

# Hvilke effekter kan man forvente av et sykkelhjelpåbud i Norge?

TØI rapport 2029/2024 • Forfattere: Alena Katharina Høye, Rune Elvik • Oslo 2024 • 30 sider

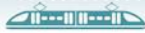
Denne rapporten belyser ulike problemstillinger i forbindelse med en mulig innføring av et påbud om bruk av sykkelhjelm i Norge, basert på litteraturstudier og analyser av ulykkes- og skadedata. Et sykkelhjelpåbud for alle syklistene kan forventes å redusere hodeskader blant syklistene. Effekten på hodeskader vil trolig være størst blant voksne syklistene, under vanskelige sykkelforhold og i eneulykker. Årlige antall potensielt unngåtte skader (ut fra aktuelle norske skadetall) er omtrent mellom 0,6 og 1,3 drepte syklistene, mellom 15 og 31 hardt skadde syklistene og mellom 440 og 1000 hodeskader blant syklistene. Det er lite trolig at et sykkelhjelpåbud, eller økt sykkelhjelmbruk generelt, vil føre til mer risikabel atferd blant syklistene. Innføring av et sykkelhjelpåbud kan føre til at det blir færre som sykler, men dette er meget usikkert. Andre ulemper ved et sykkelhjelpåbud er at det kan medføre problemer for bysykkeldordninger og utleie av elsparkesykler, at håndhevingen kan gå på bekostning av mer effektive tiltak, at et sykkelhjelpåbud kan ta bort fokuset fra andre tiltak for syklistene, samt at det kan oppfattes som paternalistisk.

## Bakgrunn

Det er et mål at langt flere enn i dag skal bruke sykkel som transportmiddel i Norge, men dette skal helst ikke gå på bekostning av sikkerheten. Syklistene har langt høyere skaderisiko enn for eksempel bilister, og en økning av antall syklistene kan derfor føre til flere skader i trafikken. En slik økning i skadetall kan, blant mange andre tiltak, potensielt motvirkes med innføringen av et påbud om å bruke sykkelhjelm. Det finnes imidlertid en rekke motargumenter mot sykkelhjelpåbud, bl.a. at man frykter at det vil gjøre sykling mindre attraktivt. Denne rapporten belyser sikkerhetseffekter av sykkelhjelm og sykkelhjelpåbud. Den tar også for seg en rekke motargumenter og oppsummerer forskning som kan støtte eller avkrefte slike motargumenter.

## Argumenter for sykkelhjelpåbud

Det viktigste argumentet for å innføre et påbud om bruk av sykkelhjelm er at det reduserer risikoen for hodeskader. Aktuelle norske skadetall og estimerte effekter på hodeskader tyder på at et sykkelhjelpåbud potensielt kan forhindre mellom 0,6 og 1,3 drepte syklistene, mellom 15 og 31 hardt skadde syklistene og mellom 440 og 1000 hodeskader blant syklistene. Tallene er imidlertid meget usikre.



## Argumenter mot sykkelhjelpåbud

Det finnes mange argumenter mot innføring av et sykkelhjelpåbud, men ikke alle får empiriske støtte. De sterkeste argumentene, i den forstand at de får mest støtte i empiriske studier eller generelle vurderinger, er at:

- Bysykelordninger blir vanskelige å drive (det samme vil gjelde utleie av elsparkesykler, dersom et sykkelhjelpåbud også vil gjelde for elsparkesyklister)
- Håndheving av et påbud vil kreve ressurser som kunne vært brukt med større nytte på andre områder, samtidig som håndheving kan forsterke den negative effekten på sykkelomfanget
- Hjelpåbud kan oppfattes som paternalistisk
- Hjelpåbud kan ta bort fokuset fra andre sikkerhetstiltak og tilrettelegging for sykklister.

Argumenter mot sykkelhjelpåbud som er mer usikre mht. støtte i empirisk forskning, er at:

- Hjelmbruken allerede er høy i Norge, med en stigende trend som ikke ser ut til å flate ut
- Informasjon, kampanjer og opplæring kan være minst like effektive for å øke hjelmbruken, og vil medføre mindre motstand
- Det blir færre som sykler med et hjelpåbud.

## Anbefalinger

Hvis man vil innføre et sykkelhjelpåbud i Norge, vil påbudet trolig være mest effektivt, dvs. føre til økt hjelmbruk og redusere motstanden, hvis:

- Loven gjelder alle sykklister (barn, ungdom og voksne)
- Loven gjelder alle typer sykler (dvs. også bl.a. elsykler og bysykler)
- Loven gjelder også for elsparkesykler
- Det er mulig å gjøre unntak, f.eks. i varmt vær og i bratte/lange oppoverbakker (dette er mest relevant for vanlige sykler hvor man må anstrenge seg fysisk)
- Loven gjelder ikke bare ved sykling på veg, men også ved sykling på fortau.