


INNKALLING TIL ÅRSMØTET 15. MARS – SE SISTE SIDE

GREVLINGEN

MEDLEMSBLAD | NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS (NOA) | NUMMER 1 | 2016 | 35. ÅRGANG



Naturvernforbundet
i Oslo og Akershus



TRANGT OM Plassen: Uflaks hadde han eller hun som låste sykkelen sin her først.

Foto: Hilde Solli.



GREVLINGEN

Medlemsblad
Naturvernforbundet
i Oslo og Akershus (NOA)
Maridalsveien 120
0461 Oslo

Telefon 22 38 35 20
noa@noa.no
www.noa.no

Bankgiro 1280.05.02347

Redaktør:
Ingrid Næsbakken Ekeberg
920 28 149
ingrid_ekeberg92@hotmail.com

Forsidebildet:
Kristina Hjøhlmann Reed
på vei fra NMBU i Ås
på sykkel.

Foto: Mia Thun.

© Naturvernforbundet i Oslo og Akershus 2016
All tekst i artiklene kan fritt gjengis med referanse til Naturvernforbundet i Oslo og Akershus' kvartalskrift Grevlingen, årgang, nummer, artikkelforfatter og artikkel. Fotografiene skal kun kunne gjengis etter innhentet tillatelse av fotograf og Grevlingens redaksjon.
ISSN 0803-6357

BLI MEDLEM
GI NATUREN EN STEMME

MEDLEMSKONTINGENT:
Hovedmedlem: 390,-
Familiemedlem: 450,-
Student: 200,-
Førsteårskontingent for student: 50,-
Pensjonist: 200,-

Kontoret på Vøienvolden er åpent mandag, tirsdag og torsdag, kl. 10–14.

Grevlingen blir trykket på 100% resirkulert papir og er miljøvennlig produsert og derfor svanemerket.

Trykk: itGrafisk
Opplag: 5.400



SYKKELGROUPE I NOA

Vil du være med i vår nye sykkelgruppe. Gruppas oppgaver er å følge med på sykkelpolitikk i Oslo og Akershus, promotere sykling, og å bistå sykkelansvarlig i NOA. Vår sykkelansvarlig heter Kristin Rørvik og er nyansatt på prosjektet. Hun har erfaring fra andre deler av Naturvernforbundet, der hun blant annet har jobbet med Oljefrikampanjen. Nå er hun klar for å få Osloregionen på sykkel! Bli med på arrangementer og lær om sykkelmekking og alternative sykler.

Kontakt: Kristin Rørvik, kr@naturvernforbundet.no

KULTURLANDSKAPSUTVALG

Denne gruppen skal drive med god gammeldags låslått eller slått med tohjulstraktor, raking, fjerning av busker og kratt, samt fjerning av fremmede arter. I tillegg skal vi organisere blomsterengvandring med botanikk, slåttekurs, faglige samlinger m.m. Kunne du tenkt deg å bli med?

Kontakt: Susanne Lemmingson, susanne.lemmingson@gmail.com

SKOGVERNKURS

Vil du arbeide med skogvern og hjelpe til å behandle hogstmeldinger for ditt nærområde? NOA arrangerer QGIS-kurs der vi går gjennom registrering av områder og hva man gjør med en hogstmelding. Kursene vil i hovedsak bli gitt på dagtid i ukedager og er rettet mot aktive medlemmer og lokallag. Mer informasjon om dette kommer på våre hjemmesider.

MER INFORMASJON OG EVENTUELLE ENDRINGER FINNES PÅ WWW.NOA.NO

LEDER – SYKKEL OG EL-SYKKEL

I Norge blir det indoktrinert fra ung alder at “det ikke finnes dårlig vær, bare dårlige klær”. Det er altså ikke været det skal stå på, om du velger å bli inne eller klage over en vinter som gir oss alt fra 20 minusgrader til 4 plussgrader på ei uke. Nordmenn trosser været (og tidvis fysikkens lover) ved å sykle til jobb og skole året rundt, derav denne utgavens tema: sykkel, og ikke minst el-sykkelen er i vinden!

Det å la bilen stå, og heller ta sykkelen til jobb er definitivt en god miljøgjerning, og med motor på sykkelen får man etterlenget hjelp som gjør sykkelen til et alternativ også på lengre strekninger, og også midt på



Foto: Irene Aasen Wolla.

vinteren. Men fremdeles er el-sykkelen et relativt nytt fenomen, og det er mye som skal på plass og mange som skal ha noe å si. NOA støtter for eksempel Miljødirektoratets forslag om bruk av el-sykkel på turveier i Marka, mens striden står om hvor bruken skal forbyes. Og her gjelder det å ha tunga rett i munnen ettersom begreper kan vise seg å bli selve balansen mellom rekreasjon på den ene siden, og stress på den andre. Det skal oppmuntres til økt bruk av sykkel, men hvilken måte er den beste: skal man bare oppmuntres til å benytte sykkelen, men ikke straffes for å velge bil? Og hva kan enkeltpersoner gjøre for å stille krav til bedre tilrettelegging for sykkel?

Som dere kan lese i denne utgaven av Grevlingen er ikke hele jobben gjort bare man har satt seg på sykkelen, men et komplekst politisk område til tross: det å sykle er i seg selv heldigvis en ukomplisert sak! Vel, såfremt det kun er vinterværet, og ikke mangel på sykkelveier, som skaper utfordringer.

Ingrid Næsbakken Ekeberg, redaktør

ARTIKLENE I DENNE UTGAVEN AV GREVLINGEN

- Ja til el-sykkel på Markaveiene – men ikke på stiene eller i verneområdene
- Sykkelsatsing, sykkelveistandard og hva du kan gjøre
- Fylkeskommunen satser: flere skal sykle!
- Oslos sykkelveier bygges: stykkevis og delt, til det blir helt!
- Sykle, så klart!
- Ungkarssalme av Prøysen
- Bokspalten
- Innkalling til årsmøte



Fotopåvret.

Ingrid Næsbakken Ekeberg.

Grevlingen gir seg ikke, men forsvarer innbitt sin region. Grevlingen biter seg derfor fast og slipper ikke tak før hensikt og mål er nådd. Dette er også NOAs oppgave.

TELEFONEN VÅR ER BETJENT MANDAG, TIRSDAG OG TORSDAG FRA KL 10.00 TIL KL 14.00.

Ja til el-sykkel på Markaveiene - men ikke på stiene eller i verneområdene

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) støtter et forslag fra Miljødirektoratet om å tillate bruk av el-sykkel på bilveiene og turveiene i Marka og at regelen om at grunneier kan forby el-sykkel på veiene oppheves. Samtidig går NOA mot at el-sykler skal tillates på «opparbeidete» stier som ikke har klar karakter av å være en turveg, dvs lagt til rette for eksempel barnevogn o.l. NOA går også mot at det åpnes opp for at el-sykkel skal kunne brukes på lik linje med sykkel i reservatene. NOA ønsker heller ikke at det åpnes for ytterligere liberalisering av reglene for motorferdsel i utmark.

Liberalisering av utmarksreguleringer

I 2015 åpnet et knapt flertall i Stortinget (H+FrP+SP) for en liberalisering av loven om motorferdsel i utmark, der kommunene gis adgang til å opprette snøscooterløyper for fritidskjøring. På denne måten startet en undergraving av prinsippet om forbud mot motorisert ferdsel i utmark. Nå kommer neste etappe. Regjeringen sender på høring et forslag om å åpne for kjøring av turister til steder i utmarka og for åpning for bruk av el-sykkel på «opparbeidete stier» og på lik linje med vanlige sykler i verneområdene.

Ønsket om umotorisert rekreasjon

NOA mener at fritidsbruk av utmarka skal være umotorisert. Friluftslivets dyreste verdi er naturopplevelsen, og det å komme bort fra hverdagslivets kjas og mas. Motorisert ferdsel er ikke bare en trussel om støy, terrengskader og vill fart, men om å ta vekk grunnlaget

for den norske friluftslivskulturen. NOA vil derfor så langt det er mulig, søke å forhindre en liberalisering av dette regelverket, og arbeide politisk for en reversering når et nytt regime overtar i regjeringskontorene.

For friluftsliv og naturvern er det helt uproblematisk å tillate el-sykler på alle gruslagte veier. De færreste har vel oppdaget at det er forbudt. Derimot ønsker vi ikke el-sykling på stiene.

Feilslått begrepsbruk

Miljødirektoratets begrep «opparbeidete stier» er i så måte svært uheldig. Med begrepet mener direktoratet traséer som er opparbeidet slik at de er framkommelige med barnevogn – med andre ord det vi vanligvis kaller en turvei. Bruk av begrepet «opparbeidet sti» vil skape et uheldig tolkningsrom: Er en sti som er klopplagt over myrer en «opparbeidet sti»? NOA foreslår at begrepet «opparbeidet sti» byttes ut med «gruslagt turvei». Sti-begrepet bør forbeholdes den type sti som de aller fleste tenker på ved bruk av ordet, en sti som i hovedsak er opparbeidet ved menneskers ferdsel til fots i naturen. Forskriften bør derfor si klart at det ikke er tillat med bruk av el-sykkel på sti.

Bruk av el-sykkel i reservatene, utenom gruslagte veier, er ikke akseptabelt. Vernområdene skal ta vare på natur som har særlige kvaliteter, biologisk eller opplevelsesmessig. Det er derfor grunn til å være særlig forsiktig og legge stor vekt på «føre var» prinsippet ved utforming av regelverket for verneområdene. NOA bør foreslå at prinsippet for regulering snus helt rundt: dvs

EL-SYKKEL defineres som sykkel med hjelpemotor der maks effekt er 0,25 kw, og motoren slutter å yte ved hastighet på 25 k/t. Framdrift skal ikke være over 6 km/t ved kun bruk av motor. El-sykler med disse egenskaper ansees ikke som motorisert kjøretøy etter vegtrafikkloven.

at det lages en generell forskrift for alle verneområdene som sier at el-sykling er forbudt. Så bør det gjennom forskriften for det enkelte område være mulig å åpne opp for el-sykling på «veier og turveier» dersom det er gode grunner for det.

Fordeler ved bruk av el-sykkel i utmark

- Øker bruksområdet til el-sykkelen. At det er lovlig også å sykle i utmark kan gjøre at flere skaffer seg el-sykkel, og bruker den der de ellers ville brukt bil. Dette både fordi de har sykkel og fordi (lovlig)sykling på turveier og lignende kan gjøre el-sykkelen mer attraktiv til arbeidsreiser.
- Flere kommer seg ut i naturen som gir en psykisk folkehelsegevinst

- Flere kan ta større deler av utmarka i bruk

Ulemper ved bruk av el-sykkel i utmark

- Økt konfliktnivå mellom gående og syklende
- Redusert sikkerhet i sterkt beferdede områder
- Økt stress for gående og andre syklende, bla pga av el-sykkelenes fart, og dermed redusert naturopplevelse og psykisk folkehelsegevinst ved friluftsliv
- Økt terrengslitasje
- Redusert fysisk folkehelsegevinst – flere bruker el-sykkel, færre går eller bruker tråsykkel
- Økt forstyrrelse i sårbare naturområder pga mer ferdsel i mer fjerntliggende områder.

SÅRBART: Marka skal være tilgjengelig, men også fredelig.

Foto: Siri D. K. Khalsa.



Sykkelsatsing, sykkelveistandard og hva du kan gjøre

At det skal bli bedre å sykle i bydelene Østensjø, Nordstrand og Søndre Nordstrand var et av målene da Naturvernforbundet i Oslo sør ble startet opp som lokallag februar 2015. Da forslaget til ny plan for sykkelveinett kom på høring fra Oslo kommune var lokallaget ivrige med å få skrevet en god høringsuttalelse.

Det er behov for både flere sykkelveier, og bedre standard på de som er. Naturvernforbundet har lenge ønsket at flere skal sykle. Men hvordan kan det legges til rette for å få til det?

NOAs krav for økt sykkelsatsing

I arbeidet med høringen til Oslo kommune ble lokallaget i Oslo sør klar over at det var lite konkret sykkelpolitikk på plass, og dette har vi jobbet med å utforme.

Sykkelen er løsningen for en grønn by med bedre luftkvalitet, mindre klimagassutslipp og redusert arealbruk. Vi må prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk framfor bil; da må bilen miste fordeler den har i dag. Det skal være mest attraktivt å velge de mest miljøvennlige løsningene. For å gi bedre plass til sykkelveier krever vi:

- økt utbygging av sykkelveier og mindre satsing på store bilveier
- flere sykkelparkeringsplasser og færre bilparkeringsplasser
- lavere fartsgrenser for å øke tryggheten til gående og syklende
- flere bilfrie soner i bykjerner og ved skoler

SYNLIGE: NOA vil at syklistene skal prioriteres.

Foto: Hilde Solli.



Mange av dagens sykkelveier er ikke tilrettelagt for at mange skal sykle og oppleves ofte som utrygge. Derfor trenger vi bedre kvalitet på sykkelveiene. Følgende hovedprinsipper bør legges til grunn for hva som er tilstrekkelig kvalitet på infrastrukturen:

- Det skal både føles og være trygt å sykle på hovedsykkelveinettet, også for barn som sykler alene
- Syklistenes sikkerhet skal sikres gjennom fysisk tilrettelegging og tydelige rettigheter
- Syklende skal ikke sikres trygget ved at de tvinges å tilpasse seg bilenes premisser eller bruke fortauet
- Infrastrukturen skal være fysisk adskilt fra biltrafikken der det er mulig

Vår sykkelveistandard

For å se nærmere på hva som er en god og trygg sykkelvei har vi utarbeidet punktene i boksen «Vår sykkelveistandard». Forslagene om bedre standard på sykkelveiene vil det ta noe å tid å gjennomføre, selv om en setter opp utbyggingsfarten vesentlig. Derfor trenger vi strakstiltak som kan bedre fremkommeligheten og tryggheten for syklende nå mens vi venter på reguleringsplaner og nye investeringer. Det bør innføres 40 km/h som høyeste fartsgrense der det er sykkelfelt i veien. Dette må kombineres med fysiske tiltak som fartsdumper eller innsnevring slik at farten faktisk går ned. Bedre oppmerking og fjerning av parkering på innsiden av sykkelfeltene er også nødvendig.



SJARMERENDE:
men ikke spesielt stødig
sykkelstativ på Ås.

Foto: Mia Thun.

NOAs SYKKELVEISTANDARD

Prioriter ekspressykelveier – toveis sykkelvei med opphøyd fortau øker framkommelighet for syklister og tryggheten for gående.

Sykkelfelt med kanstein mot bilveien på øvrige veier - langs veier med noe trafikk bør en gå inn for at alle hovedsykkelveier skal være utført i ny sykkelveistandard med kantstein mot øvrige kjørefelt og mot fortau, også omtalt som «Oslostandard» av Oslo kommune.

Kryssende trafikk må ha vikeplikt for sykkel felt - sykkelvei etter «Oslostandarden» må ha samme rettigheter som sykkel felt i vei, slik som vikeplikt for biler. Får en ikke godkjent dette bør en vurdere å tilpasse standarden slik at den går over i sykkel felt med fulle rettigheter ved alle kryssinger, alternativt at det skiltes og merkes med vikeplikt.

På hovedsykkelveier må sykkel felt merkes gjennom kryss og rundkjøringer - På hovedsykkelveinettet skal det være egen lysfase for syklende i lyskryss og det skal være prioritering av syklende.

Ikke bussholdeplass i sykkelveien - For veier med busstrafikk må det tilrettelegges slik at busser ikke skal kysse sykkel feltet for å stoppe på holdeplasser.

Ikke parkering på innsiden av sykkel felt eller ved sykling i blandet trafikk med bil - I viktige sykkelveier der det må sykles i blandet trafikk med bil må gateparkeringen fjernes.

Hva kan du gjøre?

Har du lyst til å jobbe for bedre sykkelveier og flere syklistler der du bor? Her er forslag til hvordan du kan være med enten som enkeltperson eller i et lokallag:

- Få med jobben på sykle-til-jobben-aksjonen, og be om sykkelparke-ring og dusj. På store arbeidsplasser bør det være en sykkel-service-stasjon for enkelt vedlikehold.
- Foreslå nye sykkelveier eller bedre standard på konkrete strekninger som mange sykler og få lokalpolitikere med på laget.
- Er det et farlig veikryss eller andre sykkelfeller der du bor? Krev tiltak.
- Er det god nok sykkelparkering på togstasjonen, ved kjøpesenteret, biblioteket, svømmehallen eller skolen? Lag en liste og krev sykkelparkering.
- Arranger vårpuss av sykkel, prøvekjøring av el-sykler eller andre sykkel-arrangementer som gjør det gjør det gøyere å sykle sammen.

BEINTØFT:
Miljøagentene vil ha skoler med på aksjon.

Foto:
Ingvild Melvær Hansen.

• Få skolene med på Miljøagentenes Beintøft-aksjon for å gå eller sykle til skolen.

- Delta i høringsprosessene om ny sykkelveistandard i Oslo kommune, eller krev at din kommune følger opp initiativet til Oslo for tryggere sykkelveier.
- Skriver du høringer om bytutviklings-tiltak eller boligutbygginger, så pass på at det stilles krav om sykkelvei og nok sykkelparkering. Still krav om rekkefølgebestemmelser, sykkelvei på plass før arbeidsplass og bolig kan tas i bruk.
- Sykkel er en ja sak som gir positiv oppmerksomhet for Naturvernforbundet, kommunen og politikere, bruk det!

Lurer du på noe eller vil ha hjelp til å komme i gang? Ta kontakt med Kristin som skal jobbe med NOAs el-sykkel-kampanje kr@naturvern.no eller lokallaget ditt der du bor.



Fylkeskommunen satser: flere skal sykle!

Grevlingen har fått Solveig Schytz til å redegjøre for hva som inngår i den nylig vedtatte sykkelsatsingen i Akershus Fylkeskommune. «Det er en relativt lav sykkelandel i Akershus, bare 3% av alle reiser foregår med sykkel. Målet er å øke til 8%, som er landsgjennomsnittet, i løpet av de første åra», skriver hun.

Bygge sykkelveier

At flere barn og voksne sykler til daglige gjøremål er bra både for miljøet og for helsen. Skal flere sykle må det være enkelt og trygt og sykle. Derfor har Akershus fylkeskommune vedtatt en ambisiøs tiårsplan for utbygging av gang- og sykkelveier. Strekninger som er skolevei har lenge hatt høyest prioritet på gang- og sykkelveier. De siste årene har vi bevilget over 200 millioner kroner årlig for å nå dette målet. I 2011 ba vi Statens vegvesen foreta en analyse av hvilke strekninger som manglet og hvordan de bør prioriteres. I 2012 fikk vi rapporten «Trygging av skoleveg» og vedtok en tiårs-plan for sikring av de farligste strekningene. Det skal være trygt å gå og sykle til skolen for alle elever i fylket.

Sykelstrategi

Det er en relativt lav sykkelandel i Akershus, bare 3% av alle reiser foregår med sykkel. Målet er å øke til 8% som er landsgjennomsnittet i løpet av de første åra. Da holder det ikke bare å bygge sykkelvei langs skoleveier. Skal vi lykkes må vi øke andelen som sykler i byene i Akershus mye. Det er i byene at potensialet for økt sykling virkelig er stort. Det er viktig at alle sykler mer, derfor gjennomsyrrer hensynet til gå-

ende og syklende tenkningen omkring by- og tettstedsutvikling i Akershus. Det innebærer blant annet å skille trafikantgruppene i trafikkbildet, slik at syklistene kan føle økt trygghet i trafikken. Dessuten må det etableres gode



SOLVEIG SCHYTZ:
leder for hovedutvalg for
samferdsel i Akershus.

Foto: AFK.

PROSJEKTER SOM SKAL BYGGES/FERDIGSTILLES 2016/2017

- Fv 152 Trolldalen (Frogn-Ås): Manglende lenke på sykkelvei mellom Drøbak og Ås.
- Fv 167 Løvhaugen (Asker): Manglende lenke på sykkelveien langs Røykenveien og Fv 167 Marie Lilleseths vei.
- Røyken Grense(Asker) Gir til sammen sammenhengende sykkelvei fra Asker sentrum, langs Røykenveien til Røyken grense.
- Fv 380 Bråteveien (Skedsmo): Viktig adkomst til Strømmen stasjon, manglende lenke på et ellers sammenhengende sykkelveinett i området.

sykkelparkeringer, der sykkelen kan oppbevares tørt og sikkert. Og det må være lett å kombinere sykkel- og kollektivtrafikk. Snart står det nye sykkelhotellet på Asker stasjon med plass til 400 sykler ferdig, og i år starter vi bygging av sykkelhotell også på Jessheim.

Vi ser en stor økning i sykling til jobben, og i vintersykling, det er veldig gledelig. Mange sykler ganske lange strekninger til og fra jobb, for eksempel fra Lørenskog og Ski til Oslo. Det behov for ekspress-sykkelveier, slik at enda flere kan bruke sykkelen til jobb. Vi møter imidlertid også noen dilemmaer når vi vil tilrettelegge for at flere sykler om vinteren. **Hva slags underlag bør vintersyklister tilbys? Bar asfalt eller hard snø? Om vi velger bar asfalt, noe syklistene ønsker, kan det medføre økt salting, noe vi ikke ønsker. Vi jobber systematisk med å redusere saltbruken på veiene, derfor må vi finne andre løsninger for vinterdrift av sykkelveier.**

Nye sykler, nye muligheter

Vi ser også en stor økning i antall el-sykler på veiene. El-sykkel endrer sykkelmønstre og det har konsekvenser for hvordan vi planlegger og bygger ut sykkelveier: Vi må planlegge for at i

framtida vil flere sykle lengre enn det dagens analyser for sykkelbruk i hverdagen viser.

Samarbeid med kommunene

Skal vi lykkes med å legge godt til rette for syklistene krever det godt samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene. Vi har store ambisjoner og setter av mye penger til bygging av sykkelveier langs fylkesveiene, men skal vi få et sammenhengende sykkelveinett så må også planlegging og bygging av kommunale sykkelveier skje i samarbeid. Fylkeskommunen arbeider tett sammen med kommuner og Statens vegvesen, og opplever at kommunene er svært opptatt av å tilrettelegge for sykkel. For eksempel er Skedsmo kommune kåret til Norges beste sykkelby flere år. Flere av byene i Akershus har ambisjoner om å bli bedre på å tilrettelegge for sykkel, så her gjelder det å spille på lag.

Sykle til fritidsaktiviteter

Dersom en større del av transportarbeidet skal tas av sykkel er det viktig at det ikke bare er skolevei og arbeidsreiser som gjøres med sykkel, men at sykkel er det foretrukne alternativet også til butikken og til fritidsaktiviteter.

IVRIGE POLITIKERE:
På vei gjennom
Trolldalen mellom Ås og
Frogn, der ny sykkelvei
nå ferdigstilles.

Foto: AFK.



Oslos sykkelveier bygges: -stykkevis og delt, til det blir helt!

Har du lurt på hvorfor sykkelveien i Oslo plutselig forsvinner? Lurer du på hva du kan gjøre for en bedre sykkelby? Vi har møtt Oslos engasjerte sykkel-sjef for å få svar.

Rune Gjøs, Oslos sykkel-sjef, tar imot oss med et smil. I over 20 år har han jobbet med miljøvennlig transport i Statens vegvesen, Syklistenes landsforbund og ikke minst som sivilarbeider i Naturvernforbundet. De siste 5 årene har han jobbet for at det skal bli lett og trygt å komme seg frem på sykkel i Oslo, som sjef for Sykkelprosjektet. God infrastruktur for sykkel er Sykkelprosjektets prioritet nr. 1. Og Rune Gjøs med kolleger har god ryggdekning: 19 av 20 av de spurte i en holdningsundersøkelse, svarer at de ønsker at Oslo kommune skal satse på økt sykling (kilde: sykkelstrategi for Oslo).

Utålmodig sykkel-sjef – vil komme i gang

Herr Gjøs er utålmodig etter å komme i gang med å gjøre Oslo til en sykkelby. Sykkelprosjektet er pådriver for at kommunen bygger ut der den kan, men målet på sikt er selvfølgelig at det skal

være tilrettelagt for sykling overalt. "Er det derfor man av og til kan oppleve at sykkelveien forsvinner?" spør vi. "Ja" svarer Rune Gjøs "Vi tar plassen, når den er tilgjengelig og så er det kanskje et kryss som vi ikke har lov å endre på før det er blitt omregulert. Men i stedet for å vente til vi har fått lov til å bygge ut hele veien, tar vi det vi får lov til med en gang, og tar det ene krysset senere.»

Hva er disse røde sykkelboksene som dukker opp i kryss her og der?

Inspirert av København har Oslo kommune begynt å lage røde sykkelfelt eller sykkelbokser foran bilene i krysset. Her kan syklister stille seg foran bilene og plassere seg riktig med tanke på hvor de skal sykle videre. Slik blir syklistene mer synlig og kommer seg fortere frem.

Hvem er syklistene?

Målet i Oslo er at alle fra 8 til 80 år vil ta sykkelens fatt. I dag er mange menn



SYKKEL-SJEFFEN: Rune Gjøs er en sykkelentusiast litt utenom det vanlige.

Foto: Kristin Hildre Rørvik.

i aldersgruppen 35-65 er sterkt overrepresentert blant Oslos syklister. I Stockholm, til sammenlikning, sykler bare litt færre kvinner enn menn. At det er flere av Oslos 90 000 studentene som kjører bil enn som sykler, er spesielt uvanlig, kan han fortelle oss. Godt og rimelig kollektivtilbud for ungdom og studenter i Oslo og mulighet for bilparkering ved studiesteder, i kombinasjon av mangelfull sykkeltilrettelegging, kan være viktige årsaker. Skal sykkelandelen økes fra 8 % til 16 % i tråd med Oslos sykkelstrategi, må man nå ut til flere grupper, som studenter.

El-syklister kan få flere til å sykle

El-syklisten er som skapt til å få flere ut på veien i en by som Oslo. Rune Gjøs legger vekt på at den er bra både med tanke på å ta syklisten lengre avstander og opp bakker. I tillegg understreker han at den er gjør by- og vintersykling mye enklere. Du må rett og slett gi litt mindre på, når du skal komme opp i fart, noe som er en fordel når man skal stoppe for fotgjengere og andre trafikanter.

Samarbeider med bydelene og nabo-kommuner for å legge til rette for sykler

For å tilrettelegge enda bedre for sykkel har Oslo kommune begynt i å gå i dialog med bydelene om hvilke tiltak som kan gjøres der. Flere trygge sykkelparkeringer er et viktig punkt. Det er blant annet foreslått å lage sykkelparkering ved idrettsanlegg, slik at flere kan ta oppvarming på vei til idrettsanlegget i stedet for på treningssykkelen når

de kommer dit. Mange har gitt Oslo kommune tilbakemelding om at det er skummelt å sykle barna eller la dem gå helt frem til skolen på grunn av mange stressa bilister som vil sette barna fra seg i en fart før de skal videre til jobb. Derfor har mange foreslått bilfrie soner rundt barneskoler, og dette kan komme som en forsøksordning på flere skoler i årene som kommer. Blir det en suksess, kan det bli enda mer bilfrie soner bli regelen heller enn unntaket. Det er også et poeng at reisende ikke forholder seg slavisk til kommunegrensene. Det er viktig med et godt sykkelnett på tvers av kommunene. Derfor samarbeider Sykkelprosjektet også med omliggende kommuner for et mer helhetlig sykkelnett.

Syklister fortjener bedre trafikkregler – og enda tryggere veier

Hverken fotgjengere eller bilister må forholde seg til like kompliserte trafikkregler som syklistene, forklarer sykkelsjefen. Syklistene har per i dag ikke et helhetlig sykkelnett og må følge et sett med regler når de sykler på fortaut, og et annet når de er på en bilvei. Med så kompliserte trafikkregler og åtte år gamle barn som syklister, er det jo kanskje ikke så rart at syklister av og til bryter reglene? Oslo kommune har bygget sykkelveier etter den eksisterende sykkelveistandarden, likevel får de tilbakemelding på at sykkelveier ikke er gode nok. Et eksempel på dette er sykkelveiene ved Bjørvika, som er blitt kritisert for å være for smale til at syklister føler seg trygge i morgenrushet. I fjor tok derfor kommunen initiativ til å lage en egen og høyere Oslo-standard som skal sørge for at sykkelinfrastrukturen skal møte morgendagens krav (kilde: Om sykkelprosjektet på Oslos nettsider). Oslo-standard er fortsatt under utvikling.

En sykkelby utenom det vanlige

Sykkelsjefen har hentet inspirasjon fra mange byer, men det er en sykkelby som har gjort spesielt sterkt inntrykk. Den første gangen han syklet i Malmø, forstod han ikke hvor han skulle sykle for å komme seg dit han ville. Etter hvert forstod han at sykkelveiene gikk

LITEN TØFFENG: mange sykler på all slags føre.

Foto: Maria Andersen.



OM SYKKELPROSJEKTET

- Etat under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i Oslo, opprettet i 2010
- Skal øke sykkelandelen i Oslo fra 8 % til 6 %
- Skal prioritere sykkelinfrastruktur
- Skal forbedre sykkelveinettet med å lage røde sykkelbokser i kryss, røde sykkelfelt og bedre skilting.
- Teste nye løsninger for syklist
- Bidra til at nye bruker sykkel, for eksempel ved å anskaffe el-sykler på sykehjem
- Lage en ny Oslostandard som sørger for at Oslo får sykkelinfrastruktur som møter morgendagens krav

helt andre veier enn resten av veinettet. Fordelen med dette er at sykkelveiene er lagt til fine områder og er en opplevelse i seg selv. Om det er konkrete planer for liknende sykkelveier i Oslo er mer uklart. Her har kanskje vi i Naturvernforbundet en jobb å gjøre?

Hva kan Naturvernforbundet og du som medlem gjøre?

Fordelen med utålmodige sykkelbyråkrater er at man får ting gjort. Ulempen er at det av og til kan bli hastverksarbeid, men er det noen som ikke har noe imot forslag til forbedringer er det Sykkelprosjektet. Sykkelsjefen oppfordrer oss til:

- Å sette fokus på sykkel og mangler på sykkelnettet i Oslo, for at det fortsatt skal bli prioritert

- Å gi tilbakemelding på steder sykkelveiene i Oslo kan bli bedre til «Sykkel i Oslo», for eksempel ved å dele bilder av vanskelige kryss eller slapsete sykkelveier på Instagram og Facebook
- Å komme med andre gode forslag til hvordan man kan gjøre det bedre å være syklist, både i bydeler og med forslag til Oslo-Standarden

Det er en lang vei fra Oslo som sykkelby til Amsterdam og København, men sykkelsjef Rune er sikker på at det bare er snakk om tid før også Oslo vil komme dit, og sier «Hvis noen henvender seg til oss og er utålmodige på grunn av at sykkelveiene enda ikke gode nok, forstår vi dem veldig godt, fordi vi er utålmodige vi også.»



Foto: Geir Anders Rybakken Ørslie/
Oslo kommune.

Sykle, så klart

Menn i dress, damer med sykkelbukser, tenåringer i skjørt og barn med trehjuls sykkel. Med prosjektet «Sykle, så klart» vil Naturvernforbundet at flere vil kunne sykle med glede.

Sykel bra for miljø og helse

Sykling er tilnærmet utslippsfritt, krever lite arealinngrep og er bra for helsen. Vi ønsker å jobbe i samarbeid med myndigheter, bedrifter og frivillige for å gjøre sykkel til det naturlige valget for enda flere.

El-sykel en del av løsningen

På strekninger under 5 km er sykkel et godt fremkomstmiddel for de fleste. Når man sykler med el-sykel får man litt ekstra hjelp fra en elektrisk motor, slik at syklingen blir lettere. I Oslo vil el-sykkelen gjøre oppoverbakkene nesten like lette å sykle som nedoverbakken. For de mindre trente av oss eller de som har tung last vil en el-sykel gjøre at man lett kan sykle strekninger på 20 km, noe som utgjør

de fleste hverdagsreisene. På vinterføre opplever mange at el-sykling er enklere enn vanlig sykling, fordi farten er mer stabil. Ettersom de fleste som bruker el-sykel, bruker den oftere og over lengre avstander, får man en positiv helseeffekt også av el-sykel.

El-sykkelløsninger

Naturvernforbundet vil samarbeide med arbeidsplasser om å la ansatte teste el-sykel på åpne arrangementer og gjennom å kunne låne el-sykel over en uke. Mange av våre lokallag jobber allerede med å tilrettelegge for sykling i byen. I årene som kommer ønsker vi også å samarbeide med lokallag for at folk i bydelene og andre kommuner enn Oslo få prøve el-sykel. Formålet er å få flere til å ta sykkelpedalene fatt.

KOM DEG PÅ: NOA ønsker å få alle på sykkelen.

Foto: Mia Thun.



LYST TIL Å BIDRA?

Her finner du en rekke muligheter for å aktivisere deg som naturverner

NOA er inne i en god periode organisatorisk. 400 nye medlemmer, nytt lokallag i Oslo syd, nye arbeidsgrupper og nye prosjekter. Ute i vårt distrikt er det mange signaler om at en ny grønn bølge er på gang, med fokus på bl.a. sykling, parselldyrking, by-bier, humlenes liv og levnet, kamp mot fremmede arter, aksjoner for å ta vare på trær, grønne lunger og større naturområder. Selv om mange trender fortsatt går i gal retning, er dette signaler om at mange begynner å få nok, ønsker en annen utvikling, en grønnere utvikling.

Er du blant disse? Ønsker du å bidra til at de grønne tankene blir tenkt og diskutert, og å presse på for natur- og miljøvennlige løsninger? Da inviterer vi deg inn i ett av NOAs lokallag eller i en av NOAs arbeidsgrupper.

LOKALLAGENE – GRUNNSTAMMEN I ARBEIDET

NOA har nå lokallag i store deler av vårt distrikt. Mange store lag i presskommuner, men også lag i små kommuner med andre typer utfordringer - i begge tilfeller ildsjeler som utgjør en forskjell for natur og miljø i sin kommune. I Oslo mangler vi lokallag i Grorudalen, I Akershus er det 8 kommuner vi ennå ikke har et brohode: Aurskog-Høland, Eidsvoll, Enebakk, Frogn, Hurdal, Rælingen, Sørum og Ullensaker. Bor du i en av disse kommunene, og ser behovet for at de grønne verdiene får en sterkere prioritering, vil vi fryktelig gjerne ha kontakt med deg for å finne ut hva vi kan få til sammen. Og bor du i en kommune der det allerede er lokallag, og du har lyst å bidra – så ring eller send e-post til kontaktpersonen. (Lokallagene finnes på side .. red.komm.).

Lokallagene er grunnstammen i naturvernarbeidet. Det er kommunene som bestemmer arealpolitikken, og dergjennom hvordan naturen ivaretas. En våken opinion og hendlekræftige lokale organisasjoner er en forutsetning for et levende lokaldemokrati, og for at også naturens og framtidige generasjoners interesser skal gis vekt i avgjørelsene.

ARBEIDSGRUPPENE

Også faglig er vi i ferd med å utvide aktivitetstilbudet. Naturen og miljøet i Oslo og Akershus har fortsatt mange utfordringer som vi er avhengige av ildsjelens innsats, dersom vi skal få bukt med problemene. Vi har derfor begynt arbeidet med å utvikle «NOAs syn på ...» en rekke forskjellige fagfelt, som vi håper skal bidra til større faglig bredde, politikkutvikling, aktivisering og nye arbeidsgrupper, noe som på sikt vil kunne gi både større politisk tyngde og et tilbud om å bli med på arbeidet for flere, samtidig som hele prosessen kan gi en viktig skolerings-effekt og gjøre det enklere for fylkeslaget å hjelpe lokallagene i konkrete saker.



BLI MED I NOAS ARBEID FOR:



- 1 **MARKA**, som arbeider med å ta vare på Markas siste eventyrskoger, påvirke skogbruket i Marka og forsvare det enkle, naturnære, uorganiserte friluftslivet. Kontaktperson: Bjørn Faafeng, e-post: bjanfa@gmail.com, mobil 949 75 775.
- 2 **FJORDEN**, som skal bidra til at den rike naturen rundt indre Oslofjord blir tatt vare på. Kontaktperson: Jørn Erik Bjørndalen, e-post: jorn.bjorndalen@gmail.com, mobil 480 46 503.
- 3 **FRØNSVOLLEN** drifter NOAs Markabase, 20 minutters gange nord for Frognerseteren. Her stelles kulturlandskapet på den gamle setervollen, gis informasjon til publikum og skapes et meget godt miljø for alle som kommer innom. Spesielt barnevennlig med beitende dyr om sommeren og fantastiske akemuligheter på vinteren. I Frønsstallen serverer vi kaffe og toddy ved siden av matpakka til de som ønsker å komme i hus. Kontaktperson: Nikolai Norman nikolainorman@gmail.com, mobil 918 44 282.
- 4 **BARN OG NATUR**. En helt nystartet gruppe som skal bidra til at NOA utvikler et godt tilbud til barn og barnefamilier, til behovstilpassede opplegg for skolen og et tilbud til barnefamilier på fritiden. Kontaktperson: Aud Kvam, mobil 992 91 484.
- 5 **ONSDAGSFORUM OG TURER** Foredrags- og debattserien «Onsdagsforum» i vinterhalvåret, onsdagsturer i sommersesongen – i tillegg noen søndags- og helgeturer. På sikt kan vi kanskje utvide tilbudet til medlemmene med skolering og temaseminarer? Her er det både behov for gode idéer og praktisk arbeid med arrangementene. Kontaktperson: Aud Kvam, aud.kvam@hotmail.no, mobil 992 91 484.
- 6 **INFORMASJONSSTRATEGI** Dette er en gruppe som arbeider for at NOAs synspunkter kommer best mulig fram og at foreningen har en lett gjenkjennelig og god profil, som samsvarer med våre idéer og standpunkter. Grappa skal sørge for effektiv kommunikasjon på en rekke plattformer, både de tradisjonelle og på sosiale medier, og til både medlemmer og samfunnet forøvrig. Kontaktperson: Thomas Krogh t.krogh@gmail.com, mobil 988 39 555.
- 7 **GREVLINGREDAKSJONEN** tarsegavutgivelsen av NOAs medlemsblad. Skriver, samler stoff og bilder og gjør klar for produksjon. Målet er å samordne med den øvrige kommunikasjonsvirksomheten. Redaktør: Ingrid Næsbakken Ekeberg, ingrid_ekeberg92@hotmail.com, mobil 922 11 303.

HAR DU LYST Å BLI MED PÅ LAGET?

Ta kontakt med kontaktpersonen i det lokallaget eller den arbeidsgruppa som trigger din interesse og arbeidslyst, eller ta kontakt med vår kontorleder, Maria Andersen: maria@noa.no, eller ring 22 38 35 20.

HÅPER Å SE DEG BLANT OSS!

Ungkarssalme

av Alf Prøysen

Når groværet kjæm seg og kvelda blir lange,
og jinten `går kjippsodd og helse så blidt,
je sitt for meg sjøl med en gitar i fange`
og gjømme meg unna og tenkje på mitt.
Og dersom du itte ska ut på no særlig,
så ska je fortælje deg åpent og ærlig
om æilt som en stakkar har lidt.

Je hadde ei jinte som je var så gla i,
vi brukte å møtes på vegom iblæint,
og hadde je blund på et aue i mai,
så ska du få klokke og lombok i pæint.
Je stolte på jinta som presten på blåna,
og hadde hu sagt det var folk oppå måna
så hadde jeg trudd det var sæint.

Så var det en vårkveld vi gikk der og tala,
og jinta var rolig og je var så gla.
Da kom det en fleipete kar ifrå Dala
på blanklakkert sykkel og stæinse og sa:
"Så sleng deg på stånga og bli me`på festen."
Det var som om hjerte`mitt sprakk under vesten,
da jinta klauv opp og sa: "Ja."

Je tenkte på mangt der je sto att og gapte.
Je bau gram et hjerte så heitt som ei glo.
Hæin bau fram en sykkel, og hjerte`mitt tapte.
Je sture og fekk itte levandes ro.
Je tenkte så hardt at jeg hørte det knaka,
je åt itte mat og vart tynn som en staka,
men plutselig kom je på no.

Je sa åt meg sjøl: "Det er du som har skylda,
du går der og græt så du snart itte ser."
Så kjøpte je sykkel og slo meg på fylla
og dæinse og drakk som en storkavaler.
For kvinnfolk er kvinnfolk og kæin itte tenkje,
dom ligner på skjøra og tæk det som blenkje,
og har itte tanke for mer.

Så var det en kveld je fekk sjå dom i svinga,
og hæin hadde punktert, og jinte var kjei.
Men je hadde sykkel med luft nok i ringa,
og navbrems og bjelle og hatten på snei.
"Så sleng deg på stånga," sa je, "ska vi aka!"
Det var som om hjerte`mitt fraus og vart klaka,
da jinta såg ned og sa: "Nei."

Og nå vil je slutte, det var ittno mere,
det kjæm ut på ett om`n tenkje hell ei.
Det nytter deg æiller å filosofere
på håffer et kvinnfolk tæk andre enn deg.
Men er du litt hælvrar og går det og hangle
og fremdeles trur de`r en sykkel du mangle,
så kæin du få kjøpt en ta meg.





SETT OG SAKSET
av Ingrid N. Ekeberg

Endelig bysykler til Blindern

«Dette er et gledelig gjennomslag. Vi har jobbet med dette i flere år, og vi er derfor veldig fornøyde med at bysykkelstativene nå endelig kommer på campus», sier leder Julie Sørli Paus-Knudsen av Studentparlamentet ved Universitetet i Oslo (UiO).

Dette melder studentavisen Universitas og journalist Tika Sofía León, onsdag 03. februar.

Rosa matbud tar over bygatene

«Det var 21 minusgrader på det kaldeste da jeg var ute og jobbet. Det var litt kaldt på tærne, og jeg fryktet at maten skulle bli kald», sier Markus Furchner (34). Markus Furchner har mekket egen elsykkel, bruker gjerne trehjuling og har maske for ikke å puste inn forurenset luft når han sykler sine daglige 90 km.

Journalist Charlotte Karlsen skriver om sykkelbud for Oslo, mandag 01. februar.

Kjære Norge, vi må snakke om sykkel

Hei, Norge! Liker du byer? Liker du framtid? Da har jeg et tips til deg: Du er 200 år gammel. Det er på tide å lære seg å sykle. «Har jeg råd til å prioritere sykkel?» spør Norge seg kanskje. «Har du råd til å la være», svarer Lasse Schelde.

Sykkelekspert og stifter av Bicycle Innovation Lab i København Lasse Schelde i en kronikk på NRK Ytring, mandag 08. februar.

BOKSPALTEN

NORSKE MILJØKAMPER

– HUNDRE ÅRS HISTORIE OG DAGENS FRONTLINJER

Den 29. januar ble den nye miljøboken Norske Miljøkamper lansert i Naturvernforbundets lokaler i Mariboegate 8. Møtet ble ledet av redaktørene Bredo Berntsen og Sigmund Hågvar. Mange av forfatterne var til stede i tillegg til interesserte tilhørere. Boken er tilegnet Jørgen Randers, professor emeritus i klimastrategi ved BI, og gir en oppdatert oversikt over bredden i norske miljøkamper.

Boken åpner med de siste hundre årenes spennende historie og leder frem til dagens kompliserte miljøsituasjon. Den andre delen beskriver dagens frontlinjer innen 6 hovedtemaer:

1. Kan vi redde naturens rike mangfold?
2. Klimatrusselen: Varmere, våtere, villere.
3. De siste villmarkene.
4. Landskapet endres.
5. Trygg mat? God helse?
6. Befolkningspresset.

Den tredje delen tar for seg enda en frontlinje, nemlig hvordan vi tenker: vi må møte årene som kommer med å tenke annerledes. Vi skal ikke dit vi er på vei! Over 30 forskere og forfattere har bidratt med 39 saklige, populærvitenskapelige fremstillinger som er spennende lesning. På grunn av bredden i beskrivelsene og grundigheten som de enkelte tema er beskrevet med, burde boken være pensum for alle som er interessert i natur- og miljøvern. Boken er rikt illustrert med fine fotografier, kart og figurer. En slik omfattende sammenstilling har tidligere ikke vært presentert. Redaktørene skriver: «Vi håper særlig at boken kan gi unge mennesker kunnskap og inspirasjon til å gå løs på dagens mange utfordringer.»

Lyst på boken?

Boken er på 182 sider. (ISBN: 978-82-303-3131-6). Dette er primært en e-bok, og kan lastes ned gratis fra Naturvernforbundets nettside. Link: naturvernforbundet.no/norskemiljokamper

Et lite opplag på 160 eksemplarer er trykket opp og selges for kr. 200,- pluss frakt. Henvendelse til redaktørene bredo.berntsen@ub.uio.no eller sigmund.hagvar@nmbu.no.

Eventuelt kan den hentes hos Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Maridalsveien 120.



Norske miljøkamper - hundre års historie og dagens frontlinjer

Forlag: privat 2016

182 sider

Kan kjøpes hos Naturvernforbundet i Oslo og Akershus eller lastes ned gratis fra Naturvernforbundets nettside.

ISBN-978-82-303-3131-6

Pris kr 200,-

LOKALLAG I NOA

Send rettelser til noa@noa.no



NATURVERNFORBUNDET I ASKER

Kontaktperson: Jan Häusler, Postboks 332, 1372 Asker, 982 99 667, asker@noa.no

NATURVERNFORBUNDET I BÆRUM

Kontaktperson: Bjørg Petra Brekke, Caroline Øverlands vei 40A, 1356 Bekkestua, 958 94 358, bpbr@online.no

NATURVERNFORBUNDET I FET

Kontaktperson: May Oldervik, 997 41 483, fet@naturvernforbundet.no

NATURVERNFORBUNDET I GRORUDDALEN

Kontaktperson: Helen Svensson, 91 76 49 02, hbmsvensson@gmail.com

NATURVERNFORBUNDET I LØRENSKOG

Kontaktperson: Margreta Bondevik, unniaas@gmail.com

NATURVERNFORBUNDET I NANNESTAD/GJERDRUM

Kontaktperson: Kåre Hombles, 926 96 375, k.hombles@online.no

NATURVERNFORBUNDET I NES

Kontaktperson: Karin Leonhardsen, 977 38 121, nes@naturvernforbundet.no

NATURVERNFORBUNDET PÅ NESODDEN

Kontaktperson: Peter Schjøberg, 66 91 48 50, pschjo@hotmail.com

NATURVERNFORBUNDET I NITTEDAL

Kontaktperson: Hiltrud Hemmersbach, 67 07 95 44, naturvernittedal@gmail.com

NATURVERNFORBUNDET I OPPEGÅRD

Kontaktperson: Mariella Memo, marimemo@online.no

NATURVERNFORBUNDET I OSLO NORD

Kontaktperson: Åke Hartmann, Ullevålsveien 52, 0454 Oslo, 901 01 415, ake.hartmann@gmail.com

NATURVERNFORBUNDET I OSLO SØR

Kontaktperson: Ingvild Melvær Hanssen, 990 04 232, oslosor@noa.no

NATURVERNFORBUNDET I OSLO VEST

Kontaktperson: Georg Reiss, 901 42 331, oslovest@naturvernforbundet.no

NATURVERNFORBUNDET I OSLO ØST

Kontaktperson: Eirik Gran, 958 31 400, osloost@naturvernforbundet.no

NATURVERNFORBUNDET I SKEDSMO

Kontaktperson: Birgitta Prøis, 977 17 485, birgitta@flangset.net

NATURVERNFORBUNDET I SKI

Kontaktperson: Stein Kr. Martinsen, 930 81 173, gaupestein@online.no

NATURVERNFORBUNDET I VESTBY

Kontaktperson: Kristian Vahl Østbye, Ugleveien 15, 1555 Son, 971 74 728, kristian.ostbye@bym.oslo.kommune.no

NATURVERNFORBUNDET I ÅS

Kontaktperson: Hans Erik Lerkelund, 477 12 456, lerkelund@gmail.com

NATUR OG UNGDOM/NNV - OSLO STUDENTLAG

Kontaktperson: Tora Turøy, 907 24 250, toraturøy@gmail.com

NATUR OG UNGDOM/NNV - ÅS STUDENTLAG

Kontaktperson: Runa Gidske, 415 48 976, naturvern.umb@gmail.com
(les mer på Facebook: www.facebook.com/naturvernnmbu)

SETT OG SAKSET

av Ingrid N. Ekeberg

19-åring tatt for motorjaks som første i verden

Det har verset rykter om små motorer inni sykler i årevis. Nå ser det ut som den første rytteren er tatt. Det belgiske sykkeltalentet Femke Van Den Driessche lå på ellefteplass i U23-VM da hun forsvant ut av rittet. (...) Van den Driessche var en av forhåndsfavorittene i rittet. Det belgiske sykkelmiljøet er i vantro, og ifølge Spozza var sykkelpresidenten oppløst i tårer.

Dette skrev Mads Nyborg Støstad om for NRK sport, lørdag 30. januar.

Tyven rømte på sykkel

2. januar 2016 kunne Romerikes Blad melde om en tyv i 40-årene som ble stanset av en vektor da han forsøkte å stikke av på sykkel.

”Det er deilig.

Jeg følte meg bra tidligere i uken. Det er godt å bevise at jeg hadde noen krefter. Jeg slet rundt løypen, men var sterk nok til å ta seieren’, sa Boasson Hagen til TV2. Alexander Kristoff ble slått med nesten ett minutt av landsmannen.”

Dette meldte Ole Kristian Strøm for TV2 den 10.02, og Norge kan glede seg over å hevde seg på sykkelportfronten.

KONTAKTPERSONER I REGIONER UTEN LOKALLAG

FROGN Kontaktperson: Sylvi Ofstad, 954 63 522, s-ofstad@online.no

SØRUM Kontaktperson: Helge Njaa, 905 00 728, helge.njaa@goodtech.no

ENEBAKK Kontaktperson: Kjell Arild Ødegård, 473 82 810

ÅRSKOG-HØLAND Kontaktperson: Yvonne Ødegaard, 477 12 456, yvonneodegaard@gmail.com

ÅRSMØTE 2016

I NATURVERNFORBUNDET I OSLO OG AKERSHUS

Det innkalles med dette til NOAs årsmøte 2016, tirsdag 15. mars kl. 18.00.
Årsmøtet finner sted i Miljøhuset, Mariboegate 8, 5 etg. Oslo
(lokalene til Norges Naturvernforbund).

Årsmøtet er NOAs høyeste organ, og alle medlemmer som har betalt kontingent for 2016 har møte- og stemmerett.

SAKSLISTE

1. Konstituering av møtet
2. Valg av møteleder, referent og underskriver av protokollen
3. Årsberetning for 2015
4. Årsregnskap for 2015
5. Arbeidsprogram for 2016
6. Budsjett for 2016
7. Forslag om at styret gis rettighet til å forhandle om overtakelse/kjøp av Søndre Sandås på Sognsvann for å opprette Markaportalen.
8. Valg av styreleder, to styremedlemmer, varamedlemmer, revisor og NOAs valgkomité

Sakspapirene vil bli sendt til lokallagene og Natur og Ungdoms fylkesstyrer, samt bli lagt ut på www.noa.no senest to uker før årsmøte.

Forslag til kandidater til valg må fremsettes senest en uke før landsmøtet, for øvrig vises det til NOAs vedtekter.

For forslag til valgkomitéen, ta kontakt med Sidsel Selvik (austrheim3@hotmail.com).

For praktiske spørsmål, ta kontakt med maria@noa.no, 22 38 35 20.

For spørsmål til styret, ta kontakt med Gjermund Andersen 952 26 402.

Etter møtet vil nestleder i NOA Sigmund Hågvær presentere den nye e-boken «Norske Naturkamper».

Styret ønsker alle VEL MØTT!



Naturvernforbundet
i Oslo og Akershus