

Nå er det tid for de store sykkelsatsingene

Ved siden av den økonomiske krisen er det sykkel som har dominert mediabildet i sommer. Tour de France er blitt dopingfritt, sykkelbransjen vokser seg gjennom krisen og det finnes knapt den storby som ikke har et ambisiøst sykkelprosjekt på gang. København og Amsterdam er gamle sykkelbyer som har sykkel som en naturlig del av byens kultur. I Amsterdam finnes det nesten en tohjuling per innbygger og alle som har prøvd å kjøre bil eller vandre i byen vet at det er syklistene som har makten. Disse byene er forbilder, men vanskelig å kopiere.

Mange satser stort og nærmer seg.

Stockholm ønsker å stå frem som en miljøby og med en økning i folkemengden på 30.000 per år klarer verken bilen eller offentlig transport å henge med. I løpet av de siste 10 årene har sykkeltrafikken økt med 80% og i 2006 laget byen derfor en ambitiøs sykkelplan for å håndtere den kraftige økningen. I motsetning til mange andre byer så velger de nå å bruke mindre penger på dyre sykkelveier og mer penger på mykere investeringer som gjør det lettere for syklistene. Med internettjenesten Billy Bike skal syklistene lett finne frem og grønne trafikklysbølger som er tilpasset sykkelfarten skal sammen med røde sykkelveier bedre flyten i trafikken. I tillegg skal man kunne sykle mot enveiskjøring og man har etablert 9 pumpestasjoner på strategiske steder. De har også 80 lånestasjoner (som skal bli 160) og sykkelparkeringer bygges ut.

Berlin har igjen blitt en ledende trendby som kunstnere og ungdommer fra hele verden søker seg til. Da passer også sykkel inn. Berlin har doblet antall syklende på 10 år og byen har nå satt seg som mål at sykling skal utgjøre 15% av byens transporter i 2010. Dette ser de ut til å klare med en blanding av sykkelveier og myke tiltak som i Stockholm.

Her er noen kjennetegn for de som lykkes med sine sykkelsatser

Politisk prioritet

Da miljøsjefen i Paris bestemte seg for å omdefinere bilens rolle i byen kom byen i gang med sin store og velykkete sykkelsatsing VELIB, med over 20.000 lånesykler fordelt på 1500 steder i byen

For å få til en bra sykkelsatsing må politikerne nedprioritere bilen og det vinner man ikke alltid stemmer på.

Europakommisjonen har laget en Grønnbok om "Urban Mobilty" i 2007 og har lovet at det skal komme politikk fra 2009. Eu sentralt har liten makt på området, men de er viktige for å sette dagordningen.

Infrastruktur

Å bygge sykkelveier er veldig kostbart og garanterer ikke økt bruk av sykling. Til økende grad ser det ut til at byene kombinerer eller sustituerer sykkelveier med satsing på mykere tjenester

Bra tjenester

København og Amsterdam behøver ikke avanserte systemer for sykkeltrafikken. For andre byer er det derimot viktig å ha smidige tjenester som gjør livet lettere for syklisten og som er skreddersydd den enkelte byregion.

Markedsføring

Belgia er et sykkelland, men Brussel er tradisjonelt en bilby. I flere år har de derfor hatt en årlig bilfri søndag. I 2008 la de inn en dag til og de diskuterer nå å øke til tre bilfrie søndager i året. Den bilfrie dagen er blitt som en festival med gatene fylt med folk på rulleskøyter, sykler og til fots. Det har også vært vellykket som markedsføring og fått mange tilbake på sykkelen igjen (alle opplevde ikke de fine bilfrie dagene under oljekrisen i 1973/74) Sykkellåneordninger med stort volum og sykler som man ser i trafikken er også en bra markedsføring som lokker inn nye syklist.

Rogaland har på mange måter ligget i forkant på dette området – Sandnes var en av de første byene i Europa med en riktig lånesykkelsatsing, North Sea Cycle Route var tidlig ute med å koble sammen sykkelveier over grensene og regionen har flere kilometer sykkelveier enn de fleste.

Men samtidig så bor man spredd. Bbilkulturen er sterk og regionen har ikke trafikkproblemer som de store byene i Europa,

Mye kan tyde på at tidspunktet for en storsating er kommet:

- a) Treningssalene er fylte med spinnere som nok vil prøve på ”the real thing”
- b) Norske syklist herjer i Europa og på tv-bildene fra Tour de France dominerer det norske flagget – sykling er på moten.
- c) Klimapolitikk og klimabevissthet stimulerer til sykling.
- d) Stavanger vokser og vi har samme utfordring som Stockholm – sykkelen kan lette på trykket i trafikken.

Utfordringen blir for politikerne i fylket og kommunene å samarbeide og å sette dette høyt nok på agendaen, tørre å gjøre det vanskeligere for bilistene og kombinere sykkelveisatsinger med billigere og kanskje mer effektive tiltak.

En bilfri dag i året kan være en bra start på dette og på Europakontoret er vi glade for at vi på den bilfrie dagen i Brussel den 20 september får besøk fra Rogaland.

Pål Jacob Jacobsen

Europakontoret

pal@onemarket.be

www.stavangerregion.eu