

Sykler du i dusjen?

Sykkelmanene i Norge er i sterk endring. Samtidig øker veibygingen. Vi er ved et skille i norsk samferdselsplanlegging. Kommunene avgjør hvor vi går videre.

Torbjørn Bjønness

Daglig leder og eier
Better Societies AS og Bikeplay AS

Spørsmålet falt mellom to kolleger i en kjeller på en arbeidsplass. «Sykler du i dusjen»? Det var selvfølgelig kombinasjonen av en altfor kostbar sykkel og en helt fraværende sykkel-parkering som ledet til spørsmålet. Sykkelen ble dermed parkert i dusjen. En dusj som uansett ikke var i bruk av andre. Synderen hadde kanskje håpet på at det ikke skulle bli oppdaget, eller bli forbigått i all stillhet. Nå ble han i stedet et samtaletema i lunsjen – og gjort til en litt brysom utstikker av en selvplager. En som ble tillagt å ville hevde seg og vise at han var bedre enn de andre, ved å plage seg selv med å sykle i all slags vær. Han var redusert til en bedreviter som valgte det ubehagelige og upraktiske, men fornuftige. Akkorden var brutt!

De mest sympatiske på arbeidsplassen foreslo riktignok i et anfall av medlidenhet, at man burde kjøpe noen sykkelstativer og ruste opp garderoben. Men det var lett å se i øynene på de rundt lunsjbordet, at det kun var ment å bli med medlidenheten. -For hvorfor skulle man egentlig bruke penger på en eneste stakars syklist? Da var det vel bedre med tiltak som kom flere til gode? Dessuten kan jo ikke alle sykle. I alle fall ikke hver dag og hele året? Og man kan jo ikke tvinge folk heller!

Slik ble det til at syklisten fortsatte å «sykle i dusjen». Det gikk dager og år, men han holdt ut. Helt til en dag da sjefen ikke dukket opp på jobb. Han hadde fått slag. «Du stresser for mye, og er overvektig» hadde legen

sagt. Heldigvis var ikke slaget av den alvorligste sorten, og sjefen var etter et halvt års tid tilbake på jobb - nesten symptomfri. I mellomtiden hadde han vært gjennom en rekonvalesensperiode med opptrening. Det fikk han til å gjenoppdage treningsgleden fra ungdommen, og hvilken positiv effekt det hadde på både kropp og sjel. Ingen hadde forutsett at dette skulle bli starten på en total kulturendring i virksomheten og i den enkelte ansattes liv.

I dag er ikke de ansattes helse i denne bedriften en privatsak lenger. Det gis kjøregodtgjørelse for å sykle til møter i arbeidstiden, de ansatte har tilgang på firmasykler, det er topp moderne garderobes - og de som sykler til jobben kan skrive av en halv times sykling fra arbeidstiden hver dag. I tillegg er det alltid en padletur eller noe annet fysisk lagt inn når virksomheten samles til sommerfest eller julebord. Selv sier de ansatte ikke bare at de har fått mer energi og orker mer, men også har fått et mer aktivt liv på fritiden med mindre smerter i muskler og ledd. Og viktigst av alt, ingen ønsker seg tilbake til der de var for bare noen få år siden!

Du som leser dette befinner deg kanskje i en kommune som har lagt middels til rette for sykling til jobb. Rent faktisk betyr det at det er mulig å sykle til jobb, men heller ikke noe mer. Det er ingen som heier deg fram, du må kjøpe sykkel og utstyr selv, og du får ikke pendlertillegg eller noe i den durten. Burde det vært gjort mer?

Så hvorfor alt dette maset om at folk bør sykle mer?

På oppdrag fra Helsedirektoratet utførte Norges idrettshøgskole og ni andre høgskoler og universitet en



kartlegging om nordmenns aktivitetsnivå. Over 3400 personer mellom 20 og 85 år deltok. Alle forsøkspersonene fikk en måler festet til kroppen i nesten en uke som registrerte bevegelsene til personen. Resultatet viste at bare en av fem var aktive i tråd med Helsedirektoratet sine anbefalinger om 30 minutter daglig fysisk aktivitet. Selv om denne undersøkelsen nå ligger noen år tilbake i tid, antas den fremdeles å være gyldig for dagens befolkning. Andre studier utført her i Norge har også vist at fysisk aktivitet er forbundet med signifikant redusert dødelighet, og dødeligheten reduseres med fysisk aktivitet uavhengig av om man er overvektig eller ikke.

Sykling er også bra for miljøet. Flere norske byer har tidvis ulovlig dårlig luftkvalitet, og det er anslått at man taper ett års levetid på å bo i europeiske storbyers byluft. Sykling er også bra for bymiljøet og det fører til mindre behov for store investeringer i parkeringshus og lignende. Det er

også lettere å være sosial som syklist, sammenlignet med om man sitter i hver sin bil. Gode venner og et nettverk har vi alle behov for. Å eie bil koster også mye penger, og det er mange som kunne tenkt seg å ta en dag fri i uken framfor å benytte en femdel av inntekten på bil hvert år. Listen over fordeler for samfunnet ved at flere sykler mer, kunne vært gjort mye lenger.

Hva er så utfordringene?

I en stadig mer globalisert verden der storbyene vokser stadig mer, er det også økt fokus på sykling. Derfor sier også nasjonal transportplan at trafikkveksten skal tas med kollektivt, sykkel og gange. Men er dette realistisk? Svaret på dette vil avhenge av hvilke virkemidler vi er villige til å ta i bruk. Men det som er helt sikkert er at hvis vi fortsetter å bygge inn bilavhengighet i nye eiendomsprosjekter, så lykkes vi aldri. Dette gjøres i stor stil i dag. Resultatet er at det etter få år presser seg fram behov for stadig nye vei-prosjekter i milliardklassen.

Hvilke muligheter finnes?

Nå som nordmenns sykkelvaner er i sterk endring, byr det seg også mange muligheter. For oss som jobber med å få flere til å sykle, og tilbyr sykkelinfrastrukturprodukter, ser vi mange muligheter gå tapt hver eneste dag.

Eksempelvis er det svært lite fokus på ladeinfrastruktur for elsyklister, mens det er store planer om landsdekkende ladenett for elbiler. Og selv om den økende utbredelsen av elsykler og transportsykler gjør at byer og tettsteder kan klare seg helt uten privatbiler, så ser vi lite til denne typen prosjekter. Vi ser heller ikke at det bygges sykkelveier, men stort sett kun gang- og sykkelveier. Attpåtil leg-

ges disse som regel inntil bilveiene, som for å minne syklistene på at de fremdeles kan ombestemme seg og velge bilen. Støy, eksos og dårligere trafiksikkerhet, er konsekvenser av denne praksisen. Undersøkelser fra Danmark viser også at man er villige til å sykle betydelig lenger (Les: omveier) om omgivelsene er innbydende.

Sats på kollektivknutepunktene!

Hva gjelder kollektivknutepunkt, er sikker og værbeskyttet parkering for sykler, og i særdeleshet elsykler, svært viktig. Dette gjelder uavhengig om vi snakker om en bussholdeplass langs en riksvei, eller Oslo S. Moderne tilrettelegging tilsier at du skal kunne parkere sykkelen din tørt, henge fra deg hjelmen og en sekk, kunne sette sykkelen på lading, og til og med få lokalavisen levert i sykkelboksen før du går på bussen. -Og du skal ikke trenge å levne faren for sykkeltyveri en tanke. Dette er en utopi ved 99,9 prosent av kollektivknutepunktene i Norge i dag.

Transportsykkelen erstatter bilen

En viktig mot-trend er riktignok at mange nå anskaffer seg transportsykler. Disse benyttes til å frakte barn, matvarer og blir for mange en god bil nummer en eller to. På grunn av syklenes størrelse, passer de ikke alltid til sykkelstativene, de går ikke inn i heisene på jernbanestasjonene, og får ikke alltid plass på bussen. Dette er problematikk vi føler på kroppen når vi selv skal rundt på oppdrag med vår egen transportsykkel. Å skyve og bære en fullastet sykkel på 150 kilo opp og ned en trapp til og fra en perrong, er ikke et bidrag til økt sykkelandel. Det er heller ikke høye fortauskanter og ujevnheter som gjør det umulig å frakte et par jordbærkas-

ser uten at de har blitt til syltetøy før man kommer fram. Eller dårlig vintervedlikehold, som gjør at man alltid må ha en bil som backup. Derfor må kommunene også på banen og ta tilretteleggingen for transportsykler på alvor.

Kommuner har også et stort transportbehov internt. Det kan være hjemmetjenesten, parkvesenet eller andre instanser i kommunen. Mange av disse tjenestene kan utføres med sykkel, og hvis ikke kommunene går foran som gode forbilder på dette området, så kan man ikke forvente at resten av arbeidslivet vil gjøre det. I tillegg har kommuner en betydelig innkjøpsmakt som kan benyttes ved anskaffelser. Her kan man bli langt flinkere til å belønne vekterselskaper som benytter sykler, samt taxiselskaper, budfirma og vareleverandører forøvrig. I mange tilfeller trenger dette heller ikke å bli dyrere, men snarere gi både billigere og bedre tjenester til kommunene.

Hvor går veien videre?

De siste hundre årene har samfunnet blitt bygget rundt privatbilen. Privatbilen har dermed blitt den unnværlige proppen i badekaret som gjør at alt fungerer. Men denne konstruksjonen har som vi vet en betydelig kostnad miljømessig, livskvalitetsmessig og samfunnsøkonomisk. Tiden er derfor overmoden for å starte byggingen av samfunnet rundt transportformer som kollektivt, sykkel og gange. Hva dette innebærer kan være vanskelig å få øye på, fordi det krever at man bryter med de tradisjonelle tanke- og handlingsmønstrene vi er vant med fra samferdselsplanleggingen. Og ikke minst krever det lederskap. Et lederskap som får syklene ut av dusjene.

Desemberkonferansen 2017

Transformasjon - Klima - Teknikk - Innkjøp - NVDB

6. - 8. Desember

Color Line Oslo - Kiel

Alt du må vite om ladbar infrastruktur for bil og sykkel

