

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.
Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Deres ref.:
Vår ref.: 20/14256-2
Saksbehandler: Heidi Fadum
Dato: 22.06.2020

Høringssvar fra Helsedirektoratet - Nasjonal transportplan 2022-2033 - Informasjon om høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Vi viser til høring av 18.03.2020 av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ifm. Nasjonal transportplan 2022-2033 (deres ref.: 20/722).

Helsedirektoratet står ikke på den opprinnelige høringslisten, men vi er i brev av 27.4.2020 informert om at departementet gjerne tar imot uttalelser fra andre enn adressater i høringsbrevet. Nedenfor følger våre innspill til høringen.

Til NTP-oppdrag 5 om byområdene, har vi noen kommentarer til fellessvaret som svarer ut oppdraget

Nullvekstmålet i relasjon til byvekstavtaler

I rapporten skisserer bl.a. alternativer for videreutvikling av nullvekstmålet, men Helsedirektoratet erfarer at et videreutviklet nullvekstmål nå er fastsatt og er som følger: "I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange"^[i].

Helsedirektoratet er tilfreds med at kjernen i nullvekstmålet er beholdt ved at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det oppfattes å være en viktig forutsetning for å oppnå øvrige mål i nullvekstmålet, f.eks. bedre luftkvalitet og redusert støy. Vi er videre tilfreds med at arealbruk er tettere koblet på målet. Helsedirektoratet er kjent med at fortetting, herunder fortetting rundt knutepunkt er et viktig element i byvekstavtalene og en viktig strategi for oppnå nullvekstmålet. Helsedirektoratet ser viktigheten av fortetting i et klimaperspektiv, i tillegg til at fortetting muliggjør nærhet mellom sentrale målpunkter i hverdagen som er viktig i et folkehelseperspektiv. Helsedirektoratet vil imidlertid understreke viktigheten av en areal- og transportpolitikk som også ivaretar hensynet til sosialt bærekraftige by- og bomiljøer. Se nærmere om dette i avsnittene under. Når det gjelder mellomstore byområder støtter vi at disse områdene også trenger en tydelig bypolitikk, herunder at et overordnet mål knyttes til bærekraft og attraktivitet. Vi forutsetter at hensynet til sosial bærekraft omfattes av dette overordnede målet.

I [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023](#) er sosial bærekraft, i tråd med FNs bærekraftsmål, for første gang tydelig løftet fram som en utfordring, og et viktig hensyn som det forventes at fylkeskommuner og kommuner ivaretar i planlegging. I Nasjonale forventninger påpekes det blant annet at det er viktig å kombinere økt tetthet med effektive transportløsninger og høy livskvalitet (s. 25). Videre påpekes det at tetthet bl.a. stimulerer til innovasjon og økonomisk aktivitet, samtidig som det understrekes at det er nødvendig å se fortetting i sammenheng med sosial bærekraft (ibid.). Regjeringen forventer blant annet at: "By- og omlandskommuner, sammen med fylkeskommunene, videreutvikler samarbeidet om transport på tvers av administrative grenser der dette bidrar til effektiv ressursbruk, næringsutvikling, bosetting og sosial bærekraft i ulike deler av fylket" (s. 23).

Helsedirektoratet har videre nylig publisert [Nasjonale og vesentlige regionale interesser på folkehelseområdet – klargjøring av innsigelsespraksis](#). Hensikten med publikasjonen er å tydeliggjøre særlig viktige nasjonale og vesentlige regionale interesser på folkehelseområdet som skal ivaretas i arealplanlegging. Mange viktige interesser av betydning for folkehelsen finnes i andre sektorer og er vektlagt i deres sektorveiledninger. Denne publikasjonen fokuserer særlig på bokvalitet og universell utforming, barn og unge, lokal sosial bærekraft og fysisk aktivitet.

Bokvalitet og universell utforming handler blant annet om å sikre gode nok uteområder, lysforhold og miljøkvalitet. Dette er også særlig viktige hensyn ift. barn og unge. Lokal sosial bærekraft handler om å motvirke miljømessig urettferdighet og helserisiko, segregering (geografisk opphoping av homogene populasjoner) og gentrifisering (beboere prises ut til fordel for mer velstående grupper). Å ivareta hensynet til fysisk aktivitet handler både om framkommelighet for aktiv transport, men også tilstrekkelig areal til mulighet for fysisk aktivitet og nærfriluftslivsliv i bo- og nærmiljøer – som for mange i dag er i byer og tettsteder. I [ny nasjonal handlingsplan for fysisk aktivitet](#) er fysisk aktivitet løftet fram som en nasjonal interesse som skal ivaretas i samfunns- og arealplanlegging. Gå- og aktivitetsvennlige nærmiljøer er ett av hovedinnsatsområdene.

Vi vil videre nevne det nye forskningssenteret [Include](#) som skal frembringe kunnskap om hvordan vi kan realisere et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn. Dette omfatter blant annet fokus på bærekraftig areal- og transportplanlegging, relatert til bl.a. spørsmål om det bidrar til en rettferdig omstilling til lavutslippssamfunnet for ulike sosiale grupper i befolkningen. Universitetet i Oslo, ved Senter for utvikling og miljø (SUM) er vert for Include. Forskerpartnere er blant annet Transportøkonomisk Institutt, Universitetet i Tromsø og OsloMet. Prosjektet har flere brukerpartnere, deriblant KS, flere kommuner og fylkeskommuner, Miljødirektoratet og Helsedirektoratet. Include finansieres av Norges forskningsråd og har et 8 års perspektiv.

I videreutvikling av indikatorsett for byvekstavgiftene vil vi foreslå at det utredes nærmere om muligheten for lokale indikatorer knyttet til sosial bærekraft, og aktivitetsvennlighet, i bo- og nærmiljøer, og at dette gjerne ses i sammenheng med indikatorer knyttet til attraktivitet i byene, de største byene og de mindre.

Nasjonale sykkelmål

Helsedirektoratet støtter transportetatene i vurderingene knyttet til nasjonale sykkelmål. Det oppgis at sykkelandelen varierer fra 3-10 prosent i byene. Det nasjonale målet er imidlertid 20 %, og vi ser det kan være mer hensiktsmessig at byene setter egne mål ut fra lokale

forutsetninger og muligheter. Differensiering av lokale sykkelmål ift. ulike reisemål oppfattes også å kunne være mer formålstjenlig og lettere å nå. Vi mener fortsatt det er viktig å opprettholde et nasjonalt mål om 8 % sykkelandel på landsbasis, samt at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen.

Til NTP-oppdrag 8 om trafikksikkerhet, har vi enkelte kommentarer til hovedrapporten som svarer ut oppdraget.

Nullvisjonen

Når det gjelder ambisjonsnivået som løftes i rapporten, støtter vi Statens vegvesens forslag om å opprettholde målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, og begrunnelsen for dette. Det foreslås videre å supplere målet med en målsetting for maksimalt antall drepte i 2030 på 50 og et langsiktig mål om ingen drepte i 2050. Vi har ingen særskilt kommentar til forslaget om et eget mål for maksimalt antall drepte i 2030, men ser at det langsiktige målet for 2050 samsvarer med nullvisjonen for trafikksikkerhetsarbeidet. Helsedirektoratet gir fortsatt støtte til nullvisjonen, og til behovet for både ambisjoner og konkrete tiltak og virkemidler for å nå etappemålet. Arbeidet krever samarbeid mellom flere aktører, inkludert helsesiden, noe Statens vegvesen kommer inn på både i drøftingen av underrapportering av trafikkskadde, og i forslag til videreutvikling av den norske samarbeidsmodellen.

Arbeidet rundt nullvisjonen må også sees i sammenheng med nullvekstmålet, som sier at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Nullvisjonen og nullvekstmålet

Når flere går og sykler (jf. nullvekstmålet) har trenden med redusert omfang av skader og ulykker ikke vært like positiv for myke trafikanter og spesielt syklistene (jf. nullvisjonen). I hovedrapporten som svarer ut oppdraget om trafikksikkerhet, vises det til at det i NTP 2018-2029 likevel er satt som *«ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklistene»*.

SVV har beregnet at det fram til 2030 må gjennomføres tiltak som reduserer risikoen for gående og syklende å bli drept eller hardt skadd per km med om lag 30 prosent for å innfri både nullvekstmålet og nullvisjonen. Det påpekes at med de rette tiltakene er dette mulig. SVV påpeker videre at det vil innebærer at trafikksikkerhetsarbeidet i de største byområdene må trappes betydelig opp, mht. både fysiske tiltak og trafikantrammede tiltak.

Helsedirektoratet mener det er viktig både å levere på nullvekstmålet og redusere antall drepte og hardt skadde fotgjengere og syklistene i trafikken, og at trafikksikkerhetsarbeidet for gående og syklende i de største byområdene må trappes opp. Helsedirektoratet støtter opp om viktigheten av å skape tryggere forhold for gående og syklende, og at det å kommunisere trafikksikkerhet er viktig.

Helsedirektoratet, i samarbeid med Vegdirektoratet, har videre gitt Oslo skadelegevakt i oppdrag å gjennomføre en dybdeanalyse på sykkelulykker i 2019. Dybdestudien er en oppfølging av en tidligere studie om samme tema, og inkluderer nå også små elektriske kjøretøy. Vi håper rapporten fra studien, som vil foreligge i 2020, kan gi nyttige bidrag til arbeidet med å trygge forholdene for syklistene. Det er etter hvert stor variasjon i syklistgruppen (sykler, el-sykler, el-sparkesykler, enhjulinger). Det er viktig å følge denne utviklingen som skjer

raskt og sikre trygge forhold for alle grupper syklister, samt fotgjengere, ettersom disse gruppene ofte deler samme areal.

Vi nevner videre at det er gjort konservative estimat av helsegevinstene av fysisk aktivitet i en rapport fra Helsedirektoratet fra 2010^[iii]. Det har kommet ny kunnskap om helseeffekter av fysisk aktivitet og effekt på redusert risiko for tidlig død^[iii]. Det gjør det aktuelt å oppdatere beregningene i rapporten fra 2010, og dette er også ett av tiltakene i ny handlingsplan for fysisk aktivitet.

For øvrig har vi ingen merknader.

Vennlig hilsen

Linda Granlund e.f.
direktør

Jakob Linhave
avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi:

Helse- og omsorgsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Samferdselsdepartementet		Postboks 8010 Dep	0030 OSLO

^[i] https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/videreutviklet-nullvekstmal-fastsatt/id2705422/?utm_source=www.regjeringen.no&utm_medium=epost&utm_campaign=nyhetsvarsel%2008.06.2020&utm_content=Klima%20og%20milj%C3%A5r%20og%20Kommuner%20og%20regioner

^[ii] Helsedirektoratet (2010) Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet. Tilgjengelig fra; https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/vunne-kvalitetsjusterte-levear-qalys-ved-fysisk-aktivitet/Vunne%20kvalitetsjusterte%20leve%C3%A5r%20QALYS%20ved%20fysisk%20aktivitet.pdf/_attachment/inline/1e36cb1f-eeab-40e5-a57a-4ad89173760d:9127e23cfe32fc9d00aa0f74416c59a793b48b2b/Vunne%20kvalitetsjusterte%20leve%C3%A5r%20QALYS%20ved%20fysisk%20aktivitet.pdf

^[iii] [Ekelund U](#), [Tarp J](#), [Steene-Johannessen J](#), [Hansen BH](#), [Jefferis B](#), [Fagerland MW](#), [Whincup P](#), Dose-response associations between accelerometry measured physical activity and sedentary time and all cause mortality: systematic review and harmonised meta-analysis. [BMJ](#). 2019 Aug 21;366:l4570. doi: 10.1136/bmj.l4570.