



SYKLISTENE
Lillestrøm og omegn

lillestrom@syklistene.no
www.syklistene.no/lillestrom
www.facebook.com/slfloo

Til Lillestrøm kommune (postmottak@lillestrom.kommune.no)

Lillestrøm, 30. april 2021

SLF Lillestrøm og omegn med innspill til sykkelstrategi for Lillestrøm kommune

Vi viser til tidligere kontakt mellom vårt lokallag SLF Lillestrøm og omegn¹ og Skedsmo/ Lillestrøm kommune, senest felles temakveld av 14.04.21 om «Lillestrøm etter kommunesammenslåingen. Fra landets beste sykkelby til landets beste sykkelkommune?» og vårt brev av 15.04.21 med innspill til kommunens klimastrategi².

Innledningsvis vil vi gjerne si at det gleder våre sykkelhjerter når vi leser at...

«Lillestrøm kommune legger til grunn en ambisiøs visjon og målsetning for sykkelsatsingen i kommunen. Lillestrøm skal være den fremste sykkelkommunen i landet samt at Lillestrøm by skal bli blant de beste sykkelbyene i Europa. Sykkelandelene skal ligge mellom 10 og 20 prosent for tettstedene i kommunen avhengig av lokalt potensial. Sykkelinfrastrukturen skal oppgraderes etter inspirasjon fra nederlandsk sykkeltilrettelegging med helhetlige løsninger...», jf nettsiden til Lillestrøm kommune³.

Det er gledelig at kommunen satser såpass på sykkel. Vi ser også mye positivt i sykkelstrategien! Mange flotte ord som gir håp at disse vil følges opp av tilsvarende beslutninger og gode tiltak i kommunens arbeid for bedre sykkelforhold og økt sykkelandel!

Men vi ser også et stort potensial til noe mer ... Derfor har vi også bedt våre medlemmer om innspill i en egen liten «TENK»-kampanje, jf vår nettside⁴ og vedlegg 1. I vedlegg 2 finner dere innspill fra noen av våre medlemmer som fokuserer bl a på følgende aspekter:

- sykkelstrategien mangler tiltak for å øke sykkelandelen, særlig støtteordninger/ incentiver som kompenserer syklende økonomisk (og som også er samfunnsøkonomisk lønnsomme grunnet store helse- og velferdsgevinster for hver eneste kilometer som blir syklet mer ...)
- det savnes en sterkere prioritering av infrastruktur for sykling i sykkelstrategien, særlig når det gjelder sykkelekspressveier som vurderes som lønnsomme

¹ I sykkelstrategien side 3 og side 20 omtales vår organisasjon som Syklistenes landsforbund. Vi håper at dette bare er (to) skrivefeil, og at kommune vet hva vi heter. Navnet vårt bes rettet til *Syklistenes landsforening*. Alternativt kan vi gjerne omtales som *Syklistforeningen* eller forkortet som *SLF*, vårt lokallag også som *SLF LOO* eller *SLF Lillestrøm og omegn*. Her er det nok å velge, men vi kalles altså ikke for *landsforbund*. Takk!

² jf våre høringsuttalelser her www.slfloo.com/arkiv/horingsuttalelser/

³ www.lillestrom.kommune.no/politikk-og-administrasjon/politikk/politiske-moter/

⁴ www.syklistforeningen.no/aktuelt/sykkelstrategien/

Som Norges eneste organisasjon for hverdagssykling jobber Syklistenes Landsforening (SLF) for å bedre sykkelforholdene i Norge, og vi som lokallag har fokus på sykkelforhold i Lillestrøm og omegn. Vi ønsker at flest mulig skal se på sykkel som løsningen i hverdagen – som framkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. Kort sagt, så mener vi at sykkel er del av løsningen for de fleste samfunnsproblemer. Med dette som utgangspunkt får sykkelstrategien en kjempestor betydning.

Vi mener at Lillestrøm kommune har med Lillestrøm sykkelby et veldig godt utgangspunkt for å kunne jobbe videre og realisere en aktiv og svært ambisiøs sykkelpolitikk. Det er ganske «vanlig» å bruke sykkel som transportmiddel i Lillestrøm (sykkel)by og det er et stort utviklingspotensial i (resten av) kommunen. Men når det er sagt, så vil vi gjerne komme til vår første kritikk av sykkelstrategien som ligger ute til høring, eller bedre sagt av selve grunnlaget for denne strategien.

I kapittel 1 av kommunens sykkelstrategi beskrives «dagens sykkelbruk i Lillestrøm kommune». Her leser vi at det *«ble i oktober 2020 gjennomført en reisevaneundersøkelse for å kartlegge reisevanene til innbyggerne i Lillestrøm kommune med fokus på sykkelvaner»*. Noen hundre personer ble spurt om de brukte sykkel på en konkret dag i oktober? Hva betyr dette egentlig for virkeligheten i Lillestrøm sykkelby/sykkelkommune?

Vi leser videre at *«det finnes enkelte sykkeltellere i kommunen som kontinuerlig teller syklistene ... (og at) enkelte av disse står også sammen med tellere for biltrafikk. Disse tellerne gir kun trafikken i et punkt ... (men) sammen med teller for bil kan disse benyttes til å si noe om forholdet mellom bil og sykkel»*. Ok? Men så skrives det at *«høsten 2020 var det få tellere med tilgjengelige data ...»*. Enkelte sykkeltellere, hvorav enkelte av disse også kan relateres til tall for biltrafikk, men så er det bare få med tilgjengelig data ... Hva er grunnen til alt dette, og hva betyr dette for kommunens forståelse av dagens situasjon?

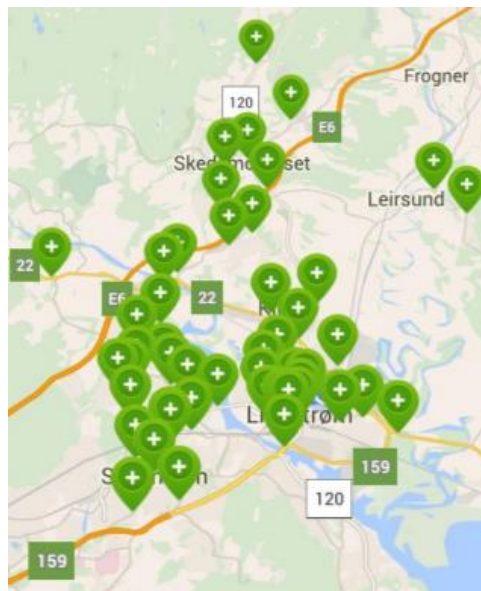
Det virker slik at kommunen bare har begrenset data når det gjelder «dagens situasjon» og det kan vel konstateres at denne informasjon ikke deles i særlig stor grad med oss innbyggere ... Vi foreslår at data fra sykkeltegnings gjøres lett tilgjengelig for alle lokale syklistene slik at innbyggerne selv kan danne seg et bilde og følge med på utviklingen de neste årene (etter at den nye sykkelstrategien ble vedtatt).

Men hvordan tolker kommunen selv dette datagrunnlaget? Vi forstår det slik at kommunen i sin sykkelstrategi estimerer tall for hele året og hele Lillestrøm kommune, basert på selvrapportert (!) tall fra reisevaneundersøkelsen, for en eneste dag (!) i oktober (!), ved hjelp av en justering for sesongvariasjon basert på en (!) sykkeltegnings ved Nitelva ... (?) Det konkluderes i hvert fall med at sykkelandelen i kommunen ligger nå for tiden på 4 prosent over året og over 7 prosent i august måned, mens Lillestrøm (sykkel)by vil ha en sykkelandel på 11 prosent over året og opp mot 20 prosent i august.

Med all respekt – så sitter vi igjen med flere spørsmål enn svar, etter denne status quo analysen. Vi stiller rett og slett spørsmål om kommunens tolkninger og antagelser om sykkelandeler er korrekte, både når det gjelder i deler av og kommunen i sin helhet ...? Vi mener det er nødvendig med et bedre system for å kunne beskrive og analysere den nåværende situasjonen og utviklingen framover. Dette er også svært viktig for å kunne vurdere og velge ut nødvendige (sykkel)tiltak og for å kunne evaluere disse tiltakene på et senere tidspunkt. For å kunne vurdere om tiltaket hadde noe effekt, og ikke minst for å ha et godt grunnlag for budsjettarbeidet!

I denne sammenheng vil vi minne kommunen om at vårt lokallag i flere år har gjennomført hundrevis av systematiske «reisevane-observasjoner» på 50 utvalgte manuelle tellepunkter (counterpoints) i Skedsmo kommune. På disse *counterpoints* har vi telt syklende og gående, og i tillegg notert antall biler og busser.

Nedenfor vises resultatet fra hele 350 sykkeltellinger som ble gjennomført i perioden fra februar 2015 til november 2018. Resultatet var denne gangen svært tydelig og dessverre mer eller mindre uendret i hele perioden (se oversikten nedenfor der 50 counterpoints er kategorisert geografisk):



Området	Counterpoints	Antall tellinger	Andel tellinger	sykkelandel
Lillestrøm/ Kjeller	21	183	52,29	3,37
Strømmen/ Skjetten	18	107	30,57	2,11
Skedsmokorset/ Leirsund	11	60	17,14	1,25
sum	50	350	100,00	2,70

Tab 1: Resultater fra 350 sykkeltellinger med Counterpoint i Skedsmo kommune, febr 2015 til nov 2018 (kilde: SLF LOO)

Vi er bare et lite lokallag som drives av noen få frivillige og vår kapasitet er derfor begrenset. Vi er også klar over at funn fra våre sykkeltellinger ved hjelp av Counterpoint⁵ heller ikke viser den eneste sannheten. Vi vil heller ikke påstå at våre funn er representative i streng forstand. Men vi mener allikevel at disse funn er oppsiktsvekkende. Våre sykkeltellinger viser nemlig en sykkelandel som ligger på 1-3 prosent, uansett hvor og når vi har telt, dvs med forholdsvis liten variasjon gjennom året og geografisk, se tabell 2 nedenfor:

periode	antall tellinger	syklister	gående	person-biler	lastebiler/ buss	sum	sykkel-andel
2015-I	4	37	94	2014	133	2278	1,62
2015-II	6	162	91	3893	288	4434	3,65
2015-III	9	129	285	4227	168	4809	2,68
2015-IV	34	214	699	8818	429	10160	2,11
2015	53	542	1169	18952	1018	21681	2,50
2016-I	34	108	635	7252	429	8424	1,28
2016-II	13	176	360	3110	217	3863	4,56
2016-III	17	242	450	4226	336	5254	4,61
2016-IV	69	402	1094	11198	555	13249	3,03
2016	133	928	2539	25786	1537	30790	3,01
sum	186	1470	3708	44738	2555	52471	2,80

Tab 2: Sykkeltellinger med Counterpoint i Skedsmo kommune, 2015-2016 (kilde: SLF LOO)

Vi mener at våre tall gir god grunn til å undersøke dagens situasjon noe bedre enn det som er beskrevet i kapittel 1 i sykkelstrategien. Vi anser våre egne undersøkelser også som et verdifullt bidrag til et kommunalt sykkelregnskap som vi har etterlyst i mange år ...

⁵ www.counterpointapp.org/



Vårt lokallag har i flere år argumentert for at Skedsmo (og nå Lillestrøm) kommune skulle etablere et eget sykkelregnskap. Vi har minnet Skedsmo kommune om dette senest høsten 2018, ved hjelp av en fin og informativ gave som vises på bildet ovenfor. Denne gangen kom kommunen (bare) på andre plass i undersøkelsen *Syklist i egen by*, jf mer info i vårt brev av 04.11.18 i arkivet på vår nettside⁶. Vi tenker at Lillestrøm sykkelby (og sykkelkommune) har gode sjanser til å komme på første plass i Norge. Men dette krever målrettet innsats. Vi mener at et eget sykkelregnskap kan være til stor hjelp til å holde oversikt over arbeidet for beder sykkelforhold og økt sykkelandel. Viser her til tidligere brev med flere gode argumenter (se f eks forslag fra 2016 i vedlegg 3). Dessverre finnes ordet sykkelregnskap ikke i kommunens sykkelstrategi!

Som innledningsvis nevnt så etterlyser våre medlemmer mer konkrete sykkeltiltak i sykkelstrategien – og vi er enige at det er veldig viktig med konkrete og effektive sykkeltiltak. Men det å nevne tiltak i en plan eller strategi er noe annet enn det å sette i gang med konkrete tiltak. Det nevnes for eksempel betydningen av tiltak som en del av kommunens holdningsskapende arbeid (les: ulike kampanjer). Det er flott at kommunen skriver om kampanjer, men det er enda bedre å gjennomføre disse. Ett eksempel er vintersykkellkampanjer.

Lillestrøm kommune startet opp i januar 2020, og hadde da nesten ett helt år til den første hele vintersesongen i storkommunen bgynte. Allikevel klarte Lillestrøm kommunne ikke å videreføre en godt etablert rutine fra Skedsmo kommune, der det over flere år hadde blitt invitert hundrevis av lokale syklistar til å bli med i vintersykkellkampanje (med gratis piggdekk mm). Vi synes at dette er både beklagelig og litt overraskene – fordi selv vårt lille lokallag klarer å arrangere vintersykkellkampanjer (se vedlegg 4).

⁶ se flere brev her www.slfloo.com/arkiv/brev/

Vi mener altså at det er svært viktig at det som står i strategien speiler virkeligheten (f eks med tanke på nåværende sykkelandeler), men det er selvfølgelig også ønskelig tiltak i strategien blir realisert. I denne sammenheng kan man selvfølgelig også kommentere hvor ambisiøse målformuleringer man ønsker å sette seg ... Vi synes selvfølgelig at det er flott med høye ambisjoner, men varsler allerede nå at vi kommer til å følge med og vil måle kommunen på nettopp disse målene de nærmeste årene. Vi vil ikke være pessimistiske, men mener allikevel at målet at sykkelandeler på opptil 20 prosent krever større innsats (og investeringer) enn det vi har sett så langt.

Vi håper i hvert fall at fraværet av (flere) konkrete tiltak skyldes at sykkelstrategien bare skal fungere som et overordnet dokument (og at tiltakene konkretiseres et annet sted ...). Derimot mener vi at sykkelstrategien kunne si mer om kommunens ønske å ta i bruk innovative og godt fungerende løsninger som f eks bruk av delesymbolet «Sharrows»⁷. Riktignok har kommunen fått på plass en del spennende løsninger de siste årene. Her tenker vi både på sykkelgata og sykkelhotell i Lillestrøm. Men også disse løsningene viser «svake sider» som vi har belyst i flere tidligere brev (se fotnote 6). Her vil vi bare nevne at det ble fjernet hundrevis av gratis parkeringsplasser for en betalingsløsning som allikevel ikke gir mer sikkerhet mot tyveri og hærverk, og at vi gjentatte ganger har foreslått å etablere en betalingsordning som premierer syklistene som kombinerer sykkel med kollektivtrafikk. Når det gjelder betydningen av sykkel som miljøvennlig transportform så må det selvfølgelig nevnes at elsykkelen har kommet for å bli! Her savner vi en mer offensiv politikk/ strategi med tanke på el-syklistene! Det gjelder særlig de mindre sentrale områder i storkommunen, men også sikre parkeringsplasser ved store knutepunkter (se kommentar om tyveri fra sykkelhotell ved Lillestrøm stasjon).

Vi har også observert at det ble montert mange nye skilt for lokale/ regional syklistene i Lillestrøm og omegn. Dette er bra, men også dette kunne gjøres enda bedre. Når kommunen selv nevner «nederlandsk sykkeltilrettelegging med helhetlige løsninger» så tillater vi oss til å vise til det nederlandske systemet med skilt med knutepunkter som gir rask og god orientering i kommunen/ regionen. Dette hadde vært en innovativ løsning for Lillestrøm og omegn!

Andre innovasjoner kan «observeres» uten å reise rundt i Europa. I vår nabokommune ble det nettopp åpnet en flott ny gang- og sykkelvei i Strømsdalen⁸. Slike forbindelser er svært viktige for lokale syklistene, både med tanke på sikkerhet, komfort og ikke minst fremkommelighet. Når det gjelder fremkommelighet så vil vi også gjerne peke på den store betydningen som små snarveier kan få. Ordet snarvei nevnes heller ikke i sykkelstrategien, men også her har kommunen trolig et stort potensial.

Men mest av alt så er det viktig at det jobbes målrettet for et sammenhengende sykkelveinett⁹. Og denne jobben krever ikke bare strategier, gode planer og (fine) ord. Den krever uten tvil penger! Derfor hjelper den beste sykkelstrategien ikke særlig mye, hvis store ord i strategien ikke finnes igjen i like store tall i kommunens budsjett. Også her kunne det (manglende) sykkelregnskapet være et viktig verktøy for å realisere kommunens (sykkel)strategi!

⁷ www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/sharrows-skal-gi-bedre-sykkel-trafikk?fbclid=IwAR1Nq4QqmyVp9ZHgm3VoVExFyHq7JYY1YEFzFInkbUVsoohR_FE2TFcrMA8

⁸ www.ralingen.kommune.no/ny-gang-og-sykkelveg-stroemsdalen.6323207-488803.html

⁹ www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/Ga99RB/slutt-aa-bygge-luftslott-rundt-sykkelsatsingen?fbclid=IwAR204YHfky72zFbkzvGI5Fra5EkprNw22gilCe7jw4EIn6EHtTfTpQuER0

Vi ønsker Lillestrøm kommune lykke til med sykkelstrategien og det viktige jobben som starter etter at strategien er vedtatt!

Vi blir som sagt gjerne med i det videre arbeidet for bedre sykkelforhold og kan gjerne kontaktes pr mail til lillestrom@syklistene.no for å diskutere framtidige samarbeidsprosjekter!

Mvh

Sykkelstyret i SLF Lillestrøm og omegn*

www.syklistene.no/lillestrom

www.facebook.com/slfloo

* brevet er elektronisk godkjent

VEDLEGG



Har du innspill til sykkelstrategien?

SLF Lillestrøm og omegn ber egne medlemmer om innspill til ny sykkelstrategi i Lillestrøm kommune som er ute til høring nå. Send oss dine tanker, og bli med i trekningen av et gavekort på kr 1000!

Lokallagsnytt | Lillestrøm og omegn | Trafikk og politikk | 20. mars 2021 | Carsten Wiecek



Hva tenker du om den nye sykkelstrategien i Lillestrøm kommune?

Ny sykkelstrategi for Lillestrøm kommune ble ferdigstilt i begynnelsen av året og legges etter vedtak i formannskapet i disse dager ut på høring på kommunens [hjemmesider](#). Strategien er et svært viktig dokument for alle lokale syklistere i regionen vår, fordi den gir overordnede mål og føringer for arbeidet med sykkelsatsingen de neste 10 årene. Vi har derfor valgt å legge ut kommunens høringsbrev med sykkelstrategien på vår egen nettside [her](#).

Som lokallag til Syklistforeningen og høringsinstans i Lillestrøm kommune har vi selvfølgelig planlagt å sende en egen høringsuttalelse, innen fristen 30.04.21. Men før det, så håper vi «å høre noe» fra våre medlemmer: Om du er medlem i Syklistforeningen og er bosatt i Lillestrøm kommune (eller i Rælingen kommune) så er du automatisk medlem i SLF Lillestrøm og omegn. Som medlem må du gjerne innen 25.04.21 sende oss mail til lillestrom@syklistene.no med stikkord «Sykkelstrategi» og med dine tanker om denne strategien. Vi skal prøve å inkludere alle innspill (i anonymisert form) i vår høringsuttalelse – og alle bidragsytere er med i trekningen av et gavekort på kr 1.000 fra [Foss Sport](#).

Om du selv vil møte strategien bak sykkelstrategien, bli gjerne med på vår (digitale) temakveld med sykkelplanlegger Iver Wien fra Lillestrøm kommune, på onsdag 14.04.21 kl 1800-1840. Wien skal snakke om «Lillestrøm etter kommunesammenslåingen. Fra landets beste sykkelby til landets beste sykkelkommune?».

Hvis dette ikke er nok, eller hvis du heller snakke og se på sykkeltiltak i den virkelige verden, bli med på vår sykkelturné uka etter, onsdag 21.04.21 der vi sammen med Iver Wien skal se på en del nye sykkeltiltak i Lillestrøm og omegn. For mer info sjekk vår GROWING UP turkatalog [her](#) og følg også gjerne med på vår [Facebook side](#).

www.syklistforeningen.no/aktuelt/sykkelstrategien/

VEDLEGG 2a

Fra: Medlem i SLF LOO

Sendt: mandag 12. april 2021

Til: SLF Lillestrøm og omegn

Emne: Sykkelstrategien

Lillestrøm kommunes Sykkelstrategi har gode beskrivelser av dagens situasjon, og greie mål, men er mangelfull på tiltak for å øke sykkelandelen (punkt 5 i strategien)

Økonomi er veldig viktig for manges valg i hverdagen. Når helse- og velferdsgevinsten av hver kilometer som blir syklet er på 26 kroner, ifølge utregninger fra Helsedirektoratet og Vegdirektoratet, bør kommunen (Staten, via skattesystemet) også vurdere incentiver som kompenserer syklende økonomisk.

Støtteordninger – her trengs mange ulike tiltak. Oslo kommune har kommet et stykke på vei

<https://klimatilskudd.no> - her kan man søke tilskudd til bl.a:

1. Bygge trygg sykkelparkering i sameie/borettslag
2. Elektrisk lastesykkel (for bedrifter)
3. Trygg sykkelparkering på jobb (for bedrifter)
4. «Aktiv til jobb» - tilskudd til tiltak som legger til rette for ansatte som ønsker å gå, løpe eller sykle til jobben
5. støtte til piggdekk
6. støtte til innkjøp av el-sykkel
7. Sykkelverksted – gjerne i kommunal regi, der innbyggerne kan komme og få reparert sykkel og eller kjøpe gammel sykkel for en rimelig pris
8. «Den gylne eike» - en fysisk møteplass hvor det også er en hyggelig kafe, hvor man kan vente mens sykkel blir reparert. Her kan det holdes sykkelforedrag og -kurs. Kommunen kan finne eget lokale som ikke er i bruk eller kreve det inkorporert i en av de store utbyggingsprosjektene.

<https://www.klimaoslo.no/2020/08/05/her-far-du-reparert-sykkelen-din/>

Infrastruktur, forslag:

Lillestrøm kommune skal gå i dialog med Lørenskog og Oslo kommuner om å anlegge en sammenhengende ekspress sykkelvei fra Fetsund/Lillestrøm til Løren/Oslo sentrum

VEDLEGG 2b

Fra: Medlem i SLF LOO

Sendt: lørdag 10. april 2021

Til: SLF Lillestrøm og omegn

Kopi: Medlem i SLF LOO

Emne: Sykkelstrategi

Teknisk ukeblad la ut i dag: motorvei for sykkel klart mest lønnsomt i dansk studie

<https://www.tu.no/artikler/forskere-motorveier-for-syklist-burde-fa-mer-oppmerksomhet-nar-infrastruktur-skal-planlegges/508929?key=rn8xoPlh>

Selv der er det temmelig svak prioritering av infrastruktur for sykling: 14,5 % av reisene, men 0,7 % av investeringene. Her omkring Oslo er vi vel i samme situasjon som rundt Odense, at regninga havner et annet sted enn gevinsten.

VEDLEGG: SYKKELVEIER

Forskere: «Motorveier» for syklist burde få mer oppmerksomhet når infrastruktur skal planlegges

Super-sykkelveier kan i noen tilfeller vise seg å være mer samfunnsøkonomisk enn både nye veier til biler og nye skinner til bane.

Danske forskere mener det de kaller for super-sykkelveier er så samfunnsøkonomiske at de bør få en større andel av kronene som brukes på infrastruktur. Her illustrert ved den planlagte tunnelen på sykkelstamveien i Stavanger. (Illustrasjon: Statens vegvesen)

CHRISTIAN RANTORP, ING.DK SAMFERDSEL 9. APRIL 2021 - 12:07

Sykler er tradisjonelt blitt betraktet som en transportform som egner seg godt til korte turer, men som til gjengjeld ikke kan hamle opp med kollektivtransport og bil på lenger distanser.

Det kan være i ferd med å endre seg, ifølge en rekke forskere ved DTU, Danmarks Tekniske Universitet, som står bak forskningsartikkelen «Cost-benefit of bicycle infrastructure with e-bikes and cycle superhighways», som nylig ble publisert i «Case Studies on Transport Policy».

Forskerne viser til at vår oppfattelse av sykkel som en del av mikromobilitets-tilbudet, betyr at den ikke får samme oppmerksomhet med tanke på samfunnsøkonomi som personbiler og kollektivtransport, når det skal tas stilling til investeringer i infrastruktur.

Og det er feil, hevdes det i artikkelen.

– Som følge av de markante samfunnsøkonomiske fordelene er det verdt å overveie om samfunnet burde øke støtten til infrastruktur for sykkel i fremtiden. For når alt kommer til alt representerer sykkel en rekke fordeler, som ikke bare høstes lokalt, men som samlet sett også har en positiv effekt på utgiftene innen helse.

Kun 0,7 prosent til sykler i infrastrukturplan

I den forrige danske regjeringens 10-årige infrastrukturplan ble det satt av 0,7 prosent av de samlede investeringene på 112,7 milliarder danske kroner, selv om sykkel utgjør 14,5 prosent av alle reiser og 10 prosent av den samlede, daglige reisetid, skriver forskerne i artikkelen, som professor ved DTU Transport, Jeppe Rich, blant annet står bak.

Han og kollegene har i deres forskning tatt utgangspunkt i supersykkelveiene i Region Hovedstaden, som i dag er bundet sammen av 162 kilometer sykkelveier av høy kvalitet, men hvor det er planer om et samlet nettverk med i alt 855 kilometer med sykkelveier frem mot 2045.

Beregninger viser at investeringene i den sjællandske sykkelinfrastrukturen har en internrente på opp mot 23 prosent, hvis man tar utgangspunkt i de sist oppdaterte beregninger for helsegevinsten ved å sykle, og et scenario hvor elsykler utgjør en like stor andel av den samlede sykkelflåten som i dag.

– Et helt vilt, høyt tall

Sykkelinfrastrukturen klarer seg dermed i de fleste tilfeller bedre enn infrastruktur til personbiler og kollektivtransport, som ellers synes å være foretrukket når det skal fordeles skattekroner, bemerker Rich.

– Det er et helt vilt, høyt tall. Det betyr at investeringene er lønnsomme i løpet av ganske få år, selv om det først skal stå ferdig i 2045. Så hvis jeg var politiker, så ville jeg gitt det mye mer nasjonal oppmerksomhet. Det er helseeffekter som kommer oss alle til gode. Det er ikke bare de enkelte kommuner, som ellers vil være dem som står for regningen, sier Rich. Han understreker at resultatene relativt følsomme overfor beregningene av de eksterne helsegevinstene, som Rich vurderer som generelt usikre.

– Dels fordi grunnlaget er begrenset, og dels fordi det er usikkert i hvor stor grad man kan overføre resultat mellom ulike land. Men selv med en halvering av verdsettelsen av helseeffektene oppnår man en avkastning på cirka 8 prosent, noe som er langt over den forutsatte diskonteringsrenten på 4 prosent. sier Rich.

På regionnivå

Troels Andersen, som er mobilitetsplanlegger i Odense Kommune, er enig med DTU-forskerne i at sykkelveier synes å representere et dilemma, og og med at de som vanligvis skal betale for dem, ikke nødvendigvis er de samme som får gevinsten.

– Det er for eksempel oss i Odense som destinasjon som har mest å vinne på at dere velger sykkel, når dere skal pendle fra en av kommunene rundt og inn til Odense. Utgiftene for infrastrukturen for syklene havner likevel ikke nødvendigvis i Odense, men hos den gjeldende nabokommunen som etablerer sykkelveien, sier Andersen.

Han mener man med fordel kan få regionene i spill i etableringen av sykkelinfrastruktur, fordi de allerede har ansvaret for den tverrgående kollektivtransporten, som for eksempel busser.

Flere elsykler vil gi lavere avkastning

Elsykler er likevel ikke uproblematisk. Flere elsykler gir lavere avkastning fordi den økende hastigheten motvirkes av de reduserte helseeffektene og flere og mer alvorlige uhell, sier Jeppe Rich.

I artikkelen påpekes det at risikoen for ulykker er 70 prosent høyere på en elsykkel enn en alminnelig sykkel, ifølge en undersøkelse fra Havarikommisjonen for Veitrafikulykker.

Det oppveies ikke av den tidsfordelen som følger med elsykkelen, sammenlignet med vanlige sykler, skriver forskerne.

Elsyklene er kanskje raskere, men i snitt kjører de likevel ikke lenger.

Brøkdelen av penger brukt på vei og jernbane

Jeppe Rich mener likevel at supersykkelveier med stor sikkerhet vil være god samfunnsøkonomi for staten.

– Effektene av å etablere flere supersykkelveier vil selvfølgelig først bli høstet på lengre sikt og ikke i morgen, men det er også derfor vi konkluderer med at sykkelinfrastruktur i langt høyere grad burde være noe staten valgte å prioritere her og nå.

Samtidig er det jo relativt billig infrastruktur. Nå snakker vi om et ambisiøst utbygget sykkelveinett i København, men de 2,2 milliarder kroner det koster frem mot 2045 er likevel kun en brøkdel av de pengene man bruker på eksempelvis vei eller jernbane, sier han.

Denne artikkelen ble først publisert på [Ingeniøren](#).

VEDLEGG 3 - Mal for sykkelregnskap foreslått i tidligere brev av 20.07.16*

1.	Sykkeltrafikk	Kilder
1.1	Sykkelandel av alle reiser	Reisevaneundersøkelse
1.2	Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)	Reisevaneundersøkelse
1.3	Sykkelandel i vinterperioden (november-februar)	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.4	Lokale sykkelandeler	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.5	Km syklet/innbygger/dag	Sykelbyundersøkelse
1.6	Månedsdøgntrafikk (MDT)	Sykkelpunkt/ manuelle registreringer
1.7	Andel barn og unge som går og sykler til skolen	Lokal undersøkelse
1.8	Sykkelandel i skolens nærområde	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.9	Kvinneandel	Lokale undersøkelser (sykkeltellinger med CP**)
1.10	Bruk av bysykler	f eks samlet antall timer i bruk pr sesong
2.	Trafikksikkerhet	
2.1	Antall politirapporterte ulykker med drepte syklist	Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
2.2	Antall politirapporterte ulykker med hardt skadde syklist	Statens vegvesen/ Statistisk sentralbyrå
2.3	Antall sykehusrapporterte ulykker	Norsk pasientregister
2.4	Andel syklist uten lys	Lokale undersøkelser (lykttellinger med CP**)
2.5	Rapporterte feilmeldinger til kommunen (pr år)	Via kommunens framtidige nettside, app mm
3.	Bygging og tilrettelegging	
3.1	Km tilrettelagt for sykling	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.2	Km hovednett for sykkeltrafikk	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.3	Km tur- og rekreasjonsruter	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.4	Antall offentlige sykkelparkeringsplasser	Nasjonal vegdatabank (NVDB)
3.5	Km sykkelvegsinspeksjoner med påfølgende utbedring av strakstiltak	vegeier
3.6	Samlet kostnad for andre utbedringer	vegeier
4.	Syklistenes tilfredshet	
4.1	Tilfredshetspoeng for kommunen/byen	brukerundersøkelse
4.2	Tilfredshetspoeng for trygghetsfølelse	brukerundersøkelse
4.3	Tilfredshetspoeng for framkommelighet	brukerundersøkelse
4.4	Tilfredshetspoeng for standard på veganlegg for syklende	brukerundersøkelse
4.5	Tilfredshetspoeng for sommervedlikehold	brukerundersøkelse
4.6	Tilfredshetspoeng for vintervedlikehold	brukerundersøkelse
4.7	Tilfredshetspoeng for sykkelparkering	brukerundersøkelse
4.8	Tilfredshetspoeng for kombinasjonsreiser	brukerundersøkelse
5.	Drift og vedlikehold	
5.1	Samlet kostnad	vegeier
5.2	Kostnad for vintervedlikehold	vegeier
6.	Virkningsberegninger	
6.1	Helsegevinst	
7.	Holdningsskapende arbeid	
7.1	Samlet kostnad for holdningsskapende arbeid	vegeier
7.2	Vintersykkeldag (februar)	kommunen, SLF LOO mm
7.3	Sykle til jobben - aksjonen (april)	kommunen, SLF LOO mm
7.4	Syklistenes dag/ sykkefestival (mai)	kommunen, SLF LOO mm
7.5	Europeisk mobilitetsuka (sept)	kommunen, SLF LOO mm
7.6	Synlig syklist - aksjoner(høsten)	kommunen, SLF LOO mm
7.7	Vintersykelkampanjer (nov - febr)	kommunen, SLF LOO mm
8.	Annet arbeid	
8.1	For eksempel en beskrivelse av viktige sykkelprosjekt under planlegging	vegeier
8.2	Samlet arbeidsinnsats i kommunal forvaltning (årsverk pr sektor)	kommunen

* basert på rapport rapport nr 211 Sykkelregnskap ** CP – Counterpoint (jf www.syklistene.no/lillestrom/everyone-counts/)



Bli med i vintersykkelkampanjen “Ten Tyres”!

SLF Lillestrøm og omegn arrangerer egen vintersykkelkampanje der 10 deltakere får gratis piggdekk!
Bli med i kampanjen «Ten Tyres» og få gratis vintersykkelpakke!

Lokallagsnytt | Lillestrøm og omegn | Lokallagsnytt | 12. november 2020 | Carsten Wiecek



Bli en av 10 lokale syklister som får gratis piggdekk fra Schwalbe, lykter og refleks i kampanjen «Ten Tyres»!

SLF Lillestrøm og omegn inviterer i samarbeid med [FOSS Sport AS](#) 10 lokale vintersyklister til å bli med på vintersykkelkampanjen «Ten Tyres»! Som deltaker i kampanjen får du gratis vintersykkelpakke bestående av ladbare lykter, refleks, piggdekk fra Schwalbe. Du kan velge mellom piggdekk i størrelsen 28 x 1,6 (42-622) eller 26 x 1,75 (47-559). Om du vil kan dekkene monteres hos Foss Sport på Strømmen. Du forplikter deg da til å teste vinterdekk i hele vinterperioden og til å delta i en liten spørreundersøkelse ved slutten av sesongen.

Alle lokale syklister fra Lillestrøm og omegn kan søke om å bli med i kampanjen, men nye vintersyklister og våre medlemmer vil bli prioritert. Vi forbeholder oss ellers retten til å velge ut deltakere etter tilgjengelig dekkstørrelse og geografi.

Hvis du ønsker å bli med i denne kampanjen, send mail med stikkord «Ten Tyres!» så fort som mulig og senest 29.11.20 til lillestrom@syklistene.no, sammen med informasjon om ønsket dekkstørrelse og din adresse!

Bakgrunn for vintersykkelkampanjen er at vårt lokallag ble stiftet for 10 år siden og at vintersykling er ett av våre satsningsområde. Med kampanjen “Ten Tyres!” tyvstarter vi altså allerede mot slutten av 2020 at vi feirer vårt 10 års-jubileum i 2021!

www.syklistforeningen.no/aktuelt/ten-tyres/