

•
•
•
•
•
•
•
•

Unnið af
Þorsteini T. Broddasyni
KT 091268 5079
Raftahlíð 68
550 Sauðárkróki

Landssamtök hjólreiðamanna

Handbók LHM Verkefnisáætlun



• • • • • • • • •

*Þýðing og staðfæring á handbók ESB
með viðaukum frá Danmörku og USA*

.....

Efnisyfirlit



Verkefni.....	3
Umfang verkefnisins	3
Innihald bókarinnar	3
Kaflaskipting	4
Hugmynd að útliti, vinstri síða	6
Hugmynd að útliti, hægri síða.....	7
Verkátun.....	8
Kostnaðaráætlun	9
Viðauki, bréf LHM til Umhverfissráðuneytis.....	10

Handbók LHM

Verkefnisáætlun

*Þýðing og staðfæring á handbók ESB með
viðaukum frá Danmörku og USA*

Verkefni

Árið 1999 gaf framkvæmdastjórn Evrópusambandsins út handbókina “Cycling; the way ahead for towns and cities”. Handbók þessari var ætlað að vera leiðbeinandi um hjólréiðar og aðbúnað þeirra, fyrir kjörna fulltrúa og embættismenn sveitarfélaga í Evrópu en umhverfisráðuneyti Evrópusambandsins legur mikla áherslu á aukningu í hjólréiðum sem samgöngumáta. Í löndum Evrópusambandsins sem og annarstaðar í heiminum hefur verið lögð rík áhersla á að efla hjólréiðar meðal annars með uppbyggingu stígakerfa og annarra verkefna sem að hjólréiðum snúa enda eru hjólréiðar einn vistvænsti samgöngumáti sem finnst og hefur jafnframt jákvæðar hliðarverkanir, svo sem bæta heilsu og betri nýtingu á plássi.

Hér á Íslandi hefur verið nokkur vakning um notkun hjólréiða sem samgöngumáta, en töluvert vantar uppá í uppbyggingu heilstæðra samgöngukerfa hjólréiðamanna. Jafnframt vill það brenna við að farið sé út í framkvæmdir sem ætlað er að bæta aðbúnað hjólréiðafólks, en eru svo til ónothæfar þegar til á að taka. Ástæður þessa eru eflaust margvíslegar en ein sú helsta er lítil þekking á þörfum hjólréiðamanna.

Í nóvember 2002 sendu Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) bréf til Umhverfisráðuneytisins þar sem óskað var eftir að ráðuneytið stæði fyrir þýðingu handbókar Evrópusambandsins. Ráðuneytið hefur sýnt verkinu áhuga en hefur áhuga á að fá aðra með sér í verkefnið.

Hér hefur því verið unnin verkefnisáætlun fyrir vinnu við íslenska handbók sem yrði byggð á handbók þeirri sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins gaf út. Valdir kaflar úr handbók dönsku vegagerðarinnar um lagningu og viðhald hjólastíga og efni úr handbók frá National Center for Biking and Walking (NCBW) í Bandaríkjunum Norður Ameríku yrðu einnig nýtt við þessa vinnu, sem og heil mikil vinna sem félagar í LHM og íslenska fjallahjólaklúbbnum hafa unnið.

Umfang verkefnisins

Handbókin “cycling: Way ahead for towns and cities” er í brotinu A4 og er sextíu og ein síða að lengd. Hugmyndin er að gefa íslensku handbókina út í kiljuformi í brotinu A5 og reikna má með að bókin verði 100 blaðsíður. Áætlað er að 20% bókarinnar verði í lit.

Innihald bókarinnar

Hér eru fyrstu hugmyndir um hvernig kaflar handbókarinnar gætu litið út og örlítið um innihald þeirra, byggt á efnisyfirliti ESB handbókarinnar með örfáum breytingum.

•
•
•
•
•
•
•

Kafla 3 í ESB handbókinni er með dæmum um framkvæmdir og árangur í nokkrum borgum, en hugsunin er að þessi dæmi komi til hliðar við megin texta íslensku handbókarinnar í stað þess að halda sér dæmakafli.

Í kafla 5 í ESB handbókinni er svo til einungis tekið á ákvarðanatökunni í skipulagsmálum, en hér yrði einnig tekið á gerð stíga og frágangi sem og umgengni um stígana í tengslum við vegagerð og aðrar framkvæmdir. Hér yrði stuðst við efni frá dönsku handbókinni sem og þeirri Bandarísku.

Í kafla 7 í ESB handbókinni eru upplýsingar um hvar sé hægt að ná í ítarefni og gagnlegar tengingar, en þetta yrði sett aftast í íslensku handbókina

Kaflaskipting

1. Hversvegna ættum við að huga að umferð hjólreiðamanna?
Ein helstu rökin gegn því að hlúa að umferð hjólreiðamanna, er sú að svo fáir hjóli að það svari ekki kostnaði. Reynslan hefur aftur á mót sýnt að umferð hjólandi vegfarenda fer sem oftast fram úr öllum þeim áætlunum sem gerðar hafa verið þegar aðstæður hjólreiðamann eru bættar.
Þó svo að megin þorri þeirra sem ferðast í þéttbýli á Íslandi, velji einkabílinn fram yfir önnur samgöngutæki og velta ekki einu sinni fyrir sér hjólinu sem valmöguleika í samgöngumálum, þá eru hjólreiðar samgöngumáti sem hefur þýðingarmikið hlutverk í framtíðar samgöngum Íslendinga sem og annarstaðar í heiminum. Hjólreiðar ættu að vera teknar inn í myndina þegar hugað er að samgöngumálum og eru fjölda margar ástæður til þess en hér eru nokkrar þeirra raktar.
2. Breyttir tímar
Hjólreiðar, frelsi, bætt heilsufar og andleg vellíðan eru hugtök sem eiga vel saman. Um allan heim virðist vera aukin áhersla á hjólreiðar í samgöngumálum, ekki einungis vegna þess að hjólreiðar stuðla að skilvirkari umferð í þéttbýli, bættu heilsufari íbúanna og minni mengun, heldur einnig vegna þess að uppbygging samgöngukerfis fyrir hjólreiðafólk, er verulega hagkvæm fjárfesting fyrir ríki og sveitarfélög.
3. Öryggismál
Hætta á slysum er eina hugsanlega neikvæða hliðin við hjólreiðar. En hver er raunin með slys á hjólreiðamönnum? Rannsóknir sýna fram á að akstur bifreiða sé stærri áhættuþáttur fyrir ákveðna aldurshópa en hjólreiðar. Að auki stuðla hjólreiðar að bættri heilsu og auknum lífgæðum sem vega þyngra en hættan á dauða eða örkumlum í óhöppum. Þrátt fyrir þetta verður öll hvatning til aukningar hjólreiða að hafa öryggi vegfarendana í huga. Hjólastígar og heildstætt skipulag reiðhjólaumferðar eru leiðir til að auka öryggi hjólandi vegfarenda.
4. Skipulagsmál
 - a. Ákvarðanir um hjólastíga í skipulagi
 - b. Stígar og stígagerð
 - Samgöngunet í þéttbýli
 - Útivistarstígar í og við þéttbýli
 - Samgöngur í dreifbýli
 - c. Umgengni og eftirlit
5. Hvatning til hjólreiða
Möguleg aukning í hjólreiðum sem samgöngumáta er mikil þar sem flestir njóta þess að hjóla ef umhverfið býður uppá það. Þar sem að í hugum flestra er hjólið ekki það fyrsta sem fólki dettur í hug þegar valinn er samgöngumáti, þarf að minna fólk á að nota hjólið meira en það

gerir í dag. Hér eru nefndar nokkrar leiðir sem hægt er að nota jafnframt sem reynt er að gera grein fyrir hvað samgöngustefna þar sem gert er ráð fyrir hjólreiðum, getur kostað

6. Hvernig er hægt að byrja?

Hvað þurfa stjórnendur samfélagsins að gera til að bæta aðgengi hjólreiðamanna? Útnefning eins aðila sem hefði ábyrgð á samgöngum hjólreiðamanna væri besta leiðin. Hvert sveitarfélag þyrfti að koma þessum málaflokki fyrir hjá einum ákveðnum starfsmanni og gera honum kleift að kynna sér málefni hjólreiðamanna. Hér eru nokkrar tillögur að því hvaða verkefni hann gætti einbeitt sér að og hvernig best væri að gera honum kleift að vinna að þessum málum.

Fyrir hvern kafla verður gerður úrdráttur sem verður birtur sem blaðagrein, á meðan vinnslu bókarinnar stendur.

Efsti hlutinn er fyrir kaflaheiti og tilvitnanir

Meginmál í tveim dálkum

Inngangur, dæmi, myndir og útdráttur úr textanum koma í þennan dalk

Síðunúmer og nafn handbókarinnar

1

Af hverju reiðhjólið?



Eín helstu rökin gegn því að hlúa að umferð hjólréiðamanna, er sú að svo fáir hjóli að það svari ekki kostnaði. Reynslan hefur aftur á mót sýnt að umferð hjólandi vegfarenda fer sem oftast fram úr öllum þeim áætlunum sem gerðar hafa verið þegar aðstæður hjólréiðamann eru bættar.

Eínhverstaðar segir, "ef það virkar, þá á ekki að hreyfa við því". Þetta á þó ekki við um gírakerfi reiðhjóla, þar sem nauðvynlegt er að hreinsa það annað slagið.

Gírar hjóla vanstillast með tímanum og gera hjólréiðamanninum lífið létt á margan hátt. Hér verður reynt að lýsa fyrst sjúkdóms-einkenninum og þá mögulegum sökudólg vandráðanna.

Gerdur greinarmunur á fram og afturgírnum þannig að framgírarnir eru kallaðir drif, en afturgírarnir bara gírar.

Einkenni

Hjólið er tregt til að skipta um gír og/æða skiptir helst ekki í þynasta gírinn (léttasta ef um Nexava æða aðra upside down skiptingu er að ræða).

Mögulegir sökudólgar

Líklegasti sökudólgurinn er barkinn sem tengist við afturskiptinn. Drulla inni þessum barka getur valdið því að gírnir verða ekki eins þjálir og þeir eiga að sér. Þetta er sérstaklega áberandi þegar skipta á upp um gír (á minna tannhjól), það er þegar slakað

er á vírnum. Hægt er að hreinsa barkann með því að sprauta hreinsiefni inn í hann, en ráðlegast er að skipta hreinlega um hann. Ef þessum barka er skipt út, er ráðleg að skipta líka um gírúr.

Vírin er einnig líklegur sökudólgur, en ef hann er farinn að trosa inn í bórkunum, þá truflar hann gíraþinguna.

Þriðji aðillinn sem liggur undir grun er afturskiptirinn sjálfur. Afturskiptur er sérlega heimskur gormur sem stjórnaast af handskiptunum (puttaskiptar/gripshif). Ef hann lætur eins og smí, þá er það yfirleitt vegna þess að einhver hefur þessi áhrif á hann (vírur/barkar). Prófaðu að hreyfa skiptinn til og frá og athugaðu hvort einhver stífleiki/tregða er í honum. Athugaðu einnig hvort hann æ boginn með því að kljúja aftan á hjólið. Litlu hjólin tvö í afturskiptinum ættu að vera í lóðrétttri stöðu. Ef neðra hjólið er innar, þá er skiptirinn boginn. Ekki reyna að grípa í skiptinn og sveigja út til að laga hann til. Ef hann hefur bagnað þá skemmdin í boddöfnu sjálfu, en ekki í arminum sem heldur tannhjólunum. Það að rífa í og "lempa" skiptinn á þennan hátt



6 LHM

Hugmynd að útliti, hægri síða

Tilvitnun

„Staðlað skal að umhverfis- og heilbrigðisvænum samgönguháttum, ekki alít í þéttbýli þar sem einkum skal styðja almenningsamgöngur sem valda litlu álagi á umhverfið, hjólréiðar og göngu. Í þessu sambandi er mikilvægt að umferðin verði örugg þá að öryggialeysi í umferðinni hefur letjandi áhrif á notkun þessara samgönguhátta. Sérstaklega á að stuðla að hjólréiðum í stærstu bæjum og borgum Norðurlanda með því að skapa samfellt grunnkerfi fyrir hjólréiðar.“

Norðurlandaráð; Sjálfbær þróun, ný stefna fyrir Norðurlönd, 2001 síða 64

er bara til þess fallið að gera hlutina enn verri. Sumstaðar er boðið uppá réttingu á afturskiptum en engin öfík þjónusta er hér á landi. Ef enginn stíflaiki er til staðar og skiptirinn virðist vera beinn, þá þarf að stilla girana upp á nýtt.

Gérar stilltir

1 Hengdu hjólið upp/settu í stand (ef þú ert svo heppinn að eiga einn)

2 Settu hjólið í hæsta gir og á mið dritann hjólið, gormurinn í afturskiptinum á að vera slakur (ef um Shimano Nexava girskipti er að ræða þá er gormurinn slakur í lægsta gir).

3 Losaðu um vörinn og skrúfaðu barkastilliskrúfuna (BSS) þannig að um helmingur af henni sé inni í skiptinum.

4. Notaðu efri stilliskrúfuna til að afmarka hveru langt út girskiptirinn fer þegar hann er slakur, réttalæis ef girskiptirinn er of langt úti en rangalæis ef skiptirinn er of innarlega..

5. Strekktu vörinn og festu aftur.

6. Notaðu handskiptana til að skipta í næst efsta gir og anóðu sveifunum einn hring. Við þetta ætti hjólið að skipta sér á næst minnsta tannhjólið. Ef ekki þá er vörinn ekki nógu strekktur, þannig að strekkja þarf meira á honum. Það gerir þú með BSS, sem þú anfró rangalæis til að strekkja á

vörnum. Smíðu lítið í einu ca 1/8 úr hring, og anóðu sveifunum á milli. Ef BSS dettur úr skiptinum áður en hjólið skiptir á næst minnsta tannhjólið, þá þarftu að strekkja vörinn uppá nýtt þrep 385.

7. Þegar hjólið er farið að skipta upp á stærra tannhjólið, prófaðu þá að skipta á milli allra giranna, og finnstilla með BSS. ATH ef keðjan kemst ekki uppá stærsta tannhjólið og afturskiptirinn er á fastum, eða ef keðjan lendir á milli tannhjóla og teina, þá þarf að skrúfa til neðri stilliskrúfuna til að afmarka hveru langt skiptirinn fer þegar vörinn er strekktur. Réttalæis ef keðjan fer of langt inn en rangalæis ef skiptirinn nær ekki að færa keðjuna á stærsta tannhjólið. Ef afturskiptirinn virðist hafa svigrúm til að skipta sér á stærsta tannhjólið, en gerir það ekki, þá er girvörinn ekki nógu strekktur eða afturskiptirinn er boginn. (Þetta gæti einnig komið fyrir ef handskiptarnir eru fyrir sjó girakerfi en tannhjólin eru átta)

Ef skiptirinn virkar vel á litlu tannhjólunum en ekki á þeim stóru, eða öfugt, þá er það merki um að skiptirinn sé beygður og þarfnist endurnýjunar.

Það sakar ekki að hreinsa skiptim upp og smyrja uppá nýtt ef farið er í að stilla hann á annað borð. Þrif á drifi.

Norsk könnun gerð af Norsk trafikk-ökonomisk institutt sýnir að arðsemi hjólastíga sé allt að sextánföld miðað við stofnkostnaðinn

Údráttur úr texta

Síðunúmer og nafn kafla

Af hverju Reiðhjólið?

7

Verkáætlun

Fyrsti verkþátturinn er undirbúningsvinna, en safna þarf upplýsingum og ljósmyndum frá Íslandi til að vinna með í skrifunum ásamt því að velja þarf nánar hvað á að koma fram í handbókinni. Reiknað er með að ritnefnd á vegum LHM komi að vali innihaldsins.

Næsta skref er að þýða og skrifa textann útfrá þeim gögnum sem fyrir liggja. Þegar allur texti hefur verið skrifaður fer textinn í prófarkalestur. Hönnun og umbrot hefjast þegar allt meginmál bókarinnar hefur verið skrifað, en lokavinnan fer fram að prófarkalestri loknum. Ritnefndin fer yfir lokaútgáfu handbókarinnar fyrir prentun. Haldin verður kynning á bókinni við útgáfu hennar. Hér er gert ráð fyrir að hún verði í form stuttrar ráðstefnu

Verkáætlunin í myndrænu, stjórnur merkja fundi ritnefndar

Vika	1	2	3	4	5	6	7	8
Verkþáttur								
Undirbúningur	★	★						
Þýðing og staðfæring			★					
Prófarkalestur								
Hönnun og umbrot								
Loka yfirferð								
Prentun								
Dreifing								
Ráðstefna /kynning								

Áætlað er að verkefnið taki ekki meira en átta vikur þegar hægt verður að hefjast handa.

Kostnaðaráætlun

Áætlaður heildarkostnaður við verkið er kr 2.000.000 með VSK en þá er innifalið

- Þýðing efnis og skrif aukaefnis
- Umbrot, setning og hönnun
- Birtingaréttur ljósmynda
- Ritstjórn og eftirlit
- Prentun og dreifing á 500 eintökum
- Kynning við útgáfu

•
•
•
•
•
•
•
•

Viðauki, bréf LHM til Umhverfissráðuneytis

Umhverfissráðuneytið
Ráðherra, frú Siv Friðleifsdóttir
Vonarstræti 4
150 Reykjavík

Umsókn um aðkomu Umhverfissráðuneytisins á þýðingu á handbók um hjólreiðar í þéttbýli

Árið 1999 gaf framkvæmdastjórn Evrópusambandsins út handbók um hjólreiðar í þéttbýli. Bókin heitir á ensku; *Cycling: the way ahead for towns and cities*.

Í formála bókarinnar segir “Handbókin, hjólreiðar: leiðin fram á við fyrir borgir og bæi, er byggð á þeirri hugmynd að versti óvinur reiðhjólsins sem samgöngutækis í þéttbýli sé ekki bíllinn, heldur afganglir fordómar í garð hjólreiða.”^[1] Þá er sagt að bókinni sé ætlað að leiðrétta þær ranghugmyndir sem menn hafi í garð hjólreiða sem og að koma með hugmyndir að ódýrum og einföldum lausnum á vanda hjólandi vegfarenda.

Fordómar gagnvart reiðhjólinu sem samgöngutæki eru miklir hér á landi og hafa samtök hjólreiðamanna mætt mikilli fáfræði og andstöðu ráðamanna í baráttu sinni fyrir bættu samgöngukerfi fyrir reiðhjól. Hér er því óskað eftir að Umhverfissráðuneytið standi fyrir þýðinu og staðfæringu á handbókinni “*Cycling: the way ahead for towns and cities*” og sjái um að bókin fái dreifingu til ráða- og embættismanna sem að málefnum hjólreiða kunna að koma enda er það forsenda þess að hægt verði að vinna hjólreiðum sess sem vistvæns ferðamáta.

Reykjavík 1. nóvember 2002
Fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna

Sigurður M. Grétarsson, formaður

Magnús Bergsson, varaformaður

Greinargerð

Í skýrslunni “ Sjálfbær þróun. Ný stefna fyrir Norðurlönd” er fjallað um skilvirka samsetningu samgöngukerfa og hjólreiðar teknar þar sérstaklega fram sem æskilegur þáttur í þeirri samsetningu. Einnig er sagt orðrétt undir liðnum Umhverfis og heilbrigðisvænir samgönguhættir;

“Stuðlað skal að umhverfis- og heilbrigðisvænum samgönguháttum, ekki síst í þéttbýli þar sem einkum skal styðja almenningssamgöngur sem valda litlu álagi á umhverfið, hjólreiðar og göngu. Í þessu sambandi er mikilvægt að umferðin verði örugg því að öryggisleysi í umferðinni hefur letjandi áhrif á notkun þessara samgönguhátta. Sérstaklega á að stuðla að hjólreiðum í stærstu bæjum og borgum Norðurlanda með því að skapa samfellt grunnkerfi fyrir hjólreiðar.”^[iii]

Töluverður fjöldi ofurhuga hefur valið reiðhjólíð sem sitt helsta samgöngutæki þrátt fyrir að engan vegin sé hægt að segja að grunnkerfi fyrir hjólreiðar sé skilvirkt eða öruggt.^[iii] Það er okkar trú að mun fleiri myndu nýta sér reiðhjólíð sem samgöngutæki væri staðið rétt að uppbyggingu hjólabrauta, með jákvæðum áhrifum á umhverfi okkar, hvort sem um er að ræða hljóð og loftmengun eða þjóðhagslegan ávinning í formi bættrar heilsu vinnuafslins^[iv].

Eitt stærsta vandamál hjólreiðamanna er að skilningurinn á málflutningi þeirra er lítill og oft á tíðum eru tilraunir embættis og ráðamanna til að bæta úr aðstöðu og aðgengi hjólafélks, dæmdu til að mistakast vegna þekkingarskorts skipuleggjenda og framkvæmdaaðila. Þessi staðreynd gerir það að verkum að ekki hefur tekist að byggja upp skilvirkt eða öruggt samsett samgöngukerfi þar sem gert er ráð fyrir hjólreiðum.

Í framkvæmdaáætlun sjálfbærrar þróunar á Íslandi, til aldamóta 2000-2001 (1999-2000) (gefin út 1997) er tekið fram að stjórnvöld skuli í samvinnu við sveitarfélög og skipulagsyfirvöld gera ráðstafanir til að gangandi og hjólandi eigi greiða og örugga leið um þéttbýli og önnur fjölfarin svæði um allt land^[v]. Árið 1999 var svo gefið út mat á stöðu áætlunarinnar en í því mati er hvergi minnst á þennan þátt áætlunarinnar svo að ætla má að ekkert hafi verið unnið að þessum málaflokki.^[vi] Kemur því kannski ekki mikið á óvart að sjá að hjólreiðar hafi verið afskrifaðar hjá Samgönguráðuneytinu í upphafi nýrrar aldar, en í Samgönguáætlun 2003-2014 er ekki minnst einu orði á hjólreiðar sem kost í almenningssamgöngum í þéttbýli þrátt fyrir að undir kafla um losun koldíoxíðs séu hjólreiðar og ganga nefnd “vistvænustu samgöngur sem völ er á”.^[vii] Í framhaldi af þessu er nefnt að veðurfar og yfirferð séu helstu annmarkar hjólreiða og göngu sem samgöngumáta. Þessi fullyrðing ber með sér mikið þekkingarleysi á hjólreiðum sem samgöngumáta og er nokkuð lýsandi fyrir þá fordóma sem hjólreiðar og hjólafélk þarf að lifa við.

Það er því nauðsynlegt að samræma það tungumál sem hjólreiðafólk, embættismenn og ráðamenn tala þegar rætt er um hjólreiðar sem samgöngumáta, ef árangur á að nást í uppbyggingu samgöngukerfa þar sem gert er ráð fyrir hjólreiðum.

Handbók framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins er ágætis grunnur til að byggja á en til að hægt sé að nota bókina, þarf að þýða og staðfæra hana. Samtök hjólreiðafólks hafa ekki bolmagn til að ráðast í slíkt verk sjálf, og er því leitast eftir því hér að Umhverfisráðuneytið hafi forgang í þessu máli og fái handbókina þýdda og staðfærða.

Til að auðvelda vinnu við staðfæringu bókarinnar munu Landssamtök hjólreiðamanna stofna ráðgjafanefnd sem verður þýðendum bókarinnar til aðstoðar en einnig mun LHM leggja til verksins öll þau gögn sem áður hafa verið unnin um hjólreiðar af félaginu.

Um handbókina

"Cycling: the way ahead for towns and cities"

The European Commission's (Environment DG) first publication on urban cycling^[viii]

A handbook for local authorities

The increasing demand for access to private vehicles has a detrimental effect on the way of life for about 80% of Europeans living in an urban environment. The perception of many European city dwellers that there are multiple harmful effects influencing their local environment is increasingly confirmed by the results of scientific studies on the health effects of air pollution on the public.

However, it is possible to minimise and even reduce this negative impact on the quality of life. For example, cities such as Strasbourg, Ferrare, Bremen, Graz, and Edinburgh demonstrate that it is possible to have town planning and transport systems which stabilise or even reduce the use of individual cars without threatening economic growth.

These cities, like their Danish and Dutch counterparts, apply incentives for public transport, bicycles, pedestrians, and car-sharing schemes whilst imposing restrictive measures on the use of private vehicles in town centres.

This approach is fully in line with the European Union international commitments for the reduction of emissions of greenhouse gases and European legislation on the air quality. Under this legislation (Air Framework Directive 96/62 and the daughter-directives) there is a requirement for local authorities to implement action plans to improve air quality in urban environments where it does not comply with the limit values specified in the legislation. In addition the public must be informed in the event of a pollution episode. This has been the case for several years for ozone. Transport organisation, for both cities and subsequently major companies, will therefore be a key issue in the coming years, particularly as the Commission will produce an annual publication listing those zones and agglomerations where air quality is not of a sufficient standard.

With this in mind, why is it that more European cities, particularly those in the Southern Member States, are not developing sustainable transport policies? Ferrare, Barcelona and numerous cities in Northern Europe are taking forward this idea of sustainable transport systems, a key feature of which is the promotion of cycling.

This new handbook, "Cycling, the way ahead for towns and cities" is published by the European Commission on European Environment and Bicycle Day (5 June), with the aim of correcting some of the prejudices associated with the use of the bicycle as a regular mode of transport in the urban environment. An example of such a prejudice which is generally accepted is "*Bicycles are dangerous in urban areas*". Statistics do in fact show that the most dangerous mode of transport in an urban environment is the car and accident victims include all members of the public: pedestrians, motorists and cyclists (children and the elderly in particular). Numerous studies across Europe show that a reduction in the speed of traffic to 30 km.p.h. would benefit all urban dwellers and would encourage the use of bicycles.

Moreover, it is necessary to consider aspects which encompass more than road safety. Indeed, it is advisable to consider the wider concept of the impact of transport on public health (precisely the objectives of Community air quality legislation). This results in the realisation that car journeys have negative effects for all the urban population and in contrast, the bicycle has advantages not only for the cyclist but also for urban environment quality as a whole.

As the handbook is based on the results of the Eurobaromètre opinion surveys, it endeavours to demonstrate the extent to which European public opinion would encourage measures promoting the use of public transport and bicycles to the detriment of the individual car.

"Cycling, the way ahead for towns and cities" was well received, at its official launch in April at the 'Vélocity' conference in Graz.

The handbook will be distributed throughout this year to all municipalities of more than 50 000 inhabitants in Southern Europe with the aid of national urban cycle clubs (where they exist) and city networks. It will also be available in the coming months at events organised with the participation of the Commission.

Further copies can be obtained from the Publications Office of the European Communities.^[ix]

Heimildir

Cycling: the way ahead for towns and cities, European commission 1999

http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.pdf

Sjálfbær þróun. Ný stefna fyrir Norðurlönd, Umhverfisráðuneytið (2001?)

[http://umhverfisraduneyti.is/interpro/umh/umh.nsf/Files/SjalfbraeNordurlond/\\$file/Sjalfbær%20Norðurlönd.pdf](http://umhverfisraduneyti.is/interpro/umh/umh.nsf/Files/SjalfbraeNordurlond/$file/Sjalfbær%20Norðurlönd.pdf)

Íslenski fjallahjólaklúbburinn, umferðarvefur

<http://this.is/hjol/umferd/index.htm>

Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi - framkvæmdaáætlun til aldamóta, Umhverfisráðuneytið (1997?)

<http://umhverfisraduneyti.is/interpro/umh/umh.nsf/c074feaba120fd57002567bc003a8ea6/81ef9ef9e279eab90025663a003f47d0?OpenDocument>

SJÁLFBÆR ÞRÓUN Í ÍSLENSKU SAMFÉLAGI: Mat á stöðu framkvæmdaáætlunar, Umhverfisráðuneyti 1999

<http://umhverfisraduneyti.is/interpro/umh/umh.nsf/c074feaba120fd57002567bc003a8ea6/3656d1c25fd32b97002567d30042942c?OpenDocument>

Samgönguáætlun 2003-2014, tillaga stýrihóps, Samgönguráðuneytið 2001tt

[http://samgonguraduneyti.is/interpro/samgongur/samgongur.nsf/Files/samgonguae2003_2014/\\$file/Samgonguaetlun2003_2014.pdf](http://samgonguraduneyti.is/interpro/samgongur/samgongur.nsf/Files/samgonguae2003_2014/$file/Samgonguaetlun2003_2014.pdf)

Bygging av gang- og sykkelvegnett mer lønnsomt enn de fleste vegprosjekter, grein eftir Dr.scient; Kjartan Sælensminde birt á vef Transportøkonomisk institutt

<http://www.toi.no/Samferdsel/>

Heimasíða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins

http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm

[i] Cycling: the way ahead for towns and cities síða 5

[ii] Sjálfbær þróun síða 64

[iii] Sjá umferðarvef íslenska fjallahjólaklúbbsins

[iv] Samkvæmt norskri rannsókn er þjóðhagslegur ávinningur af gerð göngu og hjólastíga, fjórum til fimm sinnum meiri en kostnaðurinn við lagningu þeirra og göngu og hjólastígar eru mun hagkvæmari framkvæmd en flestar aðrar gatnaframkvæmdir.

[v] Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi - framkvæmdaáætlun til aldamóta

[vi] SJÁLFBÆR ÞRÓUN Í ÍSLENSKU SAMFÉLAGI: Mat á stöðu framkvæmdaáætlunar

[vii] Samgönguáætlun 2003-2014, val á samgöngumátum síða 60

[viii]

[ix] http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm