



cykeltrafikken

December 2012

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

Holdet bag

KLIK & LÆS

**Ny naturcykelsti
langs Danmarks
længste flod**

KLIK & LÆS

**Cykeltiltag
i Aalborg**

KLIK & LÆS

**Cykling i
Johannesburg**

KLIK & LÆS

**Passer
pangfarver på
cyklisterne?**

KLIK & LÆS

**Gå- og
Cyklebus**

KLIK & LÆS

**Lige børn
cykler lige
godt**

KLIK & LÆS

VELKOMMEN TIL DET FØRSTE NUMMER AF CYKELTRAFIKKEN

CYKELTRAFIKKEN er et nyt online nyhedsbrev om cykeltrafik skrevet af fagfolk til fagfolk. Nyhedsbrevet henvender sig primært til ingeniører, arkitekter og andre teknikere, der arbejder med fremme af cyklisme i Danmark. Nyhedsbrevet udsendes 6 gange årligt, og det er gratis at abonnere på bladet.

[Klik her for at tilmelde dig](#)

Udover nyhedsbrevet vil der løbende på hjemmesiden www.cykeltrafikken.dk blive uploadet ny viden om cykeltrafik, ligesom ældre – men stadig aktuelt – viden vil være at finde i arkiv. Nyhedsbrevet og hjemmesiden drives som et non-profit foretagende af nogle af Danmarks mest erfarne fagfolk på området.

Viden for vin

Har du en idé til en artikel, eller brænder du inde med relevant viden på cykelområdet som resten af Cykeldanmark skal høre om, er du mere end velkommen til at sende os en mail på redaktionen@cykeltrafikken.dk. Alle artikler bragt i nyhedsbrevet honoreres med 2 flasker god rødvin pr. A-4 side eksklusiv eventuelle fotos.

[Mød holdet bag CYKELTRAFIKKEN på næste side...](#)





Pablo Celis – Celis Consult

Pablo Celis er civilingeniør med speciale i trafikplanlægning. Han har erfaring fra ansættelser i COWI, Dansk Cyklistforbund og Aarhus Kommune. De sidste 10 år har han desuden været konsulent inden for specielt trafiksikkerhed og cykeltrafik. Pablo er trafiksikkerhedsrevisor og desuden direktør for fagbladet Trafik og Veje.

Marianne Weinreich – VEKSØ Mobility

Marianne Weinreich er cand. mag og har de sidste 12 år arbejdet som mobilitetskonsulent – 8 år hos COGITA og de seneste 4 år hos VEKSØ Mobility. Marianne er ekspert i fremme af bæredygtig transport og i særdeleshed cyklisme. Hun har arbejdet som konsulent for en lang række danske cykelbyer, bl.a. Odense og Aarhus Cykelby, og for en række europæiske byer gennem forskellige EU-projekter. Hendes speciale er strategi, proces og kampagner. Marianne er derudover næst-formand i Cycling Embassy of Denmark.



Troels Andersen – Konsulentfirmaet Troels Andersen Trafikplanlægning

Troels Andersen er civilingeniør med speciale i trafikplanlægning. Han har erfaringer fra ansættelser i Odense Kommune, TTS, COWI og Fredericia Kommune. I 3 år har han endvidere været konsulent inden for cykeltrafik, kollektiv trafik og mobilitet. Troels er formand for Cycling Embassy of Denmark og har erfaringer fra flere EU-projekter og udenlandske konsulentopgaver.

Line Stærk – Aros Kommunikation

Line Stærk er cand. mag. og har arbejdet med kommunikation og branding siden 2002. Line er Aros Kommunikations ekspert udi kampagner og koncepter. Hendes speciale er adfældsændrende kommunikation særligt inden for trafik, sundhed og bæredygtighed. Line er medlem af Cycling Embassy of Denmark og har lavet cykelkampagner for en lang række danske kommuner. Hun eksperimenterer pt. med borgerinddragelse via de sociale medier og forsøger at udvikle en hensynskampagne for cyklister på www.facebook.com/blanddig





PASSER PANGFARVER PÅ CYKLISTERNE?

Kan pangfarver øge cyklisternes sikkerhed i trafikken?
Et nyt forskningsprojekt ved Aalborg Universitet skal undersøge, om cyklister gennem brug af beklædning i skrappe farver kan nedsætte risikoen for trafikulykker.

Bliver færre cyklister kørt ned, hvis de har en pangfarvet jakke på? Det spørgsmål undersøges i et forskningsprojekt, hvor 4.000 cyklister i perioden 1. november 2012 til 31. oktober 2013 lader deres almindelige jakke blive i garderoben og i stedet tager en særlig cykeljakke på, når de skal ud i trafikken. Jakken er designet til at øge cyklisternes synlighed i trafikken, og derfor er jakken i pangfarver og udstyret med reflekser.

I alt 8.000 danske cyklister deltager i projektet. Projektet er et såkaldt lodtrækningsstudie, hvor de 8.000 ved lodtrækning deles i to grupper á 4.000: en testgruppe, hvor deltagerne ved projektets start har fået cykeljakken, og som så skal bruge den, hver gang de cykler, og en kontrolgruppe, hvor deltagerne først får deres jakke, når projektet slutter den 1. november 2013.

Gennem hele forsøgsperioden får de 8.000 deltagere hver måned to internetbaserede spørgeskemaer. Det ene spørgeskema udsendes den 1. i hver måned, og her spørges deltagerne, om de som cyklist har været involveret i en ulykke i den foregående måned. Er svaret "ja", bliver respondenterne bedt om at beskrive, hvordan ulykken skete, og hvilke skader han/hun pådrog sig. Når året er gået, tæller vi antallet af ulykker i gruppen af cyklister med cykeljakken, og sammenligner det med antallet af ulykker i gruppen uden cykeljakken. På den måde kan vi måle, om cyklisternes øgede synlighed har en sikkerhedsmæssig effekt.

Rekruttering af deltagere til projektet

Vi skulle bruge 8.000 deltagere til projektet. For at rekruttere disse blev der valgt en bred rekrutteringsstrategi. Vi oprettede en rekrutterings hjemmeside og en Facebookgruppe, samtidig med at vi lancerede projektet i pressen den 5. september 2012. Her opfordrede vi cyklister fra hele landet til at melde sig til projektet. Vi fik også en lang række netværk, organisationer, firmaer og offentlige institutioner til at promovere projektet med mails og/eller omtale på hjemmesider og intranet. Endelig havde vi en "tip en ven" funktion knyttet til tilmeldingsformularen, hvor man under tilmeldingsproceduren blev opfordret til at tippe tre venner om projektet. Strategien virkede, og den 2. oktober 2012 havde vi knap 12.000 tilmeldte og lukkede rekrutteringen. Herefter blev alle bedt om at bekræfte deres deltagelse og igennem et lodtrækningsstudie blev de 4.000 deltagere i hver gruppe fundet.

Hvorfor fokus på cyklisters synlighed?

Cyklister er en udsat trafikantgruppe. Uheldsrisikoen for at cyklister bliver involveret i uheld med andre trafikanter er væsentligt højere end for andre trafikantgrupper. Således var 26 % af alle 18.500 kvæstede ved flerpartsuheld i 2011 på vejene cyklister på trods af, at cyklisterne kun står for 5 % af trafikarbejdet. Dertil kommer, at skaderne hos cyklisterne har en relativt høj alvorlighedsgrad.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker anførte som en arbejdshypotese i 2008, at manglende synlighed kan være blandt årsagerne til den højere uheldsrisiko hos cyklisterne. Dette dokumenteres af et forskningsprojekt gennem-

PASSER PANGFARVER PÅ CYKLISTERNE? *fortsat*

ført i samarbejde mellem Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet, og Odense Kommune omkring brugen af kørellys for cyklister. I dette projekt fik 2.000 cyklister i Odense Kommune monteret magnetlygter fra firmaet Reelight, lygter der var tændt konstant og som blinkede, mens en anden gruppe på 2.000 cyklister var kontrolgruppe. På samme måde som i Projekt Cykeljakken blev de to gruppers ulykker på cykel fulgt i et år. Forskningsprojektet dokumenterede, at brugen af permanent kørellys signifikant reducerer uheldsrisikoen for cyklister. Specifikt reduceres sandsynligheden for at cyklisterne involveres i flerpartsuheld med i størrelsesordenen 30 %. Dette er typisk de mest alvorlige uheld for cyklisterne, og reduktionen skyldes efter alt at dømme cyklisternes øgede synlighed. Projekt Cykeljakken er således både i idé og metode en fortsættelse af kørellysprojektet fra Odense.

Projektets perspektiver

Et ofte hørt argument omkring cyklisters sikkerhed er, at det ikke kan være rimeligt, at cyklister - der vælger en sund og bæredygtig transportform - skal iføre sig alskens sikkerhedsudstyr for at komme sikkert frem, samtidig med at stor fokus på sikkerhedsudstyr måske få flere til at fravælge cyklen som transportform. Vi skal ikke bidrage til denne debat, men dog påpege, at det kan virke etisk problematisk ikke at oplyse den enkelte cyklist om den reelle risiko i trafikken, og hvordan denne kan reduceres - uagtet at dette på makroplan måske reducerer cykeltrafikken.

Formålet med dette projekt er imidlertid ikke at bidrage til historier om, at cyklister skal iføre sig sikkerhedsudstyr. Men hvis projektet viser positive resultater, håber vi, at resultaterne kan være med til at sætte fokus på cyklisters valg af påklædning. Iagtages dagens cykelpåklædning bemærkes nemlig, at hverdagscyklisterens normalpåkledning oftest er mørke farver med stor overvægt til sort, samtidig med at overtøj specielt rettet mod hverdagscyklisten er en sjældenhed. De fleste hverdagscyklister cykler i deres "normale" overtøj. Helt anderledes er det, når man ser på motionscyklisterne: her er påklædningen helt central og der findes meget smart - og ofte pangfarvet - overtøj til denne motionsgruppe. Den trend håber vi at kunne overføre til hverdagscyklisten.

Vi håber, at et positivt resultat vil få relevante myndigheder til i kampagnesammenhæng at sætte fokus på cyklisteres hverdagsbeklædning og få tøfabrikanter til at designe og markedsføre smart og funktionelt overtøj i pangfarver til hverdagscyklisten. Det kunne blive en win-win situation - færre kvæstede cyklisterne, færre hospitalsomkostninger for samfundet og større omsætning i tøjbranchen. Og måske flere cyklister på vejene?

Projektets organisering og finansiering

Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet står bag projektet sammen med TrygFonden. TrygFonden har bevilget 4,3 million til gennemførelse af projektet. TrygFonden har stået for design og produktion af cykeljakken, mens Aalborg Universitet har haft ansvaret for rekruttering af deltagere og i det næste år vil stå for undersøgelsen af jakkernes sikkerhedsmæssige effekt. De første resultater fra projektet forventes klar i foråret 2014.



Af lektor Harry Lahrmann,
Aalborg Universitet





NY NATURCYKELSTI LANGS DANMARKS LÆNGSTE FLOD

Nu kan pendlere, naturelskere og cykelturister trampe i pedalerne fra Randers til Silkeborg langs cykelrute 29, der bugter sig langs Gudenåen fra Randers til Langå. Herfra går turen videre på en nedlagt jernbanestrækning fra Langå til Silkeborg.

Det har taget Randers Kommune tre år at anlægge stien fra Randers til Langå, så cyklisterne nu kan cykle hele vejen fra Randers til Silkeborg. Der er lavet nye broer og anlagt mange kilometer cykelsti over sumpe områder.

Stor velvilje fra lodsejere

Forberedelserne til cykelruten mellem Randers og Langå begyndte flere år tidligere ved et stort borgermøde. Her havde Randers Kommune inviteret lodsejere, naboer til stien og Langå Miljøgruppe:

"Langå Miljøgruppe havde i flere år ønsket en cykelrute fra Langå til Randers og fik med tiden politisk opbakning til projektet. Det medførte, at Randers Kommune kunne gå i dialog med de implicerede parter om hvilke private grusveje, vi kunne få offentlig adgang til, og hvilke områder cykelruten skulle sno sig igennem. Vi mødte meget stor velvilje og kunne derfor gå i gang med projektet, der tog tre år," forklarer Jørgen Mejlsø, skov- og landskabsingeniør i Randers Kommune

Håber på flere cykelturister

Den nye cykelrute blev officielt indviet søndag den. 16. september 2012. Her var flere hundrede friske cyklister i alle aldre mødt op. De, der cyklede hele vejen fra Randers til Silkeborg eller den anden vej, fik gratis adgang til Randers Regnskov eller ferskvandscentret Aqua i Silkeborg samt gratis bustransport retur. Desuden var der flere depoter undervejs, hvor deltagerne fik forfriskninger og en snak om naturen med naturvejledere. Randers Kommune afviklede



fakta

Stien fra Randers til Langå er belagt med fint grus, og det er meningen, at den i nær fremtid bliver asfalteret ligesom cykelstien fra Langå til Silkeborg. Fra Silkeborg til Horsens går ruten videre ad den regionale cykelrute 31, og derved bliver cykelruten fra Randers via Silkeborg til Horsens én af Danmarks længste sammenhængende natur-cykelstier.

Se TV2 klip og video fra åbningen, samt video om cykelruten:
cykelby.randers.dk

Fotos: Jon Delfelsen



eventen i et samarbejde med Dansk Cyklist Forbund i Silkeborg, Randers, Favrskov og Langå Miljøgruppe, og hele tre borgmestre fra henholdsvis Silkeborg, Favrskov og Randers deltog:

"Vi håber at denne rute vil tiltrække endnu flere turister til Østjylland, da turen byder på en unik naturoplevelse, som turisterne ikke finder andre steder i Danmark. Desuden giver ruten nye muligheder for de mange cykelpendlere, der ønsker at nyde naturen til og fra arbejde på en smuk sti langt fra støjen og trængslen på vejene," sagde

Henning Jensen Nyhuus, der både indviede den nye cykelsti og kommunens nye pendlercykler sammen med andre byrådsmedlemmer i Randers Kommune.

Opprioritering af grønne stier

Den nye grønne stiforbindelse er led i Randers Kommunes cykel- og sti handlingsplan, der har til formål at opprioritere stier i naturen til gående og cyklister, så de dermed får lettere adgang til naturen. På ruten kan cyklisterne blandt andet opleve et rigt dyre- og fugleliv, fredede bakker ved

Gjern, Fladbro, hvor Gudenåen og Nørreå mødes og fugletræk bag digerene ved Hornbæk. Desuden planlægger Randers Kommune at anlægge shelters og toiletter ved Johannesberg, hvor Elbækken har sit udløb i Gudenåen. Her er et pitstop, hvor gående, cyklister og kanosejlere kan slå lejr og tilberede mad over bål.



af Britt Møller,
Randers Kommune

GÅ- OG CYKLEBUS

- en sund, sikker og social start på dagen

af Camilla Vilhelm Jørgensen

Dansk Skoleidræts nye projekt Gå- og Cyklebus skal gøre små og store skoleelever mere fysisk aktive og træne dem i at begå sig i trafikken.

Ud af døren og ind i bilen - sådan ser det ud for stadigt flere børn og unge, når de skal i skole om morgenen. I løbet af de seneste 30 år er antallet af børn, der køres i bil til og fra skole, steget med næsten 200 % på alle alderstrin. Det betyder mindre daglig fysisk aktivitet og mindre erfaring med at begå sig i trafikken, men det skal det nye 2-årige pilotprojekt Gå- og Cyklebus være med til at lave om på. Det er Dansk Skoleidræt og Roskilde Kommune, der har udviklet projektet i samarbejde med TrygFonden, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklist Forbund, Ishøj Kommune og Skanderborg Kommune.

Drop dytten og brug benene

Gå- og Cyklebus skal få eleverne i indskolingen og på mellemtrinnet til at droppe køreturen med mor eller far og tage turen til skole på gåben eller på cykel. Elever fra 7.-9. klasse udvælges og uddannes til "chauffører", og de fører gruppen af mindre elever via en fastlagt rute med indlagte stoppesteder sikkert frem til skolen. Det kan sammenlignes med en bus, der følger en fast køreplan, men transporten sker enten til fods eller på cykel. De mindste elever fra 0.-3. klasse kan stige på en Gåbus, mens elever fra 4.-6. klasse kan tage en Cyklebus. Chaufførerne er udstyret med en smartphone, hvorpå de registrerer, når et barn stiger på bussen, og når bussen er fremme ved skolen. I begge tilfælde modtager forældrene en bekræftende mail, og samtidig kan forældrene hele tiden følge bussen live via forældreintra, så de ved, hvor på ruten deres barn befinder sig.

Sundt og sikkert fra start

Ordningen med Gå og Cyklebus er gratis for eleverne at deltage i, og den sikrer, at eleverne får en aktiv og frisk start på dagen i fællesskab med deres skolekammerater.

- Gå- og Cyklebusserne skal bidrage til, at børn og unge naturligt får lagt bevægelse ind i deres hverdag allerede fra morgenstunden og sikre, at de får lettere ved at bevæge sig de samlede 60 minutter om dagen, som Sundhedsstyrelsen anbefaler. Samtidig lærer eleverne også om, hvordan de bevæger sig i trafikken og får opbygget gode vaner med at transportere sig selv på en sund og sikker måde, siger generalsekretær i Dansk Skoleidræt, Steen Hjorth. Pilotprojektet etableres i tre kommuner - nemlig Roskilde, Skanderborg og Ishøj Kommune. Projektet er netop skudt i gang og løber frem til udgangen af skoleåret 2013/14. Målet er herefter at gøre projektet landsdækkende, så der i løbet af fem år etableres Gå- og Cyklebus på minimum 20 % af landets skoler.

**GÅ- OG CYKLEBUS** *fortsat***fakta**

Deltagerskoler i det 2-årige pilotprojekt

Roskilde Kommune

Absalonskolen
Himmelev Skole
Gadstrup Skole
Lindebjergskolen

Skanderborg Kommune

Højboskolen
Mølleskolen
Morten Børup Skolen
Låsby Skole
Stilling Skole
Gl. Rye Skole

Ishøj Kommune

Vibeholmskolen
Vejlebroskolen

**Interesseret
i at vide mere?**

Kontakt projektleder i
Dansk Skoleidræt

Cammilla Vilhelm Jørgensen

på tlf. 6331 1056 eller på cj@skoleidræt.dk

Du kan også læse mere på
www.gåogcyklebusser.dk

**Fakta om aktiv transport**

- Andelen af børn, der køres i bil til og fra skole, er steget med næsten 200 % på alle alderstrin i løbet af de seneste 30 år.
- Antallet af børn, der cykler til og fra skole, er faldet med 30 % inden for de seneste 15 år.
- 38 % af alle børn og unge mellem 7 og 15 år tager enten offentligt transportmiddel eller bliver kørt i skole.
- 41 % af drengene og 31 % af pigerne i 16-20 års alderen udøver aldrig fysisk aktivitet i forbindelse med den daglige transport.
- Studier viser, at børn, der er fysisk aktive til og fra skole, også er mere aktive resten af dagen.
- Studier viser, at det er af afgørende betydning for børn og unges aktive vaner, at de modtager de rette tilbud, og at tilbuddet indeholder et socialt aspekt.
- Der er en dokumenteret sammenhæng mellem fysisk aktivitet og læring uanset alder.



CYKLING I JOHANNESBURG

Cykling i Johannesburg? Det lyder umiddelbart som et umuligt projekt at fremme cykling i en by, der kæmper med et ry om overfald og kriminalitet, og hvor enhver fornuftig bilist låser alle bildørene, inden han spænder sikkerhedsselen.

Men ikke desto mindre er det dét, som Verdensbanken og City of Johannesburg ønsker at gøre, og de har derfor igangsat et prefeasibility studie, der skal undersøge det nuværende stade for cykeltrafikken og udpege retningslinjer for en udvikling, der kan fremme cyklismen. Der tænkes både på infrastruktur, offentlig private partnerskaber og pilotprojekter.

Baggrunden er den ganske enkle, at Johannesburg er ved at sande til i biltrafik og i de deraf følgende problemer med forurening, støj, trængsel, trafikuheld osv.

Johannesburg er med sine over 6 millioner indbyggere den fjerdestørste by i Afrika, og selvom den ikke er hovedstad (det er Pretoria 70 km mod nord), er Johannesburg det absolutte økonomiske centrum i Sydafrika. Den kollektive trafik fik et markant løft i forbindelse med Sydafrikas vellykkede værtskab for VM i fodbold i 2010, hvor finalen og flere andre kampe blev spillet i Johannesburg, og nu er turen så kommet til cykeltrafikken.

På mange punkter har Johannesburg faktisk gode forudsætninger for at blive en

cykelby. Cykling som sport er populært i Sydafrika, der er vært for et af verdens største motionscykelløb. Der er ikke nogen markante kulturelle barrierer, sammenlignet med mange andre lande - cykling er ikke lavstatus. Endelig har Johannesburg et cykelvenligt klima med milde vintre uden frost og sne og med somre, der ikke er kvælende varme.

Der er naturligvis også nogle negative aspekter. For det første breder byen sig over et gigantisk areal (Stor-Johannesburg er større end hele Lolland), hvilket



medfører lange transportafstande. For det andet er byen forholdsvis kuperet med lange, stejle bakker. Og så er der jo det med sikkerheden, som ikke kun handler om trafikssikkerhed, men også om den personlige sikkerhed, samt om sikker cykelparkering.

Status

I dag kan antallet af cyklister i Johannesburg tælles på meget få hænder. Gadebilledet er frem for alt præget af biler. Ifølge en undersøgelse fra Gauteng City-Region Observatory foregår 42 % af alle pendlerture

med bil, 42 % med taxi (herunder dele-taxi), 8 % med kollektiv trafik, 7 % til fods - og mindre end 1 % af pendlerturene sker på cykel.

Selv blandt skolebørn er der kun 2 %, der cykler, mens 12 % kører med kollektiv trafik, 35 % bliver kørt i bil, og hele 51 % går til skole - selvom halvdelen har over en halv times gang.

City of Johannesburg (kommunen) har i 2009 udarbejdet en "Framework for Non-motorised Transport", som i juni 2012 blev fulgt op af en workshop, der skulle ud-

stikke en handlingsplan. Et af resultaterne er en udpegning af 10 ruter, der prioriteres højt i forbindelse med opgradering af cykelvenlig infrastruktur.

Kommunen har også iværksat et "streets alive" program, der blandt andet omfatter arrangementer med bilfri søndage, hvor visse gader lukkes for biltrafik, og hvor der arrangeres fælles cykelture i de bilfri gader. Endelig er der to igangværende projekter, som går ud på at skaffe cykler til personer med stort behov, herunder skolebørn. Det ene projekt - Shova Kalula - er statsdrevet

fakta

Projektets officielle titel er "Pre-Feasibility Study: Cycling Programme in Johannesburg". Det er finansieret af Verdensbanken og gennemføres af COWI i samarbejde med Alta Planning + Design, Gehl Architects samt Troels Andersen Trafikplanlægning. Projektet er startet i efteråret 2012 og afsluttes i februar 2013.



Af Henrik Køster, COWI,
hek@cowi.dk

CYKLING I JOHANNESBURG *fortsat*

og formidler cykler til børn, kvinder, landarbejdere og andre ud fra kriterier om indkomst, pendlerdistance, adgang til kollektiv trafik mv.

Derudover er der et privat projekt - Qhubeka - som er et bæredygtighedsprojekt, hvor indbyggere i landsbyer får cykling som belønning for at plante træer eller samle affald.

Sidst, men ikke mindst, er der en række foreninger og NGO'er inden for området, hvoraf den mest markante er Johannesburg Urban Cyclists Association (JUCA). Foreningen har blandt andet udarbejdet et kort over de bedste cykelveje i Johannesburg. Kortet kan ses på foreningens hjemmeside www.joburg-cyclists.org.

Potentialer

I det igangværende projekt for Verdensbanken har projektteamet efter en indledende

mission til Johannesburg udpeget områder med stort potentiale. Ud over de allerede nævnte kan der peges på følgende:

Det første er integrationen med den kollektive trafik. Johannesburg er ved at etablere et net af BRT (Bus Rapid Transport), som er højklassede busruter, der forbinder centrum med forstæderne (townships). Busserne kører i reserverede busbaner, og stoppestederne minder mere om jernbanestationer med overdækkede perroner og billetautomater - og de er i øvrigt bemandede med bevæbnede vagter døgnet rundt. Busruterne samler passagerer fra store oplande i de enkelte townships, og derfor er der et stort potentiale i at fremme cykling som transportform til busstoppestedet, såfremt der kan etableres sikker cykelparkering ved stoppestedet. Her tænkes ikke blot på aflåst cykelparkering, men snarere på bemandede anlæg, hvor vagterne eventuelt

også kan udføre mindre reparationer.

Et andet vigtigt område er korridorer, der kan opgraderes i Offentlig-Private Partnerskaber (OPP). Flere af korridorerne går i grønne områder langs floder og har derfor en stor rekreativ betydning.

Der er også overvejelser om en form for bycykelsystem, hvor et pilotprojekt eventuelt kan etableres på byens universitet. University of Johannesburg er fordelt på fire campusområder, som har en betydelig indbyrdes interaktion og dermed et stort transportbehov.

Endelig kan offentlige myndigheder og institutioner fremme cykling som transportform for offentligt ansatte som f.eks. postbude.

I projektets næste faser vil de nævnte ideer blive videreudviklet i samarbejde med de relevante myndigheder og andre aktører. Projektet forventes afsluttet i februar 2013.

LIGE BØRN CYKLER LIGE GODT

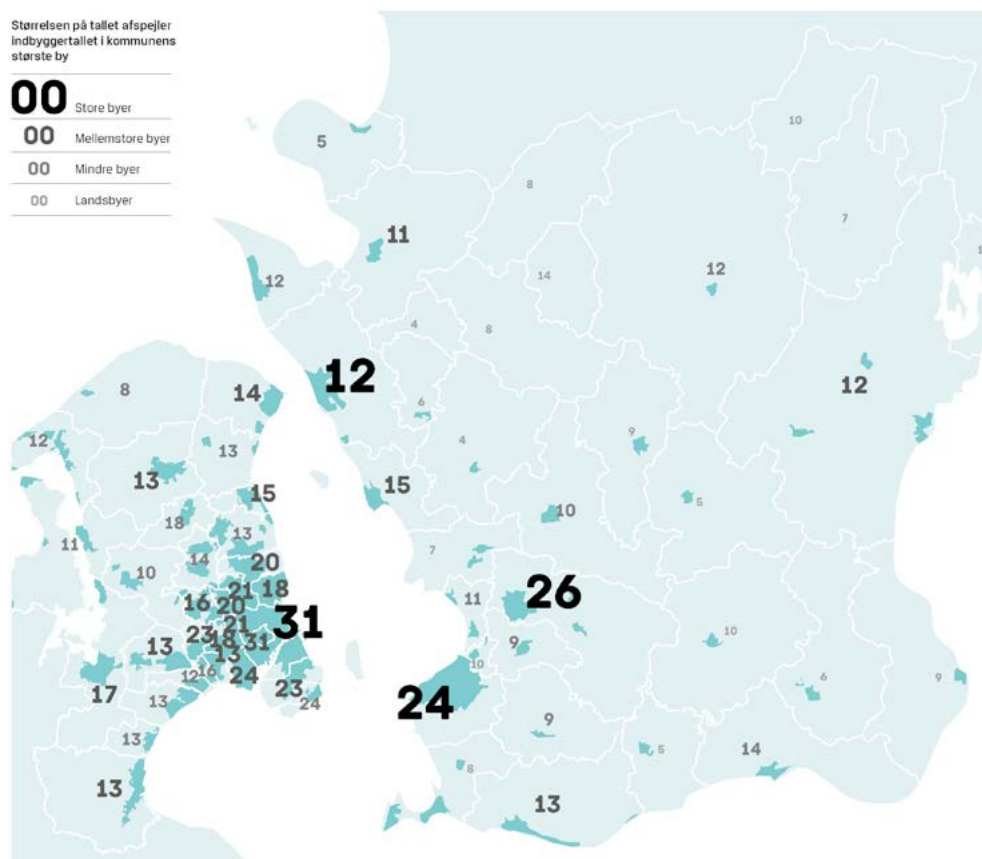
Resultatet af en benchmarking af cykling i kommuner omkring Øresund

Af Søren Fischer Jepsen, Tetraplan sfj@tetraplan.dk

Vil man gerne som kommune gøre en indsats på cykelområdet, kan et godt sted at starte være at undersøge, hvordan det står til med cyklingen i dag. En mulighed er at lave tællinger og måle aktiviteten på cykelstierne, de kan gentages år efter år og fortælle om en udvikling, men hvad med niveauet? Ligger man højt? Lavt? Hvem skal man sammenligne sig med?

Et benchmarkstudie kan virke som inspiration, det kan give et overblik over, hvad andre gør på cykelområdet, f.eks. hvor mange ressourcer der anvendes, og ikke mindst - hvordan ser transportmønstret ud i kommunerne. Man kan altså spejle sin egen indsats i andre kommuner med lignende forudsætninger.

Cyklandelen i procent af alle ture



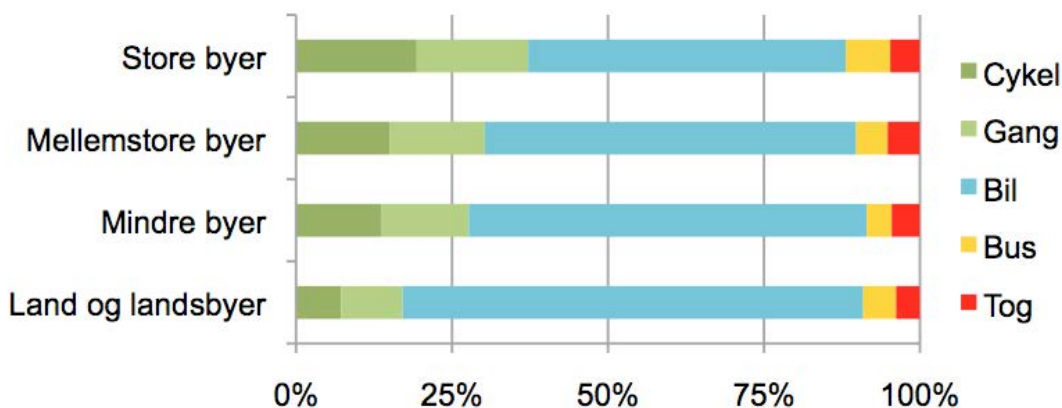
Et sådant studie er netop gennemført på tværs af Øresund. Kommunerne blev inddelt i fire grupper efter indbyggertallet i kommunens største by (se kortet). Omfanget af cykeltrafikken er bundet op på bystørrelsen – jo større by desto mere cykling.

Hvor mange cyklister?

Der cykles meget i København – det er der næppe nogen som er i tvivl om. Særligt i regionens store byer, som København, Malmø og Lund fylder cyklen meget i gadebilledet: 19 % af alle ture er på cykel. København er højdespringeren, hvor mere end hver tredje tur er en cykeltur, og københavnernes cykler faktisk oftere, end de kører i bil. Kigger man på cyklingen i de mellemstore og mindre byer, er cykelandelen noget lavere – nemlig 13-15 %. Der er i øvrigt også færre, som bruger den kollektive trafik, så bilen står for mere end 60 % af alle ture. Tendensen forstærkes ud i landsbyerne, hvor bilen dominerer i endnu højere grad, her tegner cyklen sig for blot 7 %. Hele 75 % af turene er i bil.

Transportmiddelfordelingen i gennemsnit efter bykategori

Selvom der er stor forskel på hvor tit, man sætter sig op på cyklen, er den gennemsnitlige længde af en cykeltur knap



3 km, uanset hvor man bor i Øresundsregionen. Pendling til arbejde eller uddannelse er oftest hovedformålet med cykelturen (omkring 40 % af turene). Indkøbs- og fritidsture udgør hver knap en fjerdedel af turene.

Benchmarking af fire nøgleindikatorer

Der er blevet benchmarket på fire hovedområder, som hver især beskriver en del af forudsætningerne for en god cykelkultur. Vægten blev lagt på indikatorer, som er målbare og sammenlignelige. Procesindikatorerne beskriver kommunens indsats og ambitionsniveau (har man en cykelstrategi, hvor mange ansatte i kommunen er beskæftigede på cykelområdet). Service- og udbudsindikatorerne beskriver cykelinfrastrukturen (fx km cykelsti pr. km vej, antal cykelstativer, luftpumper og andre tilbud). Effekt- og resultatindikatorerne beskriver fx mængden af cyklister og trafikssikkerheden. De tre indikatorgrupper gør det ikke alene Byens forudsætninger herunder klima, topografi, urbaniseringsgrad og bilejerskab spiller alt sammen ind på, hvor ofte vi sætter os op på cyklen. Eksempelvis ses det, at Helsingborg har en markant lavere cykelandel, end man skulle forvente ud fra bystørrelsen, her trækker byens kuperede topografi i en anden retning.

En benchmarking kan bruges til at måle sig selv i forhold til, hvor man står i dag. Men med en veludviklet struktur

De fire hovedgrupper af benchmarking indikatorer

Procesindikatorer	Service-/udbudsindikatorer	Effekt-/resultatindikatorer
Policy og planlægning	Cyklisterne transportsystem og service	Cyklisterne adfærd og holdninger
Byens forudsætninger		
Klima, topografi, befolkningstæthed		

for benchmarkingen kan man gentage målingerne år efter år. Og følge udviklingen, både internt i kommunen og i forhold til omverdenen.

Læs mere

Benchmark-studiet er gennemført af Tetraplan og Trivector. Rapporten kan findes på projektets hjemmeside www.oresundsomcykelregion.nu, den beskriver en lang række forhold relevante for cyklingen i forhold til de fire grupper af kommuner. Som en del af studiet er der defineret en metode, og identificeret indikatorer, der er umiddelbart målbare, eller kan holdes op mod eksempelvis indbyggertallet.



Af Søren Fischer Jepsen, Tetraplan
sfj@tetraplan.dk



DEN EUROPÆISKE
UNION
Den Europæiske
Fond for
Regionaludvikling



Interreg IVA
ØRESUND – KATTEGAT – SKAGERRAK

Parter i projektet: Region Skåne (Lead partner), Region Hovedstaden, Trafikverket, Hållbar Mobilitet Skåne, Københavns Kommune, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds Kommun, Roskilde Kommune, Kristianstads Kommun, Helsingør Kommune, Køge Kommune, Högsölan Kristianstad.

CYKELTILTAG I AALBORG - PENDLERE, TURISTER OG SKOLEELEVER SKAL OP PÅ CYKLERNE

Aalborg Kommune har gennem CIVITAS ARCHIMEDES projektet, der blev startet i september 2008, arbejdet med en række projekter, der har fokus på at få flere til at bruge cyklen. Resultaterne af implementeringen af bycykelsystemet, en skolecykelkampagne og den første cykelpendlerrute kan nu præsenteres.

af Anne Marie Lautrup Nielsen

Cykelpendlerruter - et højklasset netværk

Etablering af den første cykelpendlerruter i byen har været en del af ARCHIMEDES projektet, som senere er udvidet med yderligere initiativer og strækninger som led i det statsstøttede Aalborg Cykelby projekt. Første rute, der er blevet etableret i 2010-2011 er "Universitetsruten" mellem Aalborg Centrum og Universitetsområdet. Universitetsruten er i alt er ca. 5 km lang og er en central pendlingsrute mellem centrum og universitetsområdet. På strækningen er der på den mest befærdede del omkring 1.500 cyklister/dag. Ruten er valgt ud fra, at det særligt er de kortere ture (<5km) til og fra arbejde, der er mest påvirkelige i forhold til at få overflyttet bilture til cyklen. Tiltagene på ruterne er valgt ud fra begreberne fremkommelighed, trafiksikkerhed, synlighed/service. De tre begreber har deres oprindelse i ruternes overordnede målsætning om at overflytte bilister til cyklen på kortere pendlingsture.

Resultater og evaluering

Tællingerne foretaget i 2009 sammenlignet med efter etableringen i 2011 viser en stigning i antallet af cyklister på ca. 20 %. En række kontroltællinger udført i 2012 indikerer, at stigningen holder.

Samtidig med evaluering gennem tællinger er der i foråret 2012 også blevet gennemført en tilfredshedsundersøgelse som stopinterviews med knap 300 cyklister på ruten. I undersøgelsen er cyklisterne blevet spurgt til om cykelpendlerruten til universitetet har haft en effekt på, hvor meget, de cykler på strækningen. Hertil svarer knap 17 %, at de cykler mere på strækningen – de 6% kørte tidligere med bus, 4% med bil, 1% gik og 5 % angiver andet (indeholdt i disse 5% er nye ture eller tilflyttere). Undersøgelsen indikerer dermed, at universitetsruten både har været med til at øge antallet af cyklister på strækningen og samtidig at en del af disse cyklister er "nye" cyklister, der tidligere ville have benyttet andre transportmidler.

Med et nyt uafprøvet koncept har det også været centralt at afdække modtagelsen af de nye initiativer. Overordnet viser stopinterviewene, at den generelle tilfredshed med cykelstien ligger højt, idet 84 % angiver en generel tilfredshed med ruten, 90 % føler sig trygge på ruten og 84 % angiver, at de oplever en god fremkommelighed. Særligt er

CYKELTILTAG I AALBORG *fortsat*

det cykelstierne bag busstoppestederne og højresvingsshunten, cyklisterne angiver som de tiltag, der har forbedret fremkommeligheden. Ser man nærmere på, hvilke tiltag cyklisterne kender er det dog lane lights systemet, cykel-pumperne og cykeltælleren, som scorer højest, alle med over 73 % i kendskab. Samtidig giver undersøgelsen en indikation af, hvor meget cykelpumpen på strækningen er blevet anvendt: 35 % af cyklisterne angiver, at de bruger pumpen på Hadsundvej. På stedet med pum-pen passerer dagligt ca. 1000 cyklister.

Aalborg Bicyklen

Som en del af CIVITAS ARCHIMEDES har Aalborg Kommune desuden afprøvet et bycykelsystem, der nu har kørt i tre sæsoner. Systemet er gennemført i samarbejde med energiselskabet Vattenfall. Ved introduktionen af systemet i 2009 var der 19 stationer med 135 cykler. Dette er senere udvidet med yderligere 2 stationer og 102 ekstra cykler. Dermed er der i dag over 200 bycykler i Aalborg.

Udgangspunktet for bycykelsystemet i Aalborg har været at skabe et let tilgængeligt og simpelt system, som kan bruges af alle med et akut behov for en cykel i byen. Formålet er særligt at få studerende og turister til at cykle på kortere strækninger i byområdet, men samtidig giver systemet også mulighed for at bus- og togpassagerer kan snuppe en cykel på sidste del af deres rejse.

Lånesystemet er et simpelt 20 kr. møntlåssystem som kendes fra indkøbsvogne. Som den første danske by tilbød Aalborg bycykler med aluminiumsstel, udrustede med alt det udstyr, en cyklist ville forvente at finde på sin egen cykel; lygter, kurv, gear, støttefod og håndbremse. For at sikre, at cyklernes standard hele tiden er i orden, indgik kommunen en kontrakt med AFA JcDecaux, hvor det fremgår hvordan cyklerne løbende skal vedligeholdes.

Resultater og evaluering

I mange andre danske byer og i udlandet er erfaringen, at et meget åbent og let tilgængeligt system som det i Aalborg har den svaghed, at et væsentligt antal af bycykler forsvinder eller ikke returneres i løbet af en sæson. I Aalborg viser erfaringerne efter de første 3 bycykelsæsoner, at der kun har været svind i meget begrænset omfang svarende til maksimalt 11%. Fordelen ved at have et åbent system er omvendt, at cyklerne er let tilgængelige og dermed må forventes at blive brugt rigtig meget af brugerne. Undersøgelser har vist, at hver bycykel bliver brugt minimum 1,4 gang i løbet af en dag. Samtidig er der også foretaget undersøgelser af, hvem den typiske bruger af en bycykel er:

- De fleste brugere (48 %) er mellem 18-29 år og knap 1/3 (27%) er mellem 30-44 år.
- Næsten halvdelen af brugerne er studerende.
- Mere end 70 % af bycyklens brugere angiver at de normalt enten bruger cykel eller bus som deres primære transportmiddel.
- Havde der ikke været nogen bycykelordning ville mere end halvdelen af brugerne være gået i stedet – 5 % ville have kørt i bil.
- En tredjedel af brugerne bruger cyklen i en længere periode på mellem 1-3 timer, mens en anden tredjedel bruger cyklen i en kort periode mindre end en halv time.



En Aalborg Bicykel ved en af byens 21 bycykelstationer.

CYKELTILTAG I AALBORG *fortsat***Børn skal cykle til skole**

Ved skolestart 2010 og 2011 blev der som led i ARCHIMEDES projektet gennemført kampagner for elever i 5.-7. klasse med det klare mål: at få flere elever op på cyklerne.

Konceptet – Alternative kommunikationsveje og engagement

Arbejdet med skolebørn som målgruppe stiller særlige krav til måden kampagnen designes på og hvilke kommunikationsmidler, der tages i brug. Fundamentale værdier i kampagnekonceptet har været at fokusere på at eleverne skulle engageres, samtidig med at kommunikationen skulle ske på deres præmisser og gennem deres foretrukne kommunikationsveje. Kampagnerne var bygget op som en konkurrence skolerne imellem, hvor eleverne optjente point ved at tage ud på cyklerne og løse gåder over mobiltelefonen og internettet. Dermed stillede kampagnerne store krav til elevernes fantasi og aktive involvering i kampagnen, der forløb over et par måneder med 1-2 nye gåder hver uge. Internettet og mobiltelefonen har været de bærende elementer og eleverne løste gåderne ved at bruge deres mobiltelefon. Samtidig blev der i kampagnerne opbygget et univers, der appellerede til elevernes fantasi og kreativitet. På www.cykletilskole.dk kan kampagnen fra 2011 ses.

Evaluerings – engagement og op på cyklen!

Som evaluering af kampagnen er der gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt alle i målgruppen på de involverede skoler. Evalueringen viser, at kampagnen har været i stand til at fange elevernes interesse. Over 75 % af eleverne i målgruppen angiver, at de kender kampagnen og omkring 23 % har begge år været aktive i kampagnen.

De elementer, som har været særligt interessante er ifølge eleverne selv de gåder, hvor de aktivt skal ud på cyklerne eller får mulighed for at give deres input til hjemmesiden i form af egne fotos. Overordnet angiver lidt over 60 % af eleverne, at det har været sjovt at deltage i kampagnen, hvilket anses for en vigtig forudsætning for at kunne motivere dem.

Endelig, men som et vigtigt skridt i retningen af at få eleverne til at vælge cyklen nu og i fremtiden angiver 22 % af eleverne, at kampagnen har givet dem mere lyst til at cykle.



Screenshot fra Cykle til Skole-kampagnens hjemmeside, hvor eleverne løbende kunne se nye gåder og følge med i deres placering i konkurrencen.

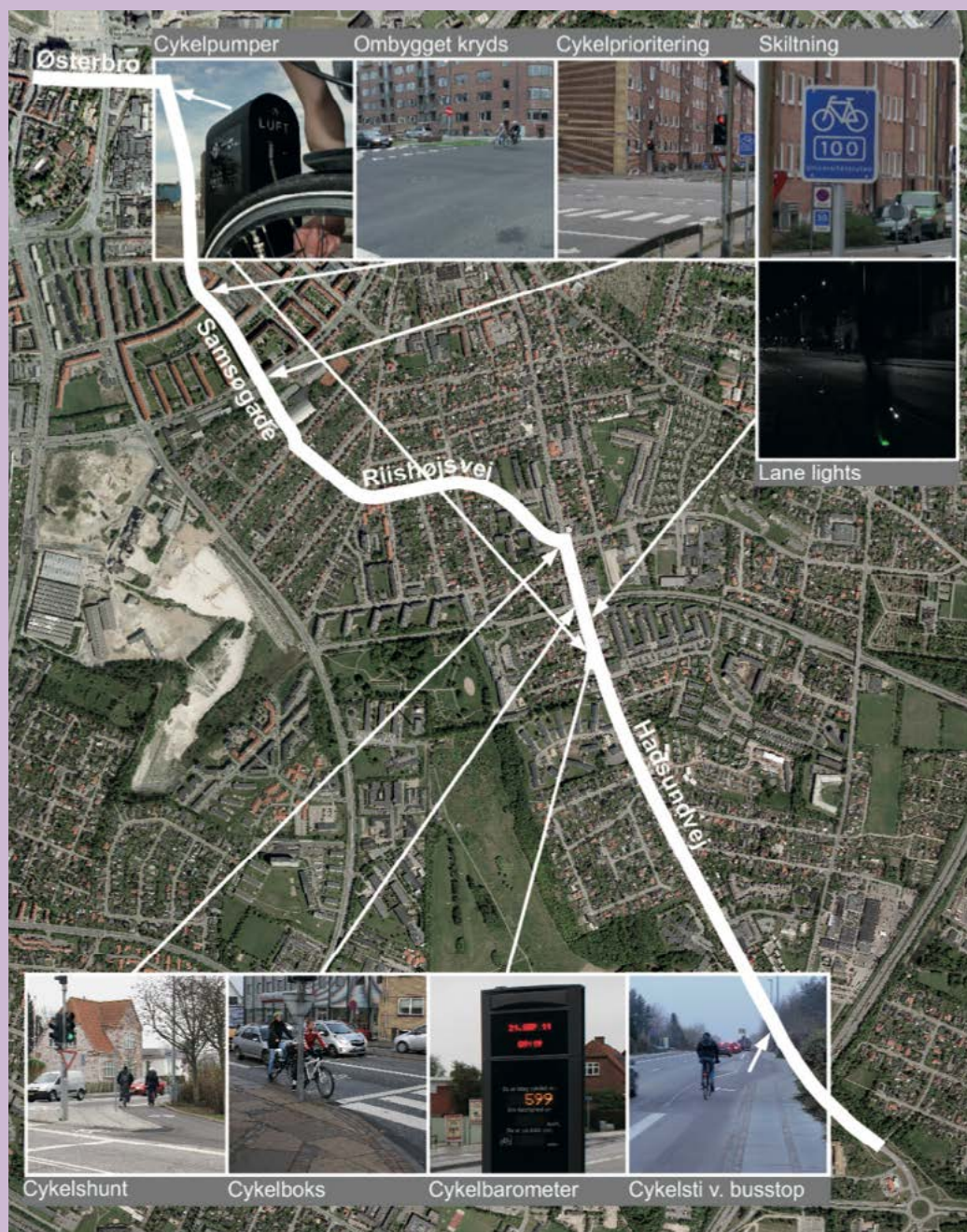


af Anne Marie
Lautrup Nielsen

Elever skulle undervejs blandt andet køre point ind på en motionscykel. Til højre ses de glade vindere af konkurrencen i 2011.



CYKELTILTAG I AALBORG fortsat



Tiltag på cykelpendlerruten til universitetet.



Næste nummer af Cykeltrafikken

Næste nummer af Cykeltrafikken udgives den 1. februar 2013.

Deadline for artikler er den 18. januar 2013

redaktionen@cykeltrafikken.dk

Deltag i året største cykelkonfernce

Årets største nordiske cykelkonference afholdes den 13. december 2012 i Malmø. På programmet er blandt andre navne som Jan Gehl fra Gehl Architects, Ineke Spapé som er professor i trafik- og byplanlægning i Holland, Pablo Celis fra konsulentfirmaet Celis Consult, Troels Andersen fra konsulentfirmaet Troels Andersen Trafikplanlægning, Saskia Kluit fra det Hollandske Cyklistforbund, Cor van der Klaauw som er trafikplanlægger i Groningen.

Udover gæsteforedragene præsenteres resultaterne fra projektet "Øresund som Cykelregion".

Tilmeld dig konferencen på oresundsomcykelregion.nu

Verdens første vintercykling konference

Verdens første vintercykling konference afholdes i Oulo, Finland den 13. og 14. februar 2013 og vil sætte fokus på vidensudveksling vedrørende glatførebekæmpelse og snerydning for cyklister.

Læs mere om konferencen her ibikeoulu.com