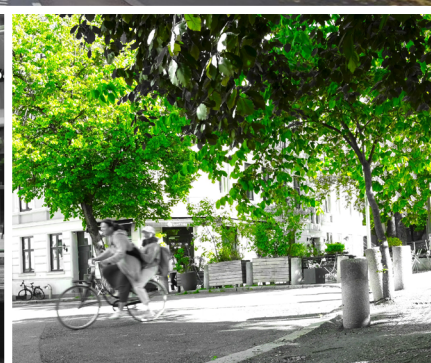
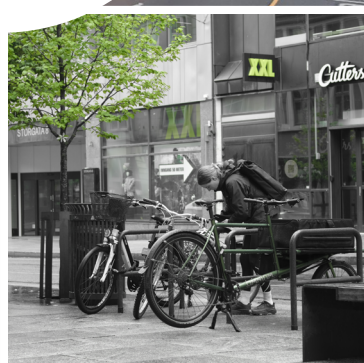
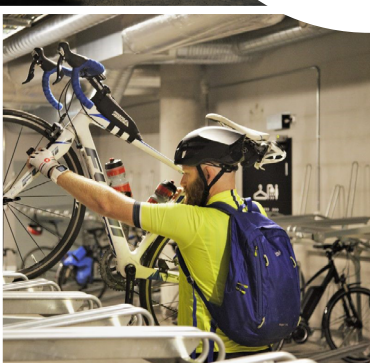




FØR  
ETTER



# Verktøykasse for økt aktiv transport

12 enkle grep

Syklistenes Landsforening (2023)  
**Verktøykasse for økt aktiv transport – 12 enkle grep**

Versjon 1.0 – juni 2023

Prosjektledere: Helle Beer Urheim og Emil Rensvala  
Grafisk design: Sine Krogstad Grande  
Foto bakside: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening  
Kontakt: [post@syklistforeningen.no](mailto:post@syklistforeningen.no)

Vi kjemper for et sunt og bærekraftig Norge.  
Finn ut hvordan du kan støtte oss i vårt arbeid på  
[www.syklistforeningen.no](http://www.syklistforeningen.no)





# Forord

Tenk om det fantes en magisk pille som kunne gi deg opptil halvert risiko for flere livsstilssykdommer?

Vi har gode nyheter til deg som er politiker: pillen eksisterer allerede. Ved å få flere til å gå eller sykle i hverdagen så blir vi friskere, får renere luft å puste og bedre steder å leve i. Nøkkelen er å bruke våre gatearealer smartere enn vi gjør i dag.

For kommuner som vil fremme økt gåing og sykling, det som kalles *aktiv transport*, presenterer vi her en verktøykasse med tolv forslag til enkle grep. De har til felles at de kan gjennomføres raskt, at de er billige, og at det kan gi stor effekt allerede i løpet av en valgperiode.

Politikere som bruker disse verktøyene, kan altså både gi innbyggerne et bedre samfunn – og maksimere sine sjanser til å bli gjenvalgt.

God lesing – og lykke til!

Oslo, juni 2023

**Eline Oftedal**  
Generalsekretær  
eline@syklistforeningen.no  
922 06 954

**Emil Rensvala**  
Fagsjef  
emil@syklistforeningen.no  
412 134 84



Foto: Helle Beer Urheim/  
Syklistenes Landsforening

# Innhold

---

8	#1 Folk fyrst med feitare fortau
10	#2 Fart under 30 km/t tilpassa menneske i by
12	#3 Sommargater som test av nye løysingar
14	#4 Bedre plass med enveisregulering
16	#5 Omveier og snarveier
18	#6 Restebredden til de myke
22	#7 Sykling mot strømmen i eget sykkel felt
24	#8 Hjertesoner for aktive barn i nærmiljøet
26	#9 Universelle sykkelstativer nærmest kryss
28	#10 Fin disiplin med stramme kryss
30	#11 Sykkelvenlige arbeidsplasser
32	#12 Helårsdrift av prioriterte felt og fortau

Foto: Helle Beer Urheim/  
Syklistenes Landsforening



# #1 Folk fyrst med feitare fortau





Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

Med feite fortau får dei som går romslege forhold med passe avstand til dei som køyrer. Feitare fortau gjev lågare fart, og det er like bra for trivsel og tryggleik som det er for næringslivet.

Noko av det finaste med å gå til fots på eit fortau er at ein kan tenkje på heilt andre ting enn trafikk. Dette fortausprivilegiet er verd å verne om.

Folk med nedsett funksjonsevne har særleg god bruk for grensa mellom trygt areal og areal der ein må vere merksam

på andre trafikantar. Difor gjev det meining å prioritere romslege fortau framfor å late alle trafikantane dele plassen i smale sentrumsgater.

Ei opprusting av gater som gjev smalare køyrebane og feitare fortau på ei eller begge sider gjev fordelar som minner om gågate, men utan dei same ulempene.

Feite fortausgater gjev den beste plassen til gåande, men går òg greitt å kombinere med anna aktivitet og andre omsyn.

#### Fordelane med feite fortau er at dei

- er lettare å orientere seg i enn gågater, lettare å følgje for blinde og svaksynte
- gjev betre tilhøve for rullestol
- dempar farten i køyrebana
- kan kombinerast med einvegsregulering
- gjev betre tilhøve for sykling i køyrebana
- gjev større rom for møblering

#### Ver merksam på at

- regulering ofte vert naudsynt
- prosjektering tek tid
- dei som driv næring må få medverke
- varelevering tek plass
- nye fortau kan verte dyrt



## #2 Fart under 30 km/t tilpassa menneske i by



Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

**Låg fart gjev færre ulukker og mindre skader når uhellet er ute. Byen vert tryggare og trivelegare å ferdast i når farten er tilpassa dei som vil gå og sykle. Difor lyt 30 km/t vere normalen.**

I mange bygater skal folk kunne gjere bruk av bilar i ulike storleiker, og dei som sit bak rattet må dele køyrebanane med syklistar.

Gåande kjenner ofte på ubehag når dei må ferdast og opphalde seg tett på motortrafikken og særleg når farten er høg. Syklistar høyrer sjeldan heime på fortauet og er enno meir plagga av dette.

På sykkel er det naturleg å ferdast seg om lag tre gonger fortare enn dei som går, men dei fleste vegane i tettbygde strok føreset at bilar skal kunne køyre heile ti gonger raskare. Den generelle fartsgrensa i tettstader i dag er 50 km/t.

For at mjuke trafikantar skal kjenne seg jambyrdige og trygge under desse tilhøva, er det naudsynt å harmonisere fartsnivået.

Ta til orde for at 30 km/t skal vere den normale fartsgrensa i tettbygde strok i kommunen. Nokre gater, der det finst gode grunnar, kan få ei høgare fartsgrense.

### Låg generell fartsgrense

- aukar kjensla av tryggleik
- minkar skadeomfanget ved uhell
- styrkar konkurransekrafta til aktiv transport samanlikna med motorisert transport
- gjev rom for nye gatemøblar der gata er snevra inn

### Ver merksam på at

- lågare fartsgrense åleine ikkje automatisk gjev lågt fartsnivå
- fysisk fartsdemping må òg til
- fartsdempande tiltak krev at ein tek omsyn til handtering av overvatn



### #3 Sommargater som test av nye løsningar



Foto: Maria Eklind/Flickr (CC BY-SA 2.0)

I ei sommargate vert alle mjuke trafikantar vinnarar. Om folk ruslar roleg på fritida, har hastverk på veg til eit møte, spring, rullar, hinkar eller sykklar, så er tilhøva gode for alle.

Ei utfordring når det gjeld gatebruk for gåande og syklande, er at fleire ønskjer og tek til å gå og sykle sommarstid enn vinterstid, men gatene er dei same året rundt.

For å gje innbyggjarane dei beste tilhøva for å bruke beina og sykkelen på den tida av året der potensialet er størst, er det mykje å hente om ein finn gode gater og

plassar som kan bli gågate eller sykkelgate i ein periode på 3-4 månader.

Konkret inneber tiltaket at ein fyrst finn ut kva gater og plassar som er aktuelle. Etterpå vert desse sett saman til ein heilskap som heng i hop med sykkel- eller gåvenlege strekkingar som allereie finst og som allereie er mykje brukt.

Dei flyttbare elementa som gjev kvalitet i gata må planleggast og skaffast i rett tid, slik at sommargata kan stå klar seint på våren eller til forsommaren året etter.

### Dei viktigaste fordelane er at

- folk som ikkje er vande med å sykle får ei ny kvardagserfaring
- gata har plass til blomsterkasser, sitjeplassar og anna flyttbart møblement som er mykje brukt sommarstid
- det gjev rom for næringsdrivande som ønskjer å nå folk utanfor butikken sin
- næringslivet dreg nytte av at folk blir lenger i området og spanderer meir
- det gjev moglegheit til å undersøkje kva effekt og verknad ulike tiltak for gåande og syklande har
- tiltaket er reversibelt
- tiltaket krev ikkje omregulering

### Ver merksam på at

- lokale planmyndigheiter må gje føresegn til eventuelle midlertidige tiltak i gata
- planleggjarane kan verte ei flaskehals, om det er mykje som skal vurderast på ein gong
- næringslivet bør involverast i prosessen



## #4 Bedre plass med enveisregulering



Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

**Med enveisregulering frigjør vi gatebredde som kan brukes til en rekke formål som fortjener romsligere plass. Slik prioriterer vi byliv og aktiv transport smart og rimelig.**

Mange gater i norske byer mangler egen sykkeltilrettelegging, og har for smale fortau. En enkel og rimelig løsning for å lage god gå- og sykkelinfrastruktur, er å om-disponere gatearealer. Det er ikke pengene det kommer an på, men plassen.

Ved smartere bruk av gatebredden, kan vi gi folk et løft som blir lagt merke til. Når en toveiskjørt gate i 30-sone enveisregu-

leres, blir det 2-3 m bredde til overs som kan brukes til noe annet som innbyggerne ønsker seg og trenger.

Hva med bredere fortau og sitteplasser? Eller en grønnere gate med plantekasser og regnbed? Trengs det et sykkelfelt mot kjøreretningen eller sykkelstativer? Eller er det kanskje HC-parkering og plass til varelevering som mangler?

Enveisregulering gir aktiv transport et mer finmasket nett enn motorisert transport, samtidig som det fortsatt opprettholdes full tilgjengelighet for de som må bruke bil.

### Enveisregulering

- frigjør plass til ulike formål
- kan kombineres med midlertidige tiltak
- vrir konkurranseforholdet slik at aktiv transport får flere fordeler enn motorisert transport
- krever ikke reguleringsendring

### Vær klar over at enveisregulering

- fungerer best sammen med hastighetsreduerende tiltak som gir et fartsnivå på 30 km/t eller lavere
- kjøremønsteret i nabogatene må vurderes for å unngå uheldig flytting av trafikk
- det krever vedtak fra lokale skiltmyndigheter
- ikke opphever reguleringsbestemmelsene



# #5 Omveier og snarveier





Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

**Unødvendig bilbruk på korte avstander skyldes at bilbruk er blitt for fristende. Med omveier og snarveier i kjøremønsteret øker vi konkurransekraften til de aktive mobilitetsformene.**

Til hverdags velger vi helst å komme oss kjapt og direkte fra sted til sted på måter som verken krever planlegging i forkant eller særlig stor innsats underveis.

Det er smartere å skape hjelpsomme omgivelser enn å satse på pekefinger og selvdisciplin i arbeidet for bedre folkehelse og miljø. Derfor trenger privatbilen noen om-

veier, samtidig som gående og syklende bør få flere snarveier.

I praksis handler det om å bruke enveisregulering og punktstenging av gater. Blindveier med passasje for gående og syklende er et konkret eksempel på løsning. Et annet er å bare tillate lokal trafikk, ikke gjennomfartstrafikk, gjennom enkelte bydeler og boligområder.

Snarveier og omveier sikrer nødvendig tilgang med bil, men gjør det mindre fristende å sette seg bak rattet på steder der man like gjerne kan gå eller sykle.

### **Snarvei- og omveistiltak**

- gir gåing og sykling større konkurransekraft
- gir nødvendig tilgang for bil
- kan gjennomføres både med raske og rimelige løsninger og med løsninger av høy kvalitet
- støtter opp under andre tiltak for aktiv transport

### **Vær oppmerksom på at**

- kjøremønsteret i nærområdet må vurderes, slik at ikke trafikk flytter seg til feil sted
- det kreves skiltvedtak fra lokale skiltmyndigheter
- fysisk fartsdemping kan være nødvendig i noen kryss
- eventuelle blindveier må gi plass til å snu



# #6 Restebredden til de myke



FØR



ETTER

Foto: Google Street View, jul. 2009 og okt. 2022

**Mange sykkelfelt er for smale selv om kjørebanelen har bredde til overs. Ved å «måle fra midten» hver gang veiene merkes opp, gir vi overskuddet til de myke. Og det er nesten gratis.**

Mange som ønsker å gå og sykle opplever at det som finnes av fortau, sykkelfelt eller veiskuldre ikke gir den avstanden til motortrafikken de trenger for å føle seg trygge.

Trange forhold gjør dessuten at raske og langsomme syklistene ikke trives med hverandre. Opplevelsen av at det ikke egentlig er plass til alle, bidrar til at mange velger bil.

Myke trafikanter kan få romsligere forhold uten at veien må bygges om. Nøkkelen ligger i måten det måles på.

I håndbøkene står det hvilken bredde ulike typer kjørefelt trenger for at trafikken skal flyte jevnt og sikkert. De fleste veier varierer i bredden med noe ekstra her og der.

Kjørebanelen kan merkes opp med utgangspunkt i den såkalte senterlinjen, og ikke fortauskanten. Da blir kjørefeltene så brede som de må være, men ikke bredere enn nødvendig. Og det som er til overs, restebredden, går til de myke trafikantene.

#### Restebredden til de myke

- gir gående og syklende større avstand til motorisert trafikk
- gjør det lettere for syklende i alle aldre og hastigheter å bruke de samme løsningene
- gir nøysomme kjørefelt for motortrafikk som reduserer fristelsen til å kjøre for fort
- er et rimelig tiltak som krever lite administrasjon

#### Vær oppmerksom på at

- entreprenører må følges tett opp både i forkant og underveis første gang det gjøres for å sørge for at det utføres riktig
- bredden på sykkel felt ikke må bli uforsvarlig smale, selv om veien er ekstra smal visse steder







# #7 Sykling mot strømmen i eget sykkelfelt



Foto: Aron Sandell/Syklistenes Landsforening

Med sykkelfelt på en side gir vi innbyggerne en tryggere opplevelse langs enveiskjørte gater. Dette gjør sykling lettvinntil hverdags. Og det gir folk på sykkel klare fordeler uten at vi stenger andre ute.

Mange synes det er skremmende å komme tett på biler som passerer. Biler er både større og hardere enn myke trafikanter, og det kan oppleves ubehagelig selv der farten er lav.

Sykkelfelt mot kjøreretningen er en løsning som gjør det mulig å kombinere sykling og

bilkjøring i en gate som ikke har mye plass til overs.

De som sykler får et eget felt der behovet er størst, «motstrøms», men «medstrøms» deler de plassen med andre som skal i samme retning.

For å få dette på plass, må kommunen fatte skiltvedtak, gjerne legge rød asfalt, sette opp skilt og foreta oppmerking. Dette kan ta et år. Kostnadene er begrenset, og jobben kan gjøres av de som allerede vedlikeholder veinettet.

#### Enveiskjørte gater med motstrøms sykkelfelt

- gir syklende og bilkjørende bedre oversikt
- gir trafikantene plass til å passere hverandre i ulikt tempo
- kan kombineres med varelevering eller annen gatebruk på motsatt side

#### Vær klar over at

- løsningen forutsetter lav fart
- sykling sammen med biler i kjøreretningen føles utrygt, hvis ikke trafikkmengden i utgangspunktet er lav
- sykkelfelt kan bli misbrukt til varelevering, hvis det mangler gode løsninger i nærheten



## **HJERTESONE** TRYGGERE SKOLEVEI

# **#8** Hjertesoner for aktive barn i nærmiljøet





Foto: Syklistenes Landsforening

**Etablerte hjertesoner rundt skolene kan gjøre det tryggere og enklere for barn å gå og sykle til skolen. Med mindre bilkjøring i nabolaget, blir ungdomene mer selvstendige.**

Barn som rører seg på egenhånd i nærmiljøet, uavhengig av voksne, har bedre forutsetninger for å utforske verden. Unge som er lommekjente, føler større tilhørighet og tar oftere del i fellesskapet der de bor.

På noen få generasjoner er barns mobilitet dessverre blitt mer avhengig av foreldrene, og de går og sykler mindre enn før.

Hjertesoner, med ekstra trygge trafikkmiljøer rundt skoler og barnehager, er et steg

på veien for å endre på dette. Tiltakene duger også ved idrettsplasser, parker, boligområder og andre steder der mange barn beveger seg.

Konkret består hjertesonearbeid av både små og store tiltak. De tilpasses miljøet og mulighetene som finnes på hvert enkelt sted. Arbeidet involverer skoleledelsen, foreldrene og kommunen.

Helt sentralt er fysiske tiltak, som gir barna tilgang på trygge gater der de kan bevege seg uten å bli påkjørt av voksne. Supplerende tiltak kan f.eks. være følgegrupper, sykkeldager og klassekonkurranser.

### Hjertesoner i nærmiljøet

- kan gi mindre biltrafikk
- kan gjøre det tryggere å gå og sykle til skole, venner og aktiviteter
- kan gjøre foreldre bevisste på hvordan deres reisevaner påvirker bevegelsesfriheten og helsen til barna

### Vær oppmerksom på at

- holdningsarbeid alene virker dårlig og blir fort glemt
- det bør følge med ressurser til fysiske tiltak når hjertesoner skal etableres
- de ulike bidragsyterne har ulike forventninger og det kan være krevende å koordinere innsatsen
- eventuelle droppsoner bør plasseres så langt unna skolen som mulig



# #9 Universelle sykkelstativer nærmest kryss



Foto: Helle Beer Urheim/Syklisternes Landsforening

Sykelstativer i nærheten av kryss er ekstra lette å få øye på. Gatearealet nærmest et kryss kan enkelt omdisponeres til formålet. Slik blir sykling til mange formål enklere for mange.

De fleste har mange ting de skal ha gjort på en vanlig hverdag og skal gjerne kjøpe, hente eller levere noe underveis. For å få kabalen til å gå opp, bør kommunen tilby sykkelparkering der det gjør størst nytte.

Små grupper med 5-6 universelle stativer mange steder er ofte det som skal til. «A-stativer» er velbrukte, nøkterne og funksjonelle typer stativer som de fleste

leverandører kan tilby.

Sykelstativer som er lette å få øye på, ligger like ved målet og som er enkle å bruke, blir mye brukt. Derfor er gatearealet nærmest kryss smarte steder å satse på. Det maksimerer tilgjengeligheten til flest mulig forretninger, og øker trafikksikkerheten.

Å omdisponere gateareal tilsvarende bare én personbil gir romslig plass for opptil ti sykler. Det gir bedrifter flere potensielle kunder. Konkret krever dette skiltvedtak, innkjøp og etablering som kan utføres av driftsansvarlig.

#### Universelle sykkelstativer ved kryss

- gir flere butikkunder på sykkel
- gjør at sykkel passer til flere formål
- gir bilførere bedre sikt i kryss
- kan gi færre parkerte elsparkesykler på fortauet
- er enkle å vedlikeholde
- kan brukes til alle typer sykler

#### Vær klar over at sykkelstativene

- kan være utsatt for påkjørsel
- må ryddes for søppel jevnlig
- bør måkes manuelt om vinteren



# #10 Fin disiplin med stramme kryss



Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

**Stramme og opphøyde kryss gjør aktiv transport trygt på en måte som mange har glede av. Det demper farten, skjerper oppmerksomheten og gjør det tryggere å gå og sykle.**

I mange byer og tettsteder er det bred enighet om at gående og syklende skal prioriteres, samtidig som deler av gatenettet fortsatt skal være tilgjengelig med bil.

Å stramme opp uregulerte kryss på en måte som demper farten på all motorisert trafikk bidrar naturlig til å disiplinere alle trafikanter, men uten å fjerne nødvendig biltilgang til eiendommene langs veien.

I krysset blir kjørebanelen blir smalere, samtidig som kjørebanelen idealt sett heves opp til samme høyde som fortauet. Hevingen virker som en fartshump, og innsnevringen bidrar til at biler naturlig holder lav fart både på vei inn mot og helt gjennom krysset. Det gir høyere trafiksikkerhet for fotgjengere og en mer oversiktlig situasjon for alle.

Tiltaket kan kreve detaljplanlegging. Hvis de ulike veiformålene er skilt fra hverandre i reguleringsplanene som allerede finnes, må krysset reguleres på nytt. Ofte er reguleringsformålet det samme i hele gatens bredde, og da er det ikke nødvendig.

### Fordelen med stramme og opphøyde kryss er at

- det blir kortere å krysse veien
- gående blir mer synlige
- bruk av rullestol blir lettere
- råkjøring blir umulig
- skadepotensialet blir mindre
- oppmerksomheten øker
- fortauet blir romsligere der det er mest nyttig
- fartsnivået blir sykkelvennlig

### Vær klar over at

- regulering kan være nødvendig visse steder
- prosjektering tar tid
- det kan bli dyrt hvis mye av fortauet trenger oppgradering



# #11 Sykkelvenlige arbeidsplasser



Foto: Kjetil Hasselgård/Syklistenes Landsforening

For at flere skal velge sykkel må det være godt tilrettelagt fra dør til dør. En sykkelvennlig kommune sørger for at den har sykkelvennlige arbeidsplasser for innbyggene. Det er en investering i helse, produktivitet og livskvalitet.

Noen vil sykle til jobb, men synes ikke det er sikkert å parkere sykkel. Kanskje mangler andre fasiliteter, som dusj. Andre har ikke tenkt tanken på en aktiv jobbreise, men ville begynne å trække hvis de ble oppmuntret med gode incentividninger.

En arbeidsplass er sykkelvennlig når den arbeider for at flere skal holde på reisevaner som er bra for helsa og miljøet. Hjelpsomme

omgivelser på jobben gjør det lettere å lykkes.

Kommunen kan dels ta grep med å være en forbilledlig arbeidsgiver, dels støtte private bedrifter med det grønne skiftet.

En ordning opprettes hvor kommunale virksomheter og private bedrifter tilbys en kartlegging av lokaler, ansattes reisevaner og andre forhold. Hver bedrift får en rapport med anbefalinger om tiltak, for hvilke bedriften deretter kan søke om bidrag fra en kommunal tilskuddsordning.

Å skifte til universelle stativer, bedre belysning og beskyttelse mot nedbør betyr ofte mye for at flere skal velge å ta sykkel til jobb.

### Sykkelvennlige arbeidsplasser

- styrker næringslivet i kommunen
- bidrar positivt til trafikkavviklingen i rushtid
- gir ansatte bedre helse
- lar virksomhetene ta miljøansvar
- gjør at de ansatte yter mer
- bidrar til lavere fravær over tid
- bidrar positivt for virksomhetens omdømme

### Vær klar over at

- tilrettelegging av arbeidsplassen ikke kan løse utfordringer som handler om dårlig gateinfrastruktur



## **#12** Helårsdrift av prioriterte felt og fortau





Foto: Helle Beer Urheim/Syklistenes Landsforening

Helårsdrift med høy kvalitet på fortau og kjørebane er enklere hvis det er ryddet og lagt til rette når brøytebilen kommer. Et utvalgt nett med høy prioritet gir innbyggerne større forutsigbarhet.

Ofte er det ikke godt å vite for gående og syklende hvor det blir greit å komme seg rundt og hvor det i praksis blir umulig om vinteren. Kvaliteten på vinterdriften er ujevn. Derfor er det mange som ikke tar sjansen på å bruke beina.

Folk som sykler og går trenger et prioritert veinett som de kan stole på hele året. Tiltaket handler om å legge inn en ekstra

innsats i nøye utvalgte gater og å lytte til de som skal gjøre jobben lokalt.

Er det et problem at parkerte biler står i veien for brøytemaskinen? Trengs det flere fortausvennlige maskiner? Eller er det egnete steder å kjøre bort snø og is som mangler? De ansvarlige for driften vet hvor skoen trykker og kan gjøre rede for hva som trengs for å lage bedre forhold for gående og syklende.

For å gjøre denne jobben trengs et øremerket driftsbudsjett til det prioriterte nettet og en plan for gjennomføring.

### Helårsdrift på et prioritert gang- og sykkelnett

- kan gjøre at flere strekker sykkel-sesongen ut over høsten
- garanterer at noen gater er farbare gjennom hele vinteren
- øker trafiksikkerhet og framkommelighet på våren
- gjør det lettere for eldre å komme seg ut og treffe andre vinterstid

### Vær oppmerksom på at

- driftsmidler må øremerkes vinternettet spesielt
- de som utfører jobben trenger ekstra oppfølging første gang, fordi prioriteringen kan være en annen enn det de er vant til



Foto: Helle Beer Urheim/  
Syklistenes Landsforening





SYKLISTFORENINGEN

Syklistenes Landsforening



Siden 1947 har Syklistenes Landsforening jobbet for at det skal være attraktivt å velge sykkel, enten som framkomstmiddel eller til rekreasjon. Foreningen er landets eneste organisasjon for hverdagssykling, og er riksdekkende med lokallag i hele landet. Vi ønsker at du skal få muligheten til å leve i et Norge som er grønt, livskraftig og gir plass til mennesker.