

Slik får vi flere til å sykle



Nasjonal sykkelpolitikk





SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Nasjonal sykkelpolitikk - slik får vi flere til å sykle

Vedtatt av hovedstyret i SLF 26.02.2014

Utgitt til Den nasjonale Sykkelkonferansen 2014
Oslo, 14. oktober 2014

Syklistenes Landsforening
Østensjøveien 29
0661 Oslo
Tlf.: 22 47 30 30
post@syklistene.no
www.syklistene.no

Layout: Kaja Jenseth
Trykk: Allkopi

Syklistenes Landsforening

Nasjonal sykkelpolitikk

Sykkel er et alternativ og en konkurrent til andre transportmidler på distanser opp til 10-15 km. På korte turer er sykkelen like rask som bil og kollektivtransport. Sykling gir bedre helse, og ved å legge til rette for sykling vil samfunnet kunne redusere helsekostnadene betydelig.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det et mål at sykkeltrafikken skal øke til en andel på 8% av alle reiser, mot 4-5% i dag. Dette betyr at andelen i byer og tettsteder må ligge på mellom 10% og 20%.

Dette er et nødvendig og ambisiøst mål som krever en tydelig prioritering av tiltak som fremmer sykling. Nytenkning både når det gjelder typer tiltak og prioritering av tiltak er nødvendig. Dette innebærer også tiltak som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil.

SLF arbeider for og støtter all tilrettelegging for økt sykkelbruk og går mot tilrettelegging for økt biltrafikk.



Slik får vi flere til å sykle

1. Sammenhengende og attraktivt vegnett for sykkeltrafikk må etableres

Planlegging og utbygging av sykkelvegnettet må forseres. Statens ansvar for hovednettet må ferdigstilles innen 2030. Minst en milliard kroner settes av til sykkelveger hvert år i Statsbudsjettet.

- Kraftig satsing på hovednett i byer; minst 500 mill. kr per år.
- Økt satsing på sykkelveger, trygge skoleveger og nærmiljø; minst 300 mill. kr per år.
- Staten må stimulere lokale vegholdere til å satse mer på sykkel. Staten må innføre en tilskuddsordning for sykkelbyer på statsbudsjettet med en ramme på minst 200 mill. kr per år.
- Bymiljøavtaler vil få en vesentlig rolle for tilret-

telegging for sykling i storbyene. Av de 26,1 mrd. kr avsatt til bymiljøavtaler og belønningsordningen i Nasjonal transportplan 2014–2023 bør minst 15 % gå til tiltak som fremmer sykling.

- Sykkel må inngå i de flerårige avtalene mellom staten og storbyene, og minst 20% av midlene må settes av til sykkeltiltak (planlegging, investering og drift, kampanjer og holdningsskapende arbeid).
- Antallet parkeringsplasser for bil ved arbeidsplasser, kjøpesentra og i bysentra må begrenses. Gateparkering bør unngås.
- Ved å lære av de beste i verden får vi flere til å sykle.

2. Sykkeltrafikken må ivaretas ved alle nye infrastrukturprosjekt

Vegmyndigheter og jernbaneverket er pålagt et ansvar for å ta hensyn til sykkeltrafikk ved nye prosjekt.

- Vegstrekninger som blir frigjort ved vegomlegginger tilpasses sykkeltrafikk. Slik tilpassing kan skje ved etablering av sykkelfelt og smalere kjørefelt for bil, lavere fartsgrense, oppmerking og utvidelse av skulder. Eventuelle gang- og sykkelveger opprustes for å gi et godt tilbud til gående og syklende, f.eks. ved sykkelveg med fortau.
- Der nye veganlegg erstatter ferge skal sykkeltilbud med minimum samme frekvens og til samme pris som på fergesambandet etableres.

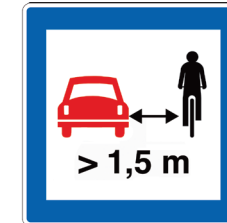
- Langs motorveger, tunneler og bruer der sykling er forbudt må alternativ trasé for sykkeltrafikk etableres og skiltes. Alternativ trasé må skiltes fra det punkt der den tar av fra trasé med forbud. Informasjon om alternative traséer må være tilgjengelig for mobile enheter (mobiltelefon, lese Brett) på internett.
- Sykkelekspressveger bør prosjekteres langs eksisterende og nye jernbanelinjer, særlig i byene. Frigitte jernbanetraséer bør bygges om til sykkelekspressveger
- Alle nye vegprosjekter og omreguleringer må ha planer for å skille gående, syklende og bilister.

3. Trafikkreglene må endres slik at syklendes sikkerhet og fremkommelighet blir bedre

Trafikkreglene må endres slik at syklister gis bedre beskyttelse og framkommelighet:

- Trafikkreglene må få en egen paragraf om særlige plikter overfor syklende, tilsvarende gjeldende paragraf om særlige plikter overfor gående (nåv. §9).
- Minimumskravet på 1,5 meter til trygg forbikjøring av syklister må inn i trafikkreglenes §12.

- Vikepliktsreglene for sykling på sykkelveg og gang- og sykkelveg må endres slik at syklende gis prioritet og bedre fremkommelighet. Syklende på sykkelveg og gang- og sykkelveg skal som hovedregel ha forkjørsrett ved kryssing av annen veg.



Syklistenes Landsforening

Forslag til ny paragraf i trafikkreglene om særlige plikter overfor syklende

§ XX. Særlige plikter overfor syklende

1. Andre kjørende skal la syklende få tilstrekkelig plass på vegen.
2. Fører av motorvogn som kjører forbi syklende, skal holde en avstand på minimum 1,5 m. Kan den syklende ikke få trygg plass, må forbikjøringen utsettes.
3. Kjørende som krysser sykkelveg, gang- og sykkelveg eller sykkelfelt, har vikeplikt for syklende.
Ved sykkelkryssing hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklýssignal, har kjørende vikeplikt for syklende som befinner seg i sykkelkryssingen eller er på veg ut i den.
4. Fører av motorvogn som skal svinge til høyre i kryss eller ved avkjørsel, plikter å være særlig oppmerksom på syklende som ligger på høyre side i kjørebane i samme kjørefelt, i sykkelfelt eller på vegskulder. Kjøretøy som skal svinge til høyre, plikter å holde tilbake og slippe fram syklende på høyre side før sving kan foretas.
5. Kjørende skal unngå stans i sykkelfelt, på sykkelveg og gang- og sykkelveg.



4. Bedre trafiksikkerhet for syklende

Vegmyndighetene og politiet har et ansvar for å ivareta syklisters trafiksikkerhet. Vi krever derfor:

- Kryss utformes slik at syklende på sykkelveg kan gis prioritet i kryss på en sikker måte.
- I gater med sykkelfelt merkes opp sykkelboks for syklende eller tilbaketrukket stopplinje for motorvogn i signalregulerte kryss.
- Gateparkering som kan medføre risiko for syklende fjernes i gater som inngår i hovednett for sykkel. Sykkelfelt prioriteres foran gateparkering.
- Det innføres 30 km/t som alminnelige fartsgrense i byer og tettsteder.
- I forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikkaker innføres det i §1 nr. 5 om ulovlig forbikjøring med motorvogn iht trafikkreglene § 12 et nytt punkt om ulovlig forbikjøring av syklende.
- Politiet må ivareta sin rolle som overvåker av trafikken ved å påtale ulovlig og farefull kjøring med motorvogn som medfører fare for syklende.
- Kampanjen for bedre samspill i trafikken må rette seg mot alle trafikantgrupper og fokusere på alle trafikantgruppens plikter og rettigheter.
- I bolig- og sentrumsområder bør gjennomkjøring med motorvogn ikke tillates.

5. Bedre planlegging og bygging av sykkelveger

Sykkelvegnettet må være attraktivt å bruke. Dette krever at sykkelvegnettet er utformet slik at det er mer attraktivt å bruke enn alternativ parallellell veg.

- Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming må inneholde et bredt spekter av gode vegløsninger for sykkeltrafikk, slik at det kan planlegges gode sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder samt hovedruter mellom disse.
- Nye typer vegløsninger må tas i bruk når det er dokumentert at de gir bedre sikkerhet og fremkommelighet.
- Det må forskes på hvilke vegløsninger for sykkeltrafikk som gir best sikkerhet og fremkommelighet. Kryssløsninger må få spesiell fokus.
- Fotgjengere og syklisters må skilles i tettbygde områder. Fortau, sambbruksareal (shared space) og gangveg skal ikke inngå som en del av hovednett for sykkeltrafikk.
- Minimumskravene til sykkelanlegg satt i Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming kan ikke fravikes.
- Tovegs sykling i envegsregulerte gater innføres som standard. Unntak må begrunnes.
- Det må bygges sykkellekspressveger med høy standard på hovedrutene inn mot de større byene. Staten må ta ansvar for planlegging og finansiering av sykkellekspressveger
- Sykkellekspressveger må inn som egne prosjekter i Nasjonal transportplan.

- Sykkelparkering må planlegges i sammenheng med sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk. Krav til sykkelparkering må inn i kommunale parkeringsvedtekter.
- Innføre minstekrav til sykkelparkering, garderobe-, skifte- og dusjfasiliteter i næringsbygg og i statlige- og kommunale bygg. Sykkelparkering må komme på plass i nærheten av alle butikkinnganger.

6. Sykkelvegnettet skal ha god fremkommelighet hele året

- Drift av vegnett for sykkeltrafikk må prioriteres høyere enn annen veg.
- Minimumskravene i Statens vegvesen håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold skal ikke fravikes.
- Sykkelfelt langs hovednettet for sykkeltrafikk må få særlig oppfølging i vinterhalvåret.
- Helårsdrift av sykkelanlegg må være en del av anbudsgrunnlaget. Vegholderne må prioritere oppfølging og kontroll av entreprenører.
- Vegmyndighetene må finne nye måter å drifte sykkelvegnettet hele året. Blant annet mindre bruk av salt, bedre rutiner og materiell tilpasset sykkelvegnettet.
- Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme minimumskrav slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.
- Drift av sykkelvegnettet må inngå i de ulike statlige belønningsordningene omtalt i punkt 1.

7. Vedlikehold og utvikling av vegnett for sykkeltrafikk ved bruk av sykkelveginspeksjoner

- Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres hvert år for hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder samt for hovedruter mellom disse.
- Sykkelveginspeksjoner gjennomføres hvert tredje år for øvrige sykkelruter.
- Feil, mangler og skader utbedres umiddelbart. Eventuelle større tiltak planlegges og utføres.
- Statens vegvesen må ta ansvar for å utdanne sykkelveginspektører.
- Staten må stimulere lokale myndigheter til å følge samme rutiner for sykkelveginspeksjoner, slik at det blir lik standard på sykkelvegnettet uavhengig av vegholder.

8. Bedre samordning for bruk av sykkel og kollektivtransport

Vegmyndigheter, Jernbaneverket og kollektivtransportsselskap har et ansvar for å tilrettelegge for sykling og kollektivtransport.

- Ved planlegging av kollektivknutepunkt må det tidlig i prosessen legges til rette for god tilgjengelighet med sykkel og god sykkelparkering. Det må vurderes hvordan man på en effektiv måte kan kombinere sykkel og kollektivreiser, slik at både sykling og kollektivreiser fremstår som attraktive reise måter.
- Rundt kollektivknutepunkt må det legges til rette for sikker sykling med god fremkommelighet inn mot kollektivknutepunktet.
- Tilstrekkelig og sikker sykkelparkering må etableres ved kollektivknutepunkt og større holdeplasser.
- NSB og eventuelle andre togselskap må gi bedre mulighet og økt kapasitet for å ta med sykkel på lokaltog og regiontog.
- Det må utvikles togmateriell som gjør det enkelt og hurtig å ta med sykkel i tog.
- Billettering for reisende med sykkel må bli enklere. For regiontog må det bli mulig å reservere plass for sykkel via internett samtidig som man bestiller reisebillett.

9. Barn og unges sykkelbruk

Nasjonal sykkelstrategi har et mål om at 80% av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

- Innenfor en avstand på minimum 4 km fra alle skoler må det være trygt å sykle og gå for skolebarn.
- Skolene må aktivt bidra til at barn og unge går eller sykler til skolen og tilby trafikkopplæring fra første klasse.
- Det må etableres bilfrie soner rundt skoler og barnehager.
- Skolene må sammen med foreldrene arbeide for trygge og bilfrie skoleveger.
- Det må lages en tiltaksplan for å øke syklingen blant barn.

10. Bedre beslutningsgrunnlag

Vegmyndighetene har ansvar for å utvikle et bedre beslutningsgrunnlag for sykkel.

- Det må utvikles og tas i bruk system for systematiske og pålitelige tellinger av sykkeltrafikk i byer og tettsteder
- Reisevanedata for sykkeltrafikk i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere må foreligge hvert fjerde år.
- Innføring av sykkelregnskap i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere med rapportering i Statsbudsjettet.
- Det må utvikles og tas i bruk system for systematiske og pålitelige registrering av sykkelulykker.

11. Økonomiske virkemidler

- Merverdiavgift for sykler, sykkeldele, sykkelstativer og tjenester knyttet til sykkelhold settes til det samme som for kjøp av elbil, dvs. null.
- Kjøregodtgjørelse i statlig regulativ for sykkel heves til det samme som for elbil uten at noe av godtgjørelsen skattlegges.
- Kjøregodtgjørelsen skal gjelde fra første km.
- Sykler som bedrifter kjøper til sine ansatte skal fritas for inntektsbeskatning.
- Parkeringsplasser for bil ved arbeidsplasser og kjøpesentre bør avgiftbelegges.

12. Informasjon

- Statens vegvesen må som en del av sin pådriverrolle og sektoransvar for sykkeltrafikk ta ansvar for at det gjennomføres nasjonale kampanjer for mer sykling.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at det er tilgjengelig informasjon på internett og for mobile plattformer om lokale vegforhold for sykkeltrafikken.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at kartinformasjon om sykkelmuligheter er tilgjengelig på internett og for mobile plattformer.
- Vegmyndighetene må ta ansvar for at informasjon om forbud mot sykling på aktuelle vegstrekninger og hvilke alternativer som finnes må være tilgjengelig på internett og for mobile plattformer. Dette gjelder også eventuell buss- og båttransport med info om avgangstider.

Hva har Syklistenes Landsforening oppnådd de siste 30 årene?

Syklistenes Landsforening arbeider nasjonalt og lokalt med planer, tiltak og forslag som vil gjøre det lettere og mer attraktivt å sykle i Norge. Her er en oversikt over de viktigste sakene på nasjonalt nivå de siste 30 år som har gitt resultater, og som hver dag bidrar til mer og sikrere sykling.

Nasjonal sykkelstrategi

SLF krevde i sitt ”Sykkelpolitisk manifest” i 1985 at det utformes en nasjonal sykkelpolitikk i en Stortingsmelding om sykkeltrafikk. Kravet reist jevnlig gjennom 80- og 90-tallet.

Hvorfor

Behov for et politisk dokument som vurderer behovene og konsekvensene, og stadfester den nasjonale sykkelpolitikken i Norge.

Resultat

Gjennomslag i Stortinget under behandlingen av St.meld. nr. 24 (2000-2001) «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand». Stortinget vedtok 7. juni 2001: «Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Denne må inngå som en del av den nasjonale transportplanen.»

Nasjonal sykkelstrategi utarbeides som grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan hvert fjerde år, første gang til NTP 2006-2015.

Trafikkregler og vikeplikt

SLF har arbeidet for at trafikkreglene skal ta mer hensyn til syklende, og likestille syklende med andre trafikanter når det gjelder plikter og rettigheter.

Hvorfor

Trafikkreglene diskriminerer syklende, og er et hinder for at sykling i Norge kan være attraktivt for folk flest. Gjennom prioritering i lovverket kan sykling gjøres langt mer attraktivt.

Resultat

Fra ca. 1990 har vikepliktsreglene stått i fokus, og SLFs press har ført til at vikepliktsreglene ved gjentatte anledninger er tatt opp til diskusjon. Det har kun vært små justeringer, som ikke har ført til nødvendige endringer. Fremdeles fremstår vikepliktsreglene som uoversiktlige for de fleste syklende og andre kjørende.

Sykkelhåndboka

Statens vegvesens håndbok V122, om utforming av sykkelanlegg (tidl. håndbok 233)

SLF var pådriver for og deltok i arbeidet med utvikling og utgivelse av den første utgaven av håndboka i alle de ti årene arbeidet tok, fra 1992 til 2002.

Hvorfor

Manglende normal for planlegging og bygging av veganlegg for sykling manglet.

Resultat

Sykkelhåndboka ble den nye normalen for veganlegg for sykkeltrafikk da den ble utgitt i 2002.

Sykkelveg med fortau

Gang- og sykkelveg har siden midt på 1970-tallet vært den vanligste måten å bygge sykkelanlegg på i Norge. Syklistenes Landsforening har lenge arbeidet for at gående og syklende skal skilles, og ha sine separate vegareal hvor de ikke kommer i konflikt med hverandre. Under arbeidet med Sykkelhåndboka fremmet SLF ønske om at sykkelveg med fortau skulle bli et av alternativene for vegutforming for sykkeltrafikk, slik at gående har et eget areal på sykkelvegen.

Hvorfor

Blanding av gående og syklende på samme areal medfører konflikter, og er i de fleste tilfelle en dårlig løsning for både gående og syklende. Dårlig fremkommelighet for de som sykler og utrygghet for de som går gjør at begge grupper har dårlige forhold på en kombinert gang- og sykkelveg. Medfører at mange som sykler heller velger kjørebanelen.

Resultat

I 1997 ble den første sykkelvegen med fortau åpnet langs Sørkedalsveien i Oslo som gav til syklistene i anledning 50-årsjubileet til SLF.

Sykkelveg med fortau har blitt en mye brukt normalløsning for separat veg for sykkeltrafikk.

Toveis sykling i enveisregulerte gater

SLF krevde i sitt ”Sykkelpolitisk manifest” i 1985 at det skulle legges til rette for toveis sykling i enveisregulerte gater. Kravet jevnlig gjentatt på 80- og 90-tallet.

Hvorfor

Muligheten til å sykle i begge retninger i enveisregulerte gater gjør sykling mer fleksibelt, og det blir lettere å etablere sykkelruter i byer og tettsteder. Vanlig regulering i mange land.

Resultat

Samferdselsdepartementet åpnet i brev av 10. oktober 2002 for at det kunne igangsettes prøveprosjekter med sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater i tråd med kriterier fastsatt av Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Ordringen er senere gjort permanent. Innført i flere byer, bl.a. Oslo, Drammen, Trondheim, Sandefjord, Molde og Tromsø.

Sykkeltilhenger for barn

SLF arbeidet på slutten av 80-tallet for at sykkelimportører i Norge skulle importere sykkeltilhenger til barn, men ingen hadde tro på at det kunne bli noe salg av det. SLF begynte selv import av sykkeltilhenger fra produsenten Burley i USA i 1991. Første året solgte vi 50, andre året 100, og så om lag 300 hengere årlig i noen år.

Hvorfor

Trygg transport av barn på sykkel er viktig, og en egen tilhenger for barn gir større trygghet enn barnesete på sykkelen.

Resultat

Sykkeltilhenger for barn er blitt vanlig, og kan kjøpes over hele landet til forskjellige priser.

Sammenhengende sykkelvegnett i alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere

SLF utfordret samferdselsminister Kjell Opseth i 1996: Bygge ut sammenhengende vegnett for sykling i alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere. Dette omfattet den gang 94 byer og tettsteder, hvor om lag halvparten av landets befolkning bodde.

Hvorfor

Sammenhengende vegnett for sykling er en forutsetning for at sykling skal oppleves trygt og sikkert for alle som ønsker å sykle.

Resultat

Å bygge ut sammenhengende vegnett for sykling i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere har senere blitt ett av de sentrale målene i Nasjonal sykkelstrategi.

Nasjonale sykkelruter

SLF utarbeidet rapporten ”Hvordan etablere nasjonale sykkelruter i Norge”, utgitt i mai 1996. Rapporten anbefalte at det bør etableres ni nasjonale sykkelruter i Norge.

Hvorfor

Behov for å definere et ”stamvegnett” for sykklister; nasjonale sykkelruter som binder landet sammen.

Resultat

Rapporten danner grunnlaget for de ni nasjonale sykkelrutene som Statens vegvesen nå har ansvar for. De nasjonale sykkelrutene som SLF foreslo er nå blitt de offisielle nasjonale sykkelrutene i Norge.

Nasjonale sykkelkonferanser

SLF tok i 2002 initiativ til nasjonal sykkelkonferanse i Drammen, og har fra og med 2002 arrangert nasjonale sykkelkonferanser hvert annet år i samarbeid med Statens vegvesen, Helsedirektoratet og den aktuelle kommune og fylkeskommune i følgende byer: Drammen (2002), Kristiansand (2004), Stavanger (2006), Kongsberg (2008), Bergen (2010), Trondheim (2012) og Oslo (2014).

Hvorfor

Behov for en møteplass for alle som arbeider med å fremme sykling i Norge.

Resultat

Nasjonale sykkelkonferanser etablert med konferanse hvert annet år fom. 2002.

Sykkelveginspeksjoner

Inspirert av og i samarbeid med SLFs svenske søsterorganisasjon Cykelfrämjandet tok SLF initiativ til den første sykkelveginspeksjonen i Norge i forkant av sykkelkonferansen i Drammen i 2002. Drammen kommune og Statens vegvesen Buskerud var også samarbeidspartnere. SLF foreslo i 2002 under arbeidet med den første nasjonale sykkelstrategien i Norge at det skulle utvikles et opplegg for sykkelveginspeksjoner.

Hvorfor

Behov for et opplegg for inspeksjon av sykkelveganlegg som grunnlag for reparasjon og eventuell ombygging.

Resultat

Statens vegvesen har utviklet et opplegg for sykkelveginspeksjoner. Dette benyttes på riksveger, fylkesveger og kommunale veier. Gjennom NTP har Statens vegvesen bestemt at alle sykkelanlegg langs riksveg skal inspiseres.

Tunnel- og planleggingskart for sykklister

SLF har utgitt tunnel- og planleggingskart for sykklister i to utgaver, i 2003 og 2007. I samarbeid med Statens vegvesen, som har bidratt til finansiering.

Hvorfor

Tunneler er et problem for sykklister, uansett om det er tillatt å sykle i dem eller ikke. Stort behov for informasjon om tunneler i vegnettet, og alternative sykkelruter.

Resultat

Tunnel- og planleggingskart er et godt hjelpemiddel for planlegging av sykkelruter. Kartet inneholder også nasjonale sykkelruter og regionale sykkelruter.

Nettverk for sykkelbyer i Norge

SLF foreslo i 2002 under arbeidet med den første nasjonale sykkelstrategien i Norge at det skulle etableres et nettverk for sykkelbyer i Norge. Med midler fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet utviklet SLF Sykkelbynettverket i 2004-2005.

Hvorfor

Behov for et nettverk som møteplass for alle som jobber med sykkeltrafikk i Norge, og et kompetansesenter for å formidle kunnskap om planlegging for sykkeltrafikk gjennom kurs, samlinger og studieturer.

Resultat

Sykkelbynettverket ble etablert i 2005 av Statens vegvesen. SLF utviklet og drev Sykkelbynettverket 2005-2013.

Sykkelkurs for innvandrerkvinner

SLF har tatt initiativ til sykkelkurs for innvandrerkvinner, finansiert av Helsedirektoratet og Miljødirektoratet.

Hvorfor

Inaktivitet er et stort problem generelt, men spesielt blant kvinnelige innvandrere. Mange av disse kan ikke sykle.

Resultat

SLF gjennomførte kurs i Oslo i 2013 og 2014. Deltakerne på kursene har med få unntak lært å sykle, og har økt sin fysiske aktivitet betydelig.

Utarbeidet opplegg for lokale kurs i regi av kommunene, som gir mulighet for lokal videreføring.

Sykling til skole

SLF har i mange år arbeidet for at det er foreldrene som skal kunne bestemme om og når egne barn skal kunne sykle til skolen, alene eller sammen med foreldrene.

Hvorfor

Det er et mål at flest mulig barn skal gå og sykle til skolen. I Nasjonal sykkelstrategi er det et mål om at 80% av alle barn og unge skal gå og sykle til skolen. Inaktivitet blant barn er et økende problem, og transport av barn i bil til skolen er en del av dette problemet. Bilkjøring på skolevei er også et stort trafikksikkerhetsproblem.

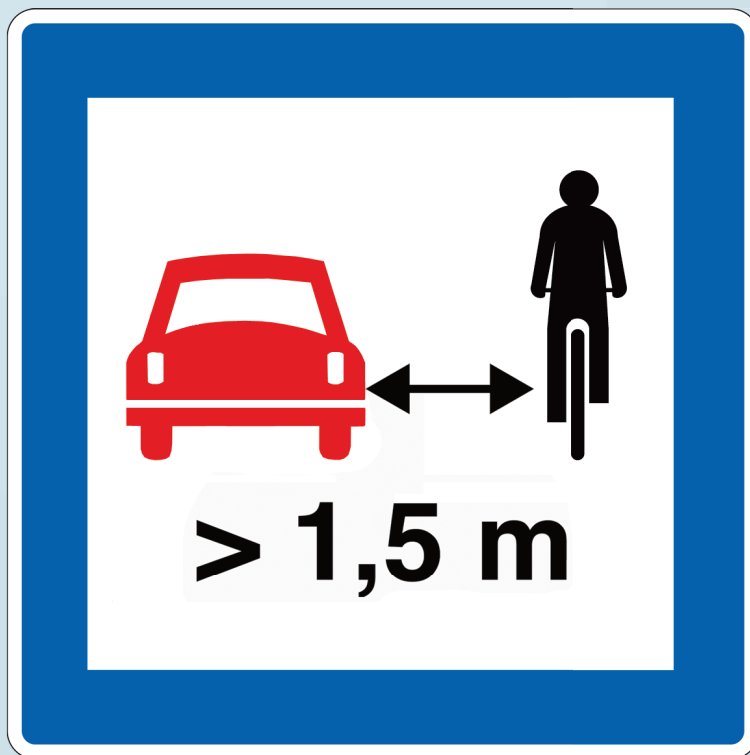
Resultat

Syklistenes Landsforening ble i 2013 enige med Trygg Trafikk, Foreldreutvalget i grunnskolen, Statens Vegvesen og Helsedirektoratet om at det ikke bør være noen nedre aldersgrense for når barn skal sykle til skolen.

Våren 2014 vedtok Høyres landsmøte å arbeide for at det er foreldrene som skal bestemme når barna skal sykle til skolen.



Gi syklistene plass!



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening