

Innspill fra Syklistforeningen til lokale partiprogrammer

Lokalvalget 2027–2031

Syklistforeningen er en landsdekkende medlemsorganisasjon for hverdags- og rekreasjonssyklister. Vi ble grunnlagt i 1947 og har i snart 80 år vært en pådriver for bedre sykkelforhold i Norge. I dag har vi 8000 medlemmer og 19 lokallag over hele landet.

Syklistforeningen arbeider for at sykling skal være et attraktivt, trygt og effektivt transportvalg, hele året, for alle i alle aldre. En økt sykkelandel er avgjørende for å møte sentrale samfunnsutfordringer knyttet til klima, folkehelse, arealbruk og bymiljø.

Vi oppfordrer de politiske partiene til å inkludere tydelige, forpliktende tiltak for sykkeltilrettelegging som gir sykling mer attraktivt i sine programmer. I dette dokumentet har vi foreslått kulepunkter dere kan ta med direkte inn i programmet, i tillegg til noe bakgrunnsinformasjon om de forskjellige forslagene.

Se også vår hjemmeside www.syklistforeningen.no for mere informasjon. Ta kontakt på post@syklistforeningen.no eller kontakt et av våre lokallag. [Se oversikt over våre lokallag her.](#)

1. Sykkelplan

• ***Vedta en offensiv og forpliktende kommunal sykkelplan***

Syklistforeningen mener at alle kommuner bør ha en egen sykkelplan fordi det gir mer systematisk, målrettet og effektiv satsing på sykling. Kommunen bør vedta følgende overordnede mål i planen:

- Vesentlig økning i sykkelandelen i kommunen.
- Sykkel skal være et trygt og attraktivt førstevalg for daglige reiser.
- Nullvisjon for alvorlige ulykker med sykklister.
- Sykkel som en integrert del av all areal- og transportplanlegging.

En offensiv lokal sykkelpolitikk er et effektivt virkemiddel for bedre folkehelse, reduserte klimagassutslipp, svevestøv og mikroplast, og bidrar til mer attraktive og levende lokalsamfunn, samt mer effektiv arealbruk.

2. Tryggere å sykle i hverdagen

- ***Innføre 30 km/t i bygater og områder med gående og syklende for å øke trafiksikkerheten, med særlig fokus på skoleområder (ned mot 20 km/t eller bilfritt rundt skoler).***

- **Bygge et sammenhengende og trygt sykkelnett med fysisk adskilte anlegg der det trengs, god drift/vedlikehold året rundt og med god belysning – og fjerne farlige kryss og avbrudd.**
- **Prioritere trafikksikkerhetstiltak og holdningsskapende arbeid, inkludert trygge skoleveier, sikre sykkelruter og god sykkelparkering ved skoler.**

For å gjøre sykling trygt for alle aldersgrupper må kommunen innføre 30 km/t som fartsgrense i alle bygater og områder hvor myke trafikanter går og sykler til jobb, skole og fritidsaktiviteter. Vi viser til Statens vegvesens nylige oppdateringer av fartsgrensekriteriene hvor det står: «Alle veier/gater i tettbygd strøk der gående og syklende ferdes sammen/blandes/ikke har separate arealer bør ha fartsgrense 30 km/t, gjelder både på strekning og krysningspunkter". HENVISNING

Trygg infrastruktur for syklende og gående er nødvendig. Vi mener det må bygges fysisk adskilte sykkelanlegg der trafikkmengden tilsier det. Samtidig må farlige kryss, brudd og omveier i sykkelnettet elimineres. Kommunen må ha en plan for at sykkelveiene i kommunen skal være sammenhengende, og at de må sikres god drift og vedlikehold gjennom alle årstidene. Antall vintersyklister er økende i hele landet, og dette må hensyntas. I tillegg må man sikre god belysning og universell utforming.

Kommunen må prioritere trafikksikkerhetstiltak i kryss og ulykkesutsatte strekninger, og satse på holdningsskapende og målrettede kampanjer som f.eks. Synlig syklist, Hjertesone og Sykkelkurs for ungdom og voksne. Trygge skoleveier til alle barne- og ungdomsskoler i kommunen er helt nødvendig for å sikre barn og unges trygghet. Reduserte fartsgrenser på max. 30 km/t må innføres innenfor alle skolekretser, og kommunen må i skoletiden prøve ut fartsgrenser på 20 km/t (evt. bilfritt) i de nærmeste områdene rundt skoler. Det må etableres sammenhengende, sikre sykkelruter til skoler og sørge for at det finnes trygg sykkelparkering ved alle skoler. Skolene må også bidra for å styrke trafikkopplæring for barn og unge.

3. Effektivt og enkelt å sykle i hverdagen

- **Prioritere sykkel i byrommet gjennom omfordeling av gateareal og et sammenhengende, effektivt sykkelnett.**
- **Gjøre det raskt og enkelt å sykle med god fremkommelighet, tydelige regler og prioritet for syklistene i trafikken.**
- **Sørge for god drift, vedlikehold og trygg sykkelparkering for å gjøre sykling praktisk i hverdagen.**
- **En sykkelvennlig kommune må tilrettelegge for sykkelvennlige arbeidsplasser for sine innbyggere.**

For at flere skal velge sykkel i hverdagen, må det oppleves som et konkurransedyktig transportmiddel. Det innebærer blant annet å prioritere gateareal annerledes enn i dag. I mange tilfeller betyr det å omfordele plass fra bil til sykkel og gange, særlig i trange bygater der arealet er begrenset. Samtidig er det avgjørende å utvikle et sammenhengende sykkelnett. Sykkelveier må henge sammen uten avbrudd, og nye prosjekter bør alltid kobles på eksisterende strekninger. Utbyggingen bør prioriteres der potensialet for økt sykling er størst, slik at tiltakene gir mest mulig effekt.

God fremkommelighet er sentralt. Sykkeltraséer må være direkte og effektive, slik at syklister slipper unødvendige stopp og omveier. En enkel og rimelig løsning for å lage gode gå- og sykkelinfrastruktur er å omdisponere gatearealer. Her kan man sette inn tiltak som f.eks. enveisregulerte gater med sykkelfelt, fjerne gateparkering og etablere bredere fortau.

Kommunen må gjøre det praktisk enkelt å velge sykkel. Det handler blant annet om tydelige regler og prioriteringer i trafikken. Syklister bør få klar prioritet i kryss, og det kan være aktuelt å teste tiltak som sykling på rødt lys til høyre der det er forsvarlig. God skilting og tydelig oppmerking til fordel for syklister er også viktig for å gjøre det enkelt å orientere seg.

Drift og vedlikehold spiller en stor rolle for opplevelsen av å sykle. Sykkelanlegg bør ha like god vinterdrift som bilveier, og problemer som hull, grus og andre hindringer må utbedres raskt. I tillegg er god sykkelparkering avgjørende. Det må være trygge og lett tilgjengelige parkeringsmuligheter i sentrum, ved kollektivknutepunkter, arbeidsplasser og offentlige bygg. Uten dette vil mange vegre seg for å bruke sykkel i det daglige. For at flere skal velge sykkel må det være godt tilrettelagt fra dør til dør. Kommunen må tilrettelegge for sykkelvennlige arbeidsplasser, både blant egne arbeidstagere men også for å styrke næringslivet i kommunen. Dette bidrar positivt til trafikkavviklingen i rushtid.

4. Areal- og byutvikling

- ***Gjøre det obligatorisk å utrede sykkeltilrettelegging i alle nye reguleringsplaner og byutviklingsprosjekter.***
- ***Utvikle kompakte byer og sikre at sykkelinfrastruktur ikke nedprioriteres i pressområder.***

Skal man lykkes med økt sykling, må sykkel være en premissgiver i all planlegging. Det betyr at tilrettelegging for sykkel bør være obligatorisk i alle reguleringsplaner, og at transportpyramiden – gå, sykkel, kollektiv og til slutt bil – legges til grunn.

Videre bør det legges til rette for kompakte byer og tettsteder med kortere avstander, som gjør det enklere å velge sykkel. I områder med stort press på arealene er det særlig

viktig å sikre at sykkelinfrastruktur ikke blir nedprioritert, siden dette ofte er en hovedårsak til lav sykkelandel.

5. Organisering og gjennomføring

- ***Sikre gjennomføring med en forpliktende, politisk forankret sykkelstrategi, samarbeid på tvers av nivåer og prioritering av sammenhengende sykkelnett.***

For å sikre at tiltak faktisk blir gjennomført, må kommunen arbeide systematisk og forpliktende. Det innebærer å vedta en helhetlig sykkelplan med klare mål, tidsplan og finansiering. Planen må være politisk forankret og følges opp med jevnlig rapportering.

Godt samarbeid med fylke og stat er også viktig for å få til sammenhengende løsninger på tvers av kommunegrenser. Samtidig bør kommunen prioritere å ferdigstille “manglende lenker” i sykkelnettet, siden investeringer først gir full effekt når infrastrukturen henger sammen.

6. Sykling som samfunnsverktøy

Økt sykling er et av de mest kostnadseffektive tiltakene en kommune kan satse på, fordi det gir gevinster på flere områder samtidig. I et folkehelseperspektiv bidrar sykling til å integrere fysisk aktivitet i hverdagen og redusere livsstilssykdommer.

For klima og miljø gir sykling nullutslipp, mindre støy og bedre luftkvalitet. I tillegg krever sykkel langt mindre plass enn biltrafikk, noe som frigjør areal og bidrar til mer attraktive byrom.

Til sammen gjør dette sykkelstrategi til et klassisk “kinderegg” i samfunnsutviklingen – ett tiltak med flere store gevinster.

Syklistforeningen oppfordrer lokale partier til å prioritere sykkel som en sentral del av transportpolitikken. Det er viktig å vedta konkrete og forpliktende tiltak, og samtidig sikre at gode ambisjoner faktisk blir gjennomført i praksis.

Valget i 2027 gir en viktig mulighet til å legge grunnlaget for tryggere, sunnere og mer bærekraftige lokalsamfunn – der sykling er et naturlig førstevalg for alle. Lykke til videre med programarbeidet og den forestående valgkampen.