

Program

Sammendrag

Program

Mandag 23. oktober

1000-1215	Åpning
Plenum	<p>Møteleder: Trond Berget, Syklistenes Landsforening</p> <p><i>Velkommen til Stavanger og Rogaland.</i> Ordfører Leif Johan Sevland og fylkesordfører Roald Bergsaker</p> <p><i>Åpning.</i> Samferdselsminister Liv Signe Navarsete</p> <p>Assisterende vegdirektør Kjell Bjørvig: Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi</p> <p>Professor Lars Bo Andersen, Norges Idrettshøgskole: Helseøkonomiske konsekvenser av økt fysisk aktivitet med særlig vekt på sykling i den voksne befolkningen</p> <p>Forskningsleder Gustav Nielsen, Transportøkonomisk institutt: <i>Den gode by - transport, sykkel, byliv og handel</i></p> <p>Journalist Linda Eide, NRK: <i>VM i Stille Sitjing</i></p> <p>Prisutdeling <i>Sykkelpreisen 2006</i> v/samferdselsminister Liv Signe Navarsete</p>

1215-1300

Lunsj

1300-1430	IA. Sykkelbyer	IB. Barn på sykkel
I. Parallellsesjoner	<p>Møteleder: Hanne Hermanrud, Statens vegvesen Region vest</p> <p>Halvor S. Karlsen, direktør Kultur og byutvikling, Stavanger kommune: <i>Kommunedelplan som virkemiddel for å fremme sykling</i></p> <p>Leo Smolders, Veenendaal (NL): <i>The bicycle policy of Veenendaal.</i> NB: Innlegget holdes på engelsk.</p> <p>Trond Berget, Syklistenes Landsforening: Erfaringer fra norske og utenlandske byer. Hvilke tiltak virker?</p>	<p>Møteleder: Gyda Grendstad, Statens vegvesen Vegdirektoratet</p> <p>Aslak Fyhri, TØI: <i>Barns reisevaner</i></p> <p>Michel Fouler, Grenlands Cykleklubb: <i>Gøy og trygg på sykkel i Telemark</i></p> <p>Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklist Forbund: <i>Alle Børn Cykler (ABC-kampanjen)</i></p>

1430-1500

Pause. Kaffe, te, frukt.

1500-1630	2A. Kampanjer	2B. Ferie og fritidsreiser
2. Parallellsesjoner	<p>Møteleder: Sidsel Kålås, Statens vegvesen Vegdirektoratet</p> <p>Cecilie Waterloo Lindheim, Statens vegvesen Vegdirektoratet: <i>Statens vegvesens sykkelkampanjer</i></p> <p>Marit Sletteberg Storli, Stavanger kommune: <i>På egen sykkel (PES)</i></p> <p>Elisabeth Helle, Kristiansand kommune: <i>Sykkelaksjon gir resultater</i></p> <p>Mangor Eikeland, Sandnes kommune: <i>På sykkel i Sandnes</i></p>	<p>Møteleder: Per Frøyland Pallesen, Rogaland fylkeskommune</p> <p>Eli Viten, Rogaland fylkeskommune, prosjektleder North Sea Cycle Route: Sykkelturisme for folk flest - utvikling av Norges første internasjonale sykkelrute.</p> <p>Karianne Vige Teie Andersen, Stiftelsen sykkelturisme i Norge (STIN): <i>Utvikling av sykkeldestinasjoner i Norge</i></p> <p>Reidar Olsen, Syklistenes Landsforening: <i>Testing av sykkelruter i Norge</i></p> <p>Professor Leslie Lumsdon, University of Central Lancashire, England: <i>The economic impact of a long distance cycle route.</i> (Økonomiske ringvirkninger av en internasjonal sykkelrute). NB: Innlegget holdes på engelsk.</p>

1645-1830	Guidede turer Se konferanseinvitasjonen
1930-	Festmiddag. Restaurant Hall Toll Musikalsk underholdning: Stavangerensemblen

Tirsdag 24. oktober

0900-0945	Morgenvekker
Plenum	Erik Thorstvedt: <i>Fra Tottenham til Tufte - det er laget som gjelder!</i>

0945-1000 Pause

1000-1200	3A. Politiske beslutninger og prioriteringer	3B. Helse og trafiksikkerhet
3. Parallellsesjoner	<p>Møteleder: Harald Aas, Redaktør i forskningsmagasinet Apollon</p> <p>Björg Tysdal Moe, varaordfører Stavanger kommune: <i>Å velge rett ratt - hva må til for at jeg skal sykle mer?</i></p> <p>Per Sandberg, Stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet, leder av Stortingets transport og kommunikasjonskomité: <i>Sykkelen - har den en plass i trafikken?</i></p> <p>Eirin Kristin Sund, Stortingsrepresentant for Arbeiderpartiet (Finanskomitéen): <i>Finanspolitiske virkemidler for å fremme sykling.</i></p> <p>Alfred Bjørlo, styremedl. Syklistenes Landsforening (tidl. pol. rådg. i Samferdselsdep-): <i>Storting og regjering - faglig dilemma mellom realitet og drømmer</i></p>	<p>Møteleder: Brita Jorde, Sosial- og helsedirektoratet</p> <p>Tove Heimdal, Statens vegvesen Region sør: <i>Sykkelveginspeksjoner; formål, metode, gjennomføring og oppfølging.</i></p> <p>Roar Blom, Nordland fylkeskommune: <i>Fysisk aktivitet og sykling; fylkeskommunens rolle.</i></p> <p>Inger Marie Lid, Sosial- og helsedirektoratet: <i>Ny temaveileder om helse, trivsel og tilgjengelighet til den nye KU-forskriften.</i></p> <p>Torkel Bjørnskau, TØI: <i>Ikke så farlig å sykle likevel.</i></p>

1200-1300 Lunsj

1300-1500	Avslutningssesjon
Plenum	<p>12% sykkelandel i Norge - hva må til?</p> <p>Møteleder: Bjørn G. Sæbø, Rogalands Avis</p> <p>Samfunnsgeograf og høyskolelektor Karl-Fredrik Tangen, Oslo Markedshøyskole: <i>Hvorfor sykler ikke Idar Vollvik? Et sosiologisk perspektiv på sykling og meninger om sykling.</i></p> <p>Avsluttende paneldebatt</p>

Kjell Sture Bjørvig

Assisterende vegdirektør, Statens vegvesen

Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle

Nasjonal transportplan 2006-15 og Nasjonal sykkelstrategi - fokus på sykkeltrafikk

- Ny rolle for Statens vegvesen:
- Vi skal ”være pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringen, arbeidsgivere og andre ”

Statens vegvesen, kommuner og fylkeskommuner har en felles planutfordring

- Statens vegvesen vil samarbeide med kommunene om planer for hovednett for sykkeltrafikken
- Mål om at halvparten av byer og tettsteder over 5000 innbyggere skal ha vedtatte planer i løpet av 2009 (ca 45 byer og tettsteder)
- **Planberedskap er viktig**

Kunnskapsspredning via sykkelbynettverket

- Statens vegvesen og Syklistenes Landsforening har etablert et faglig nettverk for sykkelbyer – SLF er sekretariat, styres av Statens vegvesen.
- 54 kommuner og fylkeskommuner pluss Statens vegvesen. Medlemskap gratis.
- Tilbudet er nettsted med nyhetsbrev og verktøy, studieturer, seminarer, kurs, konferanser.

Status i Norge for sykling

- 5 % av antall turer i Norge foregår pr. sykkel (RVU 2005, TØI)

Andre land:

- Tyskland 10 %
- Sverige 12 %,
- Nederland 26 %
- Danmark 20 %

Potensialet er størst i byer og tettsteder

Sykkelandel av antall reiser:

- Trondheim ca 12%
- Stavanger ca 9%

(Fra undersøkelser kommunene har gjennomført – RVU viser noe lavere tall)

Dette viser at det er mulig – også i Norge

Status for gang- og sykkelanlegg langs riksveger

- Ca 27.000km riksveg
- Ca 32.00km gang- og sykkelanlegg, Behovet er ca det dobbelte
- Sikker skoleveg er prioritert høyest til nå

Norge mangler i stor grad en sammenhengende infrastruktur for syklister i byer og tettsteder

Stat, kommune og fylkeskommune har et felles ansvar for sine respektive vegnett

Status for trafikanttilfredshet med sommerdriften 2006 - viser misnøye

Resultatene er basert på besvarelser fra bilister, fotgjengere og syklister

- om asfalten på gang- og sykkelvegene er gode,
- om forholdene for gående langs hovedveger er godt der det ikke er gang- og sykkelveg.

Status for trafikanttilfredshet med vinterdriften 2006 – viser misnøye

Er basert på besvarelsene fra bilister, fotgjengere og syklister på spørsmål om

- det er brøytet og strødd tilfredsstillende,
- om forholdene generelt er tilfredsstillende..

Resultatene gir store utfordringer for alle offentlige vegholdere

- Statens vegvesen
- Fylkeskommunene
- Kommunene

God drift og godt vedlikehold er nødvendig for å gjøre det attraktivt og trygt å gå og sykle.

Eksisterende gate – og vegnett

- Drift- og vedlikeholdsstandarden for gang- og sykkelanlegg vil bli forbedret.
- Sykkelveginspeksjoner og utbedringer av 25 % av eks. sykkelanlegg i perioden 2006-09.
- Skiltfornyingsprogram 2006-09 –bedre skilting for syklister.
- Skilting av nasjonale sykkelruter og sykkeltiltak på nasjonale turistveger.
- Fartsgrenser i byer og tettsteder. Mer 40 og 30 km/t.

Investeringer

- Sykkelvegnett i de største byene og skoleveger
- Region sør har valgt ut 5 sykkelbyer for ekstra innsats (Sandefjord, Notodden, Kongsberg, Mandal og Grimstad)

Staten prioriterer på stamveger. På øvrige riksveger prioriterer fylkeskommunen. Lokal støtte viktig dersom handlingsprogrammet skal bli realisert.

Selv med styrket innsats er det langt fram

Intern organisering i Statens vegvesen

- Ansvar ligger i linjen – Utbyggingsavdelingen i VD koordinerer
- 5 regionale koordinatorene 30-100 % stilling
- 30 distrikt – 1 sykkelkontakt pr distrikt
- Stor variasjon i aktivitet

Nasjonale sikkerhetskampanjer

- Bli sett – kampanje 2006 rettet mot syklister
- Hjelmkampanje 2007
- Samspill i trafikken i 2008

Forskning og utviklingsoppgaver

Noen eksempler:

- Ny håndbok om konsekvensanalyser håndbok 140 - nå med N/K-metodikk for gang- og sykkelanlegg
- ATP-modellen er tilpasset planlegging for sykkel se <http://www.atpmodell.no>
- Analyse av sykkelulykker (TØI 793/2005)
- Nytt FOU-program 2007-2010– Miljøvennlig bytransport

Noen faglige dilemma

- **Vikepliktsreglene og de fysiske løsningene** gir syklister dårlig framkommelighet - mer forkjørsrett kan gi flere ulykker – Sintef-rapport om vikeplikt er på bred høring.
- **Hjelmb Bruken bør opp**, og påbud for alle under 16 år kan bli foreslått dersom god effekt kan sannsynliggjøres – viktig å undersøke om et påbud kan føre til mindre sykling.

Årlig spørreundersøkelse til medlemmer (ikke SW)

- Gjennomført i 2005 og i 2006. For kort tid til å se tydelig effekt.
- Svarene indikerer økt aktivitet særlig mht:
 - Mål mht sykkeltrafikk
 - Ordning for feilmelding og forum for brukere
 - Kompetanseheving
 - Sykkelkart og nettsider

Legges ut på www.sykkelby.no

Nasjonal dugnad

Statens vegvesen skal samarbeide med kommuner og fylkeskommuner for mer attraktiv og trygg sykling

- kompetanseheving

- planlegging og bygging
 - drift og vedlikehold
-

Lars Bo Andersen

Professor, Norges Idrettshøgskole

Helseøkonomiske konsekvenser av økt fysisk aktivitet med særlig vekt på sykling i den voksne befolkningen

Relation Of Cycling And Premature Death

Physical activity in general prevents a number of diseases and premature mortality. However, little is known about the effect of specific types of habitual activity such as cycling commuting. Cycling as transportation is usually a type of activity of quite low intensity because most people want to get to work without sweating too much. Cycling as transportation is on the other hand a type of physical activity which could be easy for the individual to integrate into everyday living, and knowledge of health gain in relation to this type of physical activity is therefore important. We have earlier published cycling commuting in relation to all cause mortality, but it is not known whether improving cycling habits will decrease mortality. Further, data has been analysed to calculate number of deaths attributed to lack of cycling, and to estimate increased life expectancy and quality of life years gained. These values were used to estimate the economic costs of lack of cycling.

Data from the prospective studies in Copenhagen was analysed.

The Copenhagen City Heart Study:

Cycling in hours per week was assessed among 6,510 women and 8,466 men, 20-93 years of age, and changes in cycling habits was assessed after five years. During 162,016 person-years of observation 3,787 subjects died. Changes in cycling habits was assessed in 3,291 men and women who experienced 618 deaths.

Center for Preventive Medicine, Glostrupundersøgelserne and the Copenhagen Male Study:

Cycling as transportation to work was assessed in 6,171 mænd og 783 kvinder. During 145.555 person-years of follow-up 2,291 died.

About 50% of the men and 40% of the women cycled at least ones a week, but cycling decreased with increasing age, and more in women than in men. Between the age of 20 and 45 years two third of all subjects cycled every week. Among women this percentage fell to 20% in the 65+ years old, but among men 45% in the age group 65-90 years still cycled. The amount of physical activity resulting from cycling is substantial in Denmark, and 30% of the whole adult population cycled more than three hours per week, which is sufficient to fulfil the international guidelines of 30 minutes of physical activity of moderate intensity per day.

After adjustment for other types of physical activity, socioeconomic back ground, smoking, blood pressure and cholesterol levels a mortality rate of 0,7 was found in cyclists compared to those who did not report weekly cycling. A similar difference was found when only cycling to work was analysed. These two analyses were conducted on different cohorts which show a consistent pattern. Population attributable risk related to lack of cycling was 23.3%.

Further, changes in cycling habits over five years was analysed in relation to subsequent mortality, and a mortality rate of 0.66 was found among subjects who increased cycling compared to subjects who decreased cycling. This shows that the lower risk for cyclists calculated from the baseline is not just a selection bias. Deaths among cyclists included subjects who were killed in traffic accidents.

Gustav Nielsen

Forskningsleder, Transportøkonomisk institutt

Den gode by - transport, sykkel, byliv og handel

Først beskrives miljøkravene som den bærekraftige og levende miljøbyen bør tilfredsstillere. Med bilder fra ledende byer vises det hva slags konkrete transportløsninger og bymiljø som kreves for å oppnå disse målene, med særlig fokus på sykkelens rolle. Deretter ser vi på tre av de viktigste hindringene som en gjerne møter når slike løsninger skal gjennomføres: Motstand fra handelens talsmenn. Konvensjonell trafikkplanlegging. Feil bruk av ressurser. Også dette blir belyst med praktiske eksempler. Til slutt lanseres det noen tanker om hva som må til for å få utviklingen på bedre spor.

Halvor S. Karlsen

Direktør for Kultur og byutvikling, Stavanger kommune

Kommunedelplan som virkemiddel for å fremme sykling

Presentasjon av Nord-Jæren og Stavanger: Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for planlegging i kommunene. Transportplan Jæren er likeledes grunnpilaren i det transportrelaterte samarbeidet. Gjennom forvaltningsforsøket som Samferdselsdepartementet har initiert har vi fått et enda tettere samarbeid mellom nabokommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Her skal vi nå ha til politisk behandling en egen avtale om sykkelsamarbeid mellom de fire kommunene.

Nord-Jæren har hatt en svært stor befolkningsvekst den siste 10-årsperioden, og det medfører sterk trafikkvekst. I perioden 2001-2003 har vi hatt en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 3% på hovedveiene i Stavanger. Reisemiddelfordelingen i regionen som helhet er omtrent den samme som ved forrige måling i 2005, mens Stavanger isolert sett har en noe høyere sykkelandel nå enn i 2005.

Bakgrunn for KDP-sykkel og syklist

Stavanger hadde i perioden 1995-2001 en sykkeltavtale med Statens vegvesen. I denne perioden ble det gjort investeringer for 60 mill. kr, og vi etablerte et sammenhengende sykkelveinett. Men standarden er fortsatt altfor lav mange steder. Etter prosjektperioden er den økonomiske innsatsen både fra kommune og stat blitt redusert i perioden 2002-2006. Det må være et mål å heve det samlede investeringsnivået til 10-15 mill kr. per år. Vår ambisjon er at kommunedelplanen skal være kommunens og Statens vegvesens felles verktøy for å tilrettelegge for sykling i Stavanger.

Vi har lenge sett behov for et formelt virkemiddel med politisk forankring i form av vedtatte mål og strategier. En strategisk handlingsplan gjør det lettere å argumentere for økte bevilgninger innenfor sykkel på kommunalt og statlig nivå.

Målformuleringer for planen

Formålet med KDP sykkel og syklist er å gi en samlet framstilling av Stavanger kommunes politikk, planer og strategi for å endre folks reisevaner fra bil til sykkel, spesielt på korte turer.

Visjon for Stavangers sykkelsatsing: Stavanger skal bli en trygg og god by å være syklist i. Vi skal tilstrebe og tilrettelegge for at sykkel skal bli et naturlig og attraktivt valg som transportmiddel.

Hovedmål

Sykkelandelen skal økes med 50% fram til 2016.

I reisevaneundersøkelsen for Stavanger i 1998 var sykkelandelen av det totale antall reiser på 6.3 %. Reisevaneundersøkelsen for 2005 viser at andelen sykkeltrafikk er økt til 8.6 %. I 2016 skal denne andelen være økt med 50 %, dette utgjør en sykkelandel på 12.9 % i 2016. Målgruppen er særlig arbeidsreisende, men også reisende til skole, fritidsaktiviteter, handel og service.

Planenes innhold

Tilrettelegging for sykling er et stort tema. Vi har derfor i denne omgang og denne plan, valgt å spisse vår sykkelsatsing innenfor fem områder:

1. Vedlikeholdet på sykkelrutene skal ha en høyere prioritet.

Undersøkelser blant syklister viser at vedlikehold er en avgjørende faktor for deres trivsel og motivasjon til å sykle. Stavanger kommune vil øke fokuset på vedlikehold på sine sykkelruter. Dette gjøres gjennom en oppgradering av egne vedlikeholdsnormer og rutiner samt bedre samordning med Statens vegvesen.

2. Arbeidsreisende skal sykle mer

Stavanger er en av Norges tettest befolkede byer. Det er over tid etablert en tett bystruktur med korte avstander og godt utbygget service i nærmiljøet, basert på bydels- og lokalsentra. Reisevaneundersøkelsen fra 2005 viser at halvparten av alle reiser i Stavanger kommune er kortere enn 5 km, og at en tredjedel av disse har potensiale til å overføres til sykkel. Det alene vil kunne øke sykkelandelen i Stavanger til det dobbelte.

For å få flere arbeidsreisende på sykkel skal vi etablere et samarbeid med flere bedrifter og imøtekomme deres behov. Bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske konsekvenser av bedret helse ved sykling og gange vil blant annet kunne beregnes ut fra fraværsdager og bruk av helsetjenester. Det er for eksempel mye som tyder på at jevnlig mosjon fører til en vesentlig reduksjon av sykefraværet.

Gjennom planen skal også Stavanger kommune forplikte seg til legge til rette for at egne ansatte velger sykkel som transportmiddel.

3. Bedre trafiksikkerhet gjennom bygging og oppgradering av hovedsykkelrutene

Det er et behov for sterkt fokus på planlegging for å ha god planberedskap slik at prosjekter kan gjennomføres.

Vi har utarbeidet en spesifisert handlingsplan for hovedsykkelrutene. Prioriteringene i handlingsplanen samsvarer med de målene vi har utarbeidet for kommunedelplanen.

Tiltakene skal rette seg mot trafiksikkerhet og fremkommelighet, så vel som trivsel og opplevelse.

I planen skal det også vedtas retningslinjer for kvaliteter som skal vektlegges ved planlegging av sykkelruter.

For å kunne gi et bilde av ambisjonsnivået som Stavanger kommune legger seg på når det gjelder sykkel og syklister, så må vår planlegging av en sykkelstamvei nevnes. Dette er et politisk initiativ i Stavanger som det nå kan synes realistisk å få gjennomslag for. Målet er å knytte Stavanger sentrum, Forus næringsområde og Sandnes kommune

sammen med en sykkelrute av særlig høy standard. Sykkelstamveien skal bygges på syklistenes prinsipper der vi ser for oss en mest mulig konfliktfri trasè mellom de to nabokommunene. Krysningspunkter, stigninger, siktforhold, godt dekke og rette strekninger skal optimaliseres. Sykkelstamveien er foreløpig på idèstadiet, men har vekket oppsikt i media, og blant politikere og planleggere i Stavanger kommune, mest fordi dette oppfattes som et høyere ambisjonsnivå enn det vi har jobbet mot til nå. Tilbakemeldingene er entydig positive. Syklistene har rett til å forvente en viss standard.

4. Flere og trygge sykkelparkeringsplasser ved kollektivknutepunkt og større offentlige institusjoner

I denne planen vil vi fokusere på trygge sykkelparkeringsplasser ved kollektivknutepunkt og offentlige institusjoner. Vi vil velge institusjoner med mange besøkende og bistå med planlegging, men forventer at institusjonene selv finansierer opparbeidelsen.

Sykkelparkering i byggesaker blir ivaretatt gjennom Stavanger kommunes parkeringsnorm. Ved en revidering av dagens parkeringsnorm skal normen gjennomgå med bruk av eksempler. Det må framgå hvordan normen nyanseres i innhold eller gjennom bruk.

5. Barn og unge skal være trygge syklister

Stavanger kommune skal gjennom kampanjer og trafikksikkerhetstiltak stimulere og legge til rette for at sykkel skal bli et naturlig valg av transportmiddel for barn og unge.

Det er veldig viktig å innarbeide sunne reisevaner i tidlig alder. Disse vanene og erfaringene drar de med seg videre i livet. Foreldre og skolene er viktige samarbeidspartnere for å lykkes i dette arbeidet.

Ansvar for gjennomføring ligger på ulike aktører. Kommunens avdeling for Oppvekst og levekår gjør en god jobb med tanke på kampanjer rettet mot skolene. Dette samarbeidet skal vi videreføre.

Tiltak for unge og myke trafikanter utgjør en vesentlig del av de fysiske trafikksikringstiltak kommunen selv planlegger og realiserer.

Leo Smolders

Head of traffic department, Veenendaal (NL)

Sykkelpolitikken i Veenendaal (NL)

Tilrettelegging for sykkelen koster penger. Tilrettelegging for bilen koster mer.

I Nederland er sykkelen ikke bare et transportmiddel, den er også en livsstil. Alle friske nederlendere eier en eller flere sykler. En viktig institusjon som forsvaret interessen til syklistene i Nederland er "Fietsersbond". "Fietsersbond" har organisert en tevling mellom byer der tilretteleggingen for sykling sammenlignes; "Fietsbalans". Av 500 byer og tettsteder ble Veenendaal valgt som byen som tar best vare på behovene til syklistene. Veenendaal ble derfor titulert som Fietsstad 2000.

Jeg vil vise noe av tilrettelegging for sykling i Veenendaal. Jeg skal vise mange bilder, men enda viktigere; jeg skal vise den entusiasmen og begeistringen som er nødvendig for å bygge et nettverk av sykkelveier i landet deres.

Det er forskjeller mellom transportmiddelfordelingen i Nederland og i Norge. Hva kan norske byer lære av Veenendaal? Noen av forskjellene er store og noen er små, men det er ikke alltid at forholdene er bedre i Nederland. Det er kanskje mulig å kopiere noen positive aspekter, kanskje er det også mulig å kopiere noe av begeistringen. Men det vil alltid være lurt å ta vare på ens egne kvaliteter. I min forelesning vil jeg utdype følgende punkter:

- Sykkelby 2000
- Veenendaal – en kompakt by med felles midtpunkt
- Kategorisering av veier (50 km/t eller 30-km/t)
- Et nettverk av veier for biler med stor maskevidde
- Et nettverk av sykkelveier med liten maskevidde (300x300m)
- Komfort og sikkerhet
- **Wishline-pattern**
- Forbindelse med regionale sykkelveier
- Kryss der syklisten har forkjøringsrett
- Kryss med tunneler hvor sykkelveien er halvt senket og bilveien halv hevet
- Jernbanespor, kanaler etc. utgjør ingen hindring.
- Godt opplyst
- Med øye for detaljer
- **Making work with work**
- Vedlikehold
- Rengjøring
- Is og snø
- Parkering
- Sykkelen og offentlig transport
- Opplæring

- Promotering
- Ambisjoner

Min målsetting er at deltakerne på “Den nasjonale Sykkelkonferansen 2006” etter konferansen ikke tenker at “dette er ikke mulig i Norge”, men at de tenker “hvordan kan jeg gjøre det mulig”.

Trond Berget

Generalsekretær, Syklistenes Landsforening

Erfaringer fra norske og utenlandske byer. Hvilke tiltak virker?

Sykelbyenes suksess kan enklest måles av ett enkelt kriterium: Hvor stor andel utgjør sykkeltrafikken av det samlede antall reiser? Noen byer har stor suksess, andre sliter. Vi skal se på noen norske og europeiske byer, hvilke virkemidler de har brukt, og hvilke resultater de har oppnådd.

Oslo

Hovedsykkelvegnettet vedtatt i 1991. Utbygging av sykkelvegene har skjedd mange steder i byen, noe som har ført til at få sammenhengende ruter er ferdigstilt.

Drammen

Vedtok sin plan for sykkelvegnettet i 1993. Mange delstrekninger ferdigstilt, men de viktigste strekningene i sentrum henger etter.

Tønsberg

Var med på sykkelbyprosjektet fra begynnelsen av 1990-tallet. Gjennomgående ruter, i stor grad på fortau.

Stockholm (S)

Dobbelt så mange sykler i Stockholm nå sammenlignet med for ti år siden. Det skyldes en bevisst satsning på tilrettelegging for syklistene. Ulykkene går også ned.

Odense (DK)

Odense i Danmark er utpekt som nasjonal sykkelby. I 4-års perioden 1999 til 2002 satset man ca. 20 millioner kroner for å få flere til å sykle.

Münster (D)

I Münster er du konge på sykkelsetet. I lyskryss må bilen vike for sykkelen. Bilen følger tålmodig og høflig bak når tohjulinger skal fram. Kåret til Tysklands beste sykkelby.

Troisdorf (D)

Det tok ti år fra bystyret vedtok å utvikle sykkelvegnettet ti det stod ferdig.

Groningen (NL)

Utpekt til Europas beste sykkelby i 2002. Ikke uten grunn; sykkelfeltene ligger som et tett nettverk over hele byens sentrum

Forklaringsmodellen

I Nederland har man forsket på hvilke faktorer som har størst betydning for sykkelbruken. Selv om Nederland både kulturelt og topografisk skiller seg noe fra Norge, er det interessant å se på disse faktorene med norske øyne.

Den opprinnelige forskningen involverte 44 faktorer i analysen. Dog veldig forskjellige i natur, ble disse faktorene valgt på grunnlag av den allerede tilgjengelige kunnskapen om mulige faktorer som påvirker sykkelbruk. Den ferdige forklaringsmodellen inneholder 11 faktorer:

1. Tidsforskjeller på sykkelreise og bilreise
2. Parkeringsavgifter
3. Andel av befolkningen som reiser med buss, trikk og t-bane
4. Utbygd infrastruktur
5. Andel unge (alder 10-20) av befolkningen
6. Andel enslige husholdninger
7. Antall personer som mottar trygdeytelser
8. Antall protestantisk kristne
9. Antall muslimer
10. Gjennomsnittlig nedbørsmengde
11. Jordforholdenes beskaffenhet (grunnforhold, topografi)

Denne modellen er en blanding av trafikkvitenskapelige, økonomiske, demografiske, kulturelle og geografiske faktorer. Omtrent en tredel av forklaringsgrunnlaget i denne modellen ligger i de fire faktorene som omhandler integrert trafikkpolitikk (tidsforskjeller sykkel - bilreise, parkeringsavgifter, andel kollektivreisende og utbygd infrastruktur).

(Fra rapporten "Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities")

Aslak Fyhri

Forsker, Transportøkonomisk institutt

Barns reisevaner – og potensialet for å redusere bilbruk til skolen

4 av 10 barn i barneskolen blir kjørt til skolen, enten med kollektivtransport (18 prosent) eller av foreldre (24 prosent). De fleste av dem som reiser kollektivt, har en lovfestet rett til det fordi skolevegen er lengre enn fire kilometer (2 km. for 1.-klassingene). Men blant de barna som blir kjørt av foreldrene, er det færre som blir kjørt fra skolen enn til. Dersom de som går hjem også begynner å gå til skolen, ville det bety at 10 prosent av barna får økt sin daglige, fysiske aktivitet med mellom 10 og 30 minutter.

Hva er så potensialet for at disse barna, og evt. andre barn, skal begynne å gå eller sykle til skolen? Ved å analysere data fra nasjonale spørreundersøkelser om barns reisevaner kan vi få noen svar. I undersøkelsene har det vært lagt mest vekt på gange som alternativ til bilen, så vi starter med å se på dette.

Utrygg skolevei?

På spørsmålet om hvordan barna selv opplever skolevegen sin, er det kun 4 prosent som sier den er farlig hele vegen. 13 prosent sier den er farlig mesteparten av vegen, og 32 prosent sier den er farlig noen steder. Om lag halvparten av barna har altså en veg som er mer eller mindre utrygg, i egne øyne. Risikomessig hjelper det ikke om mesteparten av skolevegen er trygg, hvis det finnes en eller to farlige krysningspunkter som barna må forsere. De foreldrene som kjørte barna i bil til skolen fikk spørsmålet om hva som skulle til for at barna kunne gått selv. 47 prosent av foreldrene i 1. klasse (38 prosent i 6. klasse) svarer at vegen skulle vært tryggere. Dette er også den klart viktigste faktoren folk nevner.

For langt å gå?

Spørsmålet om vegen er for lang har to dimensjoner. For det første er det hensynet til fysisk utholdenhet, hva barna orker og er i stand til. For det andre er det hensynet til tid. Når det gjelder det første hensynet, ivaretas dette i Norge langt på vei av skoleskyssordningen. 1. klassinger får skyss når skolevegen er over 2 kilometer, og de eldre barna får skyss når vegen er over 4 kilometer. 18 prosent av barna reiser kollektivt til skolen. For disse barna finnes det få andre alternativer.

Hvis vi antar at en 1. klassing bruker 15 minutter på å gå en kilometer, og en 6. klassing bruker 10 minutter, kan vi ut fra dataene anta at to tredjedeler av alle norske skolebarn har mindre enn 20 minutter å gå til skolen. Ut fra et rent tidsargument er det realistisk å anta at potensialet for å redusere andelen skolebarn som kjøres i bil fra 24 til 14 prosent.

Det er 27 prosent av foreldrene som kjører barna i bil som sier at vegen skulle vært kortere for at barna skulle kunne gått. Dette er altså en mindre vektlagt forklaring enn utrygg skoleveg for foreldrene.

Hva skal til for å endre atferd?

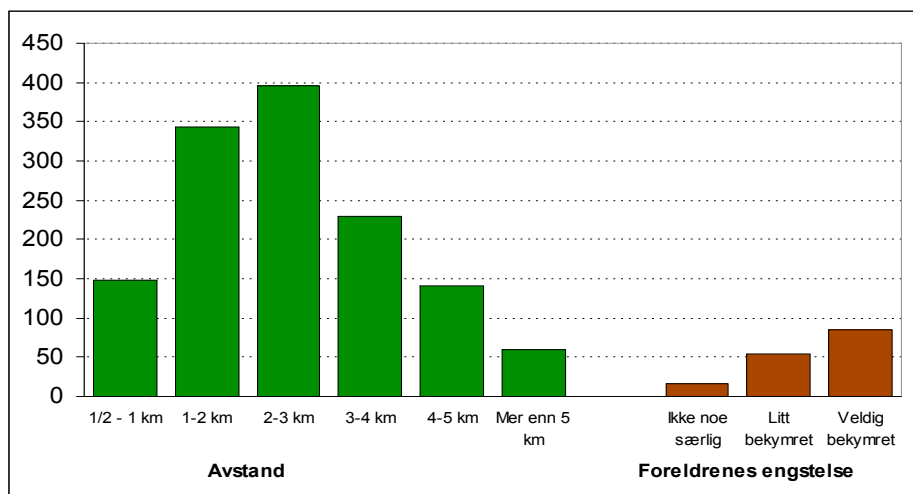
Som nevnt er det, når man bare tar hensyn til tid og avstand, et betydelig potensiale for å redusere antall barn som blir kjørt i bil. Vi har imidlertid også sett at mange foreldre sier skolevegen måtte vært tryggere for at barna skulle kunne gått til skolen. Det er ikke gitt at folks egne beskrivelser alltid gir det riktige bilde av slike årsakssammenhenger, som kan være av mer strukturell art. Hva er så den viktigste variabelen? For å kunne håndtere flere variable på en gang, gjennomfører vi en multivariat analyse, en logistisk regresjonsmodell.

Modellen viser at det er avstand til skolen som er den viktigste variabelen til å forklare om barna blir kjørt (se figur). Barn som har 2 til 3 kilometers reiseveg har 4 ganger så stor sannsynlighet til å bli kjørt, som barn med under 500 meter. Forskjellen mellom barna med trygg og farlig skoleveg er langt mindre: barna med utrygg skoleveg har kun 20 prosent (0.2 ganger) høyere sannsynlighet for å bli kjørt enn barna med trygg skoleveg.

Hva med sykkel?

Basert på analysen kan vi forutse at om alle barna som ble kjørt i bil fikk en trygg skoleveg, ville man redusert bilandelen med 20 prosent, fra 24 til 19 prosent. Hvis man istedenfor dette la vekt på tiltak som reduserte reisetiden til det halve, samtidig som barna kunne fortsette å reise på egen hånd, ville bilandelen potensielt blitt redusert til 6 prosent. Og det er her sykkel kommer inn som en mulig ”reddende engel”. Ved å legge til rette for økt bruk av sykkel på skoleveien kan man redusere bilandelen betydelig. Men da må syklingen skje på en måte som oppleves forsvarlig, av foreldrene.

Figur 2: Resultat av logistisk regresjonsanalyse for å bli kjørt i bil til skolen. Prosentvis endring i sannsynlighet for at barna skal bli kjørt i bil som følge av ulikheter i reiseavstand og i foreldrenes bekymring for at barna skal bli utsatt for en ulykke på skoleveien.



Michel Fouler

Prosjektleder, Grenlands Cykleklubb

”Gøy og Trygg på Sykkel i Telemark”

Prosjektet er et samarbeid mellom Grenland Sykleklubb med Michel Fouler som initiativtaker og prosjektleder, Trygg Trafikk Telemark, Kommunene i Grenland, Fylkeskommunen gjennom Trafikksikringsutvalget og Folkehelseprogrammet, Politiet og andre samarbeid partnere.

Målet med prosjektet er å gi en tilstrekkelig opplæring og skape trygghet for barn på sykkel. At alle skal kunne sykle, og at alle skal inkluderes.

Målgruppe er 4. trinn på våren og 5. trinn på høsten.

Tanken bak prosjektet er basert på filosofien til ”Aktive skolebarn”.

1. Trafikkopplæring (teori i klasse, ferdighetsøvelser i skolegård og trafikktraining i nærmiljø)
2. Aktivisering (bevegelse, sykkelturn i variert terreng: landevei, stier, skogen,...)
3. Sunt kosthold og idrettsaktiviteter (informasjon i klasse, vannflaske og frukt etter aktivitet)

Prosjektet innebærer 2,5 timer undervisning hver uke i 4 uker og avslutter med ”sykkelpøven”.

Bakgrunnen for prosjektet

- Forebyggende arbeid, ifg SSB blir 100 syklister alvorlig skadet, i snitt mellom 7-10 personer omkommer på sykkelsetet årlig.
- Trafikkopplæring – elever skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (ny lærerplan 2006)
- Fysisk aktivitet, skolebarn er mindre aktive en før, ifg Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009. Det påpekes at innaktive barn i grunnskolen er økende og viser til de livsstilsykdommene det medfører
- Bevegelse og kosthold, St.meld. nr 16 – Resept for et sunnere Norge. Det deles ut vannflaske og oppskåret frukt.
- Tilbud til alle, St. meld nr. 6 – Tiltaksplan for fattigdom og Nou ”likeverd og tilgjengelighet”. Prosjektet stiller med forskriftsmessige lånesykler og hjelmet til de som ikke har samt med tilpasset sykkelaktiviteter for nedsatt funksjonsevne barn

I 2006 deltok 1 350 barn fra Grenland kommunene i prosjektet og 650 skolebarn ble i tillegg aktivisert gjennom sykkeldager.

Prosjektet startet opp i Skien kommune i 2005, ble utvidet mot Grenland kommunene i 2006 og tar sikte på å være et tilbud i hele Telemark i 2007, BTV regionen og resten av landet innen 2008-2009.

Jens Loft Rasmussen

Direktør, Dansk Cyklist Forbund

Alle Børn Cykler (ABC-kampanjen)

*Citroner er sure og gule
Cigarer er fulde af røg
Charlotte er cyklet til Thule
Med to kasser øl og et løg
Så hun har nok tabt sig en smule*

(C-digt af Halfdan Rasmussen)

Alle Børn Cykler — en årlig kampagne med Dansk Cyklist Forbund som arrangør

Den danske digter Halfdan Rasmussen har lavet en ABC med et digt for hver bogstav, og i Danmark staver vi som bekendt cykel med c.

1. ABC = Alle Børn Cykler

Alle Børn Cykler er Danmarks største børnemotionskampagne, som gennemføres hvert år i de to første uger af september. Alle Børn Cykler er for børn fra 0.-10. klasse, og alle landets skoleklasser kan være med.

Formålet er at få flere børn til at cykle til skole, så de opøver trafiksikkerhed og får rørt sig i hverdagen. I 2006 var der tilmeldt mere end 100.000 børn fordelt på 5.000 klasser fra 875 skoler. Vægten af tilmeldte børn ligger på 1.-6. klasse, og af de tilmeldte deltog 70.000 i konkurrencen.

2006 var 5. gang at Dansk Cyklistforbund gennemførte ABC-kampagnen. TrykFonden er samarbejdspartner på kampagnen, som har sin egen hjemmeside: www.abc-abc.dk

2. Baggrunden for ABC-kampagnen

2.1 Cyklen bør indgå i børnenes hverdag

Det er velkendt, at vi alle - store som små - bevæger os for lidt, og nye tal viser, at børn ikke kun skal bevæge sig 1 time om dagen, men 1½ time. Når det skal realiseres, kan cyklen slet ikke undværes. 1½ times motion kan være svært at nå i en stresset børnefamilie, medmindre en del af den daglige motion er cykling til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Mange forældre foretrækker at køre deres børn i bil, og uden en indsats for at fremme børns cykling vil tendensen være, at der bliver cyklet mindre og kørt mere i bil. Et aktivt liv er et bedre liv, og fysisk aktivitet virker forebyggende på en lang række sygdomme. Det er derfor vigtigt, at børnene tidligt i livet får gode transportvaner, hvor de tilskyndes til at bevæge sig ved egen kraft. Hvis børnene og de unge vænnes til at være stillesiddende med for megen tid

foran TV og computer, er det svært senere at skifte til en mere aktiv livsstil. Heldigvis viser undersøgelser, at børn faktisk gerne vil cykle selv. En barriere er ofte manglende opbakning fra omgivelserne.

ABC-kampagnen udmærker sig ved at inddrage lærere, børnene selv og deres forældre i en fælles bestræbelse på at fremme brugen af cyklen.

Flere kommuner har indset sundhedsværdien af at øge børns cykling og yder en betydelig indsats for, at kommunens skoler går ind i kampagnen. Det må forventes, at der med strukturreformen, hvor kommunerne får et større ansvar på sundhedsområdet, vil ske en øgning af kommunernes bidrag til den lokale deltagelse i kampagnen.

Mange lærere har erfaret, at fysisk aktive børn er gladere og har en bedre koncentration i timerne. For lærerne er det derfor en god investering at arbejde for børnenes cykling til skole.

Mange forældre er i disse år ved at få øjnene op for, at de gør børnene en bjørnetjeneste ved at køre "taxa" i stedet for at give børnene en chance for at bevæge sig ved egen kraft. Travle morgener hos familierne gør, at der kan være brug for et venligt skub for at få ændret adfærden fra den bekvemme billøsning til cykling. Mange børn får en alt for sen cykelstart, og nogle børn kommer slet ikke i gang med at cykle.

2.2 Det går den forkerte vej med især teenagernes fysiske udfoldelse

Den danske sundhedsstyrelse gennemfører årligt en spørgeskemaundersøgelse blandt ca. 2000 folkeskoleelever i alderen 11-15 år. Undersøgelsesresultaterne bekræfter vigtigheden af, at børn - så vidt det er muligt - cykler dagligt. Det fremgår af den seneste temaundersøgelse, som er lagt på Sundhedsstyrelsens hjemmeside den 1. september 2006, at børn rører sig markant mindre end for et par år siden.

Antallet af drenge, der motionerer (cykler, går, leger, dyrker sport mv.) mere end en time om dagen er faldet fra 62 pct. i 2003 til 53 pct. i 2005. For pigerne er tallene henholdsvis 58 og 48 pct.

Temaundersøgelsen viser i øvrigt, at den fysiske aktivitet falder med alderen, og at der er en sammenhæng mellem børnenes form, deres spisevaner og den tid, børnene bruger på computer, TV og video. Børn der spiser morgenmad, frugt og grønt er generelt mindre inaktive og føler sig i bedre form end de, der lever mere usundt og bruger mere tid på fysisk inaktive gøremål.

Fysisk aktive børn giver i større omfang udtryk for at være glade for at gå i skole end børn, der er inaktive. Der synes derimod ikke at være en sammenhæng mellem fysisk aktivitet og overvægt, bortset fra at overvægtige børn i større omfang gerne vil motionere mere. Børn der er i dårlig form giver ligeledes i større omfang udtryk for, at de gerne vil bevæge sig mere, end de gør i dag.

3. Konceptbegrivelse

Under de to kampagneuger gælder det om at cykle til skole så mange dage som muligt. Derudover gælder det om at bruge hjelmen, når man cykler. En cykeldag giver ét lod. Har man også haft hjelmen på, giver det 2 lod i den landsdækkende konkurrence.

3.1 To ugers cykelkampagne

Enhver cykeltur til skole tæller med. Er der for langt til skole, kan man cykle til bussen eller toget. De mindste (0.-2. klasse) har lov til at erstatte turen til skole med en cykeltur efter skoletid. Der må gerne være en voksen med på turen.

For hver dag, en elev cykler til skole, får klassen et lod i den landsdækkende lodtrækning. Dét, der tæller, er, at man cykler til skole, dvs. at det ikke gælder at komme til skole i bil med cyklen bagpå og derefter cykle hjem efter skole. Har man samtidig cykelhjelm på, får man 1 lod mere. Der gives maks. 2 lod pr. elev pr.dag. Efterfølgende trækkes der lod blandt de deltagende klasser.

Der er en undtagelse for eleverne i 0.-2. klasse. For dem tæller det, uanset om de har cyklet til skole eller cyklet en tur efter skoletid med far eller mor. Turen efter skole tæller med i konkurrencen, fordi det belønnes, at man træner til at blive en sikker cyklist. Har man husket at tage sin hjelm på, når man cykler efter skole, giver det 2 point.

Lærere i 3.-4. klasse har mulighed for at give dispensation til elever, der har en farlig skolevej. De skal så have lov til at deltage på samme betingelser som børnene i 0.-2.-klasse (dvs. det tæller med at børnene cykler derhjemme efter skoletid)

3.2 Kommunikationsstrategi

Børn i den skolepligtige alder er Alle Børn Cyklers primære målgruppe. Men kontakt med børnene skal ske gennem flere mellemlid. Skolernes interesse er afgørende for kampagnens gennemførelse. Og forældrenes opbakning er afgørende for det enkelte barns deltagelse. Og ikke mindst skal børnene selv synes, det er sjovt at være med.

3.3 Kampagnens interessenter og målgrupper er:

- Samarbejdspartnere i kommunerne
- Skolerne (skolebestyrelse, færdselskontaktlærere og lærere)
- Børnene
- Forældrene
- Pressen
- DCF's lokalafdelinger

3.4 Samarbejdspartnere i kommunerne

Kommunerne kan som samarbejdspartnere løfte kampagnen lokalt, da de i forvejen har en tæt kommunikation med skolerne. DCF inviterer derfor kommunerne til at være samarbejdspartnere i kampagnen. Alle Børn Cykler er en oplagt mulighed for kommunerne for at sætte sund livsstil, børns sikkerhed og vilkår på dagsordenen og profilere kommunen lokalt i kampagnen. Kommunen kan gå aktivt ind i kampagnen ved at støtte kampagnen økonomisk og/eller ved at sende invitationer til skolerne eller lave lokale aktiviteter og konkurrencer.

3.5 Skolerne

For at komme i kontakt med klasserne og den enkelte elev er der flere "gate keepers", som skal gøres interesserede i kampagnens ide for at gå videre med kampagnen og dens budskab. Der sendes invitationer med følgebrev direkte til skolebestyrelsen og færdselskontaktlærerne

på alle landets skoler. Skolebestyrelserne er vigtige i forhold til at give kampagnen en blåstempling. Færdselskontakt-lærerne kan formidle kampagnen videre til skolens andre lærere. Lærerne er vores direkte indgangsvinkel til det enkelte barn.

Når klassen tilmeldes, skal lærerens navn og e-mailadresse oplyses. Dernæst får lærerne (og skolens kontaktperson) løbende nyhedsbreve om kampagnens forløb og reminders om deadlines etc. Lærerne får desuden en trykt vejledning med beskrivelse af deres rolle i kampagnen.

3.6 Eleverne

Hver tilmeldt klasse får en folder til hver elev, der fortæller om det sjove i at være med i konkurrencen, præmierne, friheden ved at cykle, det fornuftige i at bruge hjelm og sundhedsperspektivet. Folderen henviser desuden til hjemmesiden, som skal indeholde nye opgaver og tips, cykeltjek, muligheden for at sende et postkort eller indsende en cykelhistorie om brug af hjelm. Folderne produceres i tre forskellige udgaver målrettet forskellige aldersgrupper (0.-2. klasse, 3.-6. klasse samt 7.-10. klasse).

3.7 Forældrene

Folderne, som læreren udleverer til børnene, er samtidig information til forældrene om kampagnen og dens formål. For at sikre, at børnene ikke deltager uden forældrenes kendskab, skal forældrene underskrive en kupon, hvor de kan svare ja eller nej til, at deres barn deltager. Kuponen afleveres til klassens lærer

En del af hjemmesiden er direkte målrettet forældrene, som her kan finde information om kampagnen og generel information om børn og cykling.

3.8 Pressen

Før, under og efter kampagnen udsendes der pressemeddelelser og presseartikler til alle aviser – lokalpresse og landsdækkende. Ud over pressemeddelelserne tager DCF direkte kontakt til udvalgte medier f.eks. Helse, Samvirke, Folkeskolen m.m.

4. Deltagernes vurdering

Dansk Cyklist Forbund har gennemført en spørgeskemaundersøgelse med svar fra 750 lærere. Undersøgelsen giver med dette antal besvarelser et pålideligt billede af kampagnen.

For de deltagende klassers vedkommende har en meget stor del af eleverne deltaget, og det er lærernes vurdering, at kampagnen har haft en motiverende effekt for nogle elever, som ellers ikke ville have cyklet.

Kampagnen appellerer især til 1.-6. klasse, mens der kun er få fra de større klasser.

60 pct. af eleverne havde 0-2 km til skole, mens 40 pct. havde over 2 km, og heraf havde 5 pct. over 5 km. Tallene viser, at børnene er parate til at cykle relativt langt.

56 pct. af klasserne lagde vægt på, at kampagnen motiverer børnene til at cykle til skole, mens 37 pct. ønsker fokus på cykling og sikkerhed. Kun en lille del deltog primært for at vinde.

30 pct. af lærerne mener, at kampagnen har øget børnenes koncentration, og 38 pct. siger, at eleverne har været gladere i kampagneperioden. Hele 97 pct. mener, at kampagnen er god eller rigtig god. Fordelingen mellem de to grader af positiv vurdering er 50-50. 90 pct.

mener, at eleverne har lyst til at deltage næste år, 9 pct. ved ikke og kun 1 pct. svarer nej til dette spørgsmål. Forældreopbakningen har været god for 3 ud af 4, mens opbakningen fra 1 ud af 4 har været blandet.

98 pct. ved, at Dansk Cyklist Forbund står bag kampagnen og 75 pct. ved, at Trygfonden var samarbejdspartner.

5. Kampagnen fortsætter næste år

Den danske indenrigs- og sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen har taget et initiativ næste år, der hedder "Gang i Danmark 2007", og som skal motivere danskerne til at bevæge sig mere. Alle Børn Cykler bliver en del af dette initiativ, der har kronprinsen som protektor.

Vi har netop gennemført en strukturreform, hvor antallet af kommuner er reduceret fra 270 til 98. De nye kommuner bliver et centralt omdrejningspunkt. Kommunerne er tæt på borgerne. Det er kommunerne, der fra 1. januar 2007 har fået ansvar for sundhedsfremme og sygdomsforebyggelse, og det er kommunerne, der står for den fysiske planlægning, herunder om der skal anlægges cykelstier eller ikke.

Lars Løkke Rasmussen mener, at vi står over for en kæmpe udfordring. Vores livsstil har ændret sig dramatisk på få årtier. Bilen udfører en stadig større del af transportarbejdet, og meget arbejde er blevet automatiseret.

Ministeren vil med sit initiativ forsøge at bryde med et kulturmønster, hvor vi ikke bevæger os i dagligdagen. Den enkelte må tage ansvar for sit liv og sin sundhed, mens det er samfundets opgave at etablere sikre skoleveje, gode cykelstier og rekreative grønne områder, så vi får reel mulighed for at leve et sundt og bevægeligt liv. Vi sender jo ikke vores børn ud at cykle, hvis der ikke er cykelstier og trafiksikre veje. Og gennem kampagner som Alle Børn Cykler kan børnene tilskyndes til at komme op på cyklen.

Cecilie Waterloo Lindheim

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Statens vegvesens sykkelkampanjer - kampanjen Bli Sett

Grunnlag for kampanjen

Stortinget har gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) gitt Statens vegvesen ansvar for koordinering og gjennomføring av Nasjonal sykkelstrategi (ett av grunnlagsdokumentene for NTP). Hovedmålsettingen i Nasjonal sykkelstrategi er at det skal bli tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Målet fremmer videre bygging av sykkelveger og vedlikehold av eksisterende anlegg. For å nå målet krever det også en innsats med å redusere risikoen ved sykling gjennom atferdendrende tiltak.

Bli Sett er Statens vegvesen sin kampanje for sikrere sykling. Kampanjen startet i år og vil føres videre til og med 2008. Arbeidet med *Bli Sett* gjøres i regi av det nasjonale kampanjenettverket i Statens vegvesen.

Tema - Synlighet

I løpet av kampanjeperioden tar vi sikte på å belyse tre deltema, synlighet (2006), økt bruk av sykkelhjelmer (2007) og samspill i trafikken (2008).

Synlighet er valgt som første tema i kampanjen fordi statistikken viser et stort potensiale for ulykkesreduksjon dersom syklister gjør seg mer synlige i trafikkbildet. Vi formidler hva hver enkelt syklist selv kan gjøre for å redusere sin ulykkesrisiko.

Syklister blir mer synlige om de bruker av lys og refleksutstyr på sykkelen. I tillegg gjør man seg meget godt synlig i dagslys ved bruk av klær med fluoriserende farger eller refleksvest.

Vårt budskap er derfor:



De fleste sykkelulykker skjer når det er lyst. Gjør deg synlig også på dagen med

- *lys på sykkelen*
- *synlige klær*
- *reflekser*

Samarbeidspartnere

Statens vegvesen samarbeider med kjedene Intersport og G-sport, Sykle til jobben-aksjonen og Tour of Norway for Kids i regi av Norges Cykleforbund i Bli Sett - kampanjen.

Marit Sletteberg Storli

Stavanger kommune

På egen sykkel (PES)

PES – et unikt forsøk i Stavanger, kunne stå for Puls Er Sexy eller På Egen Sykkel, og deltakerne var PESere!

I. Om prosjektet

Bakgrunn: Inspirasjon fra liknende prosjekt i Århus og Gåvle noen år tidligere.

Bydelsprosjektet i Stavanger på Storhaug, - et utsagn derfra var at ”ting er godt nok tilrettelagt, men vi trenger et spark bak for å komme i gang”. Vi ville finne ut om påstanden var riktig, og hva som måtte til.

Prosjektet pågikk fra mai 2000 til mai 2001, og ble gjennomført i et samarbeid mellom Statens vegvesen Rogaland og Stavanger kommune. Målet var å vise at sykling lønner seg for den enkelte og for samfunnet. Vi annonserte etter deltakere i Stavanger Aftenblad. 149 personer meldte seg, og vi valgte ut 19 av dem. I tillegg rekrutterte vi 5 personer blant ansatte i Stavanger kommune og 5 fra Akers Offshore Partner som vi har hatt et tett samarbeid med. Deltakerne ble valgt utfra disse kriteriene:

- de skulle ha minst 5 km avstand mellom hjem og arbeid
- de skulle bo i Stavanger kommune
- de kjørte vanligvis bil til jobben
- de hadde et arbeid som krevde lite fysisk aktivitet
- de drev lite fysisk aktivitet i fritiden

Det ble 29 deltakere. I løpet av året trakk fire deltakere seg slik at 25 personer var med til slutt, 6 kvinner og 19 menn.

Deltakerne skrev under på en avtale der de forpliktet seg til å sykle til/fra jobb i et år. De skrev også under på at de ville føre sykkeldagbok og delta på diverse samlinger, helsetester og spørreundersøkelser i prosjektperioden. Gjentyelsen var at de fikk sykkel og diverse klær og utstyr som de beholdt etter endt prosjekt.

Mange samarbeidspartnere sørget for et vellykket prosjekt. Institutt for idrettsfag ved Høgskolen i Stavanger (nå Universitetet i Stavanger) sto for mosjonstester. Spinn Sykkelshop sørget for service, vedlikehold og sykkelfaglig kunnskap. Markedsføringshuset gjennomførte spørreundersøkelser, den siste ett år etter avsluttet prosjekt.

2. Resultater

Prosjektet ble en solskinnshistorie for mange av deltakerne. Og vi fikk mange av de resultatene som vi håpet på.

- ni av ti fortsatte å sykle ett år etter at prosjektet var slutt
- motivene er knyttet til behov for mosjon, helse og trivsel
- daglig sykling på mer enn 10 km gir økt oksygenopptak og lavere kolesterol
- moderate reduksjoner i vekt
- deltakere som var i faresonen for utvikling av hjerte/karsykdommer, kom ut av faresonen

Det finnes både en forskningsrapport etter prosjektet fra Universitetet i Stavanger, og en dokumentasjonsrapport som Stavanger kommune utarbeidet om prosjektet.

3. Intervju med Narve Almås

En av deltakerne, Narve Almås, stiller opp og svarer på spørsmål. Eksempler på spørsmål han vil få er:

- Bakgrunnshistorien før PES, hvorfor meldte du deg som deltaker?
- Hvilke forventninger hadde du?
- Hva var det viktigste med prosjektet for at du skulle lykkes? Hva var kjekkest med PES? Måtte du ha et slikt prosjekt for å begynne å sykle, i så fall hvorfor?
- Sykler du mer eller mindre nå enn det ene året? Hvorfor? Hva motiverer deg nå?
- Fortell om sykkelruten din til jobb, hva er bra og hva er dårlig.
- Hva er de viktigste resultatene for deg av at du begynte å sykle og evt. fortsatt sykler?

4. Nasjonalt PES-prosjekt

Til slutt i innlegget vil jeg drøfte muligheten for å få til et nasjonalt forskningsprosjekt ala PES i de største byene eller som del av sykkelnettverket.

Samarbeidspartnere: Sosial- og helsedirektoratet, Vegdirektoratet, Statens råd for ernæring og helse...

Anledning: FoU i forbindelse med NTP.

Problemstilling: Kan de helsemessige resultatene som ble dokumentert i Stavanger generaliseres gjennom et større nasjonalt prosjekt? Kan vi få et sterkere tverrdepartementalt fokus på å få flere på sykkel?

Elisabeth A. Helle

Miljøvernrådgiver, Kristiansand kommune

Sykkelaksjon gir resultater

Bakgrunn

Tradisjonelt har verken kommuner eller Vegvesen satset mye på holdningsskapende kampanjer for sykling. Gjennom Areal- og transportforvaltningsprosjektet i Kristiansandsregionen, (ATP), har man fått muligheten til dette. Inspirasjon og ideer er hentet fra andre byer i Europa som kan vise til gode resultater, som for eksempel Odense.

Kampanjer og fysiske tiltak parallelt

Men kampanjer og fysiske tiltak må komme parallelt. Før man kan benytte kampanjer for å få folk til å sykle, må man ha et sykkelveinett av et slikt omfang og av en slik kvalitet at man kan promotere det. Gjennom langsiktig satsing helt tilbake til 70-tallet har Kristiansand i dag et godt utbygd gang- og sykkelveinett.

I 2010 er man i Kristiansand ”i mål” med sykkelsatsingen, dvs at man har dekket de ”missing links” man har ønsket seg i mange år:

- Gang og sykkelsti langs E39/Setesdalsveien ferdigstilles i 2006
- Sykkelbro over Otra kommer i 2008
- Gang og sykkelsti til Justvik kommer i 2009

Dette er mulig gjennom ulike pakker eller samarbeidsprosjekter:

- ATP-prosjektet (2004-2007)
- Utvidet bompengoordning 2008, sykkelpakke til 64 mill.
- Samferdselspakke i SVV, region Sør, myk del, (2008-2011), 350 mill., mye til sykkeltiltak.

Hva har gitt resultater i Kristiansand?

ATPs sykkel- og trafikksikkerhetsgruppe – Samarbeid mellom kommunene, Fylkeskommune, vegvesen og Vest-Agder Mosjons- og bedriftsidrettskrets med faste møter for å følge opp sykkel- og trafikksikkerhetsarbeid i ATP-regionen. Sikrer oppfølging og jevnt trykk på arbeid med både fysiske tiltak og kampanjer.

Sykle til jobben-aksjonen – Er et begrep i Kristiansand etter snart 15 års ekstra satsing utover det nasjonale. Gjennomfører hvert år åpningsarrangement og utdeling av bananer ved alle innfarter til Sentrum av byen.

Lysrazzia – Kontroll av lysbruk sammen med Politiet. Syklister uten lys stoppes, men i stedet for å få forenklet forelegg på 500 kr, har de fått ei sykkellykt. Med støtte fra Vegdirektoratet ble aksjonen i 2005 evaluert, med meget godt resultat. Dette nytter!

Sykkelmagasinet – Publikasjon av høy kvalitet sendt ut til alle husholdninger i ATP-regionen våren 2005 og 2006. Magasinet gir ATP-prosjektet mulighet til å fortelle om både kampanjer og nye fysiske tiltak.

Mobilitetsdagen – Lokketilbud og salg av gode produkter, (sykkel- og ts-relaterte), har vist seg veldig populært. Meget godt besøk både i 2005 og 2006 og relativt lite arbeids- og ressurskrevende.

Sykelbarometeret – Er blitt et slags symbol på sykkelsatsingen i Kristiansand. Meget godt kjent blant folk.

Media – Langsiktig satsing med informasjon til befolkning og ikke minst media har gitt gode kontakter og resultater. Lokalpressen er interesserte i å presentere arbeidet som skjer i kommunen og ATP-regionen. (Eksempelvis hadde man i løpet av et par uker våren 2006 oppslag eller innslag i lokalpressen om mellom 5-10 forskjellige prosjekter, de aller fleste positivt vinklet.

Mangor Eikeland

Utbyggingssjef, Sandnes kommune

På sykkel i Sandnes

Innledning

Sandnes har vært sykkelby fra ”tidenes morgen”. Jonas Øglænd AS i Sandnes startet sykkelsalg i 1899 og startet sin egen sykkelfabrikk i 1906. DBS-sykler ble laget i Sandnes fram til 2000.

Sandnes var et syklende folk fram til rundt 1960-1970 da bilen for alvor begynte å overta den individuelle transporten. Konfliktene mellom den myke og harde trafikkant ble imidlertid et stadig større problem. Statens vegvesen og kommunen startet nokså snart etter 1970 å tilrettelegge gang- og sykkelveier langs innfartsårene til byen. Etter hvert som årene har gått, har imidlertid biltrafikken øket så sterkt at vi har vært nødt til å tilrettelegge for et godt transportalternativ, sykkel, på korte distanser i håp om å redusere biltrafikken. Transportsyklisten trenger sykkelfelter og sykkelanlegg av høy kvalitet for at dette skal være attraktivt.

Sykelbyen Sandnes

Fra 1991 ble Sandnes sammen med Tønsberg Nøtterøy valgt ut som sykkelbypiloter i samarbeid med miljøverndep., samferdselsdep. og vegdirektoratet. I løpet av 4 år ble ca. 35 mill. kr. av statlige og kommunale midler brukt i sykkelbyprosjektet i Sandnes for å teste ut gode sykkelanlegg dvs. sykkelveier, sykkelfelter, sykkelparkering, sykkelkarer, sykkelkampanjer etc. Arbeidet i pilotbyene sammen med utenlandsstudier, sykkelkonferanser og ikke minst et utrettelig arbeid fra syklistenes egen interesseorganisasjon SLF, la senere grunnlaget for sykkelhåndboka og nasjonale sykkelstrategier.

Etter sykkelbyprosjektet har Sandnes fortsatt satset på sykkeltilrettelegging. Forskjellige såkalte ”sykkelpakker” er inngått med Statens Vegvesen der en går inn med like store summer. Første sykkelpakke kom i årene 1994 –2000 med totalt 60 mill. kr. Fra 2003 – 2012 skal det i en miljøpakke benyttes totalt ca. 45 mill. kr. i rene sykkeltiltak i Sandnes.

Sykkelkampanjer i Sandnes

Allerede i sykkelbyprosjektet 1990-1994 inngikk sykkelkampanjer så som: sykle til arbeid, arr. av sykkeløp, opplæring av sykkelatferd i skolen, mekkebuss etc. I 1996 ble bysykkelen innført i Sandnes sentrum for kortere sykkelturet etter ide fra København. Bysykkelen er i dag drevet av en stiftelse og selve driften er satt ut til privat reklamefirma mot at disse har inntekter fra reklamesøyer.

Både tilrettelegging av fysiske sykkelanlegg og tidligere kampanjetiltak har enda ikke gitt den store sykkelbruken i Sandnes. Bare ca. 6-7 % bruker sykkelen som transportmiddel. Sandnes ønsker en stadig økning i sykkelbruken.

I 2003 ble det opprettet en tverrfaglig gruppe i Sandnes kommune med medlemmer fra 10 kommunale enheter samt representant fra vegvesen og Sandnes sykleklubb. Målet er å jobbe med prosjekter/ tiltak for økt sykkelbruk. Den såkalte ” Sykkelbyen Sandnes”-gruppen jobber for tiden med mange forskjellige prosjekter/ tiltak: Sykle til jobb aksjon, planlegging og merking av grønne sykkelruter, utgivelse av sykkelmagasin for Sandnes, internettside for Sykkelbyen Sandnes, sykle til fotballklubben Vikings hjemmekamper, Med sykkel i Sandnesskolen, Sykkelenes dag, oppdatering av sykkelkartet etc. Ca. kr. 300.000 blir brukt til slike tiltak hvert år. I foredraget vil tiltakene bli nærmere presentert.

Eli Viten

Rogaland fylkeskommune, Prosjektleder North Sea Cycle Route

Sykkelturisme for folk flest – utvikling av Norges første internasjonale sykkelrute

”North Sea Cycle Route” ble offisielt åpnet i mai 2001 etter 3 års internasjonalt samarbeid (Interreg-IIC programmet).

Resultater av første prosjektperiode (2001-2003):

- •En etablert sykkelrute – verdens første og lengste i sitt slag, en 6000 km løype rundt Nordsjøbassenget
- •Web side www.northsea-cycle.com
- •Planleggings kart. Opplag: 500 000, i 6 språkversjoner
- •Grunnleggende ”monitoring” dokumentasjon
- •Et sterkt partnerskap.

I 2001 sto vi med en etablert sykkelrute, men likevel langt igjen til et sykkelferie-produkt av god kvalitet.

Derfor søkte det samme (mer eller mindre) partnerskapet om prosjektmidler (fra Interreg-IIIB programmet) i 2003 for å videreutvikle ruta til et levedyktig og kjent reiselivsprodukt. Denne gangen skulle det legges mye større vekt på å forbedre forholdene langs ruta. Tilbakemeldinger fra 2001 fortalte oss at skiltingen ikke var bra nok, at vegdekket stedvis var elendig, at det var for lang mellom overnattingssteder og for liten variasjon i servicetilbud – for eksempel kun camping tilbud noen steder, andre steder kun 5-stjerners hotell. Opplevelses verdien av ruta, derimot, fikk vi bare positive tilbakemeldinger på.

Partnerskapet har bestått av 68 fylker i 8 land: Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland, Belgia, England og Skottland. De norske partnerne er: Østfold, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Ader, Rogaland og Hordaland, samt Statens Vegvesen Region Sør.

Det tar for lang tid å beskrive alt vi har gjort de siste 3 årene. Jeg nevner raskt: Spennende nye rasteplasser i Nederland og Belgia, forbedring av skilting mange steder, særlig i England, sykkelparkering med trykk oppbefaring av bagasje i Norge, samt bedre service og nye produkter, bl.a ulike pakke-turer. Jeg vil vise bilder av de viktigste forbedringene (før og etter) og demonstrere den nye nettsiden vår.

Den 31.12 2006 løper denne siste prosjektperioden ut. Vi jobber fortsatt hardt for å nytte siste rest av tid og penger for å få ruta best mulig. Best mulig for folk flest! Vi ønsker at så mange som mulig skal bruke Nordsjøsykkelruta, ikke bare ”elite-syklisterne” som tar hele runden, men at dette skal bli en naturlig og attraktiv trase for både søndagsturen, helgeturen og ferieturen. Mange lokale og regionale sykkelruter er knyttet til Nordsjøsykkelruta, som er

ryggraden i markedsføringen av et mangfold av sykkelruter og feriemuligheter. På nettsiden går det lenker til lokale ruter, aktiviteter og service av mange slag.

Å etablere en internasjonal sykkelrute er et vanskelig arbeid. Det største problemet har vært kampen mot klokka og at nøkkelpersoner faller fra, ved jobbskifte, sykdom og død.

Heldigvis har vi fått drahjelp fra andre – som regel uten å be om det. Vi har vi fått god hjelp av pressen. Det er blitt svært mange avisartikler om Nordsjøsykkelruta og minst to bøker er allerede trykket og i distribusjon. I tillegg har studenter ved ulike universiteter og høyskoler skrevet både hovedoppgaver og semesteroppgaver om vår sykkelrute. Det er vi takknemlig for. Det viktigste er likevel at vi ser at flere og flere tar sykkelen fatt og sykler på ruta.

Karianne Vige Teie Andersen

Daglig leder, Stiftelsen Sykkelturisme i Norge (STIN)

Utvikling av sykkeldestinasjoner i Norge

”Syklistvennlige reisemål”

STIN ble dannet i 1998 og er en organisasjon for utvikling, koordinering og markedsføring av sykkelturisme. Medlemmer er offentlige og private aktører som er involvert i ferie/fritidssykling. Sykkelturisten møter STIN på www.bike-norway.com.

Siden starten har STIN bla vært involvert i utviklingen av de nasjonale sykkelrutene. STIN får utført markedsundersøkelser for å følge utviklingen i ferie/fritidssykling, den siste ble utført i 2005.

Mange av de nasjonale rutene ble i sin tid utviklet som prosjekter. De fleste rutene er lange og strekker seg over mange grenser, det har vist seg svært vanskelig å organisere gode ansvarsstrukturer for dem.

Dette sammen med en økende etterspørsel blant publikum og aktører etter kortere sykkelturer der man returnerer til en base førte til at STIN i 2003 startet arbeidet med utvikling av destinasjonssykling, prosjekt ”Syklistvennlige reisemål”.

De 4 første Syklistvennlige reisemålene, Rauland, Sandnes, Trysil og Smøla, ble åpnet i 2005 med turer presentert i brosjyre og på nett, alt etter kravspesifikasjon utviklet i prosjektet. Alle syklistvennlige reisemål må innfri de samme kravene og de må de følges opp årlig for å beholde statusen som syklistvennlig reisemål. Slik kvalitetssikres konseptet.

2006 har vært den første hele sesongen for reisemålene, de foreløpige tilbakemeldingene fra de involvert er gode. STIN utarbeider en omfattende evaluering og vil eventuelt forbedre konseptet i etterkant av denne.

Så satser vi på rekruttering, målet er et nasjonalt nettverk av syklistvennlige reisemål!

De som ønsker mer informasjon om konseptet kan kontakte Sykkelturisme i Norge på info@bike-norway.com eller tlf 35584227/41631972.

Reidar Olsen

Syklistenes Landsforening

Testing av sykkelruter i Norge

Hovedpunkter

1. **Sykkeltursime i Norge – utvikling**
2. **Hva tilbys sykkelturistene i Norge i dag?**
3. **Hvorfor er det behov for å teste sykkelruter?**

Kvalitetssikring av rutene for ”leverandør”

Kvalitetssikring for brukerne

Hvem er tilbudene for?

4. **Hva testes**

Tilgjengelighet

Opplevelser

Overnatting – proviantering

Trafikkforhold

Skilting

Guide og kart

5. **Litt historikk om testing av sykkelruter**

Hvem tester

Omfanget

Eksempler på turer som er testet

Resultater

Retesting

6. **Nytte av resultatene**

Brukere - SLF

Media

”Ruteeier”

Statens vegvesen

Planleggere

Leslie Lumsdon

Professor, Director of the Institute of Transport and Tourism
University of Central Lancashire (UK)

Økonomiske ringvirkninger av en internasjonal sykkelrute

The Success of Long Distance Routes: The North Sea Cycle Route

The presentation is divided into two parts. The first part discusses the reasons why countries and regions participate in the development of long distance tourist routes. These include marketing potential, dispersion of visitors, assisting rural economies, encouragement of rural diversification, extension of the season, attraction of overseas visitors and benefits to local residents. How can these be measured?

The second part of the presentation refers to the ways in which such benefits are measured and refers to surveys undertaken on the North Sea Cycle Route in England and Norway. The presentation concludes that at present there is not enough data available about users to be able to forecast demand for such routes. This is, however, currently being developed and will happen in the future. It confirms that routes such as the North Sea Cycle Route attract a wide range of users but that product development and marketing can encourage far greater numbers of visitors. It is possible to monitor the impacts of increased use on local businesses and communities and the case study work shows that it takes about 5 years for benefits to begin to be achieved. In summary, long distance routes are important but they take a long time period to develop and market. When established they can bring high returns to the communities through which they pass.

Björg Tysdal Moe

Varaordfører, Stavanger kommune

Å velge rett ratt – hva må til for at jeg skal sykle mer?

Stavanger kommune har som mål at sykkelens andel av totalt antall reiser skal øke med 50 % fra 2005-nivået til 2016, fra 8,6 % til 12,9 %. For at vi skal klare dette må holdninger og atferd endres og i Stavanger har vi som mål at sunne valg skal bli enkle valg.

For å oppnå målsatt økning i sykkeltransport kan vi bruke positive tiltak – eller restriksjoner på alternative transportmåter. Vi vil gjerne ha fokus på de positive virkemidlene vi har tilgjengelig.

Både offentlig og privat sektor har ansvar for – og påvirkes av - våre innbyggers transportvalg. Dersom flere velger sykkel framfor bil, vil den enkelte få en helsegevinst pga. økt fysisk aktivitet. God helse er en ressurs for den enkelte. Og god folkehelse er en ressurs for hele samfunnet.

Dette forutsetter imidlertid at vi har gode, trygge sykkelruter i nærmiljøene våre. For at sykkel skal velges framfor bil, må det å sykle oppleves på en positiv måte, uten frykt for nærkontakt med hardere trafikanter. Sykkelvenlige veier med god framkommelighet er en forutsetning. Sykkelkart og informasjonstiltak som forteller hvilke ruter som fører dit man skal på raskeste måte, er også med på å gjøre valget enklere.

Det er viktig å involvere arbeidsgivere i tilrettelegging for økt sykkeltransport. Hvor mange bedrifter har egen ”transportplan” for hvordan deres ansatte skal komme seg til og fra jobb? Eller vedlikeholdsramper hvor ansatte enkelt og greit kan utføre nødvendig vedlikehold av syklene sine? For at ansatte skal velge å sykle til og fra jobb må de ha tilgang til garderobe og god sykkelparkering. Selv om valg av bærekraftig transportalternativ er et individuelt ansvar, vil slike elementer påvirke valget.

Det å sette seg inn i en bil framstår svært ofte som en kjappere og enklere løsning enn å sette seg opp på en sykkel. Derfor må vi styrke vår kommunikasjon av konsekvensene av ulike transportvalg. Mobil forbrenning utgjør ca. 70 % av totale klimagassutslipp i Stavanger kommune. Korte bilturer er særlig forurensende pga. mye kaldkjøring, høyt bensinforbruk og liten effekt av katalysator for avgassrensing. Det å velge sykkel på korte turer er å ta ansvar for miljøkonsekvensene av egen atferd. Dette er en type ansvarlighet vi forventer av hverandre, og det må vi være tydelige på.

Vår samfunnsutvikling de siste femti år har gjort altfor mange av oss til kjørende mennesker. Nå trenger vi en ny mobilitetsidentitet. Reisen må påvirkes før den begynner. Og vi må velge rett ratt.

Tove Heimdal

Senioringeniør, Statens vegvesen Region sør

Sykkelveginspeksjoner; formål, metode, gjennomføring og oppfølging

Sykkelveginspeksjoner - metode

Generell arbeidsmetode som kan brukes i flere sammenhenger

Ulike mål for sykkelveginspeksjoner

- Strakstiltak med hensyn til framkommelighet og sikkerhet
- Forbedring av drift og vedlikehold
- Avdekke behov for investeringstiltak

Tema for inspeksjon

- Trafikksikkerhet
- Framkommelighet
- Trivsel og opplevelse
- Tematisk inspeksjon
 - Drift og vedlikehold
 - Siktforhold
 - Skilt og oppmerking
 - Kryssløsninger og systemskifte
- Typiske tiltak
 - Skilting og oppmerking
 - Siktrydding
 - Gjerder og rekkverk
 - Belysning
 - Reasfaltering

Inspeksjonsgruppe

Skal / bør ha med:

- Trafikksikkerhetsrevisor
- Sykkelveginspektør

Kan ha med:

- Kommunen
- Kontraktsansvarlig for D/V
- Brukere

Valg av strekning

- Stor sykkeltrafikk eller potensial for sykkeltrafikk
- Mange ulykker
- Klager på framkommelighet og ”trafikkfeller”
- Håndboka anslår en kostnad på ca 100.000 – 200.000 kr. pr. km.

Forarbeid

- Metodeark A
 - Type bebyggelse og rutas funksjoner
 - Trafikkdata
 - Ulykkesdata
 - Systemløsninger
 - Andre planer, innspill
 - Oppsummering, fokus for inspeksjonen
- Erfaring:
 - **Viktig å tenke gjennom særlig fokus for inspeksjonen**
 - Fyll inn nødvendige data, alt er ikke relevant, eller enkelt å skaffe
 - Håndboka nevner 1-3 km / dag, kan økes noe. Enkel – kompleks strekning

Inspeksjon

- Gjennomføres på sykkel
- Stopp og noter hvert funn i metodeark B
- Foto illustrerer godt
- Sjekkliste - hjelpemiddel
- Bli enige om forslag til tiltak, kostnad og prioritering

Viktigst å ikke gå videre før en har konkludert med løsning.

Inspeksjon - erfaring

- Start med gjennomgang av forarbeid og metodeark A, viktig at alle i gruppa har felles forståelse av strekningen, fokus og mål med inspeksjonen
- Sykle eller kjøre gjerne gjennom strekningen først, for å få litt oversikt
- Kostnadsanslag kan suppleres/sikres i etterkant
- Husk rubrikk for drift / vedlikehold
- Mange foto gjør rapporten stor, vurder oppløsning på foto
- Fokus på kryss avkjørsler – sikt – unngå fortaussykling
- Vurder å inspisere begge retninger

Etterarbeid

- Inspeksjonsrapport
 - Kort beskrivelse
 - Hoveddel består av utfylt metodeark B for alle funnene
 - Kostnadsoversikt
 - Prioritering
 - Kart med alle funn
- Erfaring
 - God beskrivelse / foto av funnene, gjør rapportarbeidet lettere
 - Word-dokument med mange foto kan bli store. Del opp / lag pdf-filer
 - Tabeller over funn/tiltak med høy, middels og lav prioritet, samt drift/vedlikeholdsoppgaver gir god oversikt

Oppfølging

- Rapport med anbefalinger gir grunnlag for utførelse av tiltak
 - Vurdere om noen tiltak krever mer planlegging / detaljering / beskrivelse
 - Befaring med byggeleder – utførende + spraymaling kan ofte være nok
 - Drift og vedlikeholdstiltak innarbeides i funksjonskontraktene
 - Resterende tiltak behandles som utbyggingsprosjekt
-

Roar Blom

Leder Fysisk aktivitet og Folkehelse, Kulturavdelingen, Nordland fylkeskommune

Fysisk aktivitet og sykling; fylkeskommunens rolle

Over 80% av sykdom og for tidlig død i den vestlige verden skyldes livsstilsrelaterte kroniske sykdommer. Årsakene og risikofaktorene kjenner vi meget godt: Forhøyet blodtrykk, røyking, for høyt farlig kolesterol, dårlig kost, overvekt/fedme, fysisk inaktivitet og alkohol er listen med mange utropstegn bak. Sammen med røyking og dårlig kost utgjør fysisk inaktivitet de største livsstilsrelaterte bidragene til denne uhelse.

Etter to år i utlendighet med fokus på folkehelse og helsefremmende og forebyggende arbeid (Canada / British Columbia og WHO's Europakontor i København) sitter jeg bl.a. igjen med denne listen over tiltaksområder et framtidig offensivt folkehelsearbeid må bygge på:

- Bredt anlagt informasjonsarbeid og holdningsskapende arbeid ("Utdanning av nasjonen")
- Dokumentasjon, forskning og overvåkning (helsestatus, helseutvikl. og risikofaktorer)
- Politisk bevisstgjøring
- Styrket organisering og bygging av allianser
- Målrettet, tiltaksrettet handling og langvarig tilnærming
- "The Basic Shift" – Lokal mobilisering (Mer ansvarliggjøring av regionale og lokale ledd)

Når fylkeskommunene gjennom Stortingsmelding 16 Om folkehelse (2002-2003) er utfordret som regional utviklingsaktør, pådriver og koordinator i det framtidige offentlige folkehelsearbeid, vil et slikt ansvar i realiteten måtte forholde seg til alle nevnte tiltaksområder. Jeg vil likevel i denne sammenheng fokusere på følgende:

Politisk bevisstgjøring

Helsefremmende og forebyggende arbeid er nærmest et ikke-politisk tema. Siste valgkamp bekreftet dette og årets forslag til statsbudsjett bekrefter dette. Sentrale politikere på alle nivå må på en helt annen måte få gevinstene, helsemessig og økonomisk, inn under huden.

Samfunnskostnadene ved fysisk inaktivitet må bli en del av denne politiske utdanning eller bevisstgjøring, herunder kost-nytte effekter ved økt fysisk aktivitet, ikke minst effektene ved økt tilrettelegging for sykling.

Alliansebygging

Samarbeid og sterke allianser er en av de aller viktigste forutsetninger for å lykkes i det framtidige folkehelsearbeid. En bred tilnærming i arbeidet vil kreve gode allianser. For fylkeskommunen vil dette dreie seg om to typer alliansebygging – en bred og sterk regional folkehelseallianse og utvikling av tett og forpliktende samarbeid med kommunene.

Transport, trafikk og planspørsmål vil kunne inngå i begge sammenhenger.

Lokal mobilisering

For det første må det utvikles bedre redskap / verktøy for å nå kommunenes interesse, for å drive et målrettet kommunalt / lokalt mobiliseringsarbeid. Vinn-vinn budskapene må foredles. Hvis vi igjen tar utgangspunkt i sektoren fysisk aktivitet må de ulike sektorer nås via en helhetlig og forpliktende tverrsektoriell kommunal politikk for fysisk aktivitet som erstatning for det overdrevne fokus på (idretts)anlegg. Budskap og diskusjoner inn mot de enkelte sektorer må baseres på egne ansvarsområder – mer enn at de skal være et redskap for folkehelsen. Hva gagner det skolen at elevene blir mer fysisk aktive, hvilke fordeler har arbeidslivet og hvilke positive effekter oppnår samferdsel/veg-sektoren med økt satsing på fotgjengere og syklister?

Inger Marie Lid

Seniorrådgiver, Sosial- og helsedirektoratet

Ny temaveileder om helse, trivsel og tilgjengelighet i den nye forskriften til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven

Konsekvensutredning har som formål å sikre at vesentlige forhold blir vurdert i planprosessen. Helse og tilgjengelighet til bygninger, uteområder og tjenester er slike forhold som bør og skal vurderes. Helse og tilgjengelighet er derfor tatt inn i den nye forskriften til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven, som ble gjort gjeldende fra 1. april 2005. Helse og tilgjengelighet er også forhold som kan utløse krav om konsekvensutredninger, jamfør forskriftens § 4. Dette betyr at planmyndigheter og utredere må vite når helse og tilgjengelighet er relevant, og vite hvordan dette best kan utredes og gis vekt i planprosesser.

Helse forstås bredt, det er helhetssynet på menneske, miljø og samfunn som er viktig. Fysisk aktivitet og sosial ulikhet i helse vies ekstra oppmerksomhet. I veilederen vil det ikke bare bli gitt råd om risikofaktorer som må unngås, like viktig er det å se på faktorer som kan fremme befolkningens helse i vid forstand. Det samme gjelder for temaet tilgjengelighet. Målsettingen er å sikre befolkningens tilgjengelighet til bygninger, uteområder og tjenester ved å bygge ned eksisterende funksjonshemmende barrierer og hindre at nye oppstår. Mange planer vil trolig kunne bidra til bedre tilgjengelighet for flere dersom planleggere og myndigheter er oppmerksomme på dette.

Sosial- og helsedirektoratet utarbeider en temaveileder på områdene helse og tilgjengelighet. Miljøverndepartementet har laget en veileder til hele den nye forskriften, og planlegger en kort temaveileder til hvert av utløsningskriteriene i § 4, altså de kriteriene som utløser krav om konsekvensutredning.

Formålet med Sosial- og helsedirektoratets temaveileder er å

- øke planleggeres bevissthet om sammenhengen mellom fysisk planlegging og befolkningens helse og tilgjengelighet til bygninger, uteområder og tjenester.
- belyse hvordan helse og tilgjengelighet kan ivaretas bedre i kommunenes planlegging og konsekvensutredning
- gi forslag til sjekklister og analysemetoder som kan benyttes som hjelpemiddel for å ivareta disse hensynene på en god måte
- gi en oversikt over kompetanse- og fagmiljø og henvisning til kunnskapsbaser, sentral litteratur og lovverk

Målgruppe for temaveilederen er planleggere, kommuner, fylkeskommuner og ansatte i helsesektoren som har en rolle i plansaker (kommunelege, helsesøster, helsekonsulenter).

Torkel Bjørnskau

Forsker, Transportøkonomisk institutt

Ikke så farlig å sykle likevel

Mindre underrapportering

Svært mange sykkelulykker blir ikke rapportert til politiet og kommer derfor ikke med i den offisielle veitrafikkulykkesstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Det betyr at man vet svært lite om det store flertallet av sykkelulykker og om skadene etter slike ulykker.

For å finne ut hva som kjennetegner sykkelulykker og skader har vi både benyttet ulykkesregisteret til SSB og opplysninger om sykkelbruk og ulykker i et utvalg på bortimot 4300 syklist. Dette utvalget består av to delutvalg; ett utvalg skadde syklist som har vært til behandling ved sykehus og et annet tilfeldig trukket utvalg fra Falck sykkelregister.

Tidligere har man anslått at det virkelige tallet på sykkelulykker er 11-12 ganger så høyt som det SSB registrerer. Resultatene fra vår undersøkelse tyder på at det virkelige tallet er 7-8 ganger så høyt som det SSB registrerer. Det innebærer at det "sanne" tallet på trafikkskader med sykkel i 2005 trolig var i ca. 4500-5000, altså mye lavere enn tidligere antatt.

Nedgang i registrerte ulykkestall

Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk viser dessuten at antall sykkelulykker er redusert de siste 10-12 årene, særlig blant barn og ungdom. Nedgangen er større blant kvinner enn blant menn. Når det gjelder ulykkestyper er det ikke klare tendenser til at bestemte ulykkestyper er mer redusert enn andre.

Eneulykker dominerer

Tre av fire sykkelulykker er eneulykker; de vanligste er at man "går på hodet" (en av fem) og at man sklir og velter (en av fire). Omtrent en av ti skyldes at man må bremse/styre unna for å unngå å kolliderer med en annen trafikant. Det fleste eneulykker skjer på asfaltert bilvei, men mange sklir og velter på våt asfalt eller fordi det er grus/sand på asfalten. Omtrent en av ti eneulykker skjer i skog/mark/terreng og er dermed ikke å betrakte som trafikkulykker.

Mange kolliderer med andre syklist

De fleste sykkelkollisjonene skjer mellom sykkel og bil. Slike kollisjoner kan i hovedsak tilskrives at syklist og bilfører ikke er oppmerksomme på hverandre og at de er uforutsigbare for hverandre. Men bortimot en av tre kollisjoner på sykkel er med en annen syklist som motpart. Svært mange av disse er kollisjoner på sykkelvei. Det skjer også en del påkjørsler bakfra mellom syklist og en del kollisjoner mellom syklist og fotgjenger.

Få alvorlige skader

Om lag tre av fire ulykker fører til personskade. Over halvparten av de skadde syklistene har fått skader i armer/hender eller bein/føtter. Hode- og ansiktsskader er sjeldnere og utgjør omtrent en av ti skader. Men blant de mer alvorlige skadene som krever legebehandling, er to av ti hode/ansiktsskader.

De fleste skadene er lite alvorlige, og de fleste sykler igjen dagen etter ulykken. Bare én prosent har ikke begynt å sykle igjen på tidspunktet for undersøkelsen.

Aggressive syklister har flere skader

De som sykler mye er mer utsatte for ulykker enn de som sykler lite, menn har høyere risiko enn kvinner, og ungdom har høyere risiko enn barn og middelaldrende/eldre. Nye og dyre sykler er mer utsatt for ulykker enn eldre og billigere sykler. Sykler med dempegaffel på forhjulet er mindre utsatte for ulykker enn sykler uten dempegaffel.

Syklister som sier de sykler fortere enn andre, som blir hissige på andre trafikanter og som blir involvert i kappkjøring, har høyere risiko for ulykker enn andre. Syklister som er forsiktige og som følger reglene, har lavere risiko for alvorlige skader.

Sykling mot rødt lys er ikke noe ulykkesproblem

Blant de over 4000 syklistene som besvarte spørreskjemaene var det 115 som hadde rapportert om kollisjoner med andre trafikanter, men det var faktisk *ingen* som hadde vært innblandet i kollisjon pga sykling mot rødt lys.

Bedre tilrettelegging — bedre sikkerhet

Mer entydig og forutsigbar atferd blant syklister kan redusere antall ulykker og skader. Det kan være grunn til å tro at respekten for trafikkreglene blir bedre der syklistene opplever at de har en legitim plass i trafikkbildet. Bedre tilrettelegging kan derfor også gi bedre respekt for trafikkreglene.

Karl-Fredrik Tangen

Samfunnsgeograf og høyskolelektor, Oslo Markedshøyskole

Hvorfor sykler ikke Idar Vollvik?

Eller gjør han det? Mange forsøk på å finne statistiske sammenhenger mellom ulike aktiviteter mennesker holder på med, lykkes. Kjører du Volvo har du villa, og røyker du rullings, har du campingvogn. Med mange modifikasjoner. Særlig i større systemer blir sammenhengene klare. En Volvo er ikke det samme om den er ny eller gammel, og ikke om den kombineres med familieliv eller brukes av en aleneboende kunststudent. Men tingene og aktivitetene er en del av livet og en del av fortellingene folk har om egne og andres liv. Sykling er ikke noe unntak fra denne regelen. Slik kan Jens Stoltenberg gjennom å sykle gjennom Nordmarka på vei til regjeringsforhandlinger komme med budskap til det norske folk. I det minste deler av det. En fyr som sykler til møter er upretensiøs men sporty. Han er glad i den kollektive Nordmarka åpen for alle, men han sykler, kaster ikke bort tid på å gå, ødelegger ikke miljøet med å kjøre. Hadde vi forventet at en FrP-representant ville kommet på politisk møte med sykkel? Hadde det vært en moderne treningssykkel og ville han vært utstyrt med hjelm?

Når vi er i stand til å lage sykkelhistorier rundt partier, er det fordi mennesker har dyp innsikt i det overfladiske. Vi vet på overordnet nivå hva som passer seg for "sanne som oss", og for andre, og vi vet hvilke partier og hvilke måter å bruke sykkel, eller ikke bruke sykkel, som kan forventes.

En forsamling planleggere og byråkrater er ikke et representativt utvalg av befolkningen, men representanter for "den syklende klassen". Her er det mye kulturell kapital som trekker denne delen av befolkningen mot aktiviteter som kjennetegnes av "langsom tid". De studerer i årevis, de vil ha lange ferier med tid til kontemplasjon. De kjører motvillig bil fordi sykkelnettet og kollektivtransporten ikke er "godt nok utbygd". Dessuten stemmer de SV om de ikke har høye verv i AP.

Den diametralt motsatte posisjonen er posisjonen for ufaglærte arbeidere i offentlig sektor, representert ved industriarbeidere, servicearbeidere og uføre. Utdannelsesnivået er lavt, og lønna heller ikke all verdens å skryte av, men tross alt høyere enn assistenten i barnehagen. Bilkjøring er en glede, selv om det er mulig å sykle seg en tur. For eksempel på sykkeltur boligfeltet. Slik kan vi se hvem som har malt huset sitt stygt, og om de nyskilte har hatt nattebesøk natt til søndag. Men hva i all verden skal du inn i skauen med sykkel etter. Vi bør heller redusere bilavgiftene og bygge ordentlige veier, så får vi ta sykkelstiene etter at alle har enkeltrom på eldrehjemmet.

Idar Vollvik er ingen bærer av kulturell kapital. Han har kommet seg opp gjennom penger, og har en bakgrunn som tilsier at han mener at det bra å ha bil, og jo mer suksess, jo mer bil. Derfor kjøper Vollvik Koenigsegg når han skal feire suksessen sin. Raske biler er raskere enn raske sykler, og "tid er penger".

Synet på sykling går inn i en mer generell kamp om hva som er viktig, og planleggere må i større grad se hvem de planlegger for, og i mindre grad håpe at andre skal bli som seg.

