



SYKLISTFORENINGEN
Syklistenes Landsforening

SYKKELPOLITISK PLATTFORM FOR SYKLISTENES LANDSFORENING

Syklistenes Landsforening (SLF) er syklistenes interesseorganisasjon. SLF arbeider for å fremme sykling i Norge og sykkel som transportmiddel. Dette dokumentet viser SLFs overordnede oppfatninger om sykkel og sykkelpolitikk.

Sykkelen er et transportmiddel som er tilgjengelig for de aller fleste og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for bedre folkehelse og bedre miljø.

Tilrettelegging for sykling kan bidra til kompakt byutvikling og utvikling av attraktive og trygge nærmiljøer. Barn og voksne trenger et sammenhengende sykkelvegnett som er attraktivt og trygt å bruke på vei til arbeid, skole, hverdagsaktiviteter, bysentra og i kombinasjon med kollektivtrafikk.

Med ny teknologi, en rekke ulike sykkeltyper og syklistere med ulike behov er det nødvendig å tenke nytt og annerledes om sykkelens plass i trafikken. Alle slags syklende skal ivaretas når det planlegges og legges til rette for sykling.

SLF spiller en nøkkelrolle i utformingen av framtidens samfunn for syklistere, og skal bidra til at ulike aktører i politikk og planlegging blir utfordret og inspirert til å gjøre Norge til et av verdens beste land å sykle i.

Behov for endret offentlig sykkelpolitikk

Syklende har ikke blitt tilstrekkelig prioritert i statlig, fylkeskommunal og kommunal politikk. Selv etter tiår med gode sykkelintensjoner, er situasjonen for syklende langt fra der den burde være.

Historisk lav sykkelandel

Sykkelandelen av alle reiser gikk gradvis ned på 90-tallet, og har ligget stabilt på et historisk bunnivå under hele 2000-tallet (4-5 prosent). Dette er langt under våre naboland Sverige og Danmark. Mål om 8% sykkelandel har ikke blitt fulgt opp med effektfulle tiltak eller tilstrekkelige bevilgninger.

Ingen byer med sammenhengende sykkelveinett

For at sykling skal fremstå som et effektivt, attraktivt og sikkert transportvalg for flere, må det etableres sammenhengende sykkelveinett i norske tettsteder, mest mulig adskilt fra annen trafikk. To av tre tettsteder med over 5000 innbyggere har utviklet en plan for sammenhengende sykkelveinett. Noen større byer har hatt slike planer i flere tiår. Ingen tettsteder eller byer har ennå realisert sine planer.

Med dagens bevilgningsnivå er det lang vei frem til sammenhengende sykkelveinett i de norske byene. I plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det beregnet at investeringsbehovet bare i de ni største byområdene var 60 milliarder kroner. Flere steder i landet vårt er det ikke mulig eller lovlig å sykle på grunn av tunneler, forbud og manglende tilbud. Og problemet er flere steder økende.

Trafikksikkerhet og opplevd trygghet

Mens antallet drepte og hardt skadde er nedadgående i veitrafikken generelt, har antall drepte syklister ligget stabilt i en årrekke og antall hardt skadde hatt en svak økning. For mange syklister blir drept og hardt skadd på norske veier som følge av uklart regelverk, mangel på sykkelanlegg, uheldig utforming av veianleggene og uhensiktsmessig adferd blant trafikantene. Det er mange som føler seg utrygge når de sykler. Dette er en viktig årsak til at mange velger andre transportmidler.

Sykkel for alle

Syklistenes landsforening mener at det skal tilrettelegges slik at det er trafikksikkert og effektivt, og oppleves trygt og attraktivt for alle å sykle i norske byer, tettsteder og nærmiljøer.

Så langt det er hensiktsmessig bør det etableres sykkelveier frikoblet fra annen vei. Sykkelveinettet må være tilpasset ulike typer syklister og sykler. Sentrale funksjoner og tjenester i nærmiljøet må kunne nås på en trygg og effektiv måte med sykkel.

Syklistenes Landsforening mener at:

Tilrettelegging

- Det skal være et sammenhengende sykkelveinett i alle byer og tettsteder hvor syklende i størst mulig grad skilles fra annen trafikk.
- Kommuner og skoler bør begrense bilbruk i nærområder rundt skoler og barnehager, og det må tilrettelegges for trygg adkomst og tilstrekkelig sykkelparkering.

- Det skal tilrettelegges for lett tilgjengelig, trygg og tilstrekkelig sykkelparkering ved alle knutepunkter, bo- og næringsbygg, arbeidsplasser, butikker, idretts- og kulturanlegg, offentlige servicefunksjoner og i byutviklingsprosjekter.
- Det skal være mulig å sykle mellom alle tettsteder i landet på en godt skiltet, trygg, trafiksikker og effektiv måte.
- Det skal tilrettelegges for at Norge skal være et attraktivt land for tur- og fritidssykling.
- Det skal på en enkel og rimelig måte være mulig å transportere sykkel med kollektivtransport.
- Det skal være sykkelekspressveier i alle relevante korridorer inn til de større byene.

Økonomi

- Alle byvekstavtaler skal konkretisere mål og midler til sykkel.
- Skatte- og avgiftspolitikken skal innrettes slik at det fremmer økt sykkelbruk.
- Jobbe for å fjerne fordelsbeskatning på privat bruk av bedriftseide elsykler.

Lover og regler

- Lover og regler må utformes på en måte som skaper økt trafiksikkerhet, gir økt trygghetsfølelse, bedre fremkommelighet og økt sykkelbruk.
- Parkeringsnormer bør endres slik at sykkelparkering økes.
- Standarden for sykkelvei bør være tilstrekkelig bred for å skape trygghet og tillate forbisykling

Utdanning

- Sykkelopplæringen bør bli obligatorisk i grunnskolen
- Behovet for sykkelrelatert kompetanse skal ivaretas av tilbudet i høyere utdanning.
- Syklisters rettigheter skal ivaretas i førerkortopplæringen.

Livsløpet med sykkel

- Foreldre bør lære sine barn å mestre sykling i tidlig alder, og stimulere til bruk av sykkel.
- Offentlige og private bør støtte aktører som driver sykkelopplæring til ulike grupper.
- Skoleelever bør gå eller sykle til skolen.
- Alle arbeidsgivere og utdanningsinstitusjoner skal legge til rette og oppfordre til at arbeidstakere og studenter velger sykkel.
- Sykling skal være en attraktiv transportform for eldre.
- Syklister skal ta ansvar, og vise hensyn til sine omgivelser der de ferdes.