



Den Norske Avdeling

Dato:
10.06.2020

Møtereferat

Styremøte 3-20 i NVF norsk avdeling

Dato: 10. juni 2020, kl. 0900 – 1030
Sted: Vegdirektoratet/Skype

Tilstede:	Ingrid Dahl Hovland	leder
	Dan Granerud	nestleder
	Elisabeth Schjølberg	styremedlem (Skype)
	Rune Herdlevær	styremedlem (Skype)
	Marit Due	sekretær (referent)

Forfall:

Referat sendt til: Styremedlemmer og vararepresentanter
Publiseres på [NVFs hjemmeside](#)

Dagsorden

- Sak 1 Referat fra forrige møte
Sak 2 Avslutning av konti i Nordea
Sak 3 Presentasjon av to stipendiater 2019
- Beegnungszone – erfaringer med tilrettelegging for gående fra Basel i Sveits, ved Maja Karoline Rynning, TØI
 - Sykkelplassplanlegging i tre nordiske byer, ved Oddrun Helen Hagen, TØI
- Sak 4 Eventuelt
Sak 5 Neste møte



Den Norske Avdeling

Dato:
10.06.2020

Ingrid Dahl Hovland ønsket velkommen til møtet, og spesielt til ny nestleder i styret, Dan Granerud, prosjektdirektør i Veidekke.

Sak 1 Referat fra forrige møte

Ingen merknader

Sak 2 Avslutning av konti i Nordea

NVF norsk avdeling har i alt fem konti i Nordea, hvorav fire tilhører tidligere norske utvalg. Til tross for beskjed fra styret om å avslutte utvalgskonti har disse blitt hengende igjen.

Styret ønsker å avslutte disse konti og overføre gjestående midler til avdelingens konto. Sekretær vil sende en anmodning om dette til Nordea som må signeres av hele styret.

Sak 3 Presentasjon av to stipendiater 2019

- Maja Karoline Rynning fra TØI: Begegnungszone – erfaringer med tilrettelegging for gående fra Basel i Sveits
- Oddrun Helen Hagen fra TØI: Sykkelplanlegging i tre nordiske byer

Presentasjonene er vedlagt referatet.

Sak 4 Eventuelt

Elisabeth Schjølberg la fram et innspill som nåværende utvalg for klima og miljø har sendt til sekretærgruppa. De savner mer arbeid med klima- og miljøspørsmål i NVF i kommende periode. Sekretærgruppa har svart at NVF kan sette opp nye arbeidsgrupper såfremt det finnes tilstrekkelig interesse i de fleste land, og de vil jobbe videre med forslaget.

Sak 5 Neste møte

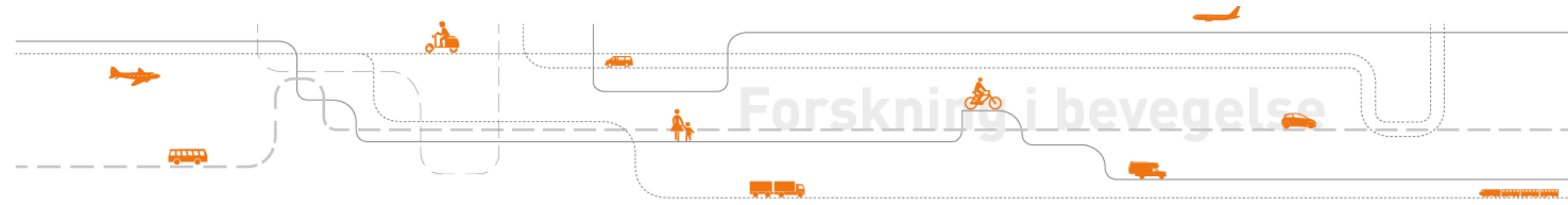
Sekretær finner tidspunkt i uke 44 eller 45 for styremøte 4-20.

Begegnungszonen – erfaringer med tilrettelegging for gående fra Basel i Sveits

Presentasjon for NVF norsk avdeling 10.06.2020

Maja Karoline Rynning, forsker byutvikling og bytransport

Marianne Knapskog, forsker byutvikling og bytransport



Bakgrunn for prosjektet og gjennomføring

- Et økende fokus på gange og hvordan få flere til å gå mer
- Nasjonal gåstrategi med mål om at flere skal gå mer (Vegdirektoratet, 2012), og etterhvert flere lokale gåstrategier
- Mangler kunnskap om hvordan sikre bedre forhold for fotgjengere gjennom planlegging og byutvikling → hvilke tiltak og grep skal kommuner prioritere – hva fungerer og hvorfor?
- Erfaring fra andre byer og såkalt 'best practice' er en viktig kilde til ny innsikt
- Stipend fra NVF våren 2019 for å undersøke løsningen 'Begegnungszonen' med Basel i Sveits som case med fokus på boligområder
- Metoder har vært intervju med kommunen, dokumentstudier og feltarbeid med bruk av metode for kartlegging av gangvennlighet (Knapskog et al., 2019)



Basel, Sveits



- Per 2019 like over 200.000 innbyggere (Statistikkontor Basel-Stadt, 2019)
- Over 90 beegningszonen i Basel fordelt mellom boligområder og sentrum



Kart over Sveits. Basel ligger nordvest. Faksimile fra <https://www.mapsofworld.com/switzerland/>
Bilder: Maja Karoline Rynning, Marianne Knapskog, Raphael Alu

Begegnunszonen som løsning

- Møtesoner for samspill mellom trafikanter som «forbedrer det offentlige rom og gjør gaten til et boareal for alle» (Fussverkehr Schweiz, 2018)
- Hensikten er å definere en utforming som fyller gapet mellom gågate og gate med tillatt hastighet på 20 kilometer i timen
- Kan brukes som designprinsipp for gater både i boligområder og i forretningsområder
- I Sveits etableres det stadig flere begegnungszonen etter en lovendring av den sveitsiske trafikkloven i 2002
- Tre hovedprinsipper (Sveits):
 - *Fotgjengere er prioritert og har forrang og skal ha lov til å bruke hele arealet, men fotgjengere har ikke lov til å blokkere gaten for biler eller syklende*
 - *Fartsgrense er satt til 20 kilometer i timen*
 - *Parkering er i lov innenfor markerte parkeringsfelt*



Bilde: Marianne Knapkog

Bestemmelser og utforming av 'møtesone' - sammenlikning mellom land

	Belgia	Nederland	Sveits	Frankrike
	Zone de rencontre/zone residentielle	Erf, woonerf	Zone de rencontre/Begegnungzone	Zone de rencontre
Områdets funksjon/karakter	Boligområde eller blandede funksjoner	Boligområde eller blandede funksjoner	Boligområde eller blandede funksjoner	Boligområde eller blandede funksjoner
Kjørehastighet	20 km/t	Gangfart	20 km/t	20 km/t
Trafikkvolum	max. 100-120 biler i timen	Lav: 100-300 biler i timen i rushtiden	Ingen grense	Ikke definert
Utforming av gaten	Et nivå	Som om et nivå*	Som om et nivå*	I samråd med fartsgrensen
Prioritering av 'myke trafikanter'	Ja	Ja	Ja	Ja, og som regel kan syklister sykle begge retninger**
Seperasjon av brukere	Nei	Nei, men mulighet for å etablere en gangsone dersom butikker e.l.	Nei	Nei, men en lov fra 2005 som krever trygge 'ruter' for personer med handikapp må respekteres
Medvirkning beboere (konsultasjon beboere)	Obligatorisk	Ønsket	Obligatorisk	Ønsket
Parkering	Oppmerket	Sykkelparkering obligatorisk	Skiltet eller oppmerket	Oppmerket
Offentlig transport/kollektivtransport	Forbudt	I utgangspunktet nei, men fins unntak	Tillatt	Tillatt
Fotgjengeroverganger	Nei	Nei	Nei	Ikke direkte vurdert da ikke av betydning i en 'møtesone'
Oppfølging og evaluering i etterkant	Nei	Nei	Obligatorisk etter et år (6mnd i Basel), mulighet for justeringer avhengig av funn	Ikke definert
Prioritet kjøretøy	Prioritert høyre med mindre skiltet om noe annet	Prioritert høyre med mindre skiltet om noe annet	Prioritert høyre med mindre skiltet om noe annet	Prioritert høyre med mindre skiltet om noe annet, men fotgjengere alltid prioritet over kjøretøy utenom trikk
Gjennomgangstrafikk	Nei	Nei	Ja	Ja
*Fotgjengeren kan gå i gaten, som om alt var gågate, men har ikke lov til å hindre kjøretøy i å komme forbi. Derav utforming "som om et nivå", dvs. fortauene har ikke lengre samme funksjon/behov.				
**Ser ut til at som regel/ofte enveiskjørte gater i alle landene				

Begegnungszonen i Basel

- I perioden 2000-2017 etablert 85 begegnungszonen, i sentrum og i boligområdene
- Soner i sentrum initieres og senere driftes av kommunen
- Soner i boligområder initieres av beboerne i gaten, opparbeides av kommunen, driftes av beboerne i gaten – kan avvikles
- Et av hovedprinsippene er fotgjengeren først. Det skal være enkelt og trygt å gå, og føles så trygt at barn kan leke i gaten
- Basel har utviklet et designprinsipp for alle boligområder i Basel



Bilder: Marianne Knapskog, Maja Karoline Rynning

10/06/2020

Side 6



Bilder: Marianne Knapskog,
Maja Karoline Rynning

Evaluering av begegnunnszonen i Basel

Så blant annet på hvorvidt:

- Sonen oppfattes av brukerne som et hyggelig og trygt sted å bo
- Det er ingen eller få ulykker
- Kjørehastighet er 20 km/t
- Gaterommet brukes som møteplass
- Nabolagsforhold er lettere å etablere og vedlikeholde
- Barn (og andre) vil kunne praktisere sameksistens med motorisert individuell trafikk og langsom trafikk
- Støy og forurensende utslipp reduseres
- Gjennomgående trafikk blir flyttet til veinettet på høyere nivå

- ✓ Etablering av møtesoner i byen Basel vanligvis er ledsaget av **positive effekter** og **stor grad av måloppnåelse** i henhold til evalueringskriteriene
- ✓ **Familier med barn** setter særlig pris på begegnunnszonen.

Følgende faktorer spesielt relevante for godt fungerende begegnunnszonen:

- Engasjement og faktisk bruk av gaten av innbyggerne
- Tiltalende utforming og innredning med effektive fortaukryss i egnede situasjoner, soneinngangsport, markeringer, benker og plantekanter
- Så lite gjennomgangstrafikk som mulig og lave hastigheter
- Individuell utforming av gaten som et instrument for identifisering
- Gi støtte til beboere for å tilpasse begegnunnszonen



Utdrag fra rapport av Pestalozzi & Stäheli (2017)
Bilde: Basel Stadt

Erfaringer fra kommunen

- Har kartlagt områder de mener egner seg for begegningszonen, gaten må være kommunalt eid
- Ønsker at sonene skal bruke parkering til å få biler til å sette ned farten, ofte det minst populære tiltaket, kan skape noe diskusjon.
- Utover dette diskuteres mest trafiksikkerhet, mer uteplass for beboere og hvordan skape møteplasser
- Det kommer flest initiativ til nye begegningszonen om våren, omtrent en per måned
- Etter opprettelse måles effekten av tiltaket etter et halvt til ett år etter at det er tatt i bruk

Kommunen mener at begegningszonen **forbedrer** både det **lokale miljøet** og **forholdet mellom beboerne og kommunen**. Det virker også som **beboerne får bedre kontakt seg imellom**, og at de har **mer kontakt** med hverandre både **ute og mer generelt**.

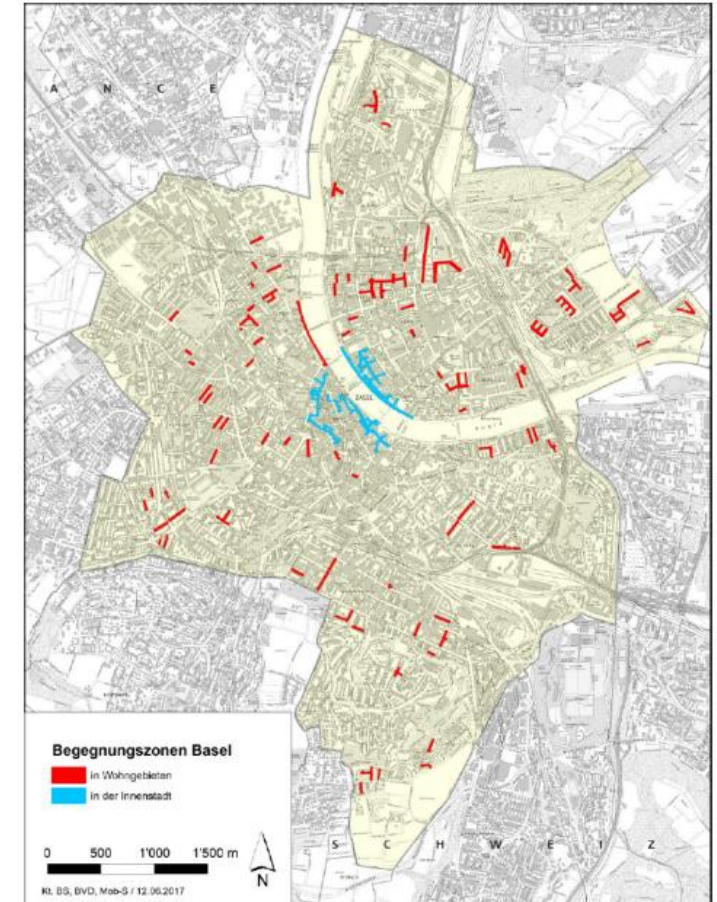


Abbildung 1: Übersicht – Begegnungszonen in der Stadt Basel

Etablerede begegningszoner i Basel, rødt er gater i boligområder, blått er gater i sentrum. (Faksimile Pestalozzi & Stäheli, 2017)

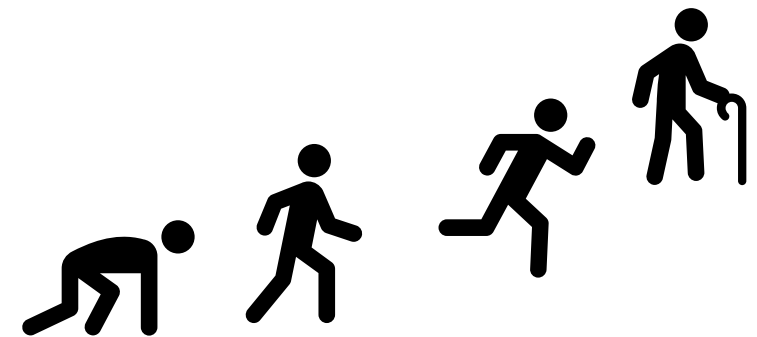
Kartlegging av begegningszonen i Basel

- Kartla soner i boliggate tett opp til sentrum, gater med gjennomkjøring og hvor alle transportformer er tillatt
- Kartlegging av fire soner basert på metode for kartlegging av gangvennlighet (Knapskog et al., 2019)
- Finner at begegningszonen i stor grad kan klassifiseres som **gangvennlige**

Infrastruktur og trafikk	Bymessighet	Omgivelser og opplevelser
• Trafikkmengdene og fartsnivået (20 km/t) oppleves som lavt • Fysiske hindringer og/eller forskjøvet parkering gjør at bilene må senke farten • Forurensing og støy oppleves som lav og trafikksikkerheten som høy • Universell utforming er ivaretatt (som i resten av trafikksystemet)	• Områder med høy tetthet og permeabilitet • Skalaen tilpasset gående • Parkering tett opp i gatemøbler • En del innslag av grønt • Beboerne supplerer med møbler og annet • Spor etter barnelek	• Boliggater så mindre målpunkt og funksjonsblanding • Lite aktivitet på kartleggingstidspunktet men spor etter bruk • Oppholdsmuligheter men noe tett på parkerte biler • Fasader vender ut mot gaten • Varierende vedlikehold men stort sett god • God orienterbarhet

Oppsummering og refleksjon

- En spennende løsning, særlig i boligområder
- Lykkes tilsynelatende lykkes med å skape en form for sameksistens mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter
- Et standardisert uttrykk gjør dem enkle å kjenne igjen når man beveger seg gjennom byen.
- Interessant å se hvordan medvirkningsprosessen og drift fungerer
- Å skape en slags forgård for alle byggene i den aktuelle gaten og dermed være en møteplass for beboerne er interessant bl.a. mtp. på sosial kapital og samhold



Begegnungszone og gatetun

	BASEL	NORGE
Egenskaper	Trafikksanering, sikkert og attraktivt utemiljø, gater med hindringer, kjørende har vikeplikt, sykkeltilgang	Trafikksanering, sikkert og attraktivt utemiljø, gater uten gjennomkjøring, fartsdempende tiltak, kjørende har vikeplikt, sykkeltilgang så lenge den ikke er til ulempe (Statens vegvesen 2012)
Lov	Lokal lovgiving for utforming og skilting	Veitrafikkloven og Plan og bygningsloven
Fartsgrense	20 km/t	Gangfart
Skilt	(Man har et skilt for «slutt på begegnungszone» lik «slutt på gatetun») 	(Skilt nummer 540 "Gatetun", 542 "Slutt på gatetun") 

- Virker lite hensiktsmessig å implementere begegnungszone i Norge siden vi har gatetun
- Begegnungszone: Interessante fordeler med til dels standardiserte løsninger, bl.a. lettere forstår hva slags type offentlig gate, rom eller område man er i
- Kunne også sett på hvorvidt brukermedvirkning for gatetun kan strekke seg utover planleggingsfasen, inspirert av prosessene knyttet til begegnungszone
- Bidra til å sikre eierskap blant brukerne?



VERGESELL
SCHAFTEN!



Takk for støtten til arbeidet
mkr@toi.no



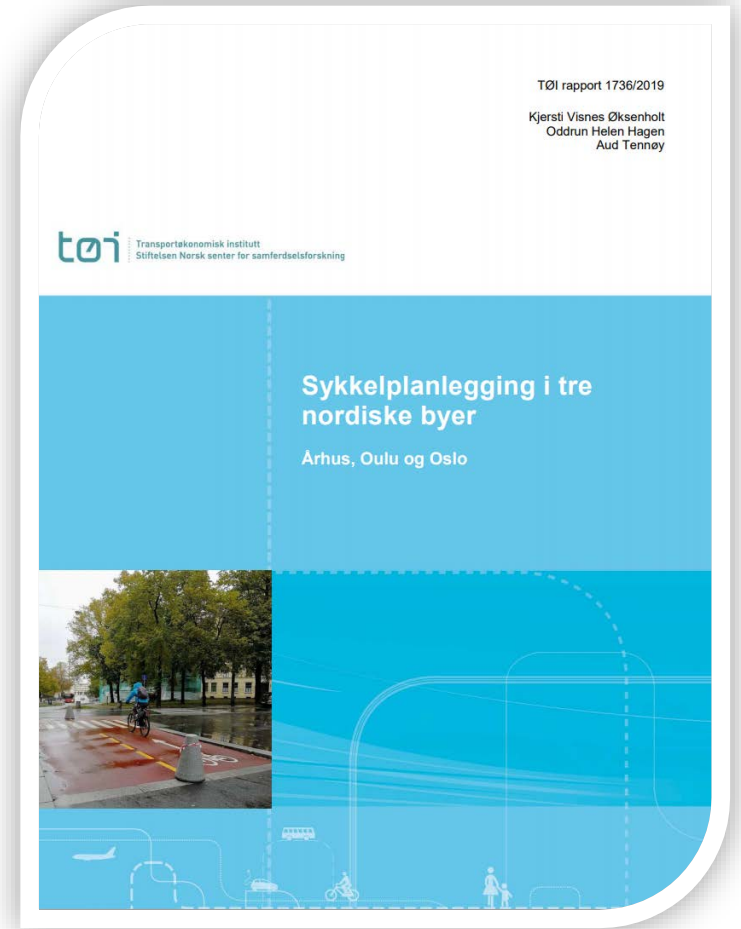
Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Sykkelplanlegging i tre nordiske byer

Århus, Oulu og Oslo

Presentasjon for NVF 10.06.2020

Oddrun Helen Hagen
Seniorrådgiver
Byutvikling og bytransport
ohh@toi.no

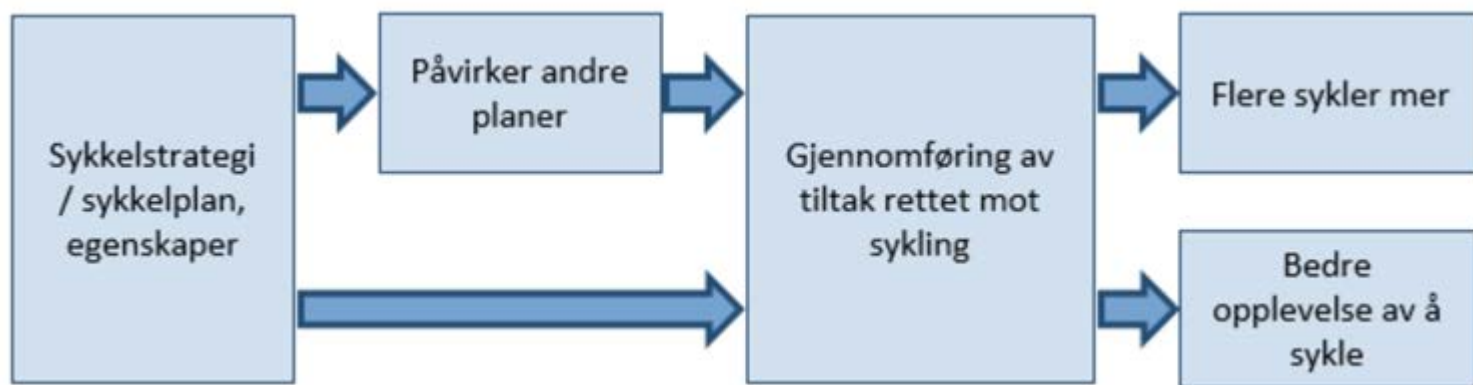


Kjersti Visnes Øksenholt, Oddrun Helen Hagen,
Aud Tennøy (2019) *Sykkelplanlegging i tre nordiske byer*. TØI-rapport 1736/2019

Forskning i bevegelse

Hensikten med studiet

- Mål om økte sykkelandeler (nasjonalt, regionalt og lokalt)
- Behov for kunnskap om hva som skal til for at flere sykler
- Samle erfaringer og kunnskap om andre byers sykkelsatsninger
- Denne type kunnskap er viktig for å nå sentrale målsetninger for by- og transportutviklingen og ikke minst knyttet til folkehelse.



*Hvordan sykkelstrategier og -planer kan bidra til at flere sykler mer og at opplevelsen av å sykle blir bedre.
Basert på Hagen mfl. 2018.*

Forskningsspørsmål og metode

- Undersøke tre nordiske byer som har høye sykkelandeler eller som vi vet har satset mye på sykkel
- *Hvilke målsetninger de har nådd?*
- *Hva de har gjort for å nå disse?*
- *Hvordan satser de videre?*

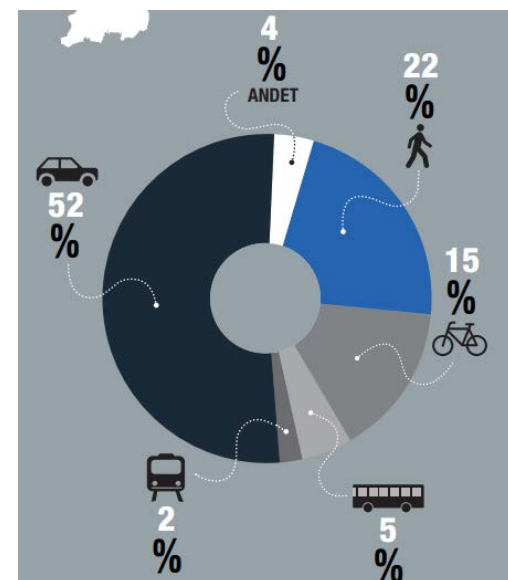
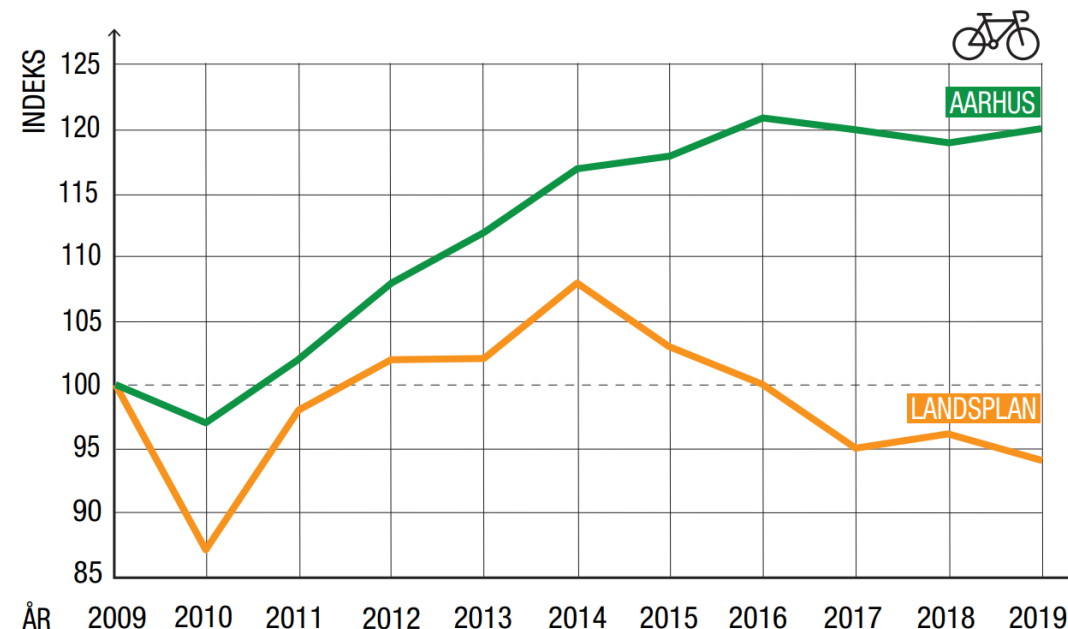


Byer	Dokumentstudier	Intervjuer
Århus	✓	✓
Oulu		✓
Oslo	✓	

Århus

- 345 000 innbyggere (Danmarks nest største by)
- Den første sykkelstien ble etablert i 1894, per 2016 hadde kommunen 675 km sykkelstier
- Sykkelandelen har steget med 32% siden 2000
- Sykkelandelen økte med 18 prosent fra 2011-2016

- Sykkelandeler:
 - *Alle turer:* 22 %
 - *Under 5km:* 28 %
 - *Arbeidsreiser:* 34 %
 - *Skole/utdanning:* 47 %
- 29 % bruker sykkel minst én gang om dagen, 19 % et par ganger i uken



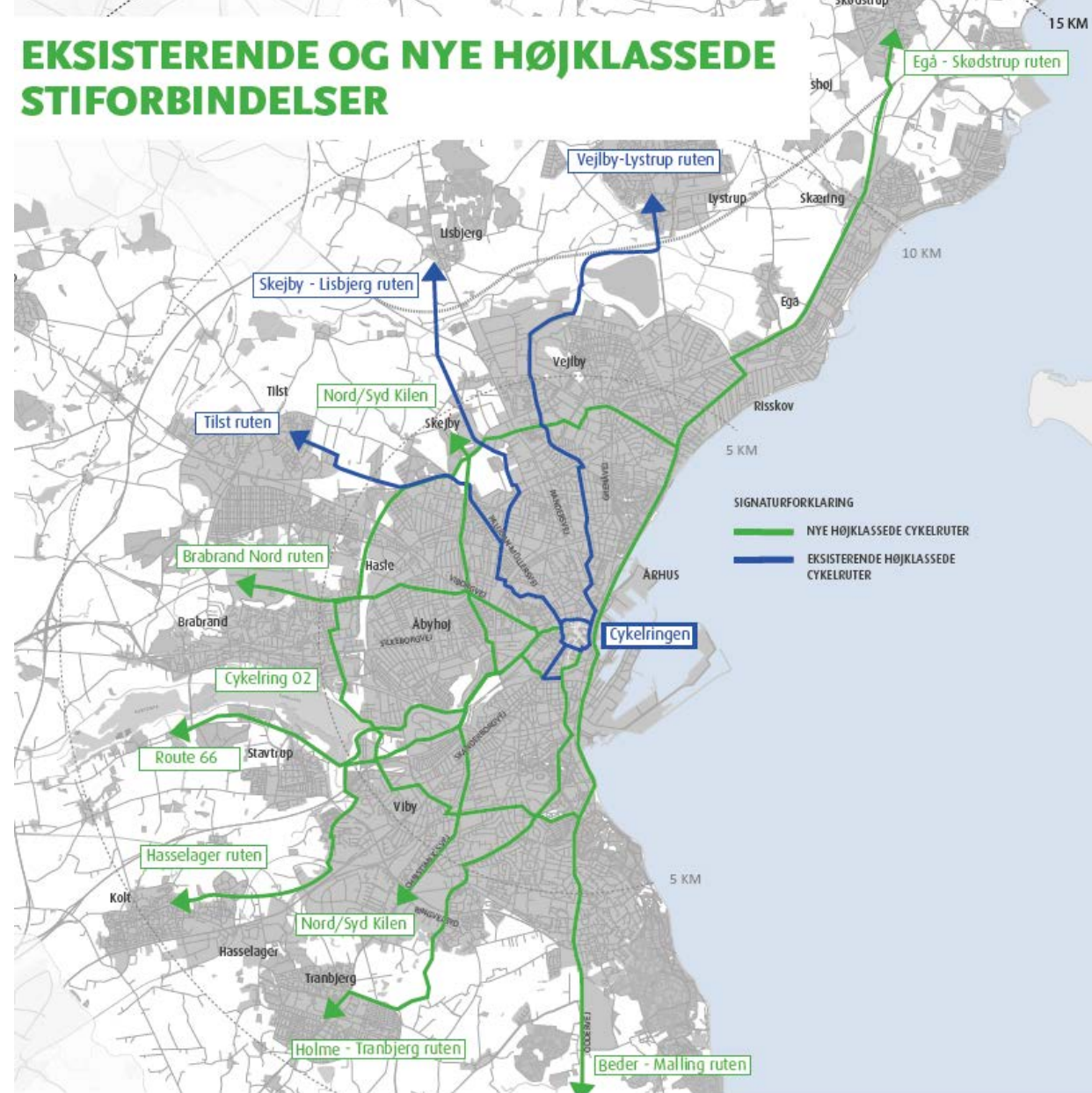
Illustrasjoner:
Aarhus kommune

Århus

- Prioritert infrastruktur der det er flest folk, og innenfra og ut
- Satser videre på sykkelinfrastruktur i ytre byområder
- I Århus bygges infrastruktur til nye utbyggingsområder før disse er ferdig utviklet
- Århus har en overordnet sykkelhandlingsplan med 11 definerte innsatsområder med prioriterte tiltak og kostnadsoverslag.

1. Et sammenhengende sykkelrutenett
2. Ny høystandard stiforbindelser
3. Fremkommelighet
4. Sykkelparkering
5. Atferd og kommunikasjon
6. Sammen om sykling i Århus
7. Sykling året rundt
8. Trafikksikkerhet og trygghet
9. Kombinasjonsreiser
10. Way-finding
11. Kvalitet i utførelsen

EKSISTERENDE OG NYE HØJKLASSEDE STIFORBINDELSER



Blå er eksisterende og grønne er planlagte høystandard sykkelveier.
Faksimile fra Århus kommune 2017.

Århus

- Kommunen måler utviklingen i antall syklistar (sykkeltellinger og indekser), men dette monitoreres ikke av det politiske nivå.
- Arbeider tett sammen med sunnhetskomiteen; sykling som et folkehelseiltak.
- I sykkelhandlingsplanen er følgende målsettinger definert:
 - 20 % flere syklistar i Århus i perioden 2017-2021.
 - Mer enn 70 % av syklistene skal være tilfredse med Århus som sykkelby.
 - Antall ulykker skal reduseres med 25 % i perioden 2015-2021.



Eksempel på utforming av informasjon for syklistene.

Århus

Hvilke råd vil dere gi til andre byer som ønsker å satse på sykkel og øke sykkelandelene?

- Utvikle et trygt, sikkert og dekkende sykkelnettverk mellom utvalgte hovednoder (viktige boligområder og store arbeidsplasskonsentrasjoner)
- Egne sykkelveger
 - *Ikke felles løsning med bil; bør kun benyttes der det ikke er plass til å bygge egne sykkelveger.*
 - *Hvis fellesløsning; bruk kantstein for å skille sykkel og bil.*
- Det tar tid før man ser virkningene av tiltak; viktig at politikerne ikke tror at folk begynner å sykle med en gang.

Oulu

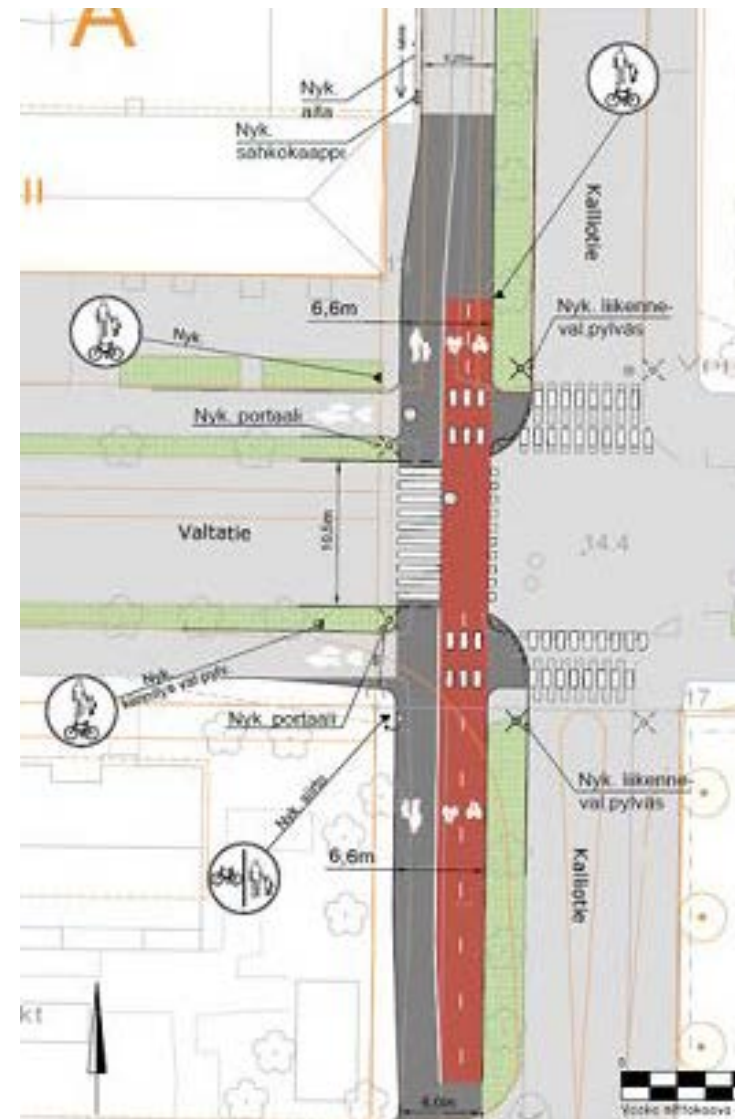
- Ca. 200 000 innbyggere
- 865 km merkede sykkelveger/sykkelfelt; mesteparten adskilt fra biler.
- Årlig sykkelandel på 17-18 %
 - 21-22 % i sentrum
- Vintersykkelandel på 9-10 %
- Helsinki 7-8 % (årlig)



Foto: green ant on Unsplash

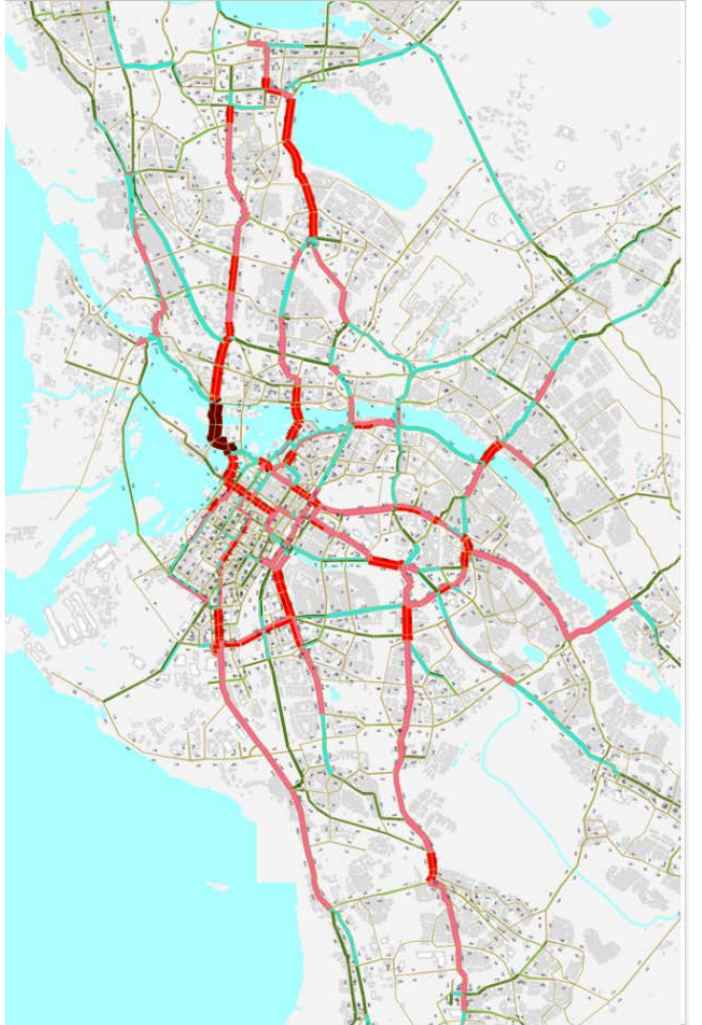
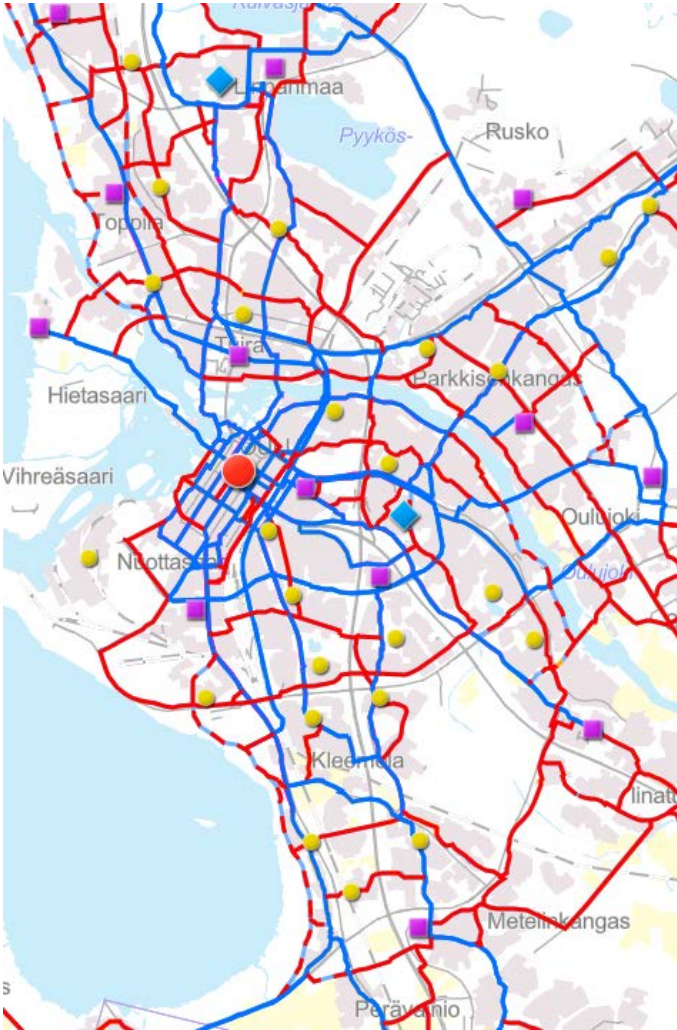
Oulu

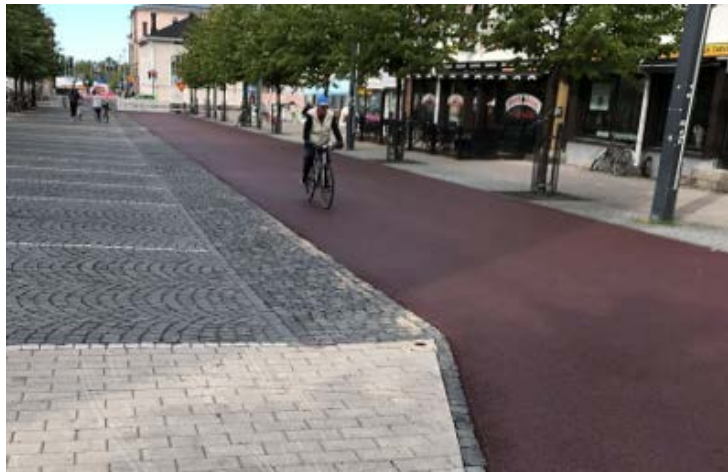
- Storstilt utbygging av sykkelnettverket siden 70-tallet
 - I sentrum følger sykkelnettverket i hovedsak den eksisterende gatestrukturen, og det er færre, fysisk adskilte sykkelveger.
 - Fra 500m-1km utenfor bysentrum kan du sykle på hovedsykkelnettverket i 5-7km uten å måtte krysse én eneste bilveg.
 - Hovedsykkelnettverket er bygd opp av planfrie kryssninger med underganger og overganger.
- Oulu måler antall syklistar via en rekke ulike tellepunkt på hovedsykkelnettverket.
- Ny miljøplan; nye indikatorer som måles hver 3-4 måned. Den viktigste er «antall km som bygges av supersykkelveger».
 - Mål: 70 km innen 2030
 - Delmål: ca. 5 km per år
- Bidrar til økt politisk interesse og økte investeringer



Illustrasjon Oulu kommune

Oulu





Illustrasjoner: Oulu kommune

Oulu

Vintervedlikehold

- Lang historie med godt vintervedlikehold har gjort befolkningen vant til å sykle på vinteren
- Sykkelnettet prioritert høyere en vegnettet når det kommer til snørydding
- Sykkelveger i hovedsak i eget nettverk = unngår at snø fra vegen dyttes over i sykkelfeltet
- Dersom snø fra vegen blir lagt i sykkelveg/felt, må det fjernes innen 15 minutter
- Supersykkelveg:
 - *samme oppryddingsreglene*
 - *har høyeste prioritet*
- Ikke alltid at man klarer å holde sykkelvegene fri for snø
 - *Ryddes slik at man får et jevn og hardt underlag som er godt å sykle på*

Hvilke råd vil dere gi til andre byer som ønsker å satse på sykkel og øke sykkelandelene?

- Sykling må gjøres til en enkel, bekvem og rask transportmåte.
- Når dette er på plass, er synlighet viktig.
 - *Sykling må være et synlig alternativ for alle, spesielt for de som sitter i bilen.*
 - *Gi synlig prioritet til syklistene over bilister*
 - *Effektiv og målrettet 'branding' av sykling som et alternativ*

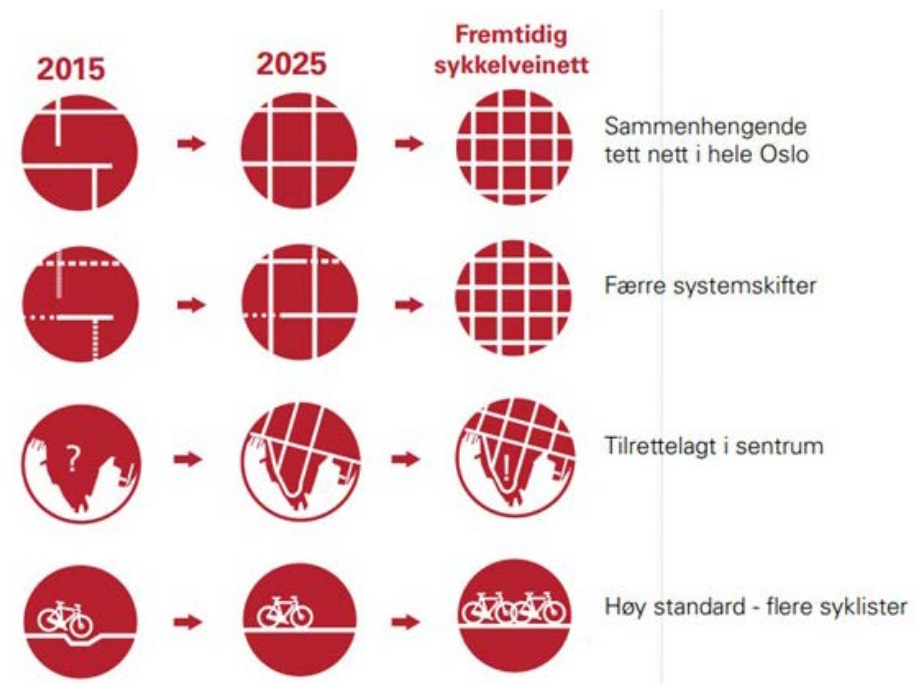
«I det store og hele har det ikke så mye å si for transportmiddelfordeling hva man gjør og hvor mye som satses på syklistene, dersom det ikke synes».

Oslo

- Har siden 2015 trappet opp sin satsning på sykkel
- *Kombinerer langsiktig sykkeltilrettelegging med en rekke enkle, synlige tiltak som kan gjennomføres raskt, til lave kostnader og uten omfattende planprosesser eller politisk behandling.*
- Ingen økning i sykkelandelen de siste årene (7% i 2013 og 2017)
 - *Økt andel opplever Oslo som en god sykkelby (fra 16% i 2014 til 31% i 2018)*
 - *Økning i andelen vintersyklister*
 - *Økning i bruk av bysykler*
- Sykkelstrategi (2014), Oslostandard for sykkeltilrettelegging (2017)
- Økt antall km sykkelanlegg
- Prioritert drifting av sykkelveinettet
- Økt antall bysykler

Oslo

- **Målsettinger for videre utvikling**
- Øke sykkelandelen
- Sykkelveinettet skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert
- Innbyggerne skal oppleve Oslo som en trygg by å sykle i
- Tre sentrale innsatsområder
 - Gjøre sykkel til en del av byliv og byrom
 - Skape et tett sykkelveinett med egen Oslo-standard
 - Engasjere hele Oslo i utviklingsarbeidet



Plan for utvikling av sykkelvegnettet frem til 2025 og videre. Faksimile fra Oslo kommune 2018a Plan for sykkelveinettet.

Oslo

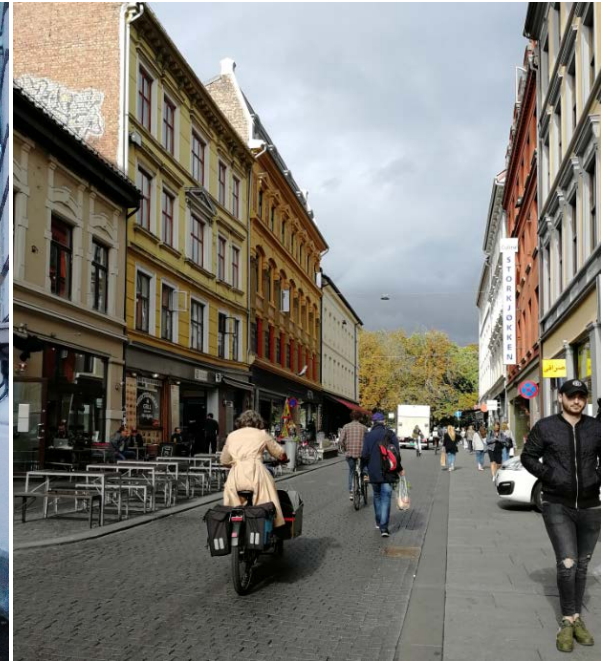
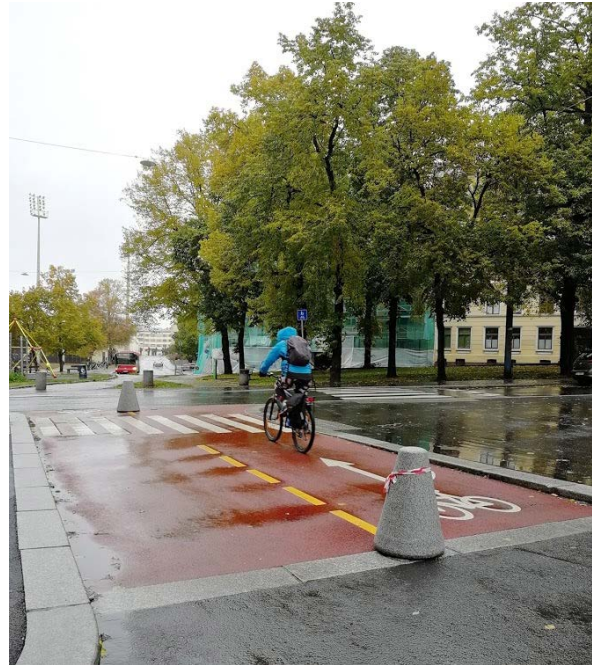


Foto: Oddrun Helen Hagen

Oppsummert

- De tre byene gjennomfører en kombinasjon av ulike tiltak, både fysiske og ikke-fysiske på lang og kort sikt – dette er i tråd med forskningen om hva som gir effekt for økt sykling.
- Rapporten er tilgjengelig her:
<https://www.toi.no/publikasjoner/sykkelplanlegging-i-tre-nordiske-byer-article35994-8.html>



Foto: Oddrun Helen Hagen

Takk for oppmerksomheten!
ohh@toi.no