](mailto:pfu@presse.no)