



SYKLISTFORENINGEN
Syklistenes Landsforening

Hørings svar: Innspill til neste folkehelsemelding

Fra: Syklistenes Landsforening

Til: Ingvild Kjerkol, Helse- og omsorgsminister
Helse- og omsorgsdepartementet

Om Syklistenes Landsforening

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for at det skal bli enklere, tryggere og mer attraktivt å sykle i Norge. Syklisteforeningen bidrar til å nå de nasjonale målene om å dublere andelen av alle reiser i Norge som foretas på sykkel til 8 prosent nasjonalt, med 20 prosent sykkelandel i de større byene og 80 prosent gåing og sykling til skole.

Aktive transport må bli sentralt og forebyggende fokusområde i kommende folkehelsemelding

Daglig fysisk aktivitet gjør at vi konsentrerer oss bedre, husker bedre og sover bedre. Men 2 av 3 voksne nordmenn beveger seg for lite¹. Ved å gå eller sykle til jobben 15 minutter om morgenen, 15 minutter på ettermiddagen, 5 dager i uken, kan en fysisk inaktiv person halvere risikoen for flere velferdssykdommer.

Redusert risiko for voksne som er fysisk aktive (150 min/uke)²:

- For tidlig død 20-35 %
- Hjerteinfarkt og hjerneslag 20-35 %
- Type 2 diabetes 35-50 %
- Tykktarmskreft 30-50 %
- Brystkreft 20 %
- Hoftefraktur 36-68 %
- Depresjon 20-30 %
- Alzheimers 40-45 %

Utjevning, helst i form av å løfte de med dårligst helse, er det som vil ha størst betydning for folkehelsen. Vi forflytter oss alle mellom forskjellige steder i hverdagen, hvilket gjør det til et svært godt tilfelle å kombinere transport med helsefremmende

¹ Helsedirektoratet (2015) Fysisk aktivitet og sedat tid blant voksne og eldre i Norge: Nasjonal kartlegging 2014-2015.

² US Department of Health and Human Services (2008) Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report.



tiltak. Mer enn halvparten av alle reiser i Norge er under 5 kilometer³. Det er et enormt potensial for flere aktive reiser.

Norge har massive folkehelsekostnader: hele 11,3 prosent av BNP i 2020. Det er ikke det verste; de øker også for hvert år⁴. For å minimere disse utgiftene trengs konkrete politiske mål for forebyggende folkehelsearbeid. Slike mål bør inkludere økt fysisk aktivitet gjennom aktive transportert så vel som mindre luft- og vannforurensning fra motoriserte transportert, og rettes etter FNs bærekraftsmål (hvor sykkel i ulik grad kan bidra til å nå hele 11 av 17⁵). Beregninger fra helsedirektoratet viser at vær ny syklet kilometer frembringer samfunnsøkonomisk overskudd på 16,5 kroner i reduserte helsekostnader⁶. Når vi klart å nå nullvekstmålet til år 2061, til en kalkulert investeringskostnad om sammenlagt 2,5 mrd. kr, vil samfunnet spare hele 3,3 mrd. kr hvert år fremover i helsevirkninger⁷!

I den forrige regjeringens folkehelsemelding var aktiv transport nesten ikke nevnt. Det er beklagelig, og vi har nå mistet flere viktige år hvor det ville vært mulig å snu den sviaktende folkehelse-trenden. Nå haster det å stimulere befolkningen til å ta gode valg for et langt og sunt liv.

Nedenfor følger 10 forslag på forebyggende helsetiltak som regjeringen bør inkludere i folkehelsemeldingen.

Forslag 1: Nasjonal satsing på sykkelvennlige arbeidsplasser

For å få flere til å gå og sykle til jobb må det legges til rette for det, med gode muligheter til parkering, omkledding og andre tiltak. Akkurat derfor nevner Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029⁸ konseptet *Sykkelvevnlige arbeidsplass* som et viktig bidrag til å nå nasjonale mål for sykkelbruk. Innsats knyttet til fysisk aktivitet i form av folkehelse-tiltak på arbeidsplassen kan forbedre helsen, produktiviteten og arbeidsevnen til de ansatte. Konseptet utvikles nå til å inkludere all form av aktiv transport til og fra arbeidsplasser, men det trengs nasjonale midler for å ekspandere rådgivningen til selskap i alle byer og tettsteder. I tillegg bør midler bevilges til sertifisering av sykkelvennlige skoler.

Dette bør bli et særskilt satsningsområde i den kommende folkehelsemeldingen, med dedikerte midler for forebyggende helsepromosjon.

³ Opinion AS (2020) Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2020.

⁴ Statistisk sentralbyrå (2021) Helseregnskap. Helseutgifter, nøkkeltall, 2014-2020.

⁵ Sykkelistenes Landsforening (2020) Sykkel leverer på FNs bærekraftsmål. Høringsinnspill til regjeringens handlingsplan for bærekraftsmålene.

⁶ Vegdirektoratet (2021) Konsekvensanalyser. S. 72.

⁷ Vegdirektoratet (2021) Konsekvensanalyser. S. 61-2.

⁸ Helse- og omsorgsdepartementet (2020) Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029.

Forslag 2: Gjør elsykkel tilgjengelig for fler

Med assistanse fra en elmotor blir aktiv transport tilgjengelig for flere personer og på lengre transportetapper. Elbiler og elmopeder har i dag fritak fra moms. I tillegg har Enova nylig lansert støtte til elmopeder og elmotorsykler. En elsykkel og en elmoped ser ganske like ut, men hvis du skal trække selv, og samtidig få bedre helse, må du betale moms. Det er et paradoks som har negativ innvirkning på folkehelsen.

Elsykkel erstatter først og fremst bil^{9 10 11 12 13 14}. Elsykkel muliggjør tyngre last, lengre avstand, brattere topografi og konkurrerer dermed med bilen i større grad enn akustiske sykler. Tilgang til elsykkel lager insitament for å sykle oftere og lengre¹⁵. I tillegg er de fysiske kravene lavere for mindre fysisk aktive personer, hvilket gjør at elsykkelen har en utjevneende effekt på folkehelsearbeidet. Økt elsykling er uten tvil positivt for folkehelsen^{16 17}.

Regjeringen må innføre momsfritak for elsykler. Momsfritak reguleres i kap. 6 i Lov om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven). I dag omfattes ifølge § 6-7 kun kjøretøy som bare bruker elektrisitet til framdrift.

Elsykkelstøtte for privatpersoner og selskap er også et alternativ. Oslo kommune hadde tidligere en støtteordning med tilskudd ved kjøp av elsykkel. Evalueringen viste stort potensial for en nasjonal støtteordning¹⁸. Sverige fulgte etter på nasjonalt nivå med en svært fremgangsrik støtteordning som dekket 25 % av innkjøpsprisen på maksimalt 10 000 kr. Evalueringen av tiltaket viste at støtten først og fremst ble brukt på landsbygda og i mindre byer, mens ikke i storbyene. Fordelingen mellom menn og kvinner var jevn¹⁹.

Forslag 3: Sykkelreparasjonspremie

Vi må øke bruken av syklene som allerede finnes i Norge gjennom en sykkelreparasjonspremie. Hundrevis av sykler står ubrukte og trenger en enkel

⁹ Naturvårdsverket (2019) Elcykling - vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremien som utgångspunkt.

¹⁰ Winslott Hiselius & Svensson (2017) E-bike use in Sweden - CO2 effects due to modal change and municipal promotion strategies.

¹¹ Moser, Blumer & Hille (2018) E-bike trials' potential to promote sustained changes in car owners mobility habits.

¹² Cairns et al (2017) Electrically-assisted bikes: Potential impacts on travel behaviour.

¹³ Fyhri, Sundfør og Weber (2016) Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO2 utslipp.

¹⁴ Cycleurope (2022) Ny undersökning: Elcykling ersätter bilresor och ökar hälsan.

¹⁵ Fyhri & Fearnley (2015) Effects of e-bikes on bicycle use and mode share.

¹⁶ Bourne et al. (2018) Health benefits of electrically-assisted cycling: a systematic review.

¹⁷ McVicar, Keske, Daryabeygi-Khotbehsara, Betik, Parker & Maddison (2022) Systematic review and meta-analysis evaluating the effects electric bikes have on physiological parameters.

¹⁸ Fyhri, Sundfør og Weber (2016) Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO2 utslipp.

¹⁹ Naturvårdsverket (2019) Elcykling - vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremien som utgångspunkt.

reparasjon. Staten bør iverksette økonomiske støtteordninger for sykkelreparasjoner slik at sykkelen i langt større grad kan erstatte bilen.

Under pandemien innførte Frankrike en slik ordning med stor suksess. Der ble 1,7 millioner sykler reparert gjennom programmet Coup de Pouce Vélo²⁰. Oslo kommune har også hatt en lignende støtteordning.

En undersøkelse fra Mioo viser at i Sveriges 4,7 millioner husstander er det 2,7 millioner sykler som ikke brukes grunnet enkle feil²¹. Det er en sykkel i mer enn annethvert svenske hjem. Av de spurte i undersøkelsen tror 4 av 10 at sykkelen ville blitt brukt dersom den ble reparert. Norge mangler en lignende studie som nabolandet, men i forhold til befolkningstetthet og andel sykkelreiser vil det sannsynligvis handle om minst en halv million ødelagte norske sykler som kan tas i bruk etter en rask reparasjon.

Forslag 4: Synliggjør sykkel i byvekstavgifter

De mest virkningsfulle tiltakene for økt sykkeltilrettelegging i de store byområdene skjer gjennom byvekstavgiftene. For at sykling skal oppleves trygt for en større andel av befolkningen, må det bygges ut sammenhengende sykkelveinett som i hovedsak er fysisk adskilt fra andre trafikantgrupper. Det må sikres at tilstrekkelig med midler i byvekstavgiftene kanaliseres til utbygging av sykkelveinett. Det bør synliggjøres i byvekstavgiftene hvor mye midler som går til de ulike transportformer, og det må settes en forpliktende tids- og investeringsplan for utbygging av sammenhengende sykkelveinett.

Utbygging av sammenhengende, separat sykkelvegnett bør gis prioritet i byvekstavgiftene, og fremgå tydelig av en fremdrifts- og investeringsplan. Det bør synliggjøres hvor mye midler i hver byvekstavgift som kanaliseres mot de tre transportformene og hvordan prosjektporteføljen i den enkelte byvekstavgift bidrar til at nullvekstmålet og sykkelandelsmålet (8% nasjonalt, 20% i de største byområdene og 80% gåing og sykling til skoler) nås. Investeringer i gang- og sykkelanlegg langs riksvei må også øke.

Forslag 5: Utøkt og permanent tilskuddsordning for økt gåing og sykling til skolen

Regjeringen etablerte i 2022 en ny tilskuddsordning for kommuner med midler til tryggere skoleveier og nærmiljø²², slik at flere barn og unge trygt kan sykle og gå til skolen. Formålet er støtte opp under det nasjonale målet at 80% skal sykle eller gå til skolen. Tilskuddsordningen vil omfatte både trafikantrettede og fysiske tiltak langs skoleveier og nærmiljø der barn og unge ferdes, og forvaltes av Statens vegvesen.

²⁰ <https://www.coupdepoucevelo.fr>

²¹ Mioo (2021) 2,7 millioner sykler med enkle feil står stilla i Sverige.

²² <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/kommunene-kan-na-soke-om-ekstra-midler-til-tryggere-skoleveier-og-narmiljoer/id2898609/>

Denne ordning er veldig bra og et steg i helt rett retning. Det er av største vikt at tilskuddet blir permanent. Der er også bra at kommuner i hele landet kan søke midlene, og ikke kun storbyer. Men de midler som med kort tidsfrist og uten en dekkende informasjonsinnsats ble lansert tidligere i 2022, vil ikke være tilstrekkelig for å skape noen effekt i forhold til målet. 20 millioner kroner vil ikke føre til mange meter asfalt. For å svare ut behov for etablering av sikker sykkelinfrastruktur for i arbeidet mot nullvisjon, nullvekstmål og sykkelandelsmål, må kraftig økt midler settes av i neste år.

Forslag 6: Nasjonal sykkelstrategi

I arbeidet med foregående Nasjonale Transportplanene har det blitt utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument, men dette ble utelatt ved forrige rullering. Mens NTP beskriver ønsket utvikling og mål, forteller den lite om hvordan disse målene skal nås, på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Med offensive og komplekse mål er det behov for å et mer forpliktende og styrende dokument å følge i arbeidet for kommuner, fylkeskommuner og stat.

Det må derfor utarbeides en nasjonal sykkelstrategi i arbeidet for å nå de nasjonale sykkelandelsmålene, nullvekstmålet og nullvisjonen.

Forslag 7: Opplæring gjennom sykkelleker

Det er alarmerende at stadig færre barn når minimumsanbefalingene for fysisk aktivitet²³. Vi risikerer ikke bare massive helsekostnader i fremtiden, men også en kortere forventet levealder. Sykkelopplæring er en effektiv metode for å etablere gode vaner tidlig og å hjelpe barn til å bli sikre, trygge og selvstendige.

Får å bli trafiksikker må du først bli sykkelsikker. Sykkelleker er kvalitetssikret sykkelopplæring som kan benyttes i barnehager og yngre skoletrinn, hvor barn kan trene balanse, avstandsbedømming og fartsvurdering, rom- og retningsans og manøvrering av sykkelen. Konseptet er utviklet av pedagoger og velprøvd i Danmark. Virksomheten vil være et viktig bidrag til nullvisjonen og til målet om at barn til 80% skal bruke gang og sykling for reiser til og fra skoler.

I tillegg vil sykkelopplæring av barn og voksne i asylmottak også være særskilt viktig når kriget i Ukraina fører til mange nye flyktninger.

Forslag 8: «Sykkelveksthuset»: et kompetanse- og rådgivningscenter

Et vesentlig bidrag i omstillingen til mer bærekraftig mobilitet i norske byer og tettsteder, vil være å veilede virksomheter i overgangen fra bilbruk i virksomheten til null- eller lavutslippsløsninger. Norge trenger en etablering av et «sykkelveksthuse», et

²³ Norges idrettshøgskole (2019) Kartlegging av fysisk aktivitet, sedat tid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3).

kompetanse- og rådgivningssenter, som etter dansk modell skal inspirere og støtte private og offentlige virksomheter i hele landet til å fremme bruk av sykkel.

Endring av transportvaner er utfordrende. Det er økonomisk krevende for bedrifter og virksomheter å teste ut ulike løsninger og å innarbeide nye transportrutiner. Samtidig kan en betydelig andel av reisene flyttes fra bil til sykkel - med en positiv bunnlinje for både virksomheten og i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Når flere velger sykkel i stedet for bil, vil vi oppleve en betydelig folkehelsegevinst, redusert trengsel i og rundt de store byene og ikke minst bidra positivt til det grønne skiftet.

Midler må bevilges til et 2-årig pilotprosjekt for etablering av et kompetanse- og rådgivningssenter som skal inspirere og støtte private og offentlige virksomheter i overgang fra bil til sykkel i deres person- og varetransport, etter modell fra det danske *cykelvæksthuset*. Inspirasjon kan også hentes fra Nederland, hvor det ble laget en ambassadørgruppe for store arbeidsgivere som kunne lede omstillingen mot økt sykling.

Forslag 9: Aktiv transport på resept

Tenk om det fantes en magisk pille, som hvis du tok det to ganger om dagen, kunne gi deg opp til halvert risiko for flere velferdssykdomer? I tillegg ville pillen ikke ha noe av de bivirkninger som medikamentell behandling gir. Det hadde vært noe som alle leger villet ha skrevet ut hvis de hadde kunnskapen om effektene og forutsetningene.

Gode nyheter: pillen eksisterer allerede. Ved å gå eller sykle til jobben eller andre steder kan du opptil halvere risikoen for flere velferdssykdommer²⁴. Du får frisk luft og dagslys, og kommer deg ut i samfunnet. Vi forflytter oss alle mellom forskjellige steder hvilket gjør det til et svært godt tilfelle å kombinere transport med helsefremmende tiltak. Potensialet er stor: mer enn halvparten av alle reiser i Norge er under 5 kilometer²⁵.

Fysisk aktivitet på resept (FaR) har gode muligheter å brukes mer og bedre i Norge. Helsedirektoratets aktivitetshåndbok²⁶ beskriver den struktur og moment som trengs for forankring av FaR i kommunal virksomhet. Det handler blant annet om at leger og annet relevant helsepersonell har god kunnskap om effekter og tiltak, om et aktivt og kontinuerlig informasjonsarbeid og om et mottaksapparat. Folkehelsemeldingen må ha en målrettet innsats for økt bruk av FaR, hvor aktiv transport blir en sentral del.

²⁴ US Department of Health and Human Services (2008) Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report.

²⁵ Opinion AS (2020) Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2020.

²⁶ Helsedirektoratet (2008) Aktivitetshåndboken: Fysisk aktivitet i forebygging og behandling.

Forslag 10: Norge først fra nullvisjon til plussvisjon

Helse er den fremste trafikktutfordringen: rundt 100 mennesker mister livet i trafikken hvert år²⁷, men 1000 dør hvert år på grunn av dårlig luft²⁸ - i stor grad på grunn av biltrafikk²⁹. I tillegg dør enda flere på grunn av at de beveger seg for litt - noe som økt andel aktive transportører hadde kunnet forhindre. Også for den enkelte personen oppveier helsegevinstene ved å gå eller sykle klart risikoen for en ulykke³⁰.

Vårt Naboland Sverige var først med å vedta *Vision Zero* i 1997. Deretter har flere land fulgt etter med å anerkjenne en visjon om at antallet drepte eller hardt skadde i veitrafikken skal ned til null. Nullvisjonen ble vedtatt av norske Stortinget i 2002 og nå, 20 år senere, har Norge blitt verdensledende.

Som det mest fremgangsrike landet bør Norge nå ta lederrollen og bli først med å ta neste steg og gå lenger enn nullvisjonen - bortenfor null. Veitrafikken kan bidra til å redde, forlenge og forbedre liv gjennom økt andel aktive transportører - gåing og sykling. Trafikkens helseeffekter inkluderes i den nye visjonen - *Plussvisjonen*, som vil etablere Norge som et foregangsland ved å lage god livskvalitet og helse for innbyggerne sine. En proaktiv og forebyggende helsepolitikk er vital for å minske belastningen på helsesektoren og minske skatteutgiftene i fremtiden. Den nye plussvisjonen vil gi en statushøyning av den nåværende nullvisjonen, hvilket ikke bare vil påskynde utviklingen med å redusere antall drepte eller hardt skadde i veitrafikken, uten også bli en sentral del av Norges proaktive og forebyggende helsepolitikk.

Syklistenes Landsforening vil gjerne bidra til regjeringens kommende arbeid med folkehelse og bærekraft, og ser frem til godt samarbeid.

For Syklistenes Landsforening, Oslo 13.04.2022



Emil Rensvala
Fagsjef

²⁷ Statens vegvesen (2022) Fakta - dødsulykker 2021.

²⁸ Folkehelseinstituttet (2018) Sykdomsbyrden i Norge 2016. Resultater fra Global Burden of Diseases, Injuries, and Risk Factors Study 2016 (GBD 2016). S. 29.

²⁹ Folkehelseinstituttet (2022) Luftforurensning i Norge.

³⁰ Müller N. Rojas-Rueda D. Cole-Hunter T. de Nazelle A. Dons E. Gerike R. Götschi T. Int Panis L. Kahlmeier S. & Nieuwenhuijsen M. (2015) Health impact assessment of active transportation: A systematic review.

Referanser

Bourne et al. (2018) Health benefits of electrically-assisted cycling: a systematic review. *Int J Behav Nutr Phys Act* 15, 116. <https://doi.org/10.1186/s12966-018-0751-8> [12.04.2022]

Cairns et al (2017) Electrically-assisted bikes: Potential impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 103. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.03.007> [12.04.2022]

Cycleurope (2022) Ny undersökning: Elcykling ersätter bilresor och ökar hälsan. Pressmeddelande. <https://www.mynewsdesk.com/se/cycleurope/pressreleases/ny-undersokning-elcykling-ersaetter-bilresor-och-oekar-haelsan-3173888> [12.04.2022]

Folkehelseinstituttet (2018) Sykdomsbyrden i Norge 2016. Resultater fra Global Burden of Diseases, Injuries, and Risk Factors Study 2016 (GBD 2016). Senter for sykdomsbyrde. <https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/sykdomsbyrden-i-norge-i-2016.pdf> [11.04.2022]

Folkehelseinstituttet (2022) Luftforurensning i Norge. Folkehelse rapporten. Publisert 30.06.2014, oppdatert 11.02.2022. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/luftforurening--i-noreg/#om-siden-kontakt-endringshistorikk> [11.04.2022]

Fyhri & Fearnley (2015) Effects of e-bikes on bicycle use and mode share. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 36. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.02.005> [12.04.2022]

Fyhri, Sundfør & Weber (2016) Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO2 utslipp. TØI-rapport 1498/2016. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43454> [12.04.2022]

Helsedirektoratet (2008) Aktivitetshåndboken: Fysisk aktivitet i forebygging og behandling. https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/aktivitetshandboken/Aktivitetsh%C3%A5ndboken%20E2%80%93Fysisk%20aktivitet%20i%20forebygging%20og%20behandling.pdf/_/attachment/inline/e7710401-9ac5-4619-916d-ff15a9edb3d4:380162e0f16eef64d00906fc472987340fbcc711/Aktivitetsh%C3%A5ndboken%20E2%80%93Fysisk%20aktivitet%20i%20forebygging%20og%20behandling.pdf [13.04.2022]

Helsedirektoratet (2015) Fysisk aktivitet og sedat tid blant voksne og eldre i Norge: Nasjonal kartlegging 2014-2015. Rapport IS-2367. https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/fysisk-aktivitet-kartleggingsrapporter/Fysisk%20aktivitet%20og%20sedat%20tid%20blant%20voksne%20og%20eldre%20i%20Norge.pdf/_/attachment/inline/7d460cdf-051a-4ecd-99d6-7ff8ee07cf06:eff5c93b46b28a3b1a4d2b548fc53b9f51498748/Fysisk%20aktivitet%20og%20sedat%20tid%20blant%20voksne%20og%20eldre%20i%20Norge.pdf [11.04.2022].



Helse- og omsorgsdepartementet (2020) Sammen om aktive liv. Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029. Publikasjonskode: I-1196 B.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/43934b653c924ed7816fa16cd1e8e523/handlingsplan-for-fysisk-aktivitet-2020.pdf>

McVicar, Keske, Daryabeygi-Khotbehsara, Betik, Parker & Maddison (2022) Systematic review and meta-analysis evaluating the effects electric bikes have on physiological parameters. Scand J Med Sci Sports. 2022; 00: 1- 13.

<https://doi.org/10.1111/sms.14155> [12.04.2022]

Mioo (2021) 2,7 millioner sykler med enkle fel står stilla i Sverige. Pressmeddelande.

<https://mioo.cc/sv/27-miljoner-cyklar-med-enkla-fel-star-stilla-i-sverige/> [12.04.2022]

Moser, Blumer & Hille (2018) E-bike trials' potential to promote sustained changes in car owners mobility habits. Environmental Research Letters 13:4.

<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aaad73> [12.04.2022]

Müller N. Rojas-Rueda D. Cole-Hunter T. de Nazelle A. Dons E. Gerike R. Götschi T. Int Panis L. Kahlmeier S. & Nieuwenhuijsen M. (2015) Health impact assessment of active transportation: A systematic review. Preventive Medicine 76 July 2015: 103-114.

Naturvårdsverket (2019) Elcykling - vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremien som utgångspunkt. Rapport 6894.

<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6894-3.pdf> [12.04.2022]

Norges idrettshøgskole (2019) Kartlegging av fysisk aktivitet, sedat tid og fysisk form blant barn og unge 2018 (ungKan3). Nasjonalt overvåkingssystem for fysisk aktivitet og fysisk form. https://www.fhi.no/globalassets/bilder/rapporter-og-trykksaker/2019/ungkan3_rapport_final_27.02.19.pdf [11.04.2022]

Opinion AS (2020) Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2020.

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa. Versjon per 23.12.2021. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/2020/nokkeltallsrapport-2020-versjon-per-23.12.21.pdf> [11.04.2022].

Statens vegvesen (2022) Fakta - dødsulykker 2021.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/trafikk/trafikksikkerhet/fakta---dodsulykker-2021.pdf> [11.04.2022]

Statistisk sentralbyrå (2021) Helseregnskap. Helseutgifter, nøkkeltall, 2014-2020.

<https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/nasjonalregnskap/statistikk/helseregnskap> [11.04.2022]

Syklistenes Landsforening (2020) Sykkel leverer på FNs bærekraftsmål. Høringsinnspill til regjeringens handlingsplan for bærekraftsmålene. <https://syklistforeningen.no/wp->



[content/uploads/2020/12/Horingsinnspill_Sykkel-leverer-pa-FNs-baerekraftsmal.pdf](#)
[12.04.2022].

US Department of Health and Human Services (2008) Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report. https://health.gov/sites/default/files/2019-10/CommitteeReport_7.pdf [11.04.2022].

Vegdirektoratet (2021) Konsekvensanalyser. Veiledning. Håndbok V712. ISBN: 978-82-7207-718-0 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf> [11.04.2022]

Winslott Hiselius & Svensson (2017) E-bike use in Sweden - CO2 effects due to modal change and municipal promotion strategies Journal of Cleaner Production 141 (2017) 818-824 <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.09.141> [12.04.2022]

