

Bergen, Februar 2006

Lars Ove Kvalbein
Bjørgvin bispedøme
www.kirken.no/bjorgvin



Bjørgvin Bispedøme



Grøn transport – sykling på korte tenestereiser

*Evaluering av prøveordning med
ekstra godtgjering for tenestereiser på
sykkel for prestane i Bjørgvin
bispedøme 2. halvår 2005.*

Bakgrunn

Bjørgvin bispedømme har dei siste 10 åra vore ein aktiv pådrivar for grønt engasjement i kyrkja, regionalt i Bjørgvin og som "føregangsbispedømme" for resten av landet. Vi er no i siste fase i arbeidet vårt med Grøn Stat, og har vald Miljøfyrtårn som modell for miljøleiing og kvalitetssikring av denne. Transport er eitt av fire hovudtema både i Grønn Stat og i Miljøfyrtårn.



Sykkelprest ser rødt

Enkeltstående sykkelbruk er fortsatt lite utbredt i Norge, og det er derfor viktig å fremme sykkelbruk som en miljøvennlig transportmiddel. Dette er hovedbudskapet i en artikkel som handler om sykkelprestens erfaringer med sykkel i arbeid og fritid. Artikkelteksten forteller om hvordan sykkel kan være en effektiv og miljøvennlig transportmiddel, og hvordan sykkelprestene har erfaringer med sykkel i arbeid og fritid. Artikkelteksten forteller også om hvordan sykkel kan være en effektiv og miljøvennlig transportmiddel, og hvordan sykkelprestene har erfaringer med sykkel i arbeid og fritid.

Etter at planane for Miljøfyrtårnsertifisering vart kjent gjennom media, kritiserte den syklande presten Frode Øglænd i Fyllingsdalen bispedømmekontoret for manglande truverde i miljøsatsinga (oppslag i Vårt Land og i NRK radio). Sjølv sykklar han mykje i tenesta, men har meir eller mindre gitt opp å krevje godtgjering, fordi han vurderer det som for mykje papirarbeid for lite utbytte. Bispedømmet tok kritikken på alvor, og inviterte Øglænd og nokre andre syklande prestar med i ei gruppe for å leggje til rette for meir sykling i tenesta.

Bjørgvin bispedømme har eit mål om å inspirere dei tilsette til miljøvennleg transport i arbeid og fritid.

Miljøvennleg transport, slik som sykling, bør premierast. I statens satsar, slik dei har vore til no, med 1 kr pr km berre ved turar over 5 km, synest det meir "lønsamt" å køyre bil framfor å sykle. Vi kom til at det beste ville vere å endre satsane, slik at ei skikkeleg godtgjering for sykling i tenesta kunne verte utbetalt skattefritt og enkelt til alle tilsette som nyttar statens reiseregulativ.

Som første tiltak for å fylgje dette opp i praksis i Bjørgvin, gjorde bispedømerådet 10.februar følgjande intensjonsvedtak i sak 014/2005:

1. Bjørgvin bispedømeråd ynskjer å fremje bruk av sykkel blant sine tilsette.
2. Bispedømerådet vil yte kr 4 pr. km frå første kilometer for bruk av sykkel i teneste. Bispedømerådet er kjent med at auken i godtgjeringa er skattepliktig, og vil informere dei tilsette om dette.

Ulempa med eit slikt einssidig vedtak er at syklande tilsette må betale skatt av all godtgjering ut over statens satsar. For å endre på dette måtte vi gå inn i ein dialog med Moderniseringsdepartementet med eit langsiktig mål om å bidra til å endre satsane i statens reiseregulativ.

Dette vart følgt opp ved at 4 spreke prestar sykla over fjellet til Oslo for å møte moderniseringsministeren fredag 3.juni. Turen og møtet resulterte i mykje omtale i media,

og som resultat av turen og møtet vart det innført ei prøveordning for presteskapet i Bjørgvin med godtgjering kr 4 pr. km for bruk av sykkel i tenesta (med unntak for reiser mellom heim og arbeid). Til skilnad frå gjeldande ordning, vart bruk av sykkel no godtgjort frå første sykla kilometer. Prøveordninga varte berre fram til årsskiftet 2005/06, med tanke på tarifforhandlingane våren 2006.

Nokre av resultatane frå denne prøveordninga vert presentert på dei følgjande sidene.

Sykkelturen ga uttelling

Meyer gir sykkelprester fire kroner kilometeren.

Av Helge

Fire syklande prester med sikre rumpeflekke fikk lønn for strevet da de mønste moderniseringsministeren Moeten A. Meyer etter en drøy sykkeltur fra Bergen til Oslo.

Minstene femti kroner er det som blir utbetalt for hver kilometer sykkelkjørt. Dette er en prøveordning som skal være i kraft fra neste år.



Prester Gudmund Møller, Morten Lyngnes, Morten Øglænd og Frode Øglænd fikk lønn for strevet etter å ha syklet fra Bergen til Oslo. Her i møte med moderniseringsministeren Moeten A. Meyer og kommunikationsrådgiveren Torodd Skjeltvedt etter turen til Oslo.

«Jeg håper dette fører til at presterne får lønn og viser hvordan man får en rimeleg og sunt lønnssett.»

Prøveordninga i Bjørgvin

Ordninga med ekstra godtgjering for sykling i tenesta for prestane i Bjørgvin vart vedteke i Bjørgvin bispedømmeråd allereie 10. februar 2005. Etter at vi hadde fått klarsignal frå statsråd Morten Meyer til å sette i gang med ei eiga prøveordning, vart det i slutten av juni sendt ut eit eige rundskriv til prestane. Prestane vart bedne om å nytte ordinære skjema for reiserekningar for rapportering av tenestesykling. I tillegg vart følgjande presisert:

Bispedømerådet må gjere presteskapet merksam på at godtgjering utover gjeldande særavtale er skattepliktig. Prestar som brukar sykkel i tenesta, kan oppgje alle sykla kilometer på rekningsskjemaet. Bispedømekontoret vil syte for å skilje mellom fri og skattepliktig yting.

Ved hjelp av TT-kodar i rekneskapssystemet fann ein fram til greie metodar for å skilje mellom skattefri og skattepliktig godtgjering.

Evaluering av prøveordninga i Bjørgvin

Metode

Evalueringa av ordninga er basert på materiale frå to ulike kjelder. For det første har vi gjennomført ei enkel samanlikning av tal frå rekneskapet for 2004 med tal frå 2005. Ved å nytta ulike bilagskoder har vi fått oversyn over pengebeløpet som vart utbetalt og namn og prosti på dei prestane som leverte reiserekningar med krav om sykkelgodtgjering. Ut frå dette kunne vi enkelt rekne ut tala i avsnittet under.

I tillegg vart det sendt ut eit evalueringsskjema til alle prestane på e-post. Dei fekk kort frist (ei veke), men 21 av prestane svarte (av ca. 90 prestar). Svarprosenten er akseptabel, sett i høve til at sykling i tenesta er mest aktuelt i byar og bynære strok.

Resultat – tal og fakta

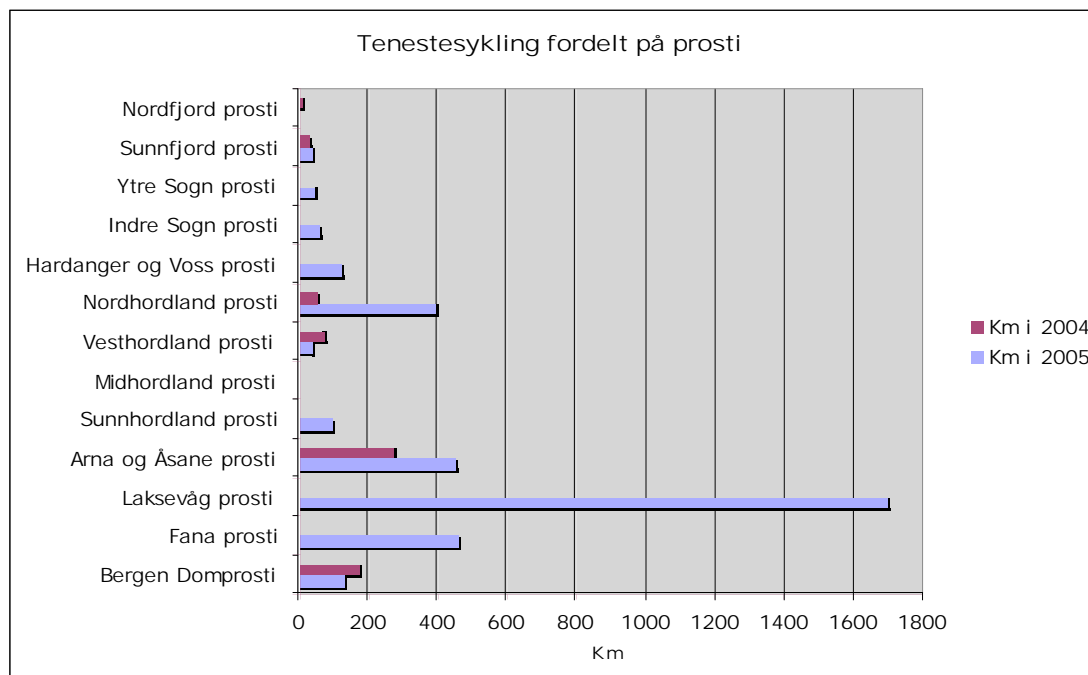
Har prøveordninga hatt effekt? Samanlikninga av tal frå rekneskapet i 2004 og 2005 syner ei stor auke i rapportert bruk av sykkel på tenestereiser:

	2004	2005	Auke i %
Tenestesykling, rapporterte km	611	3528	477 %
Tenestesykling, tal på prestar	6	29	383 %
Km pr prest (gjennomsnitt)	102	122	19 %

Talet på sykla kilometer som vart rapportert på reiserekningane vart nesten seksdobla frå 2004 til 2005. Med ei slik markant auke er det grunn til å tru at delar av auken skuldast auke i *rapportering*, og ikkje berre reell auke i tenestesykling. Fleire prestar som over lang tid har sykla i tenesta, men ikkje brydd seg med å skrive reiserekningar, har no fått gode grunnar til å gjere papirarbeidet også. **Like fullt vil ein måtte slutte at det har vore ei markant auke i tenestesyklinga etter at ordninga vart innført.** Den store auken i talet på prestar som rapporterer tenestesyklinga si støttar også opp om ein slik konklusjon. Ein må likevel leggje vekt på å ha ei edrueleg omgang med slike tal då utgangspunktet frå 2004 var så lågt.

Tenestesykling – eit byfenomen?

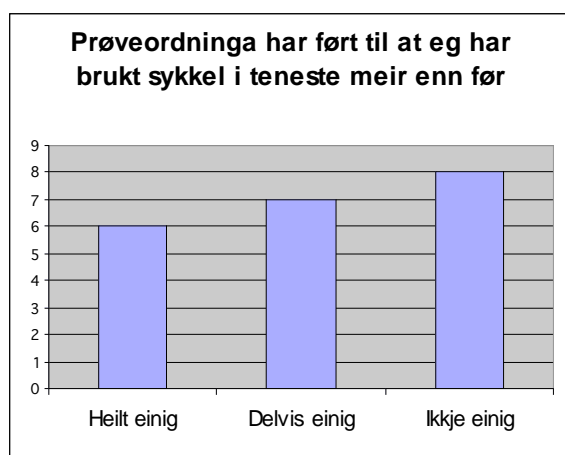
Det er interessant å merke seg fordelinga mellom dei ulike prostia i bispedømet. Ein skulle vente at dei bynære prostia ville vere sterkt overrepresentert, med lite eller ingen tenestesykling i distrikta. Tala våre så langt syner eit mykje meir nyansert bilete.



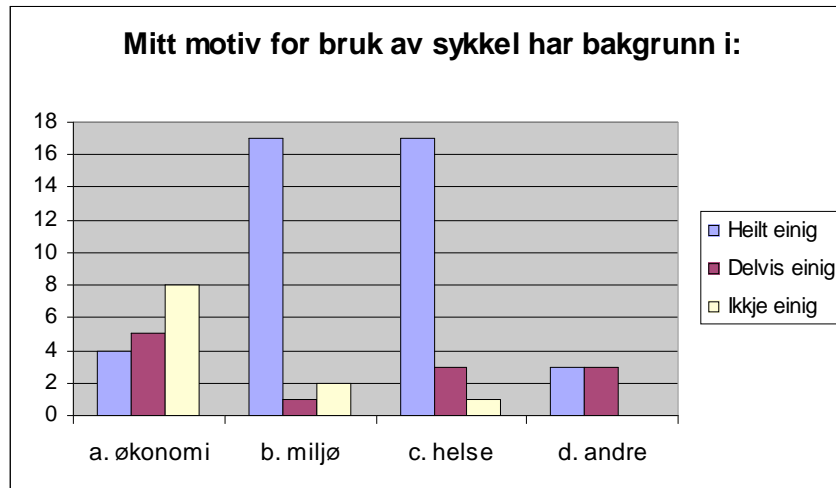
Figuren syner fordelinga av sykling på prostia. Dei fire nedste prostia ligg alle innafør Bergen kommune og har i utgangspunktet dei beste føresetnadane for tenestesykling. Det var i Laksevåg prosti at Frode Øglænd tråkka i gang debatten om tenestesyklinga, og dei ligg også langt føre dei andre prostia. Eit interessant unntak frå regelen er Nordhordland prosti, som er eit typisk distriktsprosti, men som ligg langt føre t.d. Domprostiet i Bergen sentrum når det gjeld tenestesykling. Dette syner om ikkje anna at ihuga sykkelprestar kan trekke opp statistikken også for prostia i distrikta.

Resultat – prestane si vurdering av ordninga

Her følgjer ei kort oppsummering av nokre av svara som prestane gav i evalueringa av ordninga.

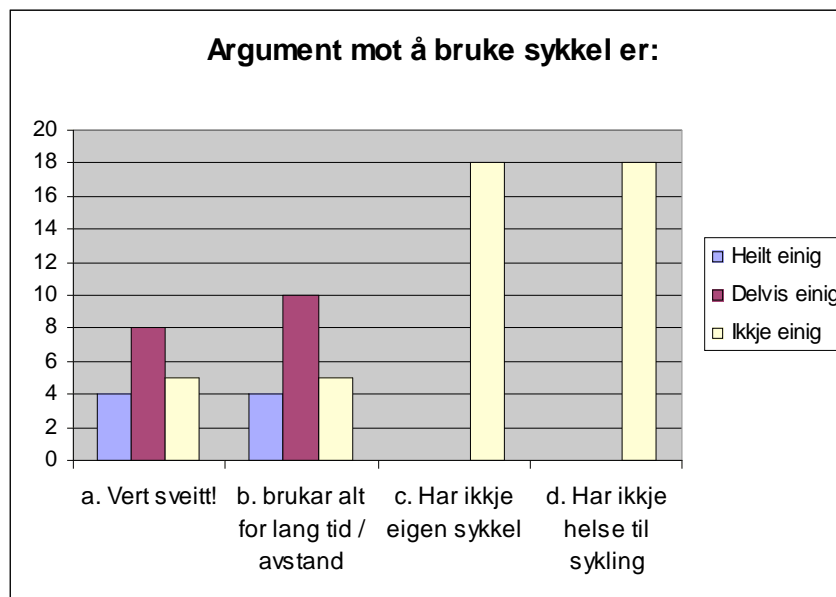


13 av 21 prestar , dvs. 62% er heilt eller delvis einige i at prøveordninga har ført til at dei har brukt sykkel i tenesta meir enn før. At så vidt mange ikkje er einige, kjem truleg av at mange av dei som har svart på evalueringa var ihuga syklistar allereie, og difor ville halde fram med det uansett. Likevel er det liten tvil om at det har vore ei betydelig auke i tenestesyklinga blant prestane i Bjørgvin i prøveperioden.

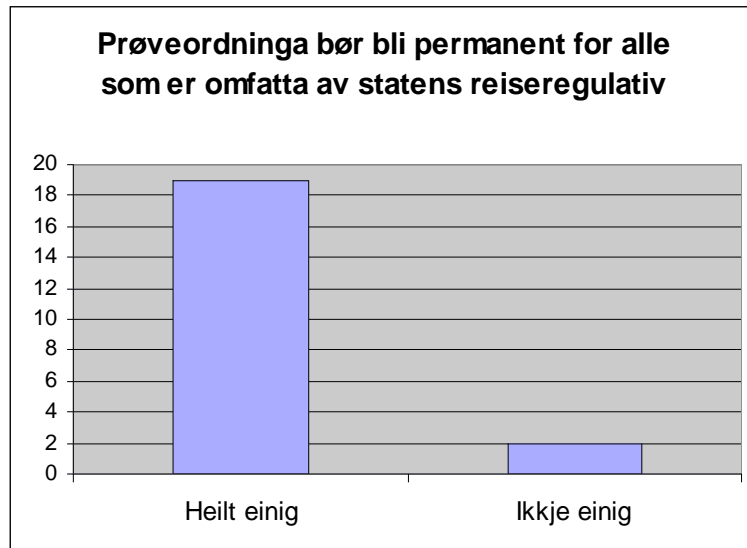


Miljø og helse skil seg ut som dei viktigaste motiva for å sykle i tenesta. Veldig få legg vekt på økonomiske faktorar. Dette er interessant å sjå i samanheng med den store auken i tenestesykling etter at prøveordninga kom på plass. Er det den ekstra godtgjeringa i seg sjølve som motiverer prestane, eller er det først og fremst den auka merksemda på tenestesyklinga som gjev mange eit ekstra puff?

Av andre motiv som er oppgitt av prestane kan nemnast: ” i en del tilfeller mest effektive skyssmiddel”, ”Er synlig/treffer folk i menigheten, barn, unge og eldre”, ”Har ikke bil” og ”Rekreasjon”



Mange prestar er opptatt av det ikkje passar seg å kome syklande og sveitt fram til t.d. ei sorgsamtale. Men det viktigaste argumentet mot tenestesykling er naturleg nok tidsfaktoren på lengre avstandar. Ingen av prestane som svarte nemnde manglande helse eller sykkel som hinder for å sykle i tenesta. Eit anna argument som vart nemnt var at syklinga slit på tenestekleda til presten.



Kanskje ikkje så uventa at det store fleirtalet av prestane som svarar på evalueringa ynskjer at denne ordninga må verte permanent for alle?

Konklusjon

Det er liten tvil om at prøveordninga i Bjørgvin har ført til auka bruk av sykkel i tenesta blant mange prestar i Bjørgvin. Med tanke på at ordninga berre har vore i funksjon i eit halvt år (berre 2 av ca. 40 reiserekningar vart levert inn før juni 2005), er resultata temmeleg overbevisande. Frå prestane sine tilbakemeldingar veit vi at alternativet til slik sykling er bilkøyring. **Når ein kan erstatte 3500 km bilkøyring (køyring på korte avstandar er den som forureinar mest) med sykling - på berre eit halvt år i eit av Noregs mest vidstrakte bispedøme – kva er då mogleg å oppnå viss ein endrar statens reiseregulativ og gir alle 4 skattefrie kroner pr km for tenestesykling?**

Vi overlet til ekspertane å rekne på dette store reknestykket, men vi kan ta eit lite døme basert på våre egne erfaringar. For prestane i heile landet kan ein sette opp følgjande reknestykke:

9 bispedøme sparar 4000 km bilkøyring pr år	= 36 000 km
2 bispedøme (dei to nordlegaste) sparar 2000 km pr år	= <u>4 000 km</u>
Sum spart bilkøyring pr år	= <u>40 000 km</u>

Meirutgift samanlikna med å godtgjere for bruk av bil i tenesta vil vere berre 1 krone pr. km. I vårt reknestykke innebere dette altså kr 4000 pr år for eit bispedøme. Miljø- og helsegevinsten er dermed stor i høve til investeringa.

Desse tala er kanskje ikkje så imponerande sett i høve til kor mykje vi køyrer bil her i landet. Det er difor avgjerande at vi endrar sjølve reiseregulativet, slik at ordninga vert gjeldande for alle. Praktisk talt alle verksemder i Noreg, private som offentlige, følgjer statens reiseregulativ. Regjeringa har ambisiøse mål om å redusere utsleppa av klimagassar og å oppfylle Kyoto-protokollen. Å innføre ei ordning som gjer miljøvenleg transport i tenesta lønsam er eit rimeleg tiltak som gjev stor avkastning i form av betre helse og mindre belastning på skaparverket.