

# den internasjonale konferansen for sykkelplanlegging

Velo Mondial 2006  
Cape Town



Lars Olav Farstads rapport fra stipendreise

Jeg var så heldig å få tilslag på stipendsøknaden. Jeg hadde søkt om midler til å delta på Velo Mondial 2006. Dette er en konferanse som avholdes om lag hvert sjette år. Dette var første gang at arrangementet var lagt til Afrika. Neste gang vil bli enten Asia, Sør-Amerika eller Australia. Så den som vet at kommer til å jobbe med sykkelsaker i 2012 kan jo begynne å forberede seg =o)

Det er første gang jeg har vært på en konferanse med deltaker fra hele verden. Hovedinntrykket mitt er at avstanden mellom utfordringene i rike og fattige land er svært forskjellige, men med globalt miljø som felles problem.

Mens den rike verden helsemessig nærmest forgår i egen velstand og forurensning og derfor burde sykle mer, har mange i fattige ikke økonomi til å skaffe seg sykkel. Dette spranget i utfordringer må ha gjort at mange av foredragene fra det rike nord virket utopiske og irrelevante for mange av deltakerne. Samtidig hadde mange av foredragene fra sør liten overføringsverdi til land med høyt utviklet sykkelkultur og ressurser til å gjennomføre tunge infrastrukturelle tiltak. Oppi det hele sitter vi som nordmenn og har all verdens mulighet for å tilrettelegge for økt sykling, men når det kommer til stykket så gidder vi ikke å sykle likevel.

Mangelfulle engelskkunnskaper gjorde at noen av innleggene ikke var mulig å forstå. Mange av foredragsholderne i de mindre sesjonene hadde forberedt seg på powerpoint-presentasjoner, men det hadde ikke arrangøren lagt opp til. Det gikk selvfølgelig utover kvaliteten på disse foredragene.

Minst like viktig som det faglige innholdet er kontaktene en knytter. Jeg fikk særlig god kontakt med de danske fra Odense og København og håper det kan komme til nytte i sykkelbyarbeidet.

Det var spennende for meg å komme til en ny verdensdel og til en viktig by i et land som har gjennomgått så store endringer. Jeg bodde "down-town" og fikk dermed et bedre innblikk i bylivet enn de som bodde i det "internasjonale" konferansesenteret.

Et inntrykk sitter jeg i hvert fall igjen med; Uansett hvor i verden du kommer så er folk misfornøyde med vedlikeholdet på gang- og sykkelvegene...



Utsikt opp Longs Street fra frokostbordet

## **Søknaden som gikk igjennom =o)**

*Jeg vil svært gjerne oppdatere meg om hvordan tilrettelegge for økt sykkelbruk i Vestfold og dermed bidra til å oppfylle intensjonene i NTP og ambisjonene til regionsledelsen.*

*Som krumtapp for sykkelarbeidet i Vestfold distrikt er jeg sentral i arbeidet med sykkelbyen Sandefjord, gjennomføring av sykkelveg-inspeksjoner, tilrettelegging for sykkelturisme og sykkelpolicy i Vestfold generelt. Alle disse fagfeltene er tema på konferansen.*

*Velo Mondial finner sted kun hvert sjette år og er en sjelden anledning til å få innblikk i et enormt informasjonstilfang. Konferansen vil derfor være en nyttig og effektiv anledning for meg til å holde meg oppdatert på fagfeltet. Konferansen har en rekke parallelle sesjoner og er i hovedsak innrettet mot planleggere og andre "gjennomførere" og dermed midt i blinken for meg.*

## **Program**

Programmet var svært omfangsrikt. Det var ikke mulig å få med seg så mye som en kunne ønske. Opplegget var standard der programmet varierte mellom samlinger i aulaen og parallelle sesjoner med ulike tema. Hele programmet ligger beskrevet under [www.velomondial2006.com](http://www.velomondial2006.com). På neste side følger essensen av noen av innleggene.



Denne statua står på en av de viktigste handlegatene i Cape Town og har sikkert en oppfatning usa'nsk kulturimeperialisme

### Transportminister Jeff Radebe, Sør-Afrika

I Sør-Afrika er sykkelen en viktig fattigdomsbekjemper. Det er viktig at folk kan gjøres uavhengige av transport som krever betaling. Cape Town følger på mange måter en europeisk byutvikling der de rike bor i sentrum. Mange fattige blir dermed henvist til boligområder langt borte fra arbeidsstedet, gjerne 20 km fra de økonomiske sentra. Dermed er disse avhengige av kostbar transport i form av organisert minibusskjøring til sentrum. En mer sykkelvennlig veg og en sykkel til overkommelig pris ville gitt et raskt "velstandshopp".



Sykelkoordinator Marit Brandtsegg i region øst på nyanlagt sykkelveg i Cape Towns utkant

### Presidentkandidat Enrique Peñalosa, Columbia

10 % av columbianerne har bil. I Bogota er andelen 30 %. Byen står i ferd med å kveles av biltrafikk. Å promotere kollektiv, sykkel og gange for miljø er også et tiltak som virker for økonomisk utjevning.

### Paneldebatt

I internasjonalt hjelpearbeid må støtten rettes inn mot et mål om å oppnå selvgående kompetanse. Kravene til moderne og miljøvennlig byplanlegging må tyngre inn i hjelpearbeidet. Målet om bærekraftig utvikling må selvfølgelig ligge til grunn også her.

I vesten ligger det store utfordringer og markeder i helse- og miljøvennlig fritid. Snart skal baby-boomers (68-erne) ut i AFP. Dette er en kravstor generasjon som ikke må få lov til å synke hen i sofaen. Det har ikke samfunnet råd til.

Utviklingsland vil gjerne bli moderne. I det ligger et ønske om bil og dermed bilavhengighet. Det er en stor utfordring for Verdensbanken å promotere ikke-motorisert transport som den mest framtidsrettede.

Sykling må bli mer "chic", en oppgave som bør gå som en oppfordring til de store internasjonale selskapene.

Planlegg for fattige, med korte avstander tilpasset ikke-motorisert transport. Hvem definerer hva som er moderne? Jo, the first world countries

Verdensbanken sier; Vedlikehold er ikke sexy, Nyanlegg derimot...!

### **Sykkelvenlige Brüssel, Dr. Randy Rzewiki**

Byen har ikke særlige sykkeltradisjoner, men satser nå på å legge til rette for hverdagsyklisten fordi arbeidere fra mange land ønsker å fortsette med gode vaner de har med fra mer sykkelvenlige hjemtrakter. Det regner ikke så mye som man tror i Brüssel heller. Været er derfor ikke noen reell begrunnelse for å la være å sykle. I Vest-Europa regner det faktisk bare 7 % av tiden.

Sykling er kulturelt betinget. I det flamsktalende Flandern i nord sykles det mange steder som i Nederland. I det fransktalende Vallonia står det sykkelmessig like dårlig til som i Frankrike.

I lyskryss er sykkelboks et viktig tiltak for økt framkommelighet i signalregulerte kryss. 96 % av de spurte syklistene vil ha flere sykkelbokser. Mange vil i tillegg gjerne ha "førgrønt" for syklende.

2/3 av alle spurte kunne tenke seg 30 km/t som generell fartsgrense i byen. Sykkelorganisasjonene vil ha syklende politi for å øke bevisstheten rundt trafikkregler og sykkelproblematikk.

Kryssproblematikk oppleves ikke som noen spesielt stort problem. Dette har antakelig sammenheng med at syklende oppfatter seg som kjørende og dermed er det få misforståelser rundt regelverket og få juridiske uklarheter.

Sykling i kjørebanelen er mest komfortabelt og tryggest. I tillegg gir det lavere fart på bilene. Det gir færre alvorlige ulykker.

## **Klimaendringer – en inspirasjon til økt sykling, Peter Lipman**

- Klimaendringer går raskere enn en trodde før
- "Energy footprint" fra vår generasjon er enormt og uten sidestykke menneskehetens historie
- Stadig større andel av energiforbruket går til transport
- I EU kommer 80 % av CO2 fra biltrafikken
- "Peak oil" gjør at en finner stadig mindre, men stadig vekk finnes det fortsatt nok hydrokarbon til å lage mye elendighet for miljøet
- Vi trenger
  - Holdnings- og atferdsendring
  - Teknologiske nyvinninger
- Butikkeiere overestimerer bilbruken til det dobbelte av hva den faktisk er samtidig som den underestimerer gs og bussreiser. Det har konkrete konsekvenser for praktisk politikk i lokalmiljøer
- Bilen beslaglegger svært mye og kostbart areal
- Svært få liker trening. Sykling har en klar fordel i at den fører meningsfylt fysisk aktivitet inn i hverdagen

## **Synergieffektene av å promotere menneskedrevet transport – helse, miljø og sikkerhet, Dr Carlos Dora WHO**

Tre faktaopplysninger fra de som har oversikten:

1. Luftforurensning forårsaker lungesykdommer og prematur død
2. Trafikkveksten overgår lang gevinsten ved mer økologiske/ økonomiske biler
3. Folk blir feite av å bo i forsteder

## **BYPAD - Bicycle Policy Audit, Tim Asperges, Hasselt University**

Bypad er et europeisk hjelpeprogram for å oppnå mer kvalitet for sykkeltrafikk (Drammen er BYPAD-by). For å oppnå dette brukes TQM (total quality management). Systemet er selvevaluerende og innbefatter både politikere, administrasjon og brukergrupper.

Mer enn 60 europeiske byer i 19 land er med i Bypad. Organisasjonen har 22 auditors (vegledere/sensorer). Arbeidet organiseres med utgangspunkt i at de som ligner hverandre også har mest å lære av hverandre.

Bypads satsingsområde framover vil være nye EU-land og mindre byer (<50 000 innbyggere, hallo Sandefjord!). EU finansierer/støtter Bypad i enda tre år.

## **Susanne Holste , Verdensbanken**

Spør de potensielle brukerne før du bygger en g/s-veg. Det burde være en selvfølgelighet..

I den kinesiske industribyen Fu-Shuan er det 500 000 syklistere. Majoriteten av syklistene er i aldersgruppa 35 – 45 og 25 % er arbeidsledige.

- Syklistene har høyere utdanning enn gjennomsnittet
- De bruker sykkel til arbeid, skole, shopping og trening
- Hovedvekten av turene er korte dvs 1,5 – 2 km
- Bussen går for sjelden, den er for dyr og rutene er ikke gode nok
- Syklistene melder om dårlig vedlikehold, dårlige parkeringsmuligheter, manglende sykkelstier og lav sikkerhet
- Politiet kvier seg for å konfrontere bilister siden disse gjerne er folk med høy status
- Vegkryssene er enorme, men uregulerte
- Mangelfulle parkeringsmuligheter fører til mange sykkeltyverier
- Tilrettelegging for syklende på sekundærvegnettet avlastet hovedvegene, men gir det bedre framkommelighet for syklende? I hvert fall fører det til at nabolagene får en generell oppgradering
- Sørg for sammenhengende løsninger
- Sørg for tilbud til gående når du planlegger for sykkel

## **Why cycle to work, Jan Koeman, COS Netherlands**

- Sykkelen mister transportandeler i Nederland, alarmerende..!
- Planlegg for People (social), Planet (ecological) og Profit (economic)
  - Bike and People
    - Behov for transport
    - Behov for trening
    - Behov for rekreasjon
  - Bike and Planet
    - Ingen fossile brennstoff
    - Ingen CO2
    - Bedre luftkvalitet
    - Tar ikke plass
    - Ingen støy
  - Bike and Profit (sosiale kostnader, noe ufullstendig..)
    - Investeringer i infrastruktur

- Trafikkork
- Folkehelse
- Trafikkulykker
- 450 selskaper/bedrifter deltar i sykle til jobben. 24 000 syklister deltar og sykler til sammen 14 mill. km. Det gir 3 000 000 kg CO2 reduksjon. 75 % av selskapene sponser antall syklede km med 1-5 €-cent/km, totalt € 100 000 i 2005 til sykkelprosjekter i U-land
- Mange bedrifter i Nederland deltar ikke i sykle til jobben fordi det er en selvfølge å bruke sykkel
- I Nederland som ellers er det aldersgruppa 35 – 45 som sykler mest

### **Paneldebatt**

- Planlegg for sykkel fra starten i nye prosjekter
- Sørg for brukermedvirkning
- På 80- og 90-tallet ble ting satt mer i system i København. Samtidig hadde man et godt utgangspunkt i mange syklister
- Selv om det kom politisk skifte i Perth så fortsatte sykkelsatsinga, særlig med vekt på tre tema
  1. sammenheng
  2. farlige punkter
  3. enhetlig design
- Dårlige sykkelbyer uten effekt er en hemsko for sykkelsatsinga. Det utløser ingen vilje til politisk satsing – tvert imot (hallo Tønsberg!!)
- Framtida fokuserer på helse og mobilitet, med andre ord: sykling
- Google earth skal etter hvert inneholde all info om sykkel, interaktive kart osv. se [www.velo.info](http://www.velo.info)

### **Sykle til skolen, Thomas Böhmer, Dresden**

- Målet er å oppnå mobilitetskompetanse
- Det er hovedsakelig for aldersgruppa 12 – 15 at sykling først og fremst utgjør et kvalitetsmessig sprang i kvalitet
- Elevene lager selv sin skolevegsplan med bruk av kart, ulykkesdata, befaringer (=utbedringer?), trafikale undersøkelser
- Mye av arbeidet er nytting input til kommunale ingeniører
- Det er viktig å finne dedikerte lærere slik at dette kan bli mer eller mindre selvgående



## **William Nederpelt, Town planning and barriers**

- Tung jernbaneutbygging ødelegger snarveger
- Jernbanen vil ikke ha med sykler
- City-bikes gir fleksibilitet
- Sykkelveger må erstattes ved større utbygginger som ødelegger
- Gratis ferger er en suksess
- Jo rikere innbyggere desto mer sykling

(jeg tror vel egentlig at Nederland er lenger framme enn det om antydes her..)

## **Elisabeth Train, Bikes Belong Coalition**

BBCo er et konsortium som er dannet av sykkelindustrien for å øke sykkelbruken

- 52 % av amerikanerne ville sykle mer dersom de hadde hatt trygge steder for det
- BBCo støtter så vel fysiske prosjekter som kampanjer og organisasjoner
- Driver tung lobbying mot Capitol Hill
- Politikere er opptatte av kostnader og inntekter. Derfor må fakta presenteres i \$
- BBCo prøver å skape allianser med andre enn sykkelindustrien innen helse, utdanning miljø osv..
- USA tilstreber uavhengighet fra "foregin oil"
- 750 \$ pr. million i omsetning er kostnaden for å være med i konsortiet
- Støtten går hovedsakelig til "the new cyclist". Som etter hvert blir trygge syklist og våger seg ut i trafikken på sykkelfelter og hva det måtte være
- BBCo vil se 10 mill flere syklist i 2010/-12

**Leser du fortsatt? Jeg tror likevel jeg stopper her. Du har nå fått et innblikk i noen av temaene og kompleksiteten i sykkelarbeidet. På siste side finner du konferansens "Declaration". Den stiller vi oss selvfølgelig alle bak!**



**=o) God sommer fra Lars Olav**

**International Bicycle Planning Conference  
Cape Town International Convention Centre  
5 - 10 March 2006**

**VELO MONDIAL 2006 CAPE TOWN DECLARATION  
TOWARDS PROSPERITY**

Noting that:

- o Safe cycling is a basic human right
- o Cycling plays a critical role in solving global challenges such as economic inequality; obesity and other direct results of physical inactivity; energy consumption; air quality; and road and social safety
- o The earths environment is deteriorating due to carbon emissions

It was further noted that Cape Town and the Western Cape have committed themselves to a course of action to address Non-Motorized Transport (NMT) planning, and have achieved notable success in implementing the bicycle master plan and establishing an NMT Council. These communities are to be congratulated for facing these challenges by promoting NMT initiatives.

The 350 delegates from 41 countries attending the third Velo Mondial conference, in Cape Town, South Africa, March 5th 10th 2006, agreed that all spheres of government, civil society organizations, and the business sector be urged to work together to promote and deliver safe and increased levels of cycle use. To that end, delegates demand that the best practice that already exists must be harnessed at a now greater speed and urgency to achieve a better future by:

- o Reclaiming public space so as to improve quality of life
- o Improving the integration of cycling with other sectors such as: health, public transport, environment, and economic generation
- o Facilitating greater access to high-quality technical expertise on cycling
- o Ensuring political commitment for an increased role for NMT in economic and community
- o Development Planning to retain and encourage the small scale and mixed function of community districts and make these as accessible as possible to the bicycle
- o Building the capacity of community-based organizations and supporting NGOs in order to promote NMT
- o Engaging the business community in providing healthy workplaces
- o Urging Velo Mondial to develop strategies and work with all agencies to ensure that cycling is promoted in international programs, and to report back to the next Velo Mondial conference
- o Finally, the conference calls on all communities to set a ceiling target for private motorized transport usage by investing in NMT.

**LETS GET MOVING**