



AKT
Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder

ATP og Bypakke for Arendalsregionen

”Et partnerskap”

Møte fagsamling Lindesnes
Onsdag 30. november 2016

Arild R Syvertsen
prosjektleder




Hvordan møte fremtiden?

Hva kan Arendalsregionen tilby 20 000 nye innbyggere i 2040?

Hvordan jobbe sammen for nødvendig omstilling mot lavutslippsamfunnet

Svare på utfordringene og gripe mulighetene

Jobben krever politisk mot og lederskap!

- 
- ✓ Sammenvevd bo- og arbeidsmarked
 - ✓ Høy andel av samlet vekst i landsdelen
 - ✓ Spredt bosetting
 - ✓ Sterk vekst i biltrafikken - rushtidsproblematikk
 - ✓ For lav kollektiv- og sykkelandel
 - ✓ Handelslekkasje fra bysentra til eksterne handelssentre
 - ✓ utfordringer i næringsutvikling
 - ✓ Felles utfordringer på levekår, folkehelse, oppvekst, likestilling og utdanning



- ✓ Vekst i persontransport skal tas med gåing, kollektiv og sykkel i byene
- ✓ Internasjonale mål om store reduksjoner i utslipp av klimagasser
- ✓ Statlige retningslinjer for bolig, areal og transportplanlegging for en samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse og trafikkavvikling
- ✓ Bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder
- ✓ Et samfunn i endring mot det ”grønne skifte” - nullutslipp-samfunnet i 2040?



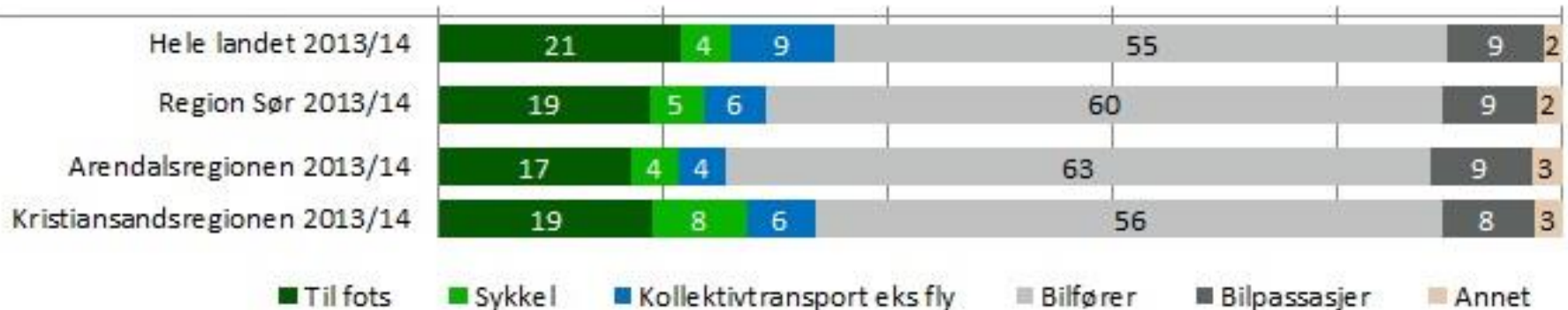
Plangrunnlaget NTP 2019-27



Foto: Statens vegvesen



Transportmiddelfordeling, daglige reiser



- 72% av alle reiser er en bilreise
 - Nesten 3 av 10 bilreiser < tre kilometer
 - (Halvparten av alle reiser er kortere enn 4km)
- 85% av transportarbeidet gjøres med bil
- 93 % av alle voksne har førerkort
- Gratis parkering ved arbeidsplass

Kilde: RVU 13/14

MED OVERSKUDD TIL Å SKAPE



Høringsforslag planprogram samordnet areal- og transportplan for
Arendalsregionen 2017 - 2040



Arendalsregionen og Aust-Agder fylkeskommune



REGIONAL TRANSPORTPLAN

AGDER

2015-27



Økonomiplan 2015-2018
Budsjett 2015
Regionale utviklingsprosjekter 2015



Handlingsprogram for fylkesveger
i Aust-Agder 2015-2017





”Arealbruk er all transports mor”

Arealbruksutviklingen er dermed avgjørende for å kunne legge til rette for mer miljøvennlig transport



Statens vegvesen

Bilen tar for mye plass!

25 biler



25 gående
og syklende



1 buss



Foto: Gjøvik kommune/Statens vegvesen

PARTNERSKAP FOR ARENDALSREGIONEN

ATP ARENDALSREGIONEN

Felles og helhetlig plan
som grunnlag for:

- Befolkningsvekst
- Trivsel, folkehelse
- Gode bomiljø
- Miljøvennlig transport
- Bærekraftig næringsutvikling
- Klima og miljø

BYPAKKE FOR ARENDALSREGIONEN

Handlingsdel av ATP
innenfor:

- Gang, sykkel
- Kollektiv
- Vei
- Trafikksikkerhet
- Miljø i by/tettsted

FINANSIERINGS- ORDNINGER

Lokal finansiering og
statlige belønnings-
midler/bymiljøavtale:

- Øke andelen gående og syklende
- Øke kollektivandel
- Redusere behov for bruk av privatbil

ATTRAKTIVITET OG BÆREKRAFT



BYPLAN ARENDAL 2023





Grimstad - utvikling av byens sentrum og sjøfront



Fv152

Liens konditori AS

Frolandstaua Kro

SPAR Røysland

Blomster & Gavebutikken

Sparebanken Sør

Vinmonopol Froland

REMA 1000 Froland

Froland Kommune





Statens vegvesen

Inneværende Nasjonal transportplan

- 8 % andel sykling av alle reiser innen 2023
- 10–20 % i byene
- 80 % av skolereisene med sykkel og gange



«Bør det innføres helseadvarsel på bilene – slik som på sigarettpakkene?»

Stillbilde fra informasjonsfilm fra Arendal kommune, Grimstad kommune og Aust-Agder fylkeskommune

Takk for at du sykler!



ORGANISERING AV SAMORDNET AREAL OG TRANSPORTPLAN FOR ARENDALSREGIONEN

Prosjektorg.

Linjeorg.

Politisk styringsgruppe

Ordførere, varaordførere, opposisjonsledere
fra 4 kommuner og fylkeskommunen
Regionvegsjef
Fylkesmann (ved behov)

Kommunestyrer og fylkesting

Administrativ koordineringsgruppe Ad hoc

Rådmenn
Regionvegsjefen
Fylkesrådmann

Rådmenn og fylkesrådmann

Prosjektgruppe for ATP Bypakke Arendalsregionen

Prosjektledelse ATP - Fylkeskommunen
Prosjektledelse Bypakke - Statens vegvesen
Ledelse og fagpersoner i:
Kommunene, fylkeskommunen, statens vegvesen,
fylkesmannen og Agder kollektivtrafikk

Administrasjonen:
Kommunene
Fylkeskommunen
Statens vegvesen
Fylkesmannen

Temagrupper:

1. Transport/trafikk
2. Grønn infrastruktur/friluftsliv
3. Samfunnsutvikling

Referansegrupper:

Arendal havn
Jernbaneverket
NHO/LO/NAF/Bondelag
Entreprenører
Natur, miljø og friluftssorg.
Kristiansandsreg- A i P
Grenlandsbyen
Østre Agder kommunene

Politikerverksted 20 mai 2015 på Frolandia 50-60 politikere

- ✓ *Utfordringsbilde*
- ✓ *Sentrale tema*
- ✓ *Målområder*
- ✓ *Prosess og medvirkning*



Tur til Grenland med politisk styringsgruppe

20. september 2016



Vår styringsgruppe møtte sentrale kommune- og fylkespolitikere
med stor entusiasme. Dette var nyttig 😊

Felles formannskapsmøte 28.9.16

Ekksministerens klima-pekefinger

Tidligere miljø- og klima-
minister Tine Sundt
reiste klima-pekefingeren
nå hun i glø formante
politikkerne i Arendal,
Grimstad, Tvedestrand,
Froland og fylket om å
planlegge mer fremtids-
rettet i Høstslap.

VMR

vmr@fylkeskommune.no

«Vi har ikke ønsket til nå de klimamålene Norge har forlystet seg til gjennom Parisavtalen, dersom ikke også de andre landene følger etter», sa klima-
minister Tine Sundt (H), til formannskapet på møtet i Arendal, Grimstad, Tvedestrand og Froland – som denne onsdagen er samlet i Høstslap i forbindelse med ATP-prosjektet – som kan føre til en slik start på den politiske prosessen for det lokale ATP-prosjektet – som kan føre til en slik start på den politiske prosessen for det lokale ATP-prosjektet.

Prosjektet startet i 2014, og det var politisk ansvarlig i 1990, som dette er første gang de lokale politikere som ble valgt i 1990 har samlet seg for å se på det som er å komme i samsvar med 15 prosent klimamål, utslipp og budsjett – over kommunegrensene.

Parisavtalen
Tine Sundt sto som norsk klima- og miljøminister for ja til Parisavtalen da resten av verden forhandlet seg fram til en, internasjonalt anerkjent avtale om å begrense utslippene av klimagasser. Nå er det Tine Sundt som skal stå for å sikre at Norge er med på å oppfylle sine forpliktelser i Parisavtalen.



FAKTA

Parisavtalen

- Parisavtalen er et internasjonalt klimaabtalt som ble vedtatt under klimakonferansen i desember 2015 i Paris. Den er langt mer vidtvidende enn den tidligere Parisavtalen, Kyoto-avtalen fra 1997.
- Sammenheng mellom klima- og miljøminister Tine Sundt fra LiR og lokal formannskap i Arendal som har gått en sentral rolle i det tidligere ATP-prosjektet som ble startet i 2014.
- Avtalen har som mål at de globale utslippene skal reduseres med 50 prosent innen år 2050.
- Det er viktig å vite at 15 prosent er et mål som skal oppnås innen år 2030, og som skal oppnås gjennom å redusere utslippene av klimagasser.
- Avtalen ble undertegnet av 195 land i New York 22. april 2016 kl. 16.00. Norge har 17 land underkrevet avtalen og 17 land har ikke gjort det enda.
- Det er viktig å vite at 15 prosent er et mål som skal oppnås innen år 2030, og som skal oppnås gjennom å redusere utslippene av klimagasser.
- Avtalen ble undertegnet av 195 land i New York 22. april 2016 kl. 16.00. Norge har 17 land underkrevet avtalen og 17 land har ikke gjort det enda.
- Det er viktig å vite at 15 prosent er et mål som skal oppnås innen år 2030, og som skal oppnås gjennom å redusere utslippene av klimagasser.

KLIMA-FELLESKAP: Tine Sundt, Tvedestrand, Sundt, Froland og fylket om å planlegge mer fremtidsrettet i Høstslap. Fra venstre: Robert C. Nordli (Ap), Frolands-ordfører Ove Gundersen (Krf), Tvedestrand-ordfører Jan Dukene (Ttl) og Grimstad-ordfører Kjetil Glimsdal (Krf).



SAMARBEIDS-OPTIMISTER: Ordførerkvartetten i ATP-samarbeidet innser at bomring – særlig rundt Arendal – er uunnngåelig, men er opptatt av hvordan de innrettes. Fra høyre: Arendalsordfører Robert C. Nordli (Ap), Frolands-ordfører Ove Gundersen (Krf), Tvedestrand-ordfører Jan Dukene (Ttl) og Grimstad-ordfører Kjetil Glimsdal (Krf).

Ordførerne åpner for bomringer

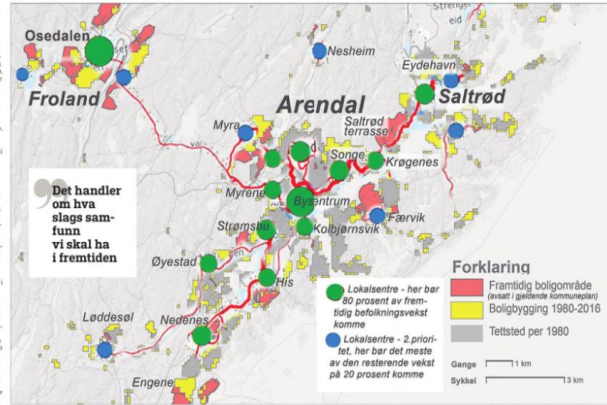
13.000 nye boliger bør bygges her

Det bør bli slutt på politikere tenner og tilbake og lar byggekilde grunnene bestemme hvor det skal bygges nye boliger. For å nå både klima- og andre mål med lokalplanene, må politikere diktere at 80 prosent av alle nye boliger bygges innenfor de grønne pråkene på kartene til høyre.

OBSERVERT

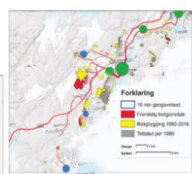
Kommunegrensene avsluttes
Det er som om kommunegrensene er blitt en hindring for å bygge nye boliger. Mange kommuner har nå besluttet å avslutte kommunegrensene og la byggekilden bestemme hvor det skal bygges nye boliger. Dette gjelder blant annet Arendal, Tvedestrand, Froland og fylket.

Kartene de lever på
Kartene de lever på viser kommunegrensene som har blitt fjernet på dette området. Det betyr at kommunegrensene er blitt fjernet, og at byggekilden bestemmer hvor det skal bygges nye boliger.

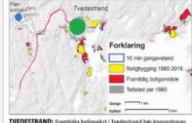


Det handler om hva slags samfunn vi skal ha i fremtiden

ARENDAL: De grå felter viser hvor tettbygging er tillatt i 1980, de grønne felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De røde felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De gule felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De grønne felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030.



GRIMSTAD: De blå felter viser hvor tettbygging er tillatt i 1980, de grønne felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De røde felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De gule felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030.



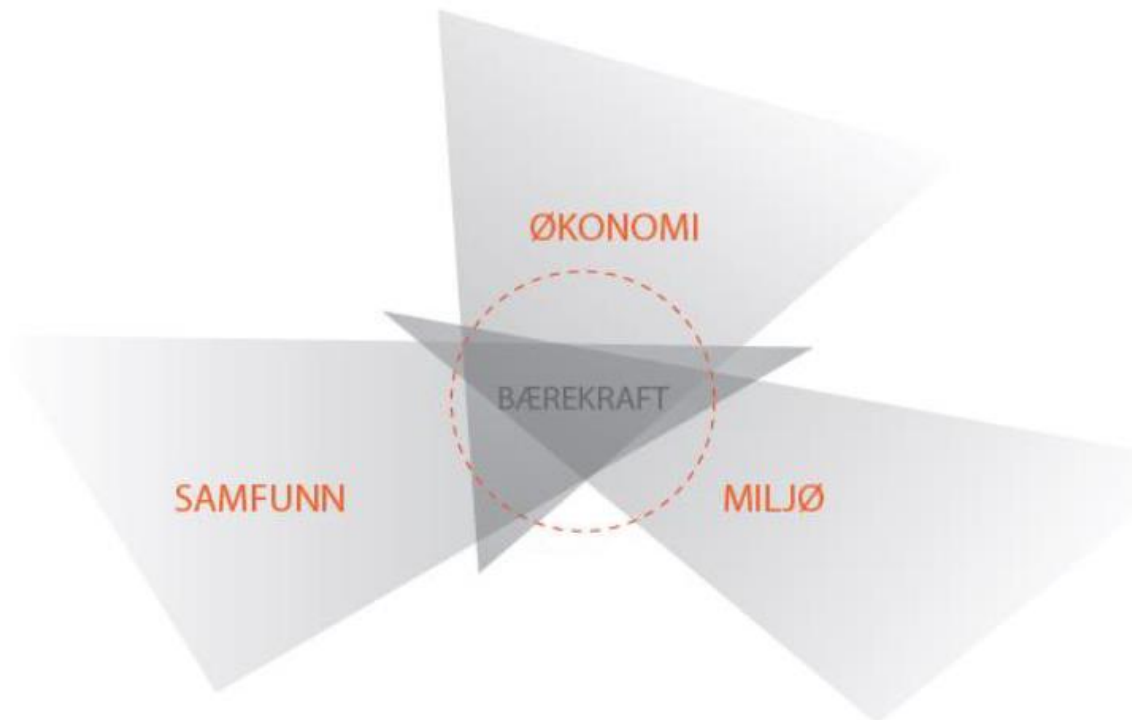
TVEDESTRAND: De blå felter viser hvor tettbygging er tillatt i 1980, de grønne felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De røde felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030. De gule felter viser hvor det bør bygges nye boliger i 2030.

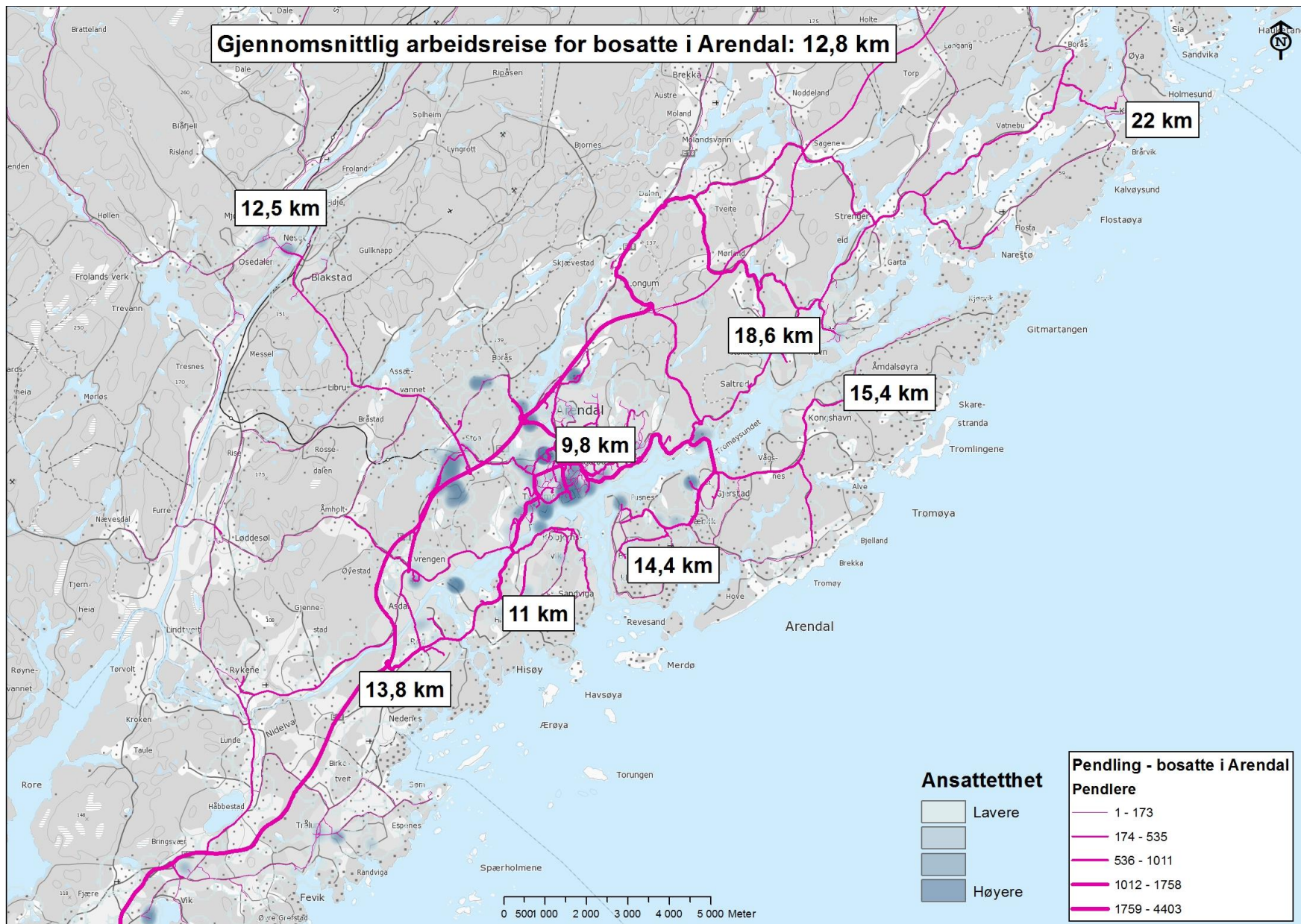
FAKTA
20.000 nye innbyggere før 2040
Arendalregionen forventes å vokse fra ca. 100.000 til ca. 120.000 innbyggere innen 2040. Dette betyr at det vil være behov for ca. 20.000 nye boliger innen 2040.



AUST-AGDER
FYLKESKOMMUNE

Økt verdiskaping gjennom strategisk arealbruk







Arendalsregionen og Aust-Agder fylkeskommune

Byenes betydning

Byregionene er økonomiske vekst drivere

Høyt utdannet arbeidskraft

Har konkurransedyktige og spesialiserte virksomheter

Gir grunnlag for nye næringer

Befolknings tetthet og klar senterstruktur

God infrastruktur

Bedrifter i Kunnskapshavna



AUST-AGDER
FYLKESKOMMUNE

Campus Grimstad



Byspredning

Bilen skapte grunnlaget for byspredning

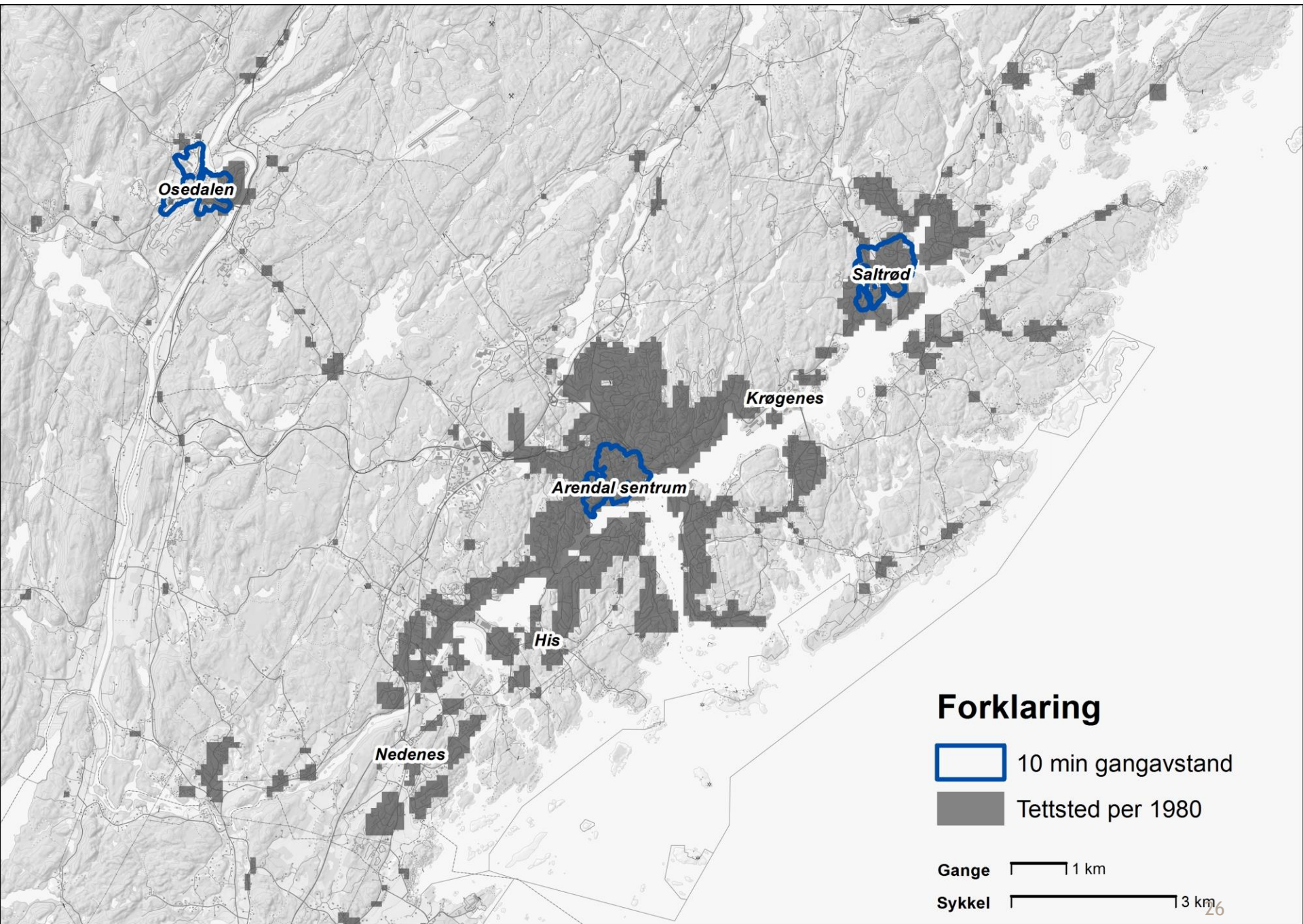
Byspredning gjør oss avhengige av bilen



Hvordan har vi planlagt og bygd så langt?

Vi ser på perioden fra 1980 til i dag

→ Befolkningsvekst ca. 20 000 innbyggere



Osedalen

Saltrød

Krøgenes

Arendal sentrum

His

Nedenes

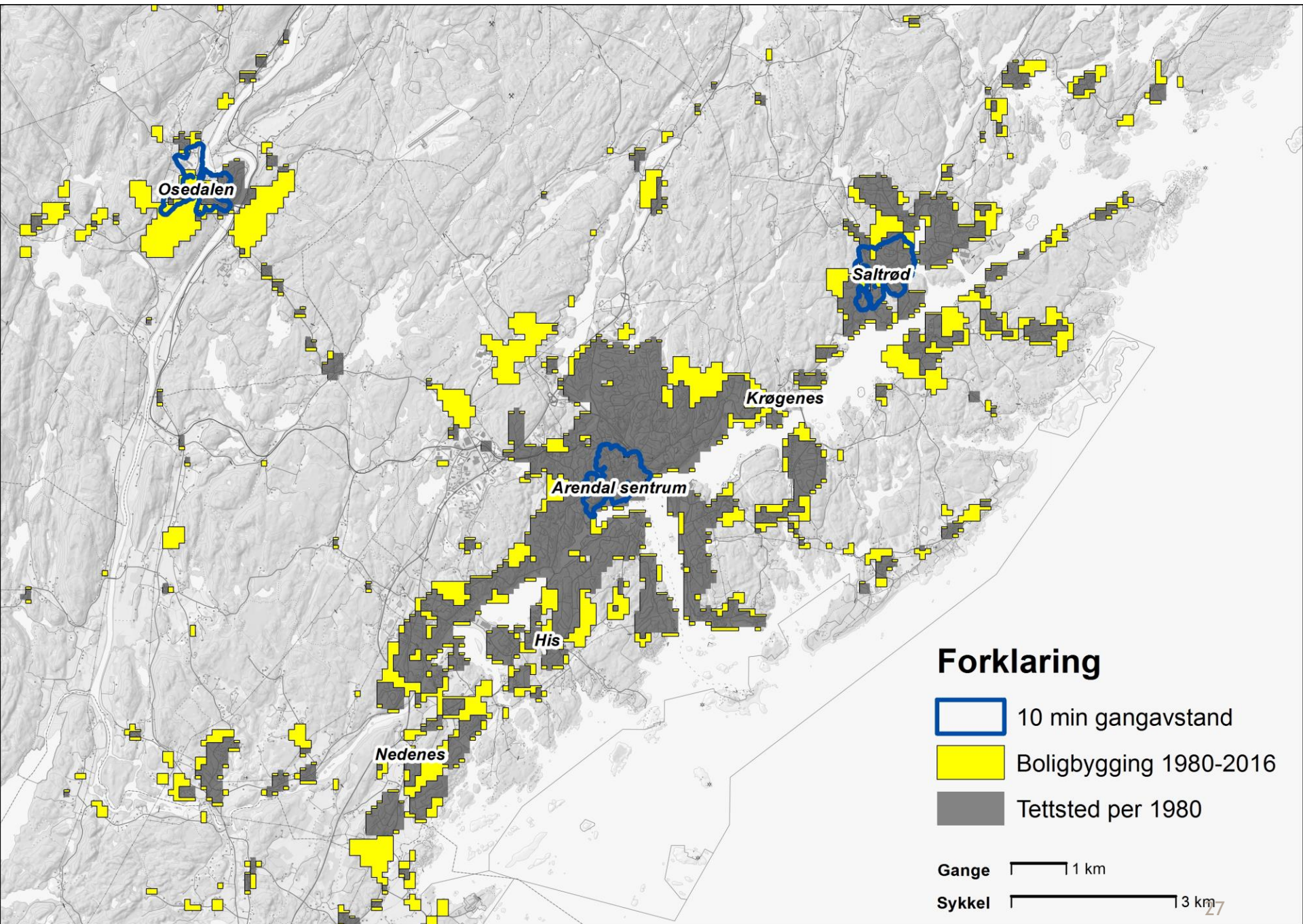
Forklaring

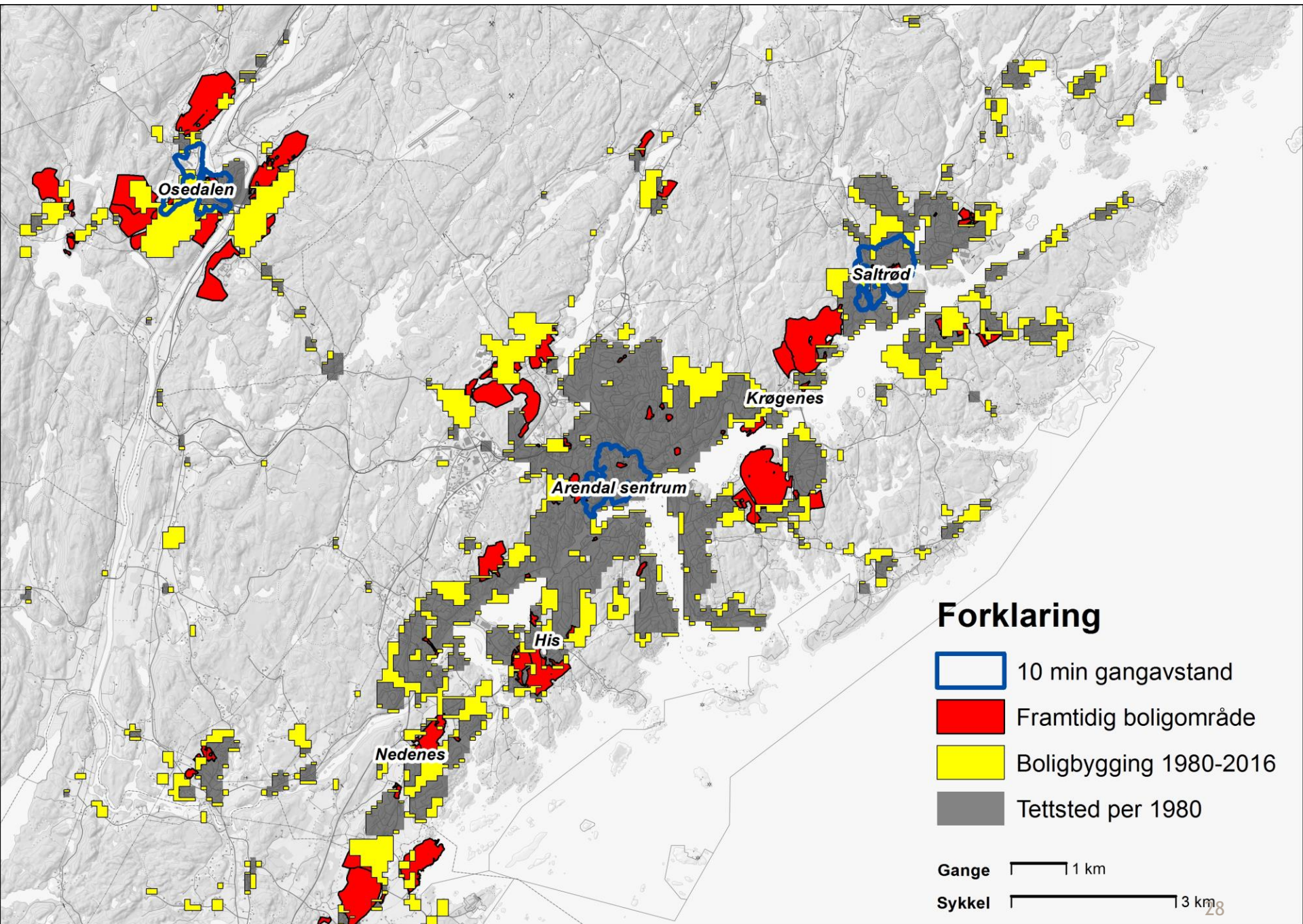
 10 min gangavstand

 Tettsted per 1980

Gange  1 km

Sykkel  3 km





Osedalen

Saltrød

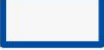



Krøgenes

Arendal sentrum

His

Nedenes

Forklaring

-  10 min gangavstand
-  Framtidig boligområde
-  Boligbygging 1980-2016
-  Tettsted per 1980

Gange  1 km

Sykkel  13 km

Arealutfordringer

- Befolkningen i ATP-området skal vokse fra ca. 78 000 til ca. 98000 innbyggere frem mot 2040 (SSB - MMMM).
= **Ca. 20 000 nye innbyggere**

Befolkningsvekst fordelt på kommunene (SSB)

- 46 % til Arendal
 - 43 % til Grimstad
 - 9 % til Froland
 - 2 % til Tvedestrand
-
- Vi trenger ca. **10- 15 000 boliger** (400-600 per år)



Hvordan kan vi ta imot veksten på en mest mulig bærekraftig måte?

Arealplanlegging som:

- Stimulerer fortetting og transformasjon i byer og tettsteder - mindre boenheter
- Ikke legge til rette for byspredning

Styrke byene og viktige steder ved:

- Målrettet lokalisering av offentlige tjenester for å maksimere synergiene for byen/stedet
- Prioritere kvalitet, offentlige rom og møteplasser
- Legge til rette for boligtyper for alle

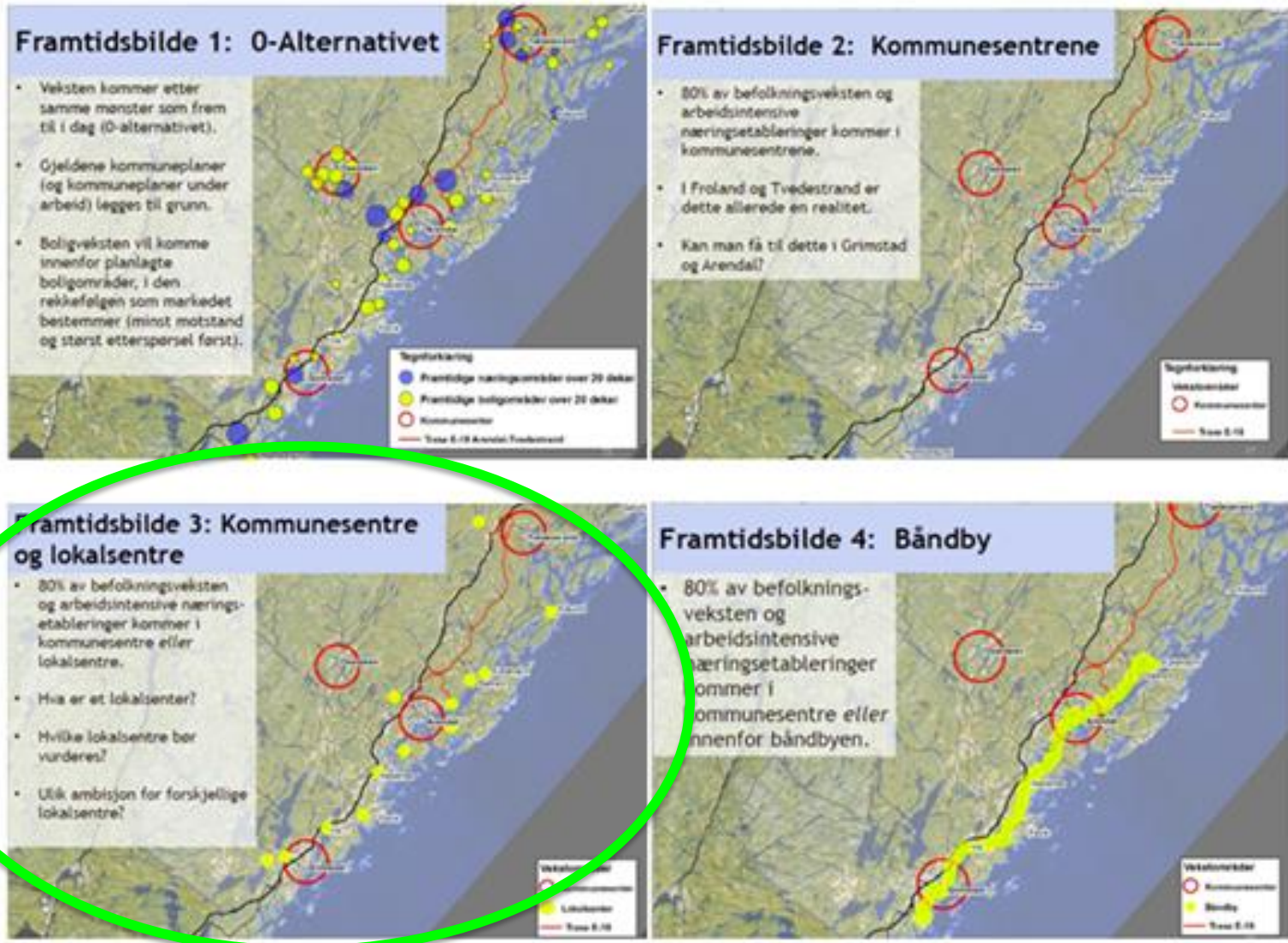


Mulighetsstudier gjennomføres → Styrke kunnskapsgrunnlag

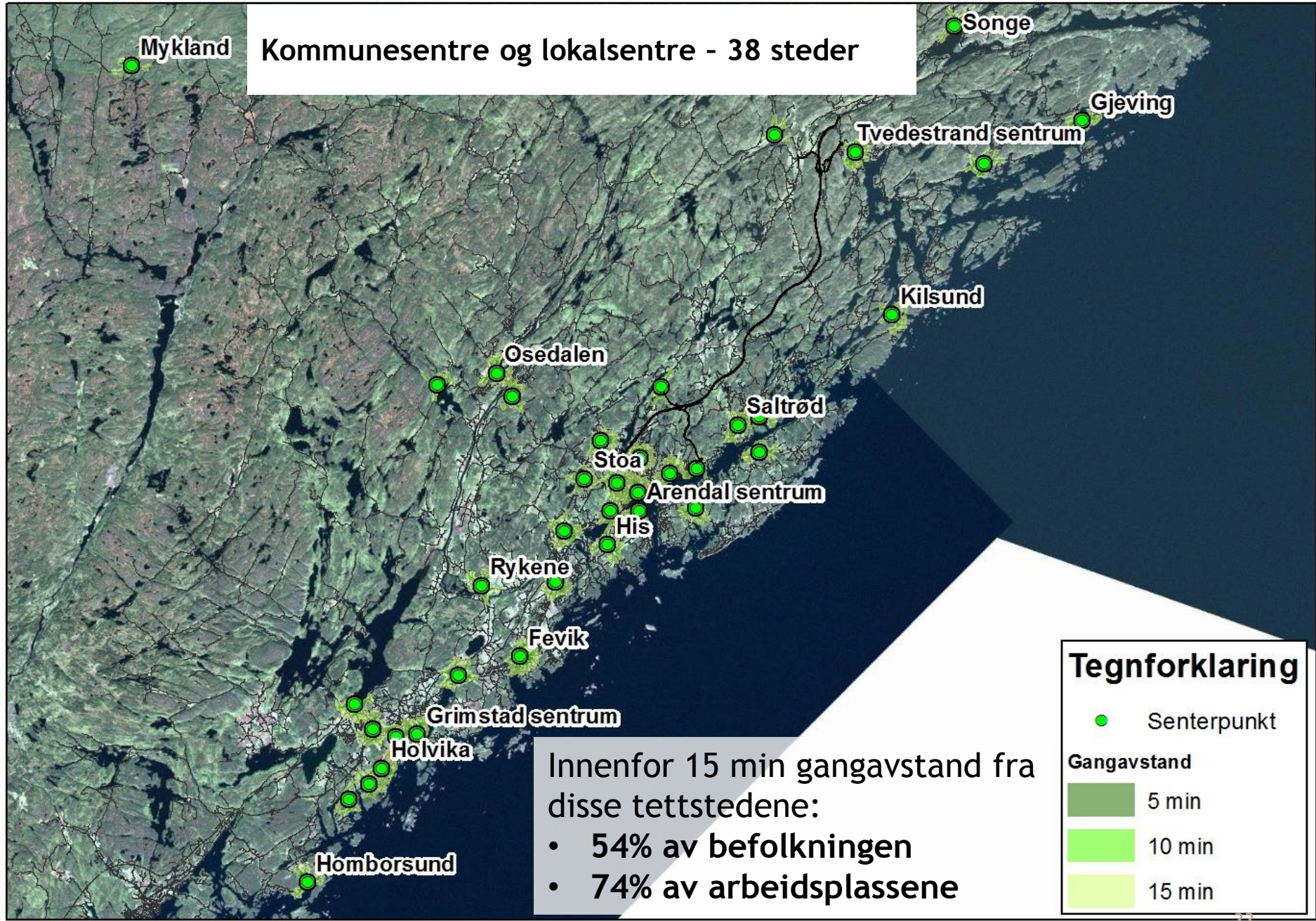
- Økt kunnskap om lokalsteder - tettstedsanalyser
- Kartlegging av friluftsområder
- Jordvern
- Mulighetsstudie sykkel
- Mulighetsstudie kollektiv
- Transportmodeller og bypakke
- Beregning av klimavirkninger - klimasatsmidler
- Kartlegging av næringsområder - arealstrategi



Alternative løsninger for å ta imot framtidig vekst



Kommunesentre og lokalsentre - 38 steder



Innenfor 15 min gangavstand fra disse tettstedene:

- 54% av befolkningen
- 74% av arbeidsplassene

Nærhet til mest mulig!



Sosiale
Møtested

Arbeid

Handel

Bolig

Skole

Fritid

Tur-
område

Tilstrebe gangavstander

- Redusere bilavhengighet
- Fremme folkehelse
- Gode bomiljø
- Grønt skifte



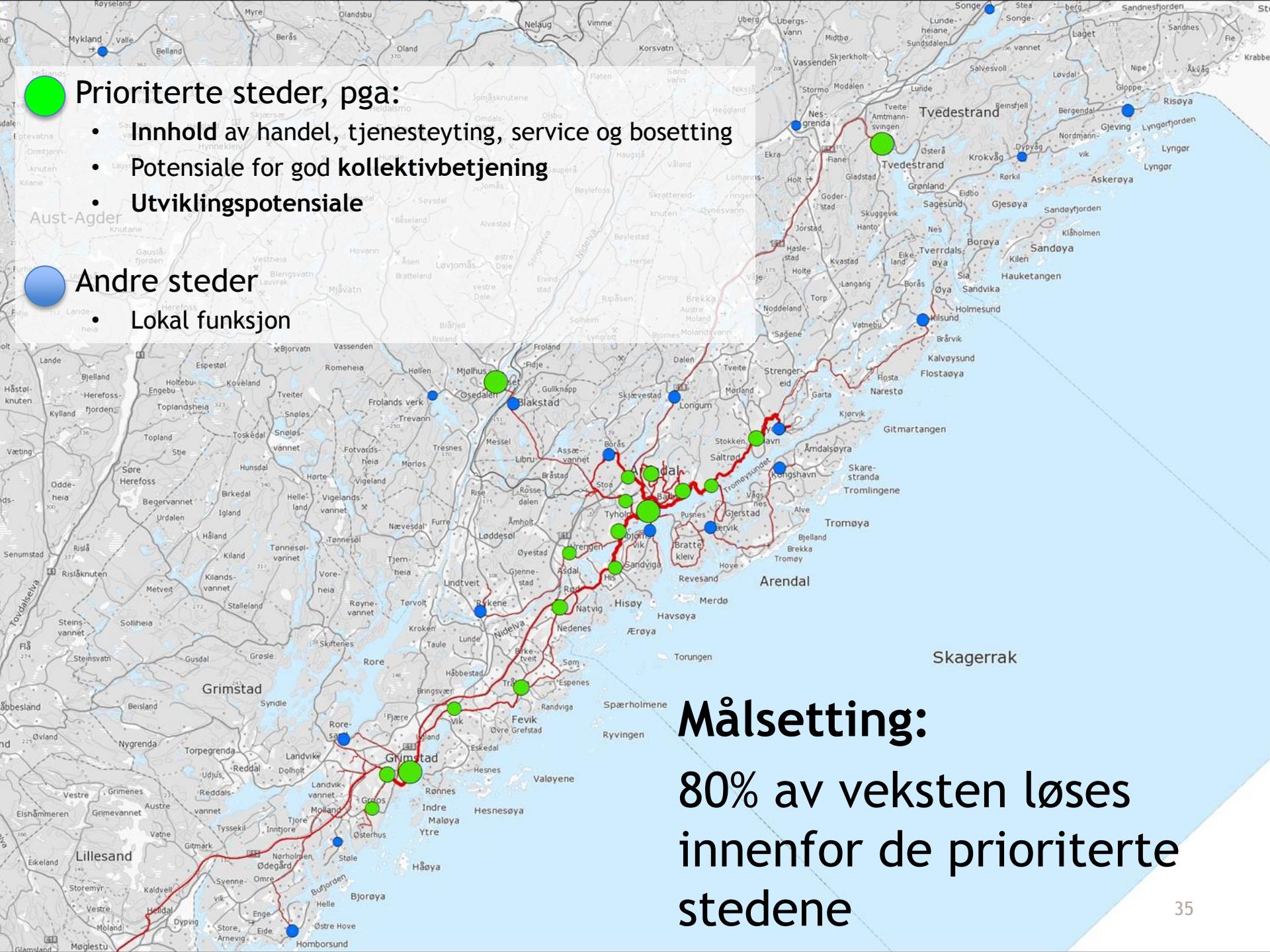
Prioriterte steder, pga:

- Innhold av handel, tjenesteyting, service og bosetting
- Potensiale for god kollektivbetjening
- Utviklingspotensiale



Andre steder

- Lokal funksjon



Målsetting:

80% av veksten løses innenfor de prioriterte stedene

Anbefalt/ønsket tetthet

Områdetype	Eksempel	Anbefalt tetthet
A - Kvartalsstruktur	Arendal sentrum (formålsblanding)	8
B - Sentrumsbebyggelse	Grimstad, Tvedestrand, deler av Arendal sentrum (formålsblanding)	5 - 6
C - Historisk bebyggelse i by	Bevaringsverdig bebyggelse (primært bolig/småhus) i kystbyene	2
D - Tilliggende boligområder	Moltemyr, Møllerheia, Ovelandsheia	2
E - Lokalsentre (med behov for oppgradering og ny struktur)	Osedalen, His, Fevik, Nedenes, Saltrød	6 - 8
F - Nye, sentrale transformasjonsområder	Barbu, Strømsbusletta-Myrene, Fuhr, Dalen, Torskeholmen, barneskoletomta i Tvedestrand	8 - 10
G, H - Områder for tjenesteyting, næring	Skoler, institusjoner, større barnehager osv	-



Status i dag:

- 9% bebygd areal
- < 10 bosatte
- < 20 ansatte.

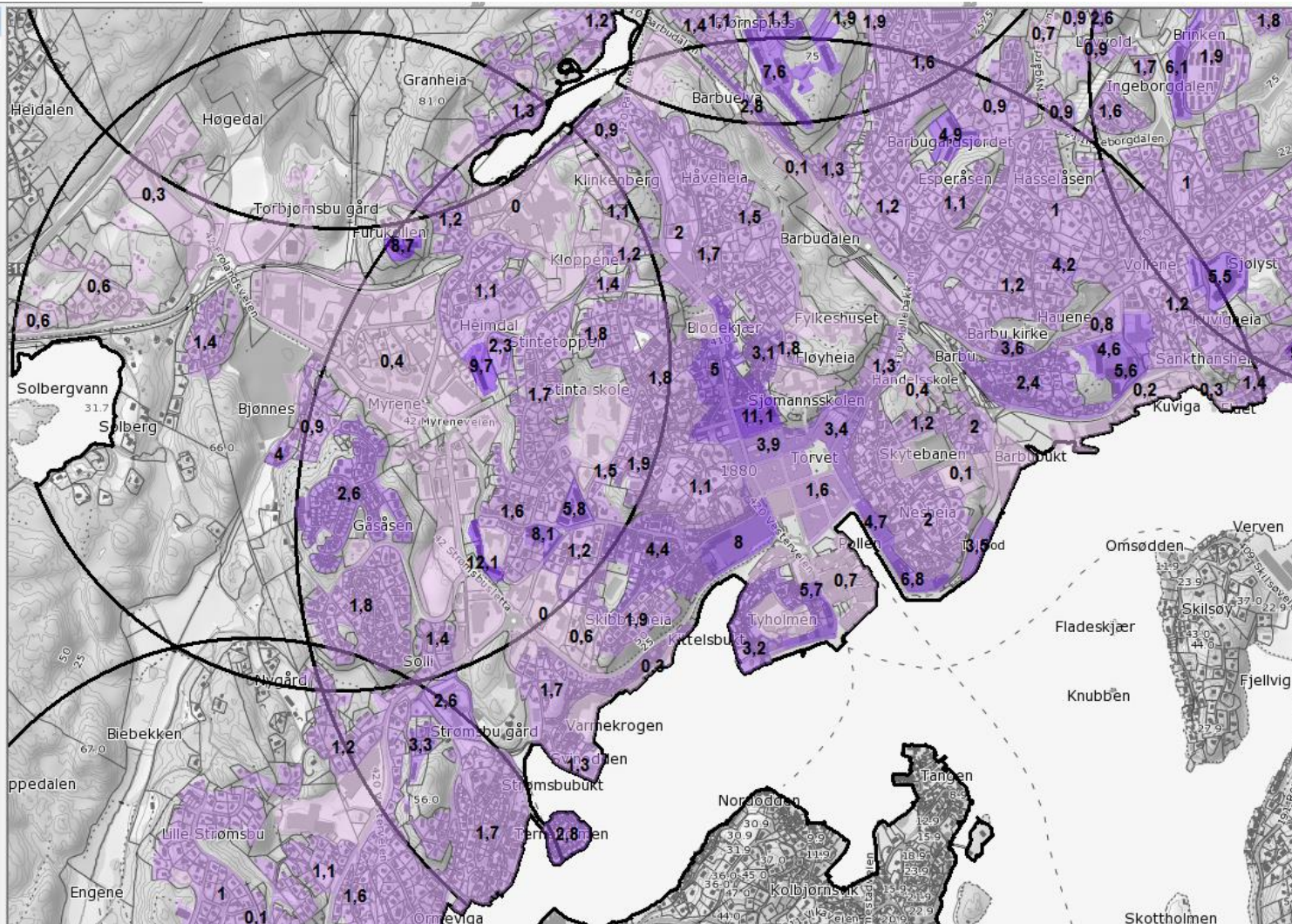
Potensial ved 30% utnyttning (på bakken) over 3 etasjer:

- 13 500 m² næring på bakkeplan
- 2 boligetasjer med potensial for 270 boenheter på 100m².
- ~540 bosatte

Dagens tetthet

Table Of Contents

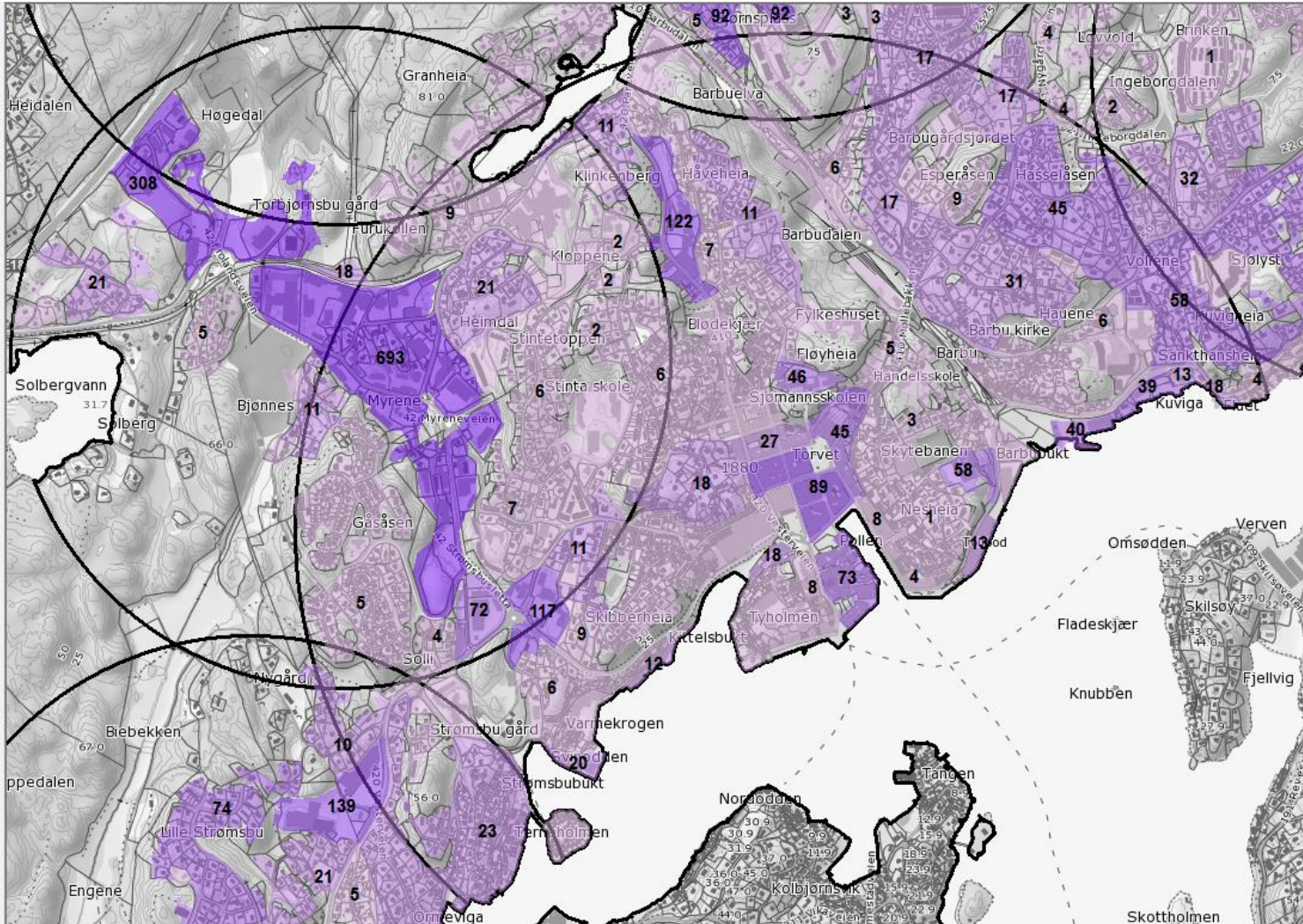
- Layers
 - FourthRun
 - Potential_november_Join4
 - BoenheterPerDaa
 - 0,0 - 0,7
 - 0,8 - 2,2
 - 2,3 - 4,5
 - 4,6 - 8,1
 - 8,2 - 21,3
 - ThirdRun
 - SecondRun
 - Bedrifter2014per281114_tekst_a
 - <all other values>
 - ant_bos
 - 1; 2; 3; 4; 5; 6
 - 7; 8; 9
 - 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 1
 - ATP_bedrifter2014_ABC
 - ATP_Område
 - Kp_kulturhensyn_Arendal
 - Potensial_november
 - Kategori
 - A - Historisk kvartalstruktur
 - B - Sentrumsbebyggelse



Fortettingspotensial

Table Of Contents

- Layers
- FourthRun
 - Potential_november_Join4
 - RestPotensial
 - 0 - 10
 - 11 - 34
 - 35 - 81
 - 82 - 172
 - 173 - 693
 - ThirdRun
 - SecondRun
 - Bedrifter2014per281114_tekst_a
 - <all other values>
 - ant_bos
 - 1; 2; 3; 4; 5; 6
 - 7; 8; 9
 - 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 1
 - ATP_bedrifter2014_ABC
 -
 - ATP_Område
 -
 - Kp_kulturhensyn_Arendal
 -
 - Potential_november
 - Kategori
 - A - Historisk kvartalstruktur
 - B - Sentrumsbebyggelse



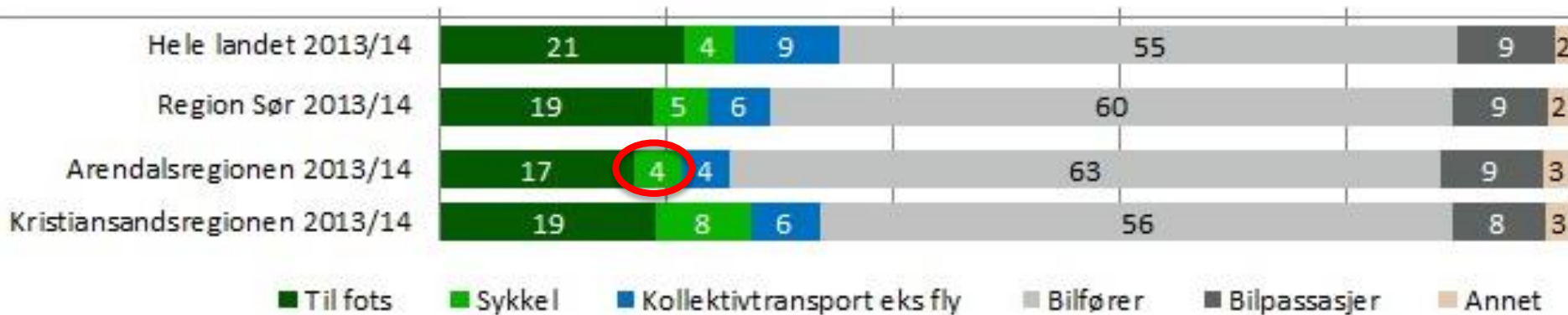
Fortettingspotensial

Arendal: 9200 innbyggere (4600-6000 boliger)						
Kategori	Arendal	Bjorbekk	His	Myra	Nedenes	Saltrød
A - Kvartalsstruktur	273					
B - Sentrumsbebyggelse	0					
C - Historisk bebyggelse i by	390					14
D - Tilliggende boligområder	904	143	43	96	96	117
E - Lokalsentre		70	192	93	151	102
F - Transformasjonsområder	2 232	39				58
Totalt	3 799	252	235	189	247	291
	5 013					

Fortettingspotensial

Grimstad: 8600 innbyggere (4300-5700 boliger)				
Kategori	Grimstad	Fevik	Holvika	Vik
B - Sentrumsbebyggelse	24			
C - Historisk bebyggelse i by	46			
D - Tilliggende boligområder	275	307	329	121
E - Lokalsentre	-	146	12	10
F - Transformasjonsområder	981	25		
Totalt	1 326	478	341	131
	2 276			

Transportmiddelfordeling, daglige reiser



- 72% av alle reiser er en bilreise
 - Nesten 3 av 10 bilreiser < tre kilometer
 - (Halvparten av alle reiser er kortere enn 4km)
- 85% av transportarbeidet gjøres med bil

Kilde: RVU 13/14

Mulighetsstudier sykkel



Mulighetsstudie



Tiltak for syklende og gående
Arendal sentrum

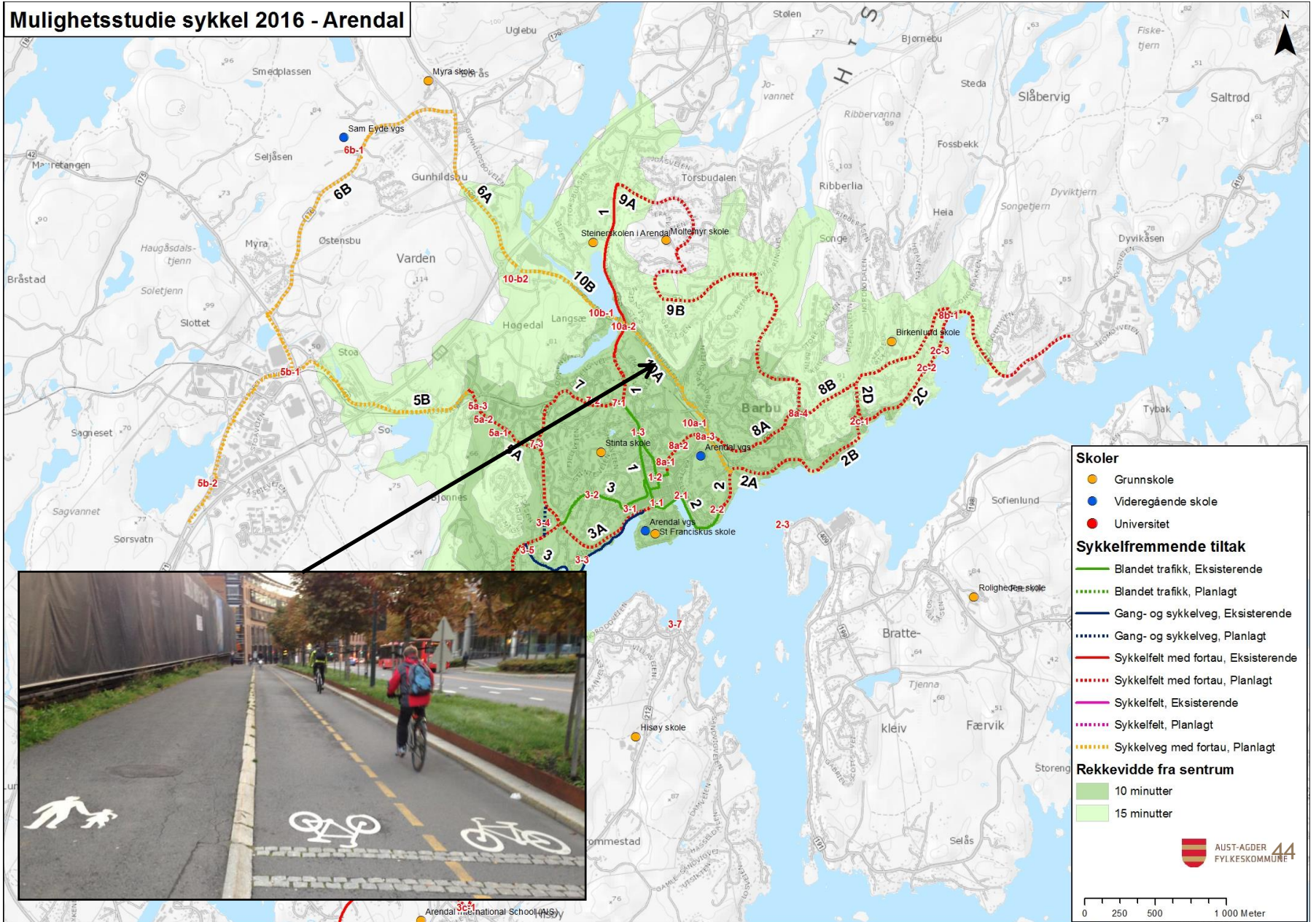


Mulighetsstudie



Tiltak for syklende og gående
Grimstad sentrum

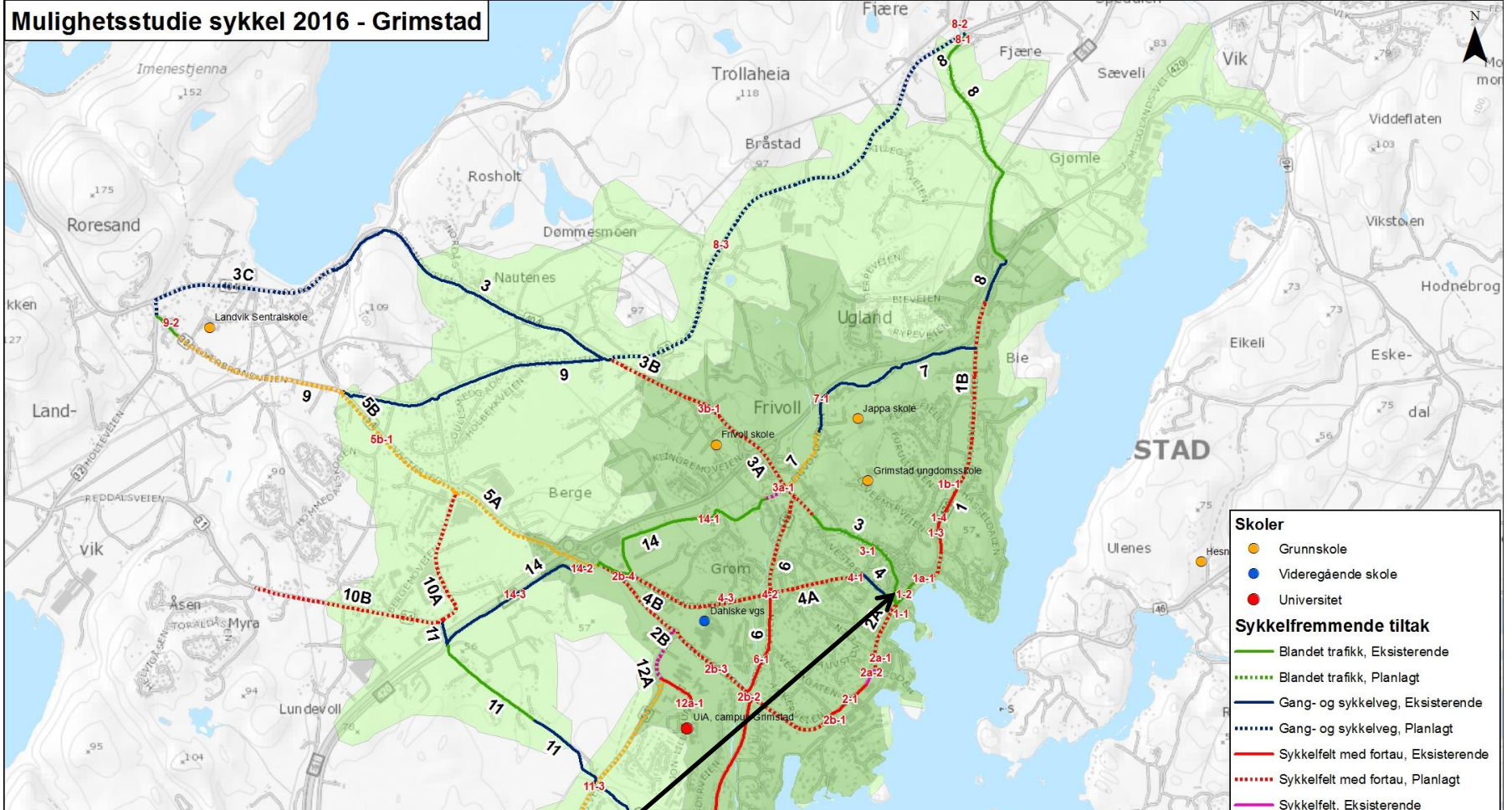
Mulighetsstudie sykkel - Arendal



Arendal Videregående Skole (AVS)

Mulighetsstudie sykkel - Grimstad

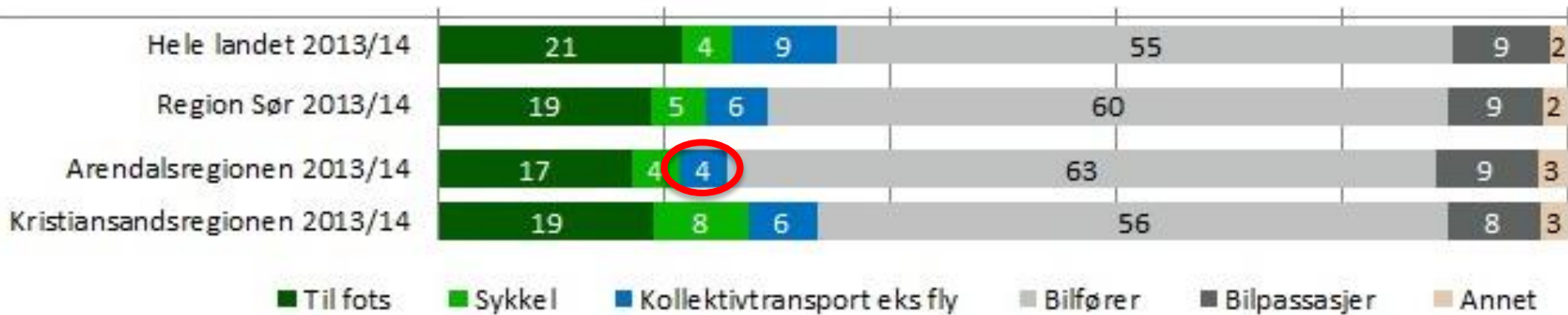
Mulighetsstudie sykkel 2016 - Grimstad



Gatebruksplan

For sentrumsområdet i Grimstad er det foreslått å utarbeide en gatebruksplan. Gatebruksplanen skal gi retningslinjer for kjøremønster, kollektivtrafikk, gange, sykkel, parkering, varelevering og byliv/rekreasjon i sentrumsområdene.

Transportmiddelfordeling, daglige reiser



- 72% av alle reiser er en bilreise
 - Nesten 3 av 10 bilreiser < tre kilometer
 - (Halvparten av alle reiser er kortere enn 4km)
- 85% av transportarbeidet gjøres med bil

Kilde: RVU 13/14

Mulighetsstudie kollektiv

ATP- Arendalsregionen

Hovedfunn



20.09.2016

Frekvens er viktigst!

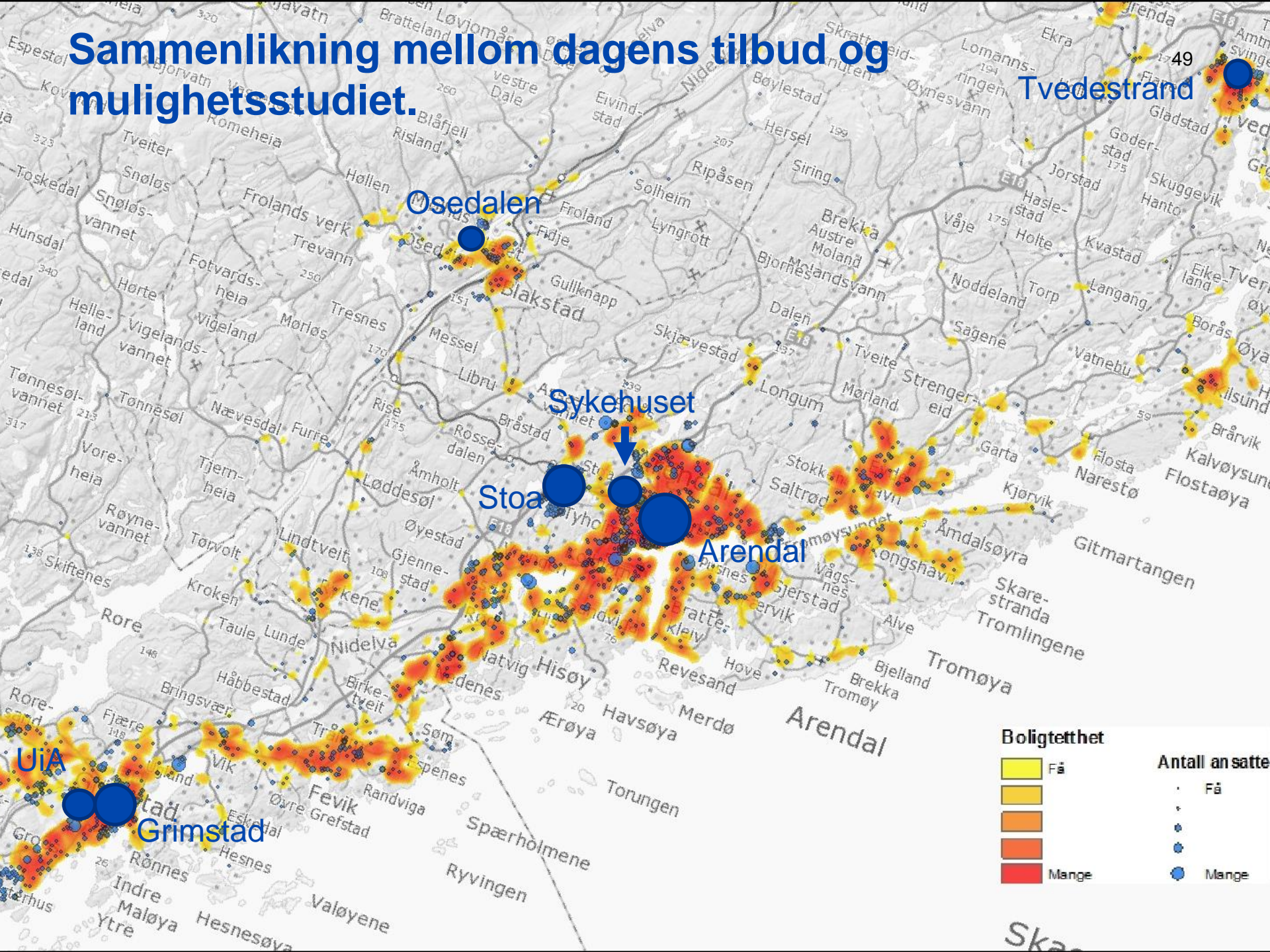
→ **Mål: 10 min. frekvens.**

Hvorfor? Fordi bussen da går så ofte at en ikke trenger rutetabell

→ **En linje må betjene mange bosatte og mange arbeidsplasser for å gi grunnlag for høy frekvens.**

→ **Man må satse tungt på noen få utvalgte linjer. Smører man ressursene tynt ut over, blir ikke bussen konkurransedyktig noe sted.**

Sammenlikning mellom dagens tilbud og mulighetsstudiet.



Tvedestrand

Osedal

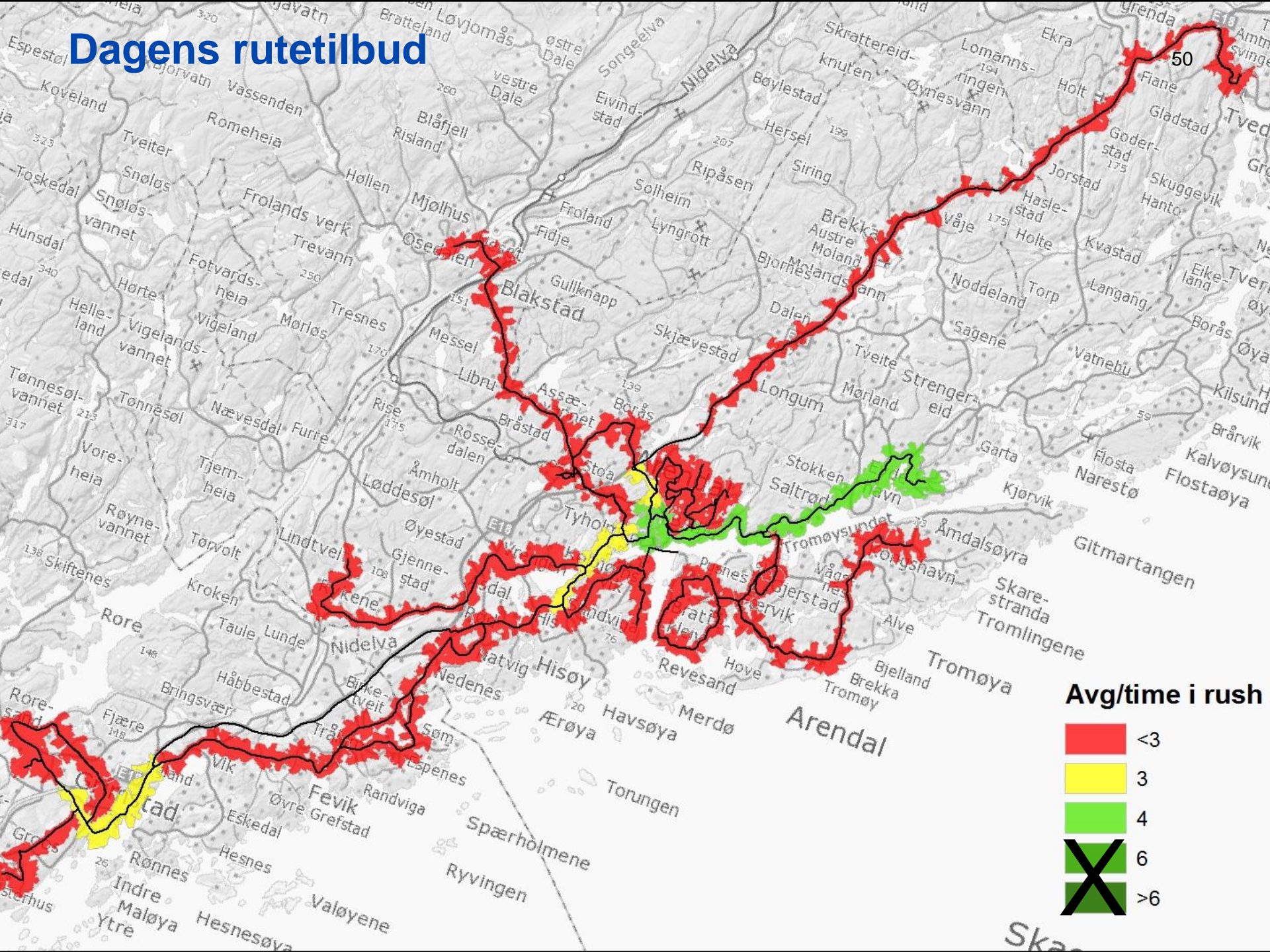
Sykehuset

Stoa

Arendal

Grimstad

Dagens rutetilbud



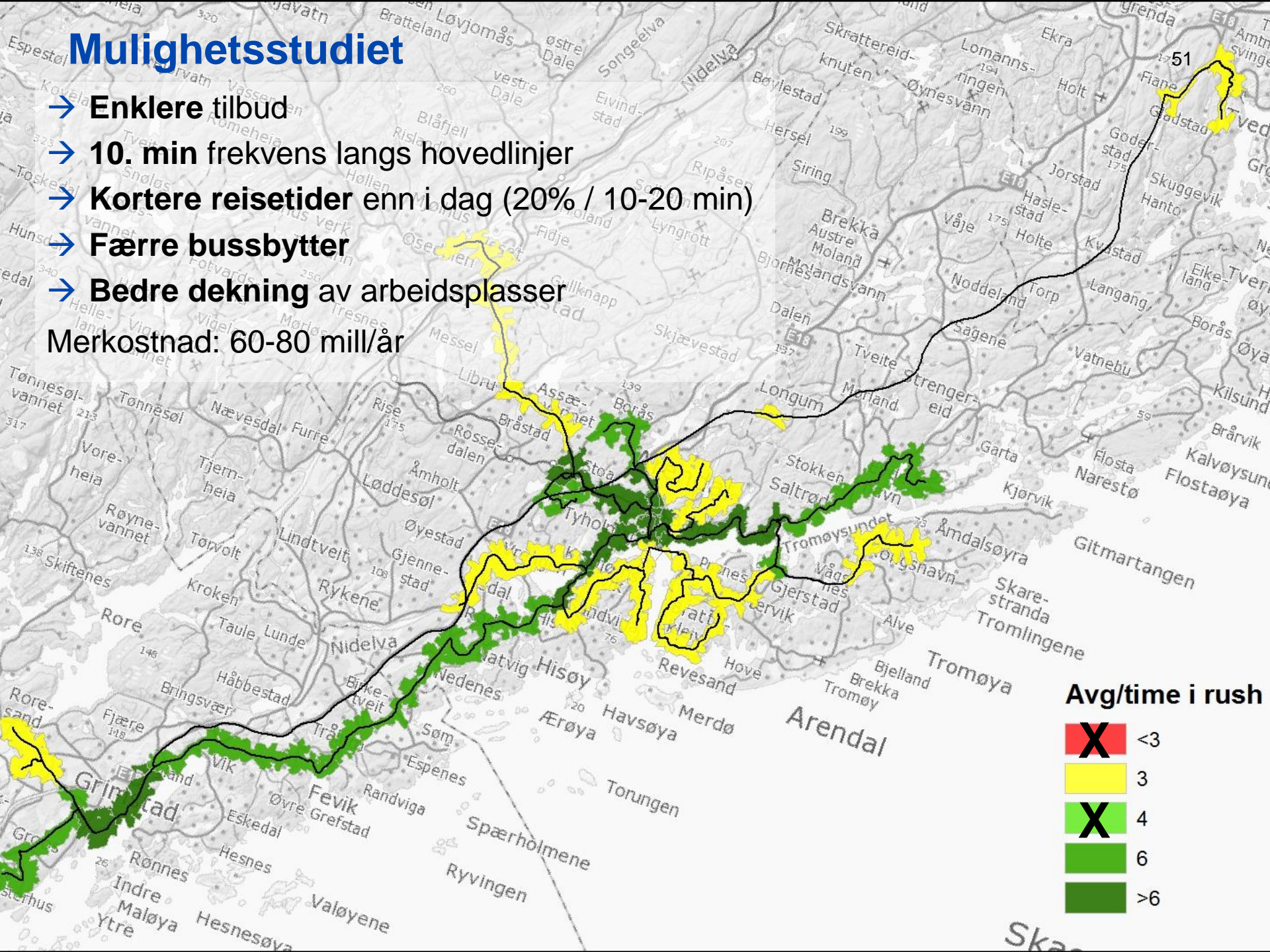
Avg/time i rush

- <3
- 3
- 4
- 6
- >6

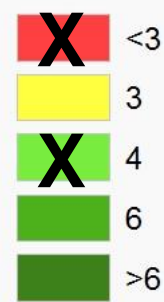
Mulighetsstudiet

- Enklere tilbud
- 10. min frekvens langs hovedlinjer
- Kortere reisetider enn i dag (20% / 10-20 min)
- Færre bussbytter
- Bedre dekning av arbeidsplasser

Merkostnad: 60-80 mill/år



Avg/time i rush



Transportmodeller (-hva skjer om...)

Trafikktall 2014 - «dagens situasjon»

Hva skjer uten tiltak i 2022 og i 2040?

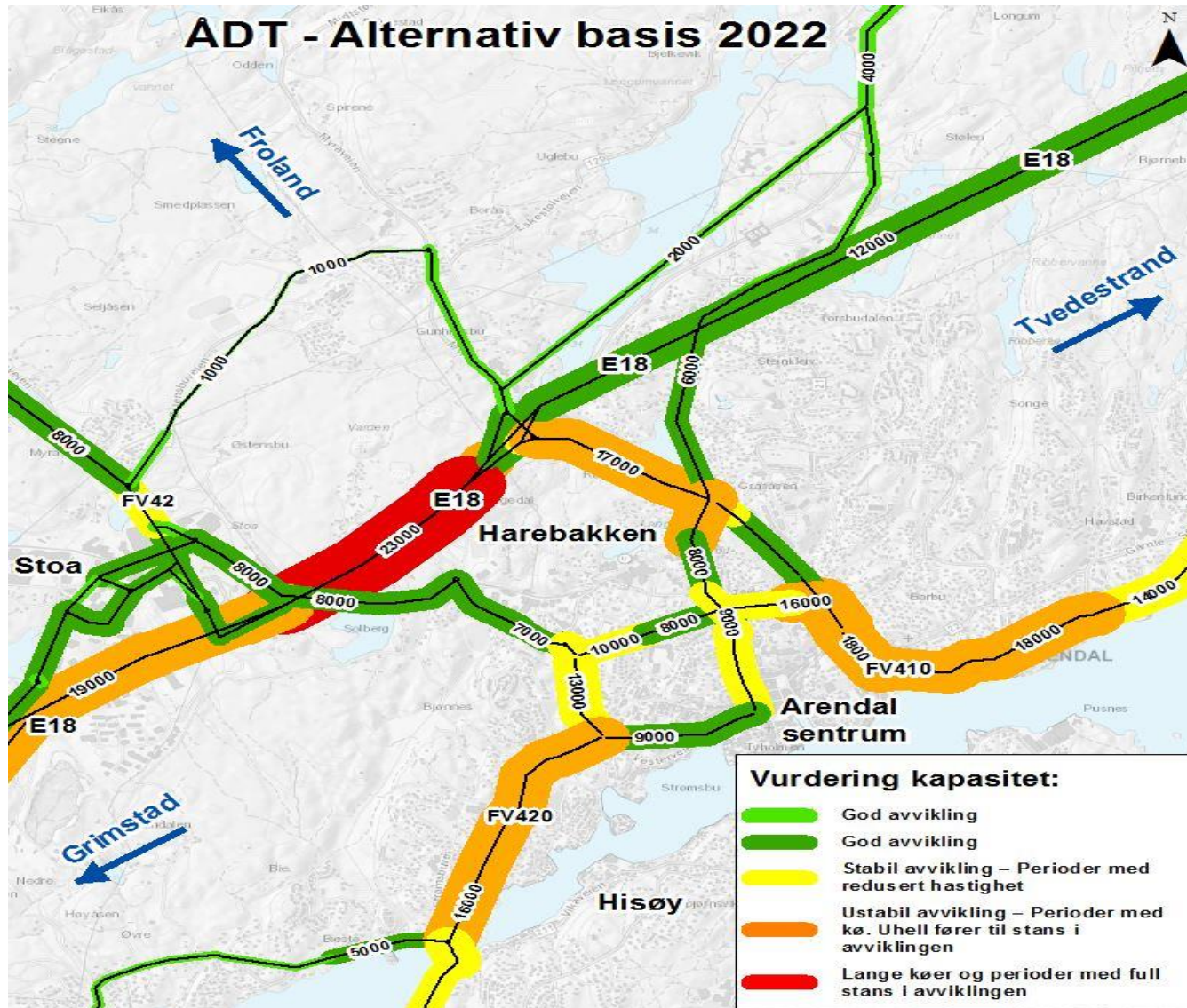
Hva skjer med tiltak i 2022 og 2040?

- Ulike arealstrategier
- Ulike tiltak å begrense trafikkveksten
- Nytt kollektivtilbud
- Nye veger
- Gang og sykkelvegnett testes i en ATP-modell

Ferdig E18 Tvedestrand–Arendal med tilførselsveier og bommer E18



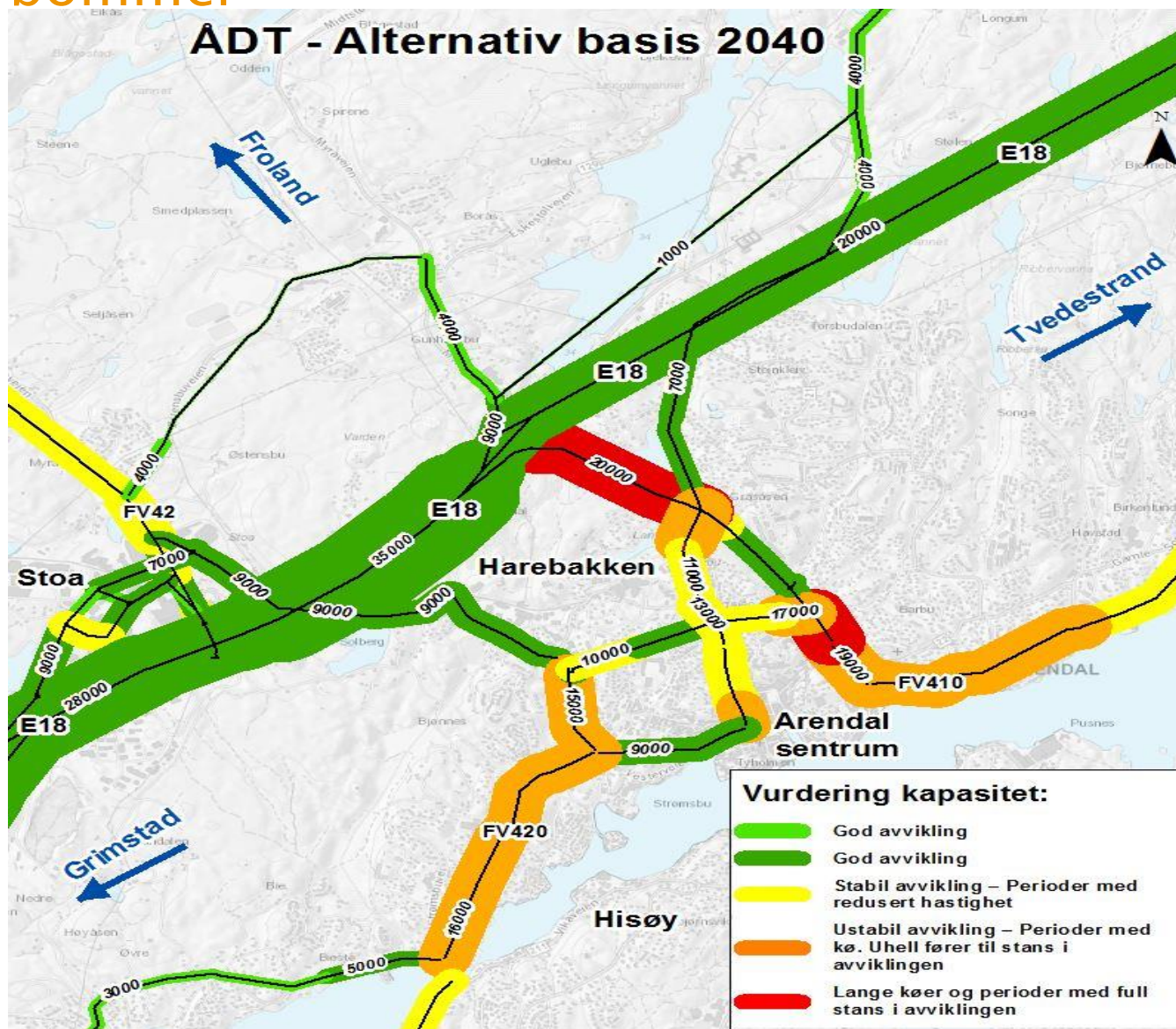
Statens vegvesen



Ferdig E18 110km til Grimstad uten bommer



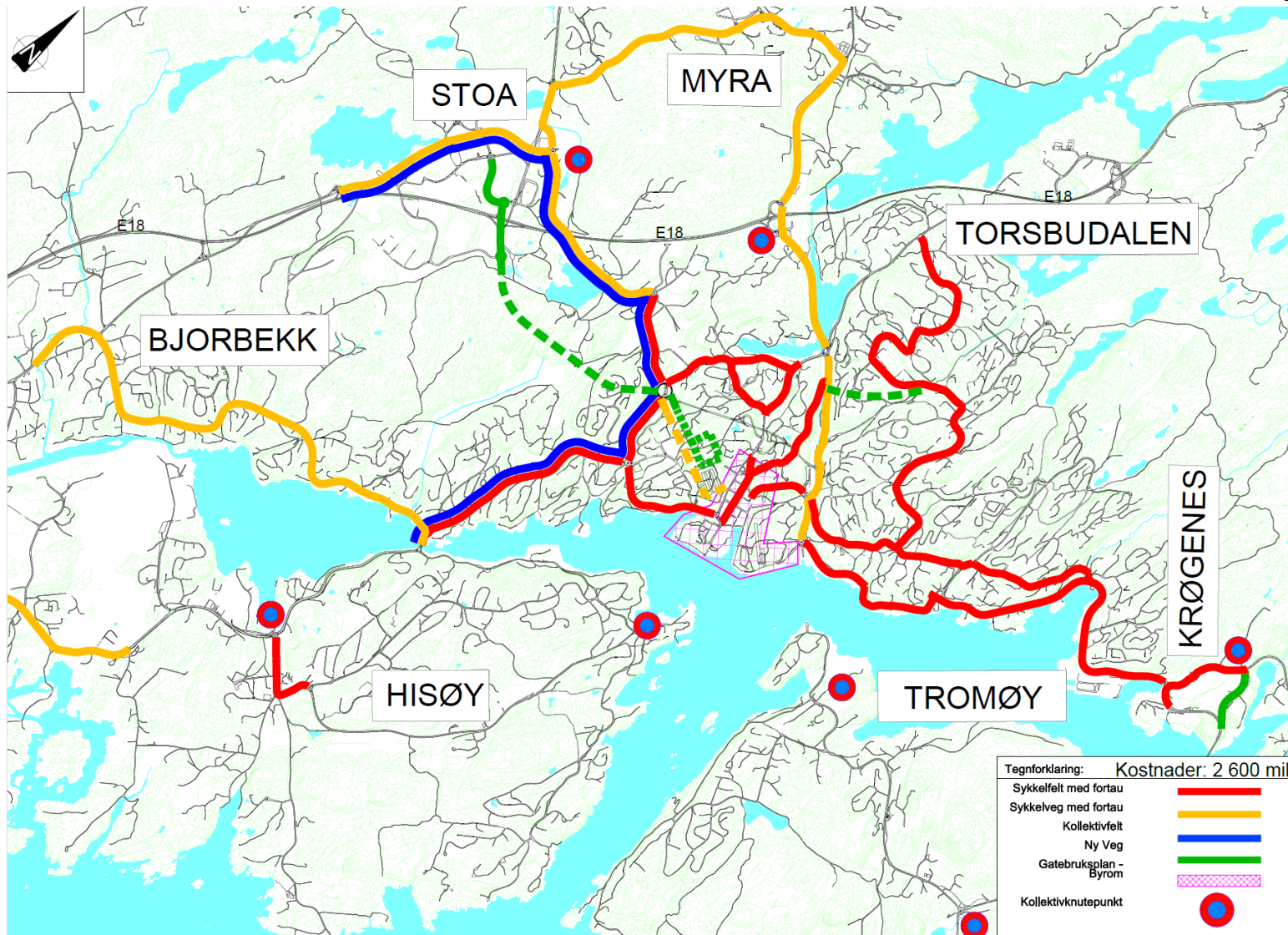
Statens vegvesen



Mulig tiltakspakke/bypakke Arendal



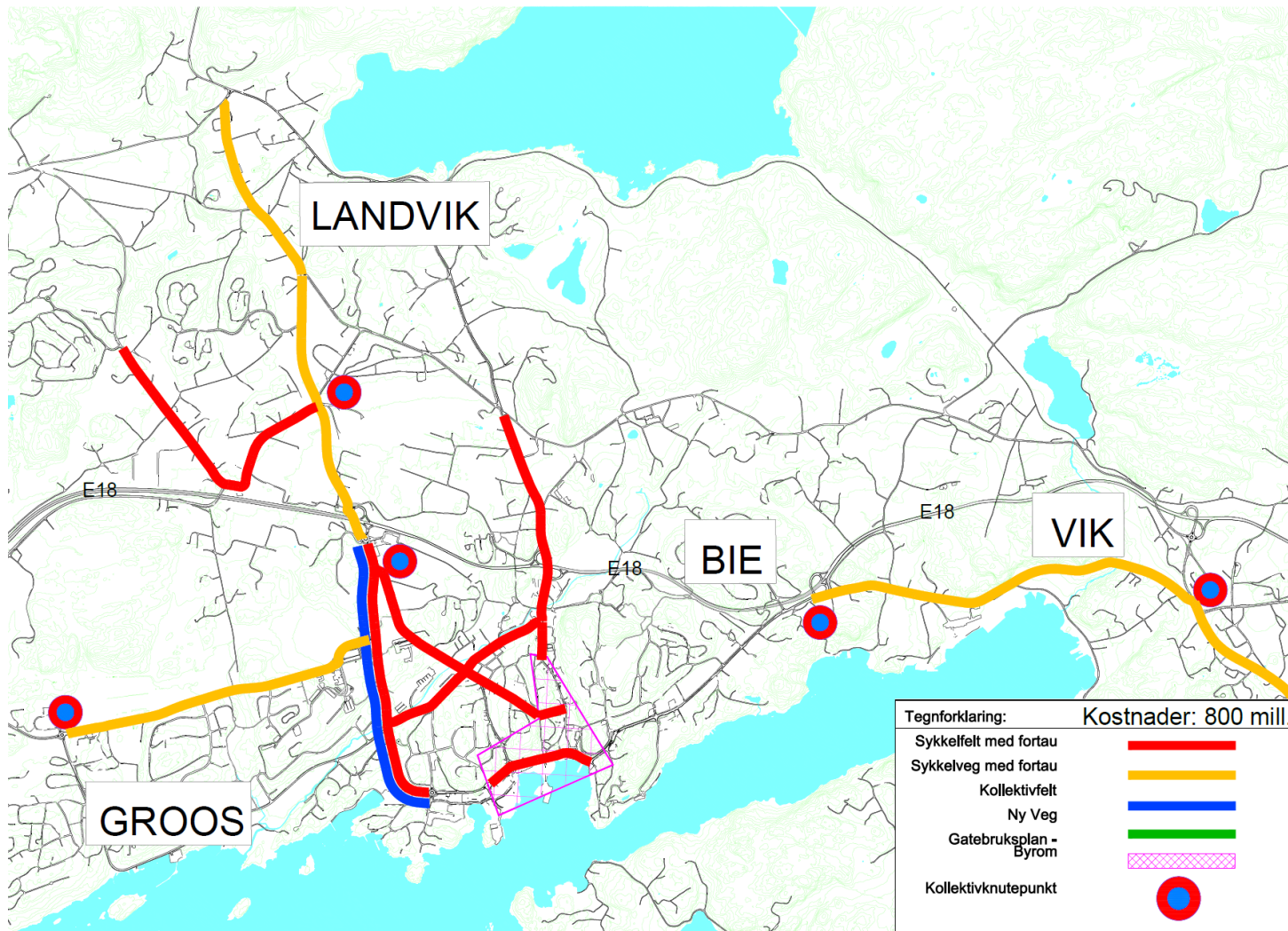
Statens vegvesen



Mulig tiltakspakke/bypakke Grimstad



Statens vegvesen





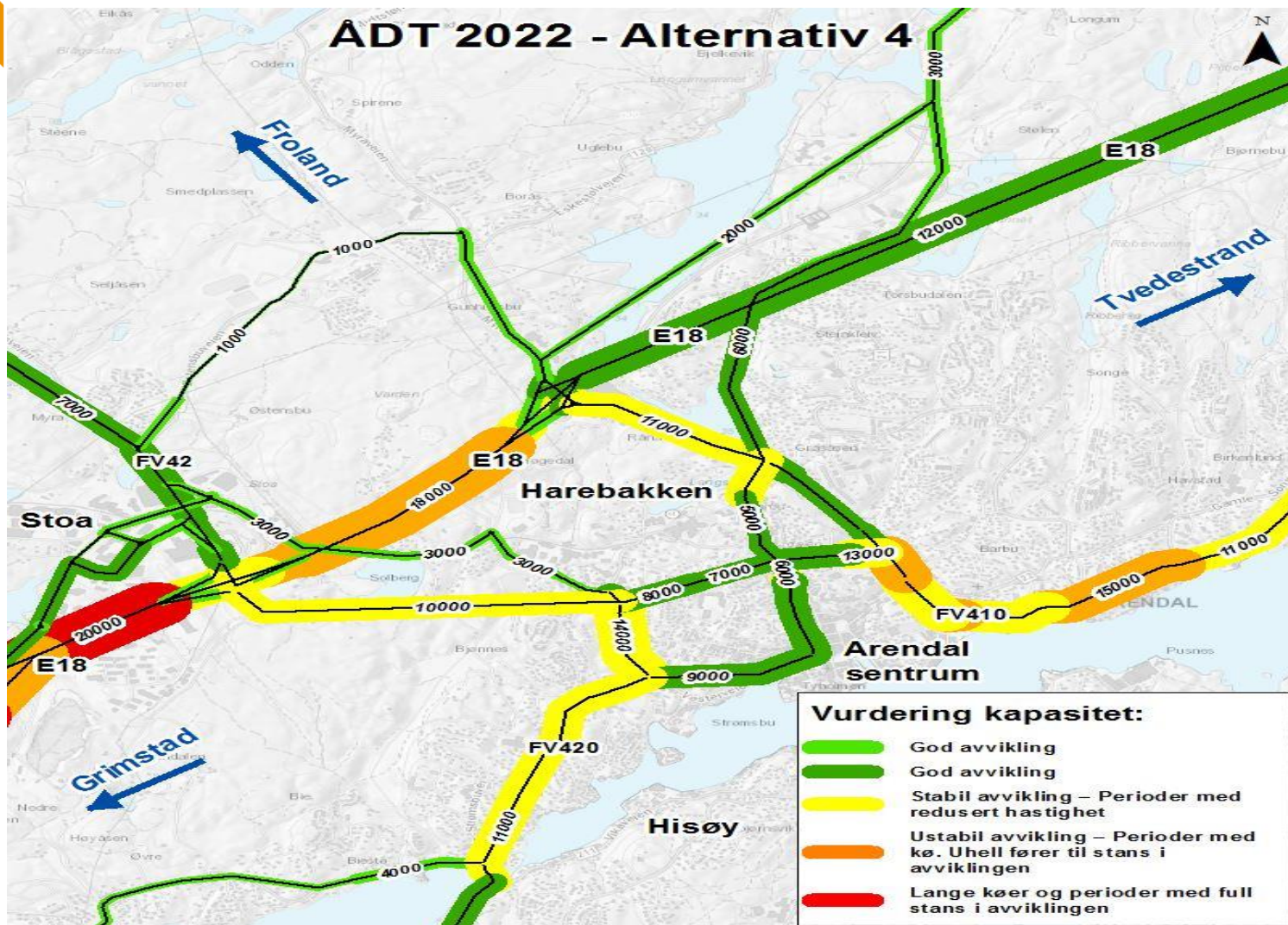
Mulige tiltak for å nå ett «0-vekstmål»

- **Gatebruksplan** i Arendal og Grimstad:
 - Skape mere attraktive sentrum med færre biler slik at gående og syklende får prioritet og det blir plass til «grønne» plasser
- Gode separerte **gang og sykkelløsninger** inn mot sentrumsområdene der potensiale for økt bruk er størst
- **Innfartsparkeringer** for bil og sykkel for overgang til buss
- **Nye veier i sentrumsområdene** for å gi kapasitet til buss og næringstrafikk

Effekten av noen tiltak »Bypakke», økt kollektivtilbud og brukerbetaling



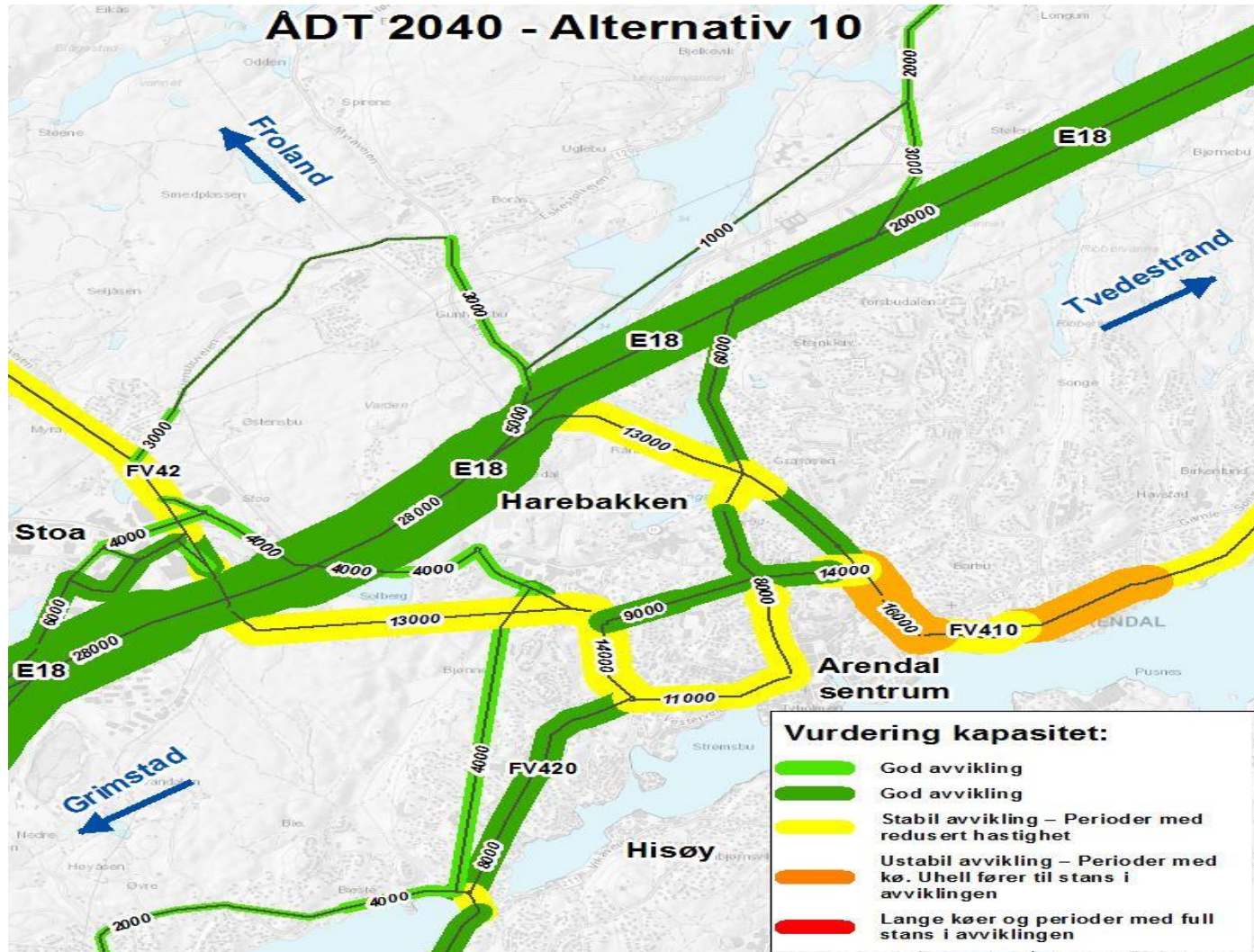
Statens vegvesen



Effekten av full tiltakspakke»Bypakke», nytt kollektivtilbud, «Bydelssenter» og brukerfinansiering



Statens vegvesen



Forenklet fremdriftsplan - realistisk?

Høsten 2016:

- Orientering/behandling av statusrapport ATP/Bypakke
- Fylkestingets bestilling av et mulighetsstudie for ei bypakke

Mars 2017:

- Skisse plankart med bestemmelser - Høringer

August 2017:

- Mulighetsstudier i en bypakke - Høringer

November 2017- Januar 2018:

- Politisk behandling ATP-Bypakke

Januar 2018- Mars

- Offentliggjøring og utlegging på høring

April 2018-Juni 2018

- Sluttbehandling og vedtak i samtlige kom st og fylkesting

- ✓ Sette Arendalsregionen på kartet nasjonalt
- ✓ Samordne og spille på lag med Kristiansandsregionen
- ✓ Arendalsregionen må posisjonere seg for bypakke og bymiljøavtaler
- ✓ Inn Nasjonale Transportplan
- ✓ Forutsette samarbeid og forpliktelser i et felleskap





S

4512/02

YOU ARE NOT STUCK
IN TRAFFIC.
YOU ARE TRAFFIC.

Get a bike. Break Free!

CYCLE CHIC

**LISB
ON
CYCLE
CHIC**

Original photo by Carlton Reid (<http://quickrelease.tv/>). Edited version by www.lisboncyclechic.com