



Hver mandag skriver George Monbiot, Anna Blix, Stefan Sundström, Trygve Refsdal og Elise Matilde Lund om alt som rører seg i naturen – fra hagestell til klimakamp.

Jeg har brukt tretti tusen på en sykkel som jeg ikke skal sykle Birken med.

Den nye bybilen



Anna Blix

TRANSPORT

Forrige uke møtte jeg en haug entusiaster på en kafé i Oslo. I flere timer snakka vi om og prøvekjørte sykler. Noe er definitivt i ferd med å skje i Storby-Norge og i Sykkel-Norge.

Det var ikke helt vanlige sykler vi hadde til felles, gjengen på kafeen. Vi var unge og gamle, menn og kvinner, barnløse og barnebefengte, hundeeiere og folk med behov for å drasse med seg masse greier hele tida. Vi snakka om transportsykler. Transportsykler er rett og slett sykler som er lagd for å transportere mer enn bare føreren.

I lange tider har hybridsykkelen dominert i Norge. Du vet, den sykkelen som er en blanding av en terrengsykkel og en landeveissykkel, og som kan brukes til og fra jobb, ut på tur på skogssti eller fjellvei eller langs landeveiene. Den har kanskje skjermmer og til nød et bagasjebrett. Du får ikke med deg særlig mange ting på den. Kanskje har du en sykkelveske, kanskje et barnesete. Laptopsen må du ha i sekk på ryggen på vei til jobb, og skal du handle til middag på veien hjem må du ha poser dinglende på styret.

Hybridsykkelen er en fin tursykkel og den får deg fra A til B, men som bysykkel er den ikke veldig praktisk. Hva med en sykkel der du får plass til et par barn, noen handleposer, bikkja og elgitaren? Da snakker vi transportsykkel.

Det siste året har jeg sett flere og flere transportsykler i Oslo. Stort sett er det sykler med plass til barn, men også for eksempel Bring har transportsykler til varelevering. Og det er her, i krysninga mellom unger og varer sykkelen kommer til sin rett. Transportsykkelen kan med sin lastekapasitet rett og slett erstatte en bil, enten det er småbarnsfamiliebil som står i kø på vei til og fra barnehagen, eller en budbil i evig bykø.

Hvorfor skrive om en sykkel i en



spalte om natur og miljø? Fordi vi må tenke nytt for en reell framtid der vi ikke kan forurense så mye vi vil. I år hadde menneskeheten brukt opp et års ressurser på jorda allerede 13. august. Vi forbruker ressurser tilsvarende 1,6 jordkloder i året. Å ikke kjøre bil er et skritt på veien til å forbruke og forurense mindre.

Det er ikke du og jeg som forbrukere som skal redde jordkloden vår. Det er politikerne våre som må ta upopulære grep for å stoppe de menneskeskapte klimaendringene. At jeg tar med meg handlenett i butikken hjelper så lite når regjeringa flytter iskanten og åpner nye oljefelt. Men vi kan være med. Vi kan demonstrere mot politikerne,

kollektivtransport som forsinkes av elbiler uten passasjerer i kollektivfeltet. Det er ofte raskere å sykle enn å måtte vente på bussen eller prøve å finne parkeringsplass. Og på transportsykkelen får man med seg barnehage- eller skoleungene, ryggsekker og (miljøvennlige tøy-) handleposer.

Det er ikke til å stikke under stol at transportsykler i stor grad er et storbyfenomen. Hvis du har halvannen mil til jobb og enda fem kilometer til butikken og bussen går to ganger om dagen, må du kanskje ha bil. Men når 80 prosent av Norges befolkning bor i by, må vi snakke om miljøvennlige løsninger der de fleste folkene er.

«Når 80 prosent av Norges befolkning bor i by, må vi snakke om miljøvennlige løsninger der de er»

og vise vei ved å ta grep selv.

Transportsykkelbølgen viser politikerne at det er vilje i byfolket, på tross av at sykkelveibygginga er uendelig mye langsommere enn viljen til å bytte bil med sykkel.

Det er mindre kø i sykkelfeltet enn i bilfeltet. Med sykkel kommer du deg raskt til barnehagen uten å være avhengig av

Andre steder har de hatt transportsykler i gatene i årevis. Ingen vil snu seg etter en tohjuling med lasteplan i Amsterdam, mens den fremdeles vekker oppsikt i Oslo. Og Christianiasykkelen heter jo nettopp det, fordi den er så vanlig i Christiania og København.

Når transportsykkelbølgen nå inntar Norge, er det en viktig forskjell fra kontinentet: De aller

HELT NORMALT: Mange steder i verden er sykler med flere folk eller store ting et vanlig syn, skriver Anna Blix. Her fra Illinois.

FOTO: STEFANIE SESKIN, FLICKR

fleste transportsykkelen har elmotor. Det er ikke fordi vi er late, det er fordi vi har bakker. Med elmotor kan du fremdeles fint bli svett – men du kan også velge å ikke bli det. Og en sykkel med elmotor er tross alt bedre for miljøet enn en bil med bensinmotor.

Når jeg stolt forteller om transportsykkelen min, er det første spørsmålet jeg får hvor mye den kostet. Svaret er at den koster under halvdelen i innkjøpspris av kostnadene du har på din gjennomsnittlige bruktbil i året. Likevel forundres jeg over hvor mange som synes sykkelen min er dyr, på tross av at de selv gjerne har en dobbelt så dyr sykkel som de helst bare bruker når de skal sykle Birken.

Vi må begynne å se på transportsykkelen som et høyst reelt alternativ til bybilen. Å kjøre bil i byen betyr kø, leiting etter parkeringsplass og parkeringsbøter. Å sykle i byen betyr litt høy puls og dermed bedre helse, og det betyr frihet og effektivitet. Samtidig betyr det et bedre bymiljø for dem som bor i byene i dag, og et bedre miljø for generasjonene etter oss.

Neste gang du ser en transportsykkel anbefaler jeg deg å be føreren om en kjøretur. Du kan fort bli hekta!

Anna Blix,
biolog

anna.blix@sabima.no