



Til: Helse- og omsorgsdepartementet  
Fra: Syklistenes Landsforening

Dato: 01.10.18

### Innspill til folkehelsemeldingen

Syklistenes Landsforening stiller seg bak et felles innspill initiert av Norsk friluftsliv og Norsk Forening for Folkehelse. Under redegjør vi for våre øvrige innspill til folkehelsemeldingen.

Våre forslag vil være et bidrag til at tre overordnede målene for folkehelsearbeidet i Norge kan nås:

- At befolkningen skal få flere leveår (være blant tre landene med høyest gjennomsnittlig levealder)
- At befolkningen skal få flere leveår med god helse og trivsel, og at sosiale helseforskjeller reduseres
- At samfunnet fremmer helse i hele befolkningen

Sykkelen er et miljø- og mosjonsfremmende transportmiddel for mennesker i alle aldre, mennesker med ulike forutsetninger og mennesker med ulik sosioøkonomisk bakgrunn.

### Mål for sykkel

Det er gjennom Nasjonal transportplan (2018-2029) vedtatt et nasjonalt mål om åtte prosent sykkelandel og med 20 prosent sykkelandel i byene. Målene betinger tung satsing i byer og tettsteder, der sykkel kan konkurrere med bil og kollektiv som transportmiddel.

### Samfunnets gevinster ved økt sykkelbruk

Ifølge SSB utgjorde helseutgiftene i Norge 10,4 prosent av BNP i 2017. Det betyr at hver innbygger koster om lag 65.000 kr i året i helseutgifter.

Nordmenn er blant Europas mest stillesittende folk, ifølge den europeiske tidsbruksundersøkelsen HETUS. Helsedirektoratet har vist at ved 30 minutter moderat aktivitet daglig kan en person leve over 3 år lenger og ha 5 år med bedre helse (Helsedirektoratet rapport IS-1794). Statens vegvesen opererer med en samfunnsøkonomisk nytte per nye km sykling på 26,38 kr. (Håndbok v712 *Konsekvensanalyser*).

British Medical Journal har publisert en studie av 250 000 jobbspennere over en 5-årsperiode som viser at pendling med sykkel til jobb reduserte generell dødsrisiko med 41 % samt reduserte forekomst av kreft med 45 prosent og for hjertesykdommer med 46 %.

OECD anslår at den helsemessige gevinsten av sykling er 20 ganger høyere enn de negative konsekvensene av trafikkulykker og eksponering for luftforurensning (Philip Crist, International Transport Forum, OECD). Å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett kan virke kostbart, men Helsedirektoratet viser at den samfunnsøkonomiske nytten er minst 4–5 ganger større enn kostnadene. Det er dokumentert i flere norske studier at også elsykkel har en betydelig positiv helseeffekt.

### Utfordringer

De nasjonale målene for sykling i Nasjonal transportplan er ambisiøse, og det kreves kraftfulle tiltak for å nå dem. I 1992 var det en sykkelandel på 7 % av alle reiser i Norge. Etter 2000 har imidlertid andelen som sykler vært under 5 % (Statens vegvesen, Nasjonalt sykkelregnskap 2016). Samtidig har ambisjonene økt slik at gapet mellom mål og virkelighet har blitt stadig større. Svak organisering og lav prioritering av investeringsmidler er pekt på av Transportøkonomisk Institutt (TØI-rapport 1453/2015) og Syklistenes Landsforening som årsaken til den svake gjennomføringen. Det er langt igjen før de sammenhengende sykkelveinettene er bygget ut, som vist under.

## Potensial

Av alle reiser mellom 1-3 kilometer foretas 52 % som bilfører. Kun 8 % av reisene mellom 1-3 km foretas med sykkel (RVU 2013/14). Mange av disse reisene kan tas med sykkel. Samtidig disponerer 75 % av befolkningen sykkel (RVU 2013/14). Potensialet for å ta sykkel i bruk for en større del av befolkningen, er altså til stede. I tillegg vil elsykkel kunne rekruttere mennesker som i utgangspunktet ikke ønsker å sykle. Transportøkonomisk institutt har vist at de som får tilgang på elsykkel begynner å sykle stadig mer over tid og at bilturer byttes ut med elsykkelturer (TØI-rapport 1498/2016).

## Investeringsbehov

Transportetatene viser i plangrunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 til at investeringsbehovene i gang- og sykkelveiløsninger i landets ni største byområder alene er på opp mot 60 milliarder kroner i neste NTP-periode. Det kreves derfor et *betydelig* løft i investeringer og tilrettelegging for å få flere opp på sykkelen og i fysisk aktivitet. Investeringsnivået gjennom statsbudsjettene frem til og med 2018 er for lavt sett opp mot de ambisiøse målene for sykkelandel nasjonalt og i byene. Økonomiske incentiver og investeringer må først brukes der hvor potensialet er størst – spesielt i byer og tettsteder.

Syklistenes Landsforening erfarer at målet om 20 prosent sykkelandel ikke er et tema som vektlegges tungt i arbeidet med byvekstavtalene. Det er foreløpig kun nullvekstmålet som følges opp. Enkelte byer har imidlertid egne sykkelmål som er med å styrer innsatsen lokalt. Statens vegvesen meddeler at de har begynt å jobbe med hvordan de skal forholde seg til målet. Samtidig meddeler Statens vegvesen at deres beregninger viser at å ferdigstille det sammenhengende sykkelveinettet alene ikke vil være nok for å nå målet. Det må iverksettes ytterligere tiltak. For å nå målet om 20 prosent sykkelandel i byene, er med andre ord 60 milliarder kroner til fysisk tilrettelegging ikke tilstrekkelig – det må også andre tiltak til.

Under følger områdene der bevilgningene må økes betraktelig:

- Investeringer i sykkelanlegg langs riksvei
- Investeringer i sykkeltilrettelegging gjennom bymiljø- og byvekstavtaler. Hvor store midler som går til sykkel må tydeliggjøres gjennom avtalene.
- Tilskuddsordningen til gang- og sykkelveger i kommuner og fylkeskommuner

Øvrige økonomiske virkemidler som vil være med på å øke sykkelandelen er å:

- Opprette en nasjonal støtteordning for elsykkel
- Bruke skatter og avgifter som et virkemiddel for økt sykkelbruk

## Tiltak rettet mot ulike målgrupper

Syklistenes Landsforening ønsker at sykling skal bli et reelt valg for flere. Det er behov for et sammenhengende sykkelveinett i byene. Sykkelveinettet må oppleves som trygt for et mangfold av syklist, det må gi god fremkommelighet og det må være trafikksikkert. Syklende må så langt det er mulig holdes fysisk adskilt fra andre trafikantgrupper, også gående. Under følger eksempler på tiltak som Folkehelsemeldingen bør fremheve og styrke.

### *Barn og sykling – eksempler på tiltak som bør styrkes*

- Innføring av **hjertesoner** rundt skoler. Det er viktig å sikre gode vaner tidlig slik at fysisk aktivitet og gode vaner blir med gjennom hele livet. Innføring av hjertesoner – med bilfrie områder rundt skolene – er et sentralt virkemiddel for å få flere til å velge aktiv transport til og fra skolen. I Hjertesoneprosjektet er mange parter involvert, deriblant Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Politiet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet samt flere interesseorganisasjoner som Syklistenes Landsforening.
- Utrulling av **Sykkelvennlig skole** hvor Syklistenes Landsforening bistår skoler med råd om tilrettelegging og incentiver slik at elever kan velge sykkelen som transportmiddel til og fra.



- Opprettelse av plattformen [sykkeldyktig.no](http://sykkeldyktig.no). Sammen med NAF, Norges Cykleforbund og Trygg Trafikk skal Syklistenes Landsforening samordne innsatsen for trafikkopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolene. Samferdselsdepartementet har bevilget økonomisk støtte til etablering av portalen [sykkeldyktig.no](http://sykkeldyktig.no), som en ressurs for skolene. Portalen vil imidlertid ha behov for bevilgninger til drift også i årene som kommer.

#### *Voksne og sykling – eksempler på tiltak som bør styrkes*

- **Sykkelvenlige arbeidsplasser:** En sertifiseringsordning hvor SLF bistår arbeidsgivere med råd om tilrettelegging og incentiver slik at ansatte kan velge sykkelen som transportmiddel til og fra.
- **Synlig syklist** og **Sykkelens dag:** Publikumsrettede, årlige kampanjer med fokus på både trafiksikkerhet og sykkelglede. SLFs lokallag er gjennom kampanjene i kontakt med mange tusen syklistere som utrustes med lys, reflekser og gode råd. Styrket finansiering av kampanjene vil føre til at vi når og trykker enda flere syklistere.

#### *Eldre og sykling – eksempler på tiltak som bør styrkes*

- **Elsykkelkurs for eldre.** Tall fra utlandet viser at eldre er overrepresentert i ulykker med elsykkel. Oslo kommune har innvilget vår søknad om økonomisk støtte til en behovsanalyse for elsykkelkurs for eldre. På bakgrunn av denne behovsanalysen vil Syklistenes Landsforening vurdere om vi skal etablere kurs for eldre som ønsker å lære å ferdsel trygt med elsykkel.
- **Sykling uten alder** er en organisasjon som jobber for at eldre på pleiehjem får gleden av å oppleve nærområdene sine fra passasjeret på spesialsykler. I Norge finnes det rundt 200 brukersteder, men enkelte steder er det behov for ressurser til å skaffe frivillige piloter, til å etablere bookingsystem og til å koordinere tilbudet.

#### *Minoritetsgrupper og sykling – eksempler på tiltak som bør styrkes*

- **Sykkelopplæring for kvinner med minoritetsbakgrunn** i regi av Syklistenes Landsforening. Med styrking av tilbudet når vi flere med de gevinster dette har for gruppens mobilitet, integrasjon og fysiske helse.
- **Sykkelopplæring av barn i asylmottak** i regi av Syklistenes Landsforening. Med styrking av tilbudet når vi flere med de gevinster dette har for gruppens mobilitet, integrasjon, opplevelse av mestring og fysiske helse.

### **Tiltak for å redusere antall sykkelulykker**

Vegmyndighetene har ansvar for å redusere antall ulykker på norske veier. Samtidig er det en del av helsesektorens oppgaver å håndtere følgene av trafikkulykker. Trafiksikkerhet blir dermed et tverrsektorielt anliggende.

Statens vegvesen rapporterer at i vegtrafikken totalt sett har antall drepte gått vesentlig ned. I 2017 mistet 106 mennesker livet i trafikkulykker. Norge er det mest trafikksikre landet i verden målt etter antall innbyggere. Men myndighetene har ikke klart å redusere antall drepte og hardt skadde syklistere de senere årene. I 2017 ble 97 syklistere drept eller hardt skadd i trafikken (9 drepte og 88 hardt skadde). Utviklingen blant drepte har ligget relativt stabilt de siste ti årene med om lag 10 drepte syklistere i året. Men det er tendenser til at utviklingen i antall hardt skadde syklistere er negativ.

Det bør gjennomføres en rekke tiltak for å bedre trafiksikkerheten til syklistere. Under følger en punktliste over sentrale tiltak:

- Skille trafikantene fysisk fra hverandre
- Innføre krav til førerstøttesystemer hos tungbiler
- Sykkelvenlige kryssutforming
- Benytte tilbaketrukne stopplinjer og sykkelbokser som øker syklistenes synlighet i kryss
- Innføre flere planfrie sykkelkryssinger (kulverter, bruer)
- Bedre drift og vedlikehold av sykkelanlegg hele året



- Avklare vikepliktsforhold ved riktig fysisk utforming
- Innføre mer og bedre skilting av vikepliktsforhold rettet mot syklistene
- Revidere vikepliktsreglene for syklist
- Gjennomføre sykkelveiinspeksjoner og iverksette strakstiltak når feil og mangler kartlegges
- Utarbeide ulykkesanalyserapporter og iverksette strakstiltak når feil og mangler kartlegges
- Innføre tiltak for lavere fart gjennom skilting, fartshumper, fartskontroll mm.
- Utbedre siktlinjer ved å redusere fysisk hindre for sikten, som gjerder, hekker, trær og annet
- Skilte sykkelrutene bedre
- Iverksette gode rutiner for arbeidsvarsling med skilting, omkjøring, tilrettelegging mm.
- Sørge for god belysning av sykkelanlegg og ulykkespunkter
- Drive mer holdningsskapende arbeid rettet mot trafikantene

### **Arbeidet til Syklistenes Landsforening**

Syklistenes Landsforening er en brukerorganisasjon som treffer langt bredere enn våre egne medlemmer. Vår styrke er at vi både når ut til brukergruppene og til myndighetene og fungerer som et bindeledd mellom disse. Med trafiksikkerhet som en sentral agenda har vi en unik posisjon til å kombinere innspill på plannivå med publikumskontakt, egne prosjekter og kampanjer. Syklistenes Landsforening arbeider for oppfyllelse av nasjonale mål, og foreningen skal bidra til:

- 1) økt trafiksikkerhet for syklist og deres medtrafikanter slik at færre skades alvorlig eller omkommer i trafikken (nullvisjonen)
- 2) økt sykkelandel i Norge gjennom at flere velger sykkel som fremkomstmiddel i hverdagen, på fritid og til mosjon (sykkelandelsmål og nullvekstmål)

Det pågår en gradvis opptrapping av foreningens aktiviteter, og det er ønske om å styrke flere av foreningens oppgaver ytterligere. Med mer midler vi vi kunne hente ut en større del av potensialet vi har for å redusere antall ulykker og fremme fysisk aktivitet i befolkningen. Dette er en liten investering sett opp mot de aktivitetene Syklistenes Landsforening står bak for å bidra til å nå nasjonale mål.

Økninger i driftstilskuddet til Syklistenes Landsforening gjør at vi kan trappe opp vår innsats for en mer miljø- og helsefremmende transportsektor.



Morgan Andersson  
Generalsekretær  
Syklistenes Landsforening