

## Opprop for økte statlige midler til tilrettelegging for sykling og gange

15 ulike organisasjoner står nå sammen om å kreve økt statlig satsing og investering i tilrettelegging for sykling og gange – for mer hverdags- og fritidsaktivitet for mennesker i alle aldre. Følgende organisasjoner stiller seg bak oppropet, initiert av Syklistenes Landsforening:

Aktiv mot kreft, Astma- og Allergiforbundet, Besteforeldrenes Klimaaksjon, Den Norske Turistforening, Folkehelseforeningen, Framtiden i våre hender, Friluftsrådernes Landsforbund, Landsforeningen for hjerte- og lungesyke, Miljøagentene, Naturvernforbundet, Norges Bedriftsidrettsforbund, Norges Cykleforbund, Norsk Friluftsliv, Norsk Organisasjon for Terrengsykling, Sykling uten alder, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk.

Norges befolkning har den siste tiden befunnet seg i en unntakstilstand uten sidestykke i fredstid. Det er iverksatt ekstraordinære tiltak for å møte ekstraordinære utfordringer, og alle er bedt om å bidra i den nasjonale dugnaden for å begrense smittespredning av covid-19. Et særskilt viktig tiltak har vært å begrense bruken av kollektivtransport. Etter hvert som samfunnet nå gradvis skal normaliseres, og mennesker skal bytte tilbake fra hjemmekontor til sin ordinære arbeidsplass, vil et naturlig spørsmål være: Hvordan skal vi sikre bærekraftig, effektiv, trygg og smittefri persontransport i tiden fremover?

Selv med pålagt avstand mellom reisende og gode renholdsrutiner vil mange i lang tid unnlate å reise kollektivt av smittevernhensyn. Samtidig vil avstandsreglene i seg selv kunne føre til færre reisende på offentlige transportmidler.

**Hvordan vi skal unngå en oppblomstring av privatbilisme, og hvordan kan vi benytte denne muligheten til å skape større, varige endringer i våre transportvaner – som vil bidra til bedre helse, bedre miljø, bedre trafikkavvikling, tryggere og mer tilgjengelige byrom?**

Svaret er: **Sykkel og gange**

### Helsefremmende og miljøvennlig

I skrivende stund er det Europeisk folkehelseuke. Ifølge [WHO's metaanalyse](#) (2018) kan hele 1,4 milliarder mennesker verden over dø for tidlig fordi de ikke beveger seg nok. WHO konkluderer entydig med at aktiv transport (sykkel og gange) er «prime solution».

[British Medical Journal publiserte i 2017 en studie](#) av 260 000 jobbspendlere over en periode på fem år som viste at jevnlig pendling med sykkel til jobb reduserte sannsynligheten for tidlig død med hele 41 prosent, risiko for forekomst av visse kreftformer med 45 prosent og hjerte- og karsykdommer med 46 prosent.

I Norge brukes det årlig nær 70 000 kroner per innbygger i offentlige helseutgifter, og kostnadene øker med flerfoldige milliarder hvert år. Ifølge SSB er mer fysisk aktivitet i befolkningen den eneste realistiske måten å stoppe den enorme veksten i helseutgiftene på. Gevinstene for det offentlige i å investere i økt sykling er enorme. Helsedirektoratet anslår at den samfunnsøkonomiske helsegevinsten per nye syklete kilometer er på hele 22 kroner.

Mange vil nok fortsatt kjøre bil i fremtiden, men langt flere bør kunne ta aktuelle turer på sykkel. Norge skal innen 2030 redusere klimagassutslipp med minst 50 prosent i forhold til 1990-

nivå. Utslipp fra veitrafikken har likevel økt med 26 prosent fra 1990 til 2018 (Miljødirektoratet 2019), hvorav personbiler står for 55 prosent. Norske storbyer sliter også med å holde seg under EUs grenseverdier for luftkvalitet, og hvert år dør over tusen personer årlig i Norge som følge av luftforurensing, ifølge rapporten «[The Lancet Commission on Pollution and Health](#)» (2017).

### **Bedre trafikksikkerhet**

Bedre trafikksikkerhet er en viktig forutsetning for å få flere til å sykle og gå. Hvert år [omkommer 1,3 millioner](#) mennesker i trafikken på verdensbasis. Norge er verdensledende på trafikksikkerhet, men syklist og fotgjenger har som oftest høyere skaderisiko enn bilister. Dette må vi gjøre noe med. Det er et stort behov for utbygging av mest mulig sammenhengende og atskilte gang- og sykkelveier, bedre drift og vedlikehold av eksisterende anlegg, sikring av kryss og overganger, bedre belysning og lavere fartsgrenser der det ferdes mange myke trafikanter.

Ett tapt liv i trafikken er ett liv for mye. Vi må fortsette arbeidet mot nullvisjonen. I fjor døde ingen syklist i Oslo, noe som indikerer at sykkeltilrettelegging og bilreducerende tiltak gir positiv effekt.

### **Regjeringens forpliktelser**

Stortinget har vedtatt et nasjonalt mål om åtte prosent sykkelandel med 20 prosent sykkelandel i byene, og at 8 av 10 barn skal sykle eller gå til skolen. Ifølge Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU 2018) er sykkelandelen av alle reiser kun 5 prosent i Norge. Andelen har ligget på 4–5 % siden 2001. Kun om lag 6 av 10 barn sykler eller går til skolen. På reiser mellom 1 og 3 km er 46 % som bilfører, 8 % som bilpassasjer og kun 9 % på sykkel (RVU 2018). På grunn av koronasituasjonen ser mange nå på sykkel med andre øyne og vil sykle mer hvis forholdene ligger til rette for det. Det krever strakstiltak som gjør at mennesker i alle aldre opplever sykling som trygt og attraktivt.

Akkurat nå ligger forholdene til rette for raskt å løfte sykkelandelen – med varig virkning.

### **Organisasjonene ber regjeringen påbegynne «Det store gå- og sykkeløftet»**

Nå haster det mer enn noen gang – og vi kan ikke vente på lange planprosesser. Det må iverksettes strakstiltak for sykling i byene. [Byer i hele verden](#) ruller nå ut strakstiltak for smittefri sykling. Regjeringen i Storbritannia har nylig satt av 2 milliarder pund til sykkeltiltak. Av disse skal 250 millioner pund gå til lokale myndigheter slik at de kan iverksette strakstiltak – såkalt «pop-up»-infrastruktur til sykling og gåing.

Det er i byer og tettsteder potensialet for mer sykling er størst – og det vil si i hovedsak på kommunal og fylkeskommunal vei. Kommunenes økonomi er imidlertid presset, som følge av inntektstap i koronaperioden, og de har krevende prioriteringer. Regjeringen har nå en enestående mulighet til å sikre grunnlaget for renere, sunnere, tryggere og triveligere byer. Men muligheten svinner hen i takt med normaliseringen i samfunnet. Mange vil søke seg til privatbilen hvis det ikke tas grep.

Det er nå behov for et øremerket tilskudd til kommuner og fylkeskommuner for strakstiltak for sykkel og gange. Det vil øke sysselsettingen i sektoren, gi umiddelbar effekt for sykkelbruken ved utrulling av strakstiltak og gi langsiktig effekt for sykkelbruken ved at sykkelveinettet i byer og tettsteder raskere ferdigstilles.

Siden Norsk vegplan i 1977 er det gitt jevnlig lovnader om utbygging av sammenhengende sykkelveinett i norske byer og tettsteder. Likevel, i 2020 er det ennå ingen byer som har dette på plass. Dette krever tydelige prioriteringer i statsbudsjettet – i dag, og i årene fremover.

La oss få hjulene i gang i arbeidslivet og økonomien, og samtidig fremme god helse- og miljøpolitikk gjennom å legge til rette for nye, gode vaner ved å premiere og oppmuntre til aktiv transport!

**Norge er klar for det store gå- og sykkelløftet. La oss begynne med revidert nasjonalbudsjett 2020 og gjennom regjeringens kommende mottiltak mot effekter av koronasituasjonen. Satsingen må også følges opp med opptrapping i statsbudsjettene 2021 og 2022.**



**Helle Aanesen,**  
daglig leder



**Hogne Skogesal,** stedfor-  
tredende generalsekretær



**Steinar Winther Christensen,**  
leder



**Dag Terje Solvang,**  
generalsekretær



**Johan Lund,**  
generalsekretær

Framtiden i  
våre hender

**Anja Rise,**  
leder



**Morten Dåsnes,**  
daglig leder



**Frode Jahren,**  
generalsekretær



**Are Shaw Waage,**  
sjefsagent



**Silje Ask Lundberg,** leder



**Grethe Fossli,** president



**Eystein Thue  
Stokstad,**  
generalsekretær



**Lasse Heimdal,**  
generalsekretær



**Lars Thomte,**  
styreleder



**Tormod Hansen,**  
daglig leder



**Morgan Andersson,**  
generalsekretær



**Jan  
Johansen,**  
direktør