



cykeltrafikken

Februar 2013

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

Ny håndbog

KLIK & LÆS

**Sikkerheds-
effekter**

KLIK & LÆS

**Gør cykling til
det sundeste,
sikreste og
letteste valg**

KLIK & LÆS

**Cykelfremme
uden grænser**

KLIK & LÆS

**Nye tal fra
Aarhus Cykelby**

KLIK & LÆS

**5 million
bicycles in
Beijing**

KLIK & LÆS

**CykelScore
har rundet 1 år!**

KLIK & LÆS



GØR CYKLING TIL DET SUNDESTE, SIKRESTE OG LETTESTE VALG, NÅR BØRNENE SKAL I SKOLE!

En ny manual, udarbejdet for Kræftens Bekæmpelse, sætter fokus på, hvordan landets kommuner gennem strukturel forebyggelse kan skabe sunde og cykelvenlige skoleveje. Målet er at motivere flere børn og unge til at cykle og give konkret inspiration til handling!

Get Moving

Navnet på Sundhedsstyrelsen kampagne siger det hele; det drejer sig om bevægelse, hvilket "Get Moving" har forsøgt at sætte fokus på siden 2003 med en årlig kampagne. Målgruppen er børn og unge, som i en lang årrække har været præget af nedadgående aktivitetskurver. Undersøgelser viser således, at hele 2/3 af alle 11-15 årige ikke lever op til Sundhedsstyrelsens anbefaling om mindst 60 minutters fysisk aktivitet om dagen, samt at jo ældre børnene bliver, desto mindre fysisk aktive er de.

Sammenholder man dette med Sundhedsstyrelsens anbefaling om, at børn og unge bør være fysisk aktive i mindst 60 minutter om dagen, er det åbenlyst, at der vil være store samfundsmæssige gevinster forbundet med at fremme brugen af cyklen til og fra skole. Det faktum, at blot 60 minutters daglig motion har en betydelig sundhedsmæssig effekt, interesserer naturligvis Kræftens Bekæmpelse, idet risikoen for livsstilssygdomme som kræft derved mindskes. Det forudsætter dog, at man forsætter med at være fysisk aktiv som voksen, hvorfor det er særligt vigtigt at grundlægge gode bevægelsesvaner i barndommen. Ikke blot er der sammenhæng mellem børns trivsel og mængden af den fysiske aktivitet de udoover, men der er også god grund til at antage, at de bevægelsesvaner, som børn får i barndommen, danner grundlaget for deres fortsatte lyst til at bevæge sig.

Som en del af "Get Moving" kampagnen, har Kræftens Bekæmpelse derfor valgt at udgive manualen "Sund og cykelvenlig skolevej". Hensigten er ganske enkelt at motivere og inspirere embedsmænd og politikere i landets kommuner til at arbejde med strukturel forebyggelse; rammer, der fremmer bevægelse og gør det lette valg til det sunde og aktive valg.

Effektive, men ikke nødvendigvis dyre løsninger

I en tid, hvor der er gået inflation i ord som "krise" og "nedskæringer", vil det sikkert glæde landets embedsmænd og politikere, at det ikke nødvendigvis er de dyreste løsninger, som er de mest effektive. Manualen fokuserer således heller ikke på dyre anlægsprojekter, men koncentrerer sig om at præsentere en bred palet af realistiske – men effektive – løsninger. Nogle er endog ret billige! Det handler ganske enkelt om at fremme cyklisme via intelligente løsninger. Og ifølge manualen er et af de bedste virkemidler i denne sammenhæng at have fokus på værdien af tværfagligt samarbejde i kommunerne samt anerkendelse af vigtigheden af formidling og kommunikation.

Skolevejsanalyser

Det er naturligvis helt essentielt at vide "hvor" man bør sætte ind, før man overhovedet overvejer "hvordan". Det understreger vigtigheden af skolevejsanalyser. Skolevejsanalyser er netop det værktøj som, ved at belyse børns rute,

GØR CYKLING TIL DET LETTESTE VALG... fortsat



valg af transport og opfattelse af, hvor de føler sig utrygge på vejnettet, kan skabe overblik og give indsigt, der kan besvare såvel et "hvor" samt give en idé om "hvordan". De kommuner, som længe har anvendt skolevejsanalyser i supplement med uheldsoplysninger, kan netop mønstre et højere antal af børn, der cykler eller går til skole, end de kommuner, der netop er påbegyndt dette arbejde. Det står derfor også klart, at skolevejsanalyser er et vigtigt redskab i arbejdet for sunde og cykelvenlige skoleveje, hvorfor manualen giver nogle klare anvisninger på, hvorledes en skolevejsanalyse kan angribes og udarbejdes.

Et væld af muligheder

Har man først identificeret, hvor man vil sætte ind, præsenterer manualen et stort udvalg af forslag til hvordan – alt efter om det ønskes, at separere eller integrere cyklisterne med den øvrige trafik. Vælger man at integrere cyklisterne, hvilket typisk er den billigste metode, kan man arbejde med de traditionelle fartdæmpende foranstaltninger som etablering af bump, hastighedsbegrænsninger, etablering af hastighedszoner og anvendelse af permanente eller mobile fartvisere. At



GØR CYKLING TIL DET SUNDEST, SIKRESTE OG LETTESTE VALG... *fortsat*



separere cyklister fra den øvrige trafik er naturligvis et dyrere valg, men kan være en nødvendig løsning, hvorfor etablering af cykelstier og cykelbaner også er en del af paletten af præsenterede løsningsforslag til forbedring af skoleveje.

Uanset om man har fokus på separation eller integration, kommer man næppe uden om, at skulle forholde sig til steder på skolevejen, hvor trafikanter uundgåeligt mødes; kryds. Manualen dedikerer derfor også en del sider på en gennemgang af de mange muligheder for at forbedre trafikssikkerheden i kryds. Den indeholder således eksempler på signalregulering, etablering af blå baner, overkørsler, torontolys, minirundkørsler og venstresvingsbaner. De nævnte muligheder er blot nogle af de forslag som fremstilles, så det kan bestemte anbefales, at man læser manualen for en mere udførlig gennemgang.

Et godt håndtag at skruer på

Umiddelbart tænkes der måske ikke så meget over parkering af biler, når fokusområdet er fremme af cyklisme blandt skolebørn, men reguleringen af selvsamme er ikke desto mindre et vigtigt håndtag at skruer på i henhold til valget af transportform til og fra skolen. Som manualen påpeger, påvirker parkeringsforhold nemlig i høj grad opfattelsen af, hvor nemt det anses at benytte bilen fremfor cyklen. Kunsten er således at gøre det muligt – men ikke attraktivt, hvilket en "Kys & Kør" ordning (standsning tilladt, men parkering forbudt) fremhæves som et godt eksempel på. Et forsøg med fleksible parkeringspladser, hvor cykler og biler skiftes til at benytte parkeringspladsen i definerede tidsrum, omtales endvidere som et forsøg på en alternativ løsning.

Kampagner, kommunikation og konkrete tiltag

"Alternativ" er ligeledes et godt ord til at beskrive de forskellige tiltag forældre kan igangsætte for, at motivere børn til aktiv transport til og fra skole. Det kan ske i et samarbejde med skolen og kommunen. Gå- eller cykelbusser, hvor forældre skiftes til at fungere som en slags chauffør, samt skolernes arbejde med trafikpolitikker, er rigtigt gode eksempler på tiltag, som sætter stort fokus på adfærd, fælles ansvar og hensyntagen. At give trafikssikkerhed og aktiv transport til og fra skole større bevågenhed, kan således være et stort skridt på vejen til at få flere børn og unge til at vælge cyklen som transportmiddel, hvorfor kommunikation, formidling og kampagner ikke bør undervurderes som effektive tiltag.

Som det indledningsvis blev pointeret, er ovenstående naturligvis også en understregning af, at dyrt ikke nødvendigvis er ensbetydende med mest effektivt, når det handler om at skabe gode rammer for bevægelse. Samarbejde og økonomi er dog unægteligt afgørende faktorer for et godt resultat, hvorfor manualen rundes af med konkrete eksempler på, hvorledes man kan organisere eller ansøge om økonomisk støtte til sikring af skoleveje og cykelprojekter. Når de omtrentlige udgifter samt de vurderede effekter af de forskellige virkemidler ligeledes er indeholdt i et let overskueligt skema, kan det ganske enkelt ikke være nemmere at udvælge netop de tiltag, som passer til kommunens budget og sundhedspolitik! Og det har netop været bevæggrunden for udgivelsen af manualen.

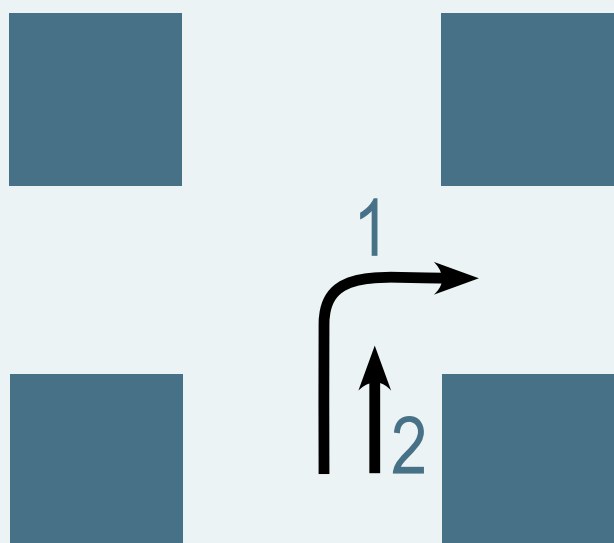
Er du interesseret i at læse mere? Så klik ind på www.cancer.dk/cykling, hvor Kræftens Bekæmpelse har placeret en elektronisk og printvenlig version af manualen, som nemt og hurtigt kan downloades.



Maja de Tæje
Kofoed&Co - maja@kofco.dk

SIKKERHEDSEFFEKTER AF TILBAGETRUKNE STOPSTREGER

Tilbagetrækning af stopstregerne anbefales i vejreglerne i forbindelse med signalregulerede kryds. Formålet er at reducere antallet af uheld mellem højresvingende motorkøretøjer og ligeudkørende cykler/knallerter (uheldssituation 312 – se figur 1) i starten af grøntfasen, efter begge parter har holdt stille for rødt. De tilbagetrukne stopstreger ses derfor i en lang række af signalregulerede kryds i byområder over hele landet, hvor der er cykelbaner eller cykelstier og højresvingende motorkøretøjer i samme krydsben.



Figur 1: Uheldssituation 312.
Uheld ved højresving ind foran medkørende

Uheldsanalyser fra ind- og udland indikerer, at tilbagetrukne stopstreger reducerer antallet af 312-uheld (særligt i starten af grøntfasen). Undersøgelserne er dog kendetegnet ved få data og/eller andre nye sikkerhedsfremmende tiltag i forbindelse med tilbagetrækning af stopstreger, hvilket gør det svært at isolere årsagen til den fundne effekt.

I et projekt finansieret af Cykelpuljen har Trafitec derfor undersøgt sikkerhedseffekter af tilbagetrækning af stopstreger ved før-efter uheldsevaluering af 123 signalregulerede kryds, hvor stopstregen er trukket tilbage i 189 af krydsbenene. Undersøgelsens kryds er beliggende i følgende kommuner: København, Frederiksberg, Gentofte, Herlev og Aalborg, hvoraf de 106 kryds er beliggende i København.

I undersøgelsen er der udelukkende set på uheld, og dermed indgår trafikanternes adfærd eller følelse af tryghed ikke. Undersøgelsens datamængde fremgår af tabel 1. I denne artikel fokuseres på de uheld, hvor en let trafikant (fodgængere/cyklister/knallertkørere) er impliceret, og der er særlig vægt på 312-uheldene.

SIKKERHEDSEFFEKTER... *fortsat*

	Uheld	Personskader
Alle i krydsene	1.313	412
Heraf uheld med let trafikant*	268	142
Heraf 312-uheld**	110	42

Tabel 1: Undersøgelsens datamængde. *og et motorkøretøj kommende fra et krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage. **mellem ligeudkørende cykel/knallert og højresvingende motorkøretøj kommende fra et krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage.

Metode

Sikkerhedseffekter af tilbagetrækning af stopstreger er undersøgt ved hjælp af en før-efter uheldsevaluering på baggrund af politiregistrerede uheld. I undersøgelsen indgår kun signalregulerede kryds, hvor der ikke er kendskab til andre ændringer end tilbagetrækning af stopstregerne.

Sikkerhedseffekter er opgjort ved at sammenligne antallet af uheld efter tilbagetrækning af stopstregerne med det antal uheld, der kunne forventes, hvis stopstregerne ikke var blevet trukket tilbage.

Det forventede antal uheld i efterperioden er beregnet ved at se på antallet af uheld i en 5-årig førperiode forud for tilbagetrækningen af stopstregerne. Antallet af uheld er herefter korigeret for den generelle uheldsudvikling i en passende kontrolgruppe. Det forventede antal uheld i krydsene i København er korigeret på baggrund af uheldsudviklingen i København, mens det forventede antal uheld i de øvrige kryds er korigeret på baggrund af uheldsudviklingen i byzone i de fire øvrige kommuner. Det forventede antal uheld i krydsene i København er desuden korigeret for trafikudviklingen for motorkøretøjer i krydsene.

I undersøgelsen er der ikke korigeret for en regressionseffekt, da hovedparten af krydsene er placeret i København, og disse er ombygget på baggrund af et massetiltag. I de resterende kryds er der ikke fundet en ophobning af 312-uheld i årene forud for ombygningen.

Da stopstregerne ikke er trukket tilbage i alle krydsbenene i de undersøgte kryds, er uheldsudviklingen for uheld med mindst ét motorkøretøj kommende fra et krydsben, hvor stopstregerne er trukket tilbage, desuden sammenlignet med uheldsudviklingen for de øvrige uheld i krydsene. Dette kan give et indtryk af, om den fundne effekt skyldes en generel udvikling i krydsene eller de tilbagetrukne stopstreger.

Sikkerhedseffekter for lette trafikanter

Overordnet har tilbagetrækningen af stopstreger ikke ændret antallet af uheld mellem lette trafikanter og motorkøretøjer kommende fra krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage. Der har været 16 % flere uheld, men dette svarer nogenlunde til den fundne stigning på 13 % i antallet af øvrige uheld med lette trafikanter i de samme kryds.



SIKKERHEDSEFFEKTER... fortsat

Til gengæld har der været lidt færre (-12 %) personskader i uheld mellem lette trafikanter og motorkøretøjer kommende fra krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage. Antallet af personskader i øvrige uheld med lette trafikanter i krydsene er steget med 11 %. Effekterne er dog så små, at de ikke er signifikante. Det er både i fodgængeruheld og i cyklistuheld, at antallet af personskader er reduceret efter tilbagetrækning af stopstregerne.

De færre personskader er opnået i uheld mellem lette trafikanter og ligeudkørende motorkøretøjer, og her er der tale om et signifikant fald. Til gengæld har der været ikke-signifikante stigninger i antallet af personskader i uheld mellem lette trafikanter og højre- eller venstresvingende motorkøretøjer.

312-uheldene

Der er sket en stigning på 41 % i antallet af uheld mellem lette trafikanter og højresvingende motorkøretøjer kommende fra krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage (herunder 312-uheld). Nøjagtig samme stigning er dog fundet blandt samme type uheld med motorkøretøjer kommende fra de øvrige krydsben i krydsene.

Antallet af 312-uheld er steget med 32 % efter tilbagetrækningen af stopstregerne, og det forventede fald er således udeblevet både i de københavnske kryds og i undersøgelsens øvrige kryds. Ingen af effekterne er signifikante, men sandsynligheden for et reelt fald i antallet af 312-uheld er lille. Antallet af materielskadeuheld er steget mest, hvilket kan hænge sammen med, at der er tæt på at være et signifikant fald i antallet af 312-uheld, hvor lastbiler eller busser er impliceret, men kun 19 af de 110 312-uheld implicerer et tungt køretøj. Til gengæld er der en signifikant stigning i antallet af 312-uheld, der implicerer personbiler og varebiler.

Antallet af 312-uheld er steget signifikant, hvor det højresvingende motorkøretøj er kommet fra et delt kørespor for ligeudkørende og højresvingende. Hvor det højresvingende motorkøretøj er kommet fra en højresvingsbane er antallet af 312-uheld uændret efter tilbagetrækningen af stopstregerne.

Af de 189 krydsben i undersøgelsen har de fleste fået trukket stopstregen tilbage med 4,5-5,5 meter. Noget tyder på, at der er en større stigning i antallet af 312-uheld, hvis stopstregen trækkes tilbage med mindre end 4,5m. Ligeledes er der tæt på at være en signifikant stigning i antallet af 312-uheld, hvis der ikke er et fodgængerfelt foran den tilbagetrukne stopstreg, eller hvis cykelfaciliteten er en cykelbane. Disse tre opgørelser bygger dog på små tal.

Afslutning

Forklaringen på det manglende fald i antallet af 312-uheld kan hænge sammen med, at det muligvis kun er en lille andel af uheldene, der sker, efter begge parter har holdt stille for rødt. Uhedsrapporterne gør det desværre ikke muligt at be- eller afkræfte denne tese. En anden del af forklaringen kan være, at en stor andel af cyklisterne i forvejen opnår den fremskudte position ved at køre frem over fodgængerfeltet, mens de afventer grønt lys. Som opfølgning på denne undersøgelse vil et adfærdsstudie kunne give en større viden om, hvornår i signalfasen konflikterne mellem højresvingende motorkøretøjer og ligeudkørende cykler/knallerter opstår, og hvilken betydning krydsdesignet har for antallet af konflikter.

Det er muligt, at tilbagetrukne stopstreger har en anden effekt i de byer, hvor antallet af cykler/knallerter er mindre, og førerne af motorkøretøjer ikke er så vant til at skulle holde tilbage for cyklister.

Denne artikel fokuserer på uheld med lette trafikanter, men undersøgelsen har som nævnt set på alle uheldene i krydsene. Det er værd at bemærke, at tilbagetrækningen af stopstreger overordnet kun har en lille betydning for antallet af uheld i krydsene, men det har medført en lille stigning i antallet af personskader.



Af Thomas Skallebæk Buch, Trafitec
tsb@trafitec.dk

Det er muligt at læse mere om undersøgelsens metoder og resultater i rapporten, "Sikkerhedseffekter af tilbagetrukne stopstreger", som kan hentes på Trafitecs hjemmeside, www.trafitec.dk.



fakta

Håndbogen skal give alle embedsmænd, rådgivere og andre der er beskæftiget med udformning og vedligeholdelse af cykelfaciliteter en grundlæggende viden omkring de små detaljers betydning for fremme af cykeltrafikken samt et redskab til systematisk at foretage en registrering og udbedring af uhensigtsmæssighederne.

NY HÅNDBOG I CYKELSTIINSPEKTION – VEJEN TIL EN BEDRE CYKELOPLEVELSE

Med støtte fra Cykelpuljen 2010 har Dansk Cyklist Forbund udgivet "Håndbog i cykelstiinspektion". Håndbogen er skrevet af Pablo Celis fra konsulentfirmaet Celis Consult og Erik Bølling-Ladegård fra Cyklistforbundet. Cykelstiinspektion er en metode til at foretage en systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af alle fremkommeligheds- og sikkerhedsforhold på eksisterende vej- og stianlæg for cyklister.

Viden under udvikling

Vejsektoren producerer hele tiden ny viden om den mest hensigtsmæssige udformning af veje og stier, for eksempel i forhold til fremkommelighed og trafiksikkerhed. Samtidigt sker der løbende ændring af trafikmønstret, så mange veje anvendes anderledes end forudsat oprindeligt.

Der ligger derfor et stort potentiale i ulykkesforebyggelse og forbedring af fremkommeligheden og komforten for cyklister ved en løbende overvågning og forbedring af det eksisterende vej- og stinet.

At sikre gode og jævne belægninger på cykelstierne er en vigtig parameter for cyk-

listerne, men der er også en lang række andre forhold, der alle har en væsentlig betydning for cyklisternes komfort, sikkerhed og fremkommelighed på stinettet.

Formålet med at gennemføre en cykelstiinspektion er:

- At påpege fejl og mangler som giver anledning til at gennemføre større eller mindre tiltag på eksisterende cykelstier og -ruter.
- At rette op på mangelfuld drift og vedligehold.
- At bidrage til forbedret kendskab blandt aktørerne i kommunen omkring cykeltrafikkens funktion i et trafiksystem og for cykeltrafikkens særlige problemer og krav.
- At bidrage til en konstruktiv dialog mellem kommunens vejteknikere på forskellige niveauer og mellem kommunen og brugerne.
- At give et bedre grundlag for at gennemføre prioriteringer gennem større konsistens og sammenlignelighed i besluttelsesgrundlaget.
- At give et samlet grundlag og faglig basis for planlægning af udbygning og vedligehold af cykelstinettet.

På baggrund af registreringerne udarbejdes der med inspektionen en prioriteringsmodel for udbedringen af fejl og mangler på eksisterende anlæg. Cykelstiinspektionen retter sig både mod driftstiltag med kortere udbedringstider og større eller mindre an-

NY HÅNDBOG... fortsat

Vejformændene cykler ikke rundt som i gamle dage, og fra forsædet i en bil ser og fornemmer man intet om cyklisternes problemer.

En cykelstiinspektion er en metode til at foretage en systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af fremkommeligheden, komforten og sikkerheden på veje, kryds og stianlæg. Ikke kun i forbindelse med nye vej- og trafikprojekter, men på alle eksisterende stier og veje.



Ét af formålene med en cykelstiinspektion er, at rette op på mangelfuld drift og vedligehold af cyklisternes færdselsarealer.

lægstillæg, hvor udbedringerne måske har et lidt længere tidsperspektiv. Konstaterede problemer i inspektionen kan således i princippet afhjælpes med det samme, løbende over driften eller indgå i en prioritering af fremtidige anlægsarbejder.

En cykelstiinspektion bør gennemføres af en inspektør med følgende kvalifikationer:

- Har et indgående kendskab til de danske vejregler omkring udformning og drift af cykelfaciliteter og har selv en praktisk erfaring gennem regelmæssig cykling.
- Er eksamineret Trafiksikkerhedsrevisor.

Det er inspektørens opgave at påpege alle relevante forhold på det givne cykelrutenet, der giver anledning til trafiksikkerheds-

komfort- og fremkommelighedsmæssige betænkeligheder, samt at beskrive og begrunde disse forhold. En cykelstiinspektion skal altid dokumenteres skriftligt.

Idekatalog til forbedringer

Som en del af håndbogen er der udarbejdet en oversigt over en række typiske fejl og mangler ved udformningen af cyklistfaciliteter, opdelt i 2 projektrtrin, som hver især henvender sig til forskellige målgrupper.

De 2 projektrtrin er:

1. ANLÆG

Som omfatter manglende cyklisthensyn i skitseprojekter, detailprojekter samt udførelse af veje, stier og pladser.

2. DRIFT

Som omfatter manglende cyklisthensyn ved drift og vedligeholdelse af veje og stier – herunder asfaltering, opretning af kantsten, renholdelse, vintertjeneste, krav til og tilsyn med opgravninger i vejarealer.

Eksemplerne i håndbogen er i sagens natur ikke fyldestgørende og indeholder kun forhold som er påpeget i flere sammenhænge ved udarbejdelsen af håndbogen og som er observeret som generelle fejl og mangler på tværs af kommunegrænserne. For hvert problem er der angivet de relevante referencer til bl.a. vejreglerne, hvor der kan findes yderligere information om regelsæt/tet/normerne for den korrekte udformning.

NY HÅNDBOG... fortsat

Et eksempel fra håndbogen med visning af et typisk problem samt forslag til alternativ løsning, der i højere grad tilgodeser cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.



Cykelstier bør føres helt igennem overkørsler med asfalt.



Her er en cykelsti der er ført ubrudt gennem en overkørsel. Udover at sikre god fremkommelighed for cyklister skaber løsningen klare vigepligtsforhold i krydset.

Bliv certificeret cykelstiinspektør

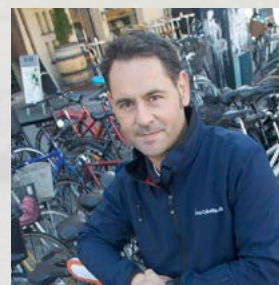
Der findes i dag ikke nogle formelle krav til Cykelstiinspektørens kompetencer, men det forventes at der allerede i 2013 vil blive afholdt kompetencegivende kurser, hvor man vil kunne blive certificeret som inspektør – eksempelvis i regi af VEJ-EU. Kurset vil omfatte både en teoretisk og praktisk prøve, der skal bestås for at kunne blive certificeret som cykelstiinspektør. Un-

derviser på kurset vil være Pablo Celis fra konsulentfirmaet Celis Consult.

På www.cykelstiinspektion.dk kan du downloade håndbogen og holde dig opdateret med dato for kurset. Håndbogen udsendes primo februar i en trykt udgave til alle landets kommuner.

Send gerne allerede nu en mail til pablo@celis.dk såfremt du ønsker at blive skrevet op som deltager på det første kursus.

Håndbogen kan rekvireres i trykt form hos Dansk Cyklist Forbund på mailadressen dcf@dcf.dk.



/Pablo Celis
Celis Consult

CYKELFREMME UDEN GRÆNSER

Skrevet af Morten Westergaard, Klimachef i Middelfart Kommune og lead partner (morten.westergaard@middelfart.dk)
og Dea Seeberg, Mobilitetskonsulent i VEKSØ Mobility (des@vekso.com)

I tre år har fire danske og to tyske byer arbejdet sammen i projektet
Cykler uden grænser om at fremme cyklismen i deres region.
Resultatet er et solidt politisk og organisatorisk grundlag for at fremme
cyclismen i de seks kommuner i de kommende år.

Målet for alle seks deltagende byer var at sætte cykeltrafikken på dagsordenen for at bidrage til at forbedre folkesundheden og minimere CO₂-udledningen fra trafikken. Ved at gå sammen i et interregionalt samarbejde har byerne været med til at gå nye veje med grænseoverskridende videndeling, samarbejde og konceptudvikling. Igennem projektet Cykler uden grænser, som løb fra 2010 til 2012, er de blevet rustet til at arbejde med cykeltrafik på en måde, som sikrer både et politisk ejerskab og en formel organisering af indsatsen. De deltagende cykelbyer har sammen udviklet metoder og kompetencer til at sikre kvalitet og kontinuitet i den fremtidige cykelindsats blandt andet ved at indsamle og udveksle erfaring og viden. 4-5 gange om året i hele projektperioden mødtes alle projektpartnere for at arbejde med udvikling af fælles procesplaner og udvikling af konkrete kampagner og aktiviteter. Politikere fra de seks byer deltog nogle gange i disse møder for også at få en erfaringsudveksling på politisk niveau.

Desuden blev der fra starten af projektet nedsat tre arbejdsgrupper, som har haft fokus på henholdsvis Børn og Unge, Pending og Cykelturisme. Disse grupper har været omdrejningspunktet for den løbende sparring og diskussion i projektet.

Tværfagligt engagement i kommunen

Internt i den enkelte kommune har projektet også været grænseoverskridende, idet projektpartnerne forpligtede sig til at arbejde på tværs af kommunale forvaltninger. Det tværfaglige engagement internt i kommunerne har været med til at sikre en bred tilgang til cykelfremme, så det ikke kun er et spørgsmål om at forbedre infrastrukturen for cyklister, men ved at inddrage områder som fx sundhed og miljø bliver indsatsen mere helhedsorienteret og effektiv. Projektmedarbejder i Svendborg Kommune Elise Hansen fortæller, at etableringen af en tværgående arbejdsgruppe i høj grad var medvirkende til at indsatsen har fået en stor effekt i kommunen:

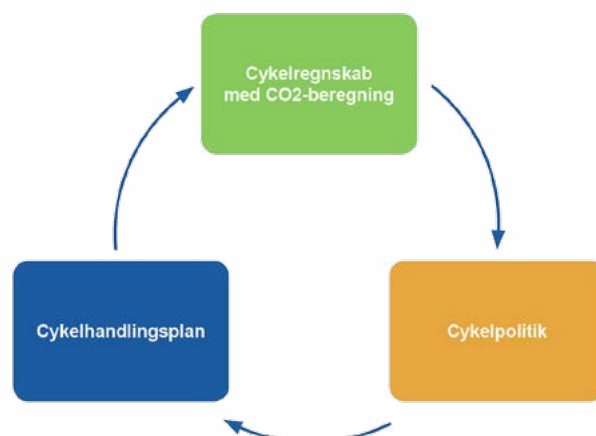
"I arbejdsgruppen har vi tilsammen en stor berøringsflade både internt og eksternt, og på den måde kan vi fx nemt nå ud til skoler og andre målgrupper."

3 år med strategisk og systematisk cykelfremme

Deltagerne i Cykler uden grænser har fokuseret på at kvalificere og systematisere cykelindsatsen for herigennem at sikre både politisk og organisatorisk forankring af indsatsen for cykelfremme i hele kommunen, og de har gjort det ved at arbejde systematisk og strategisk med at formulere cykelpolitikker, udarbejde handlingsplaner og cykelregnskaber. Disse centrale dokumenter skaber tilsammen det nødvendige fundament for en langsigtet cykelindsats i de seks kommuner.

Cykelregnskabet tager den aktuelle temperatur på cykeltrafikken og danner grundlaget for at kunne formulere vision og målsætninger fremadrettet. Cykelhandlingsplanen tager afsæt i cykelpolitikken og beskriver konkrete indsatser, som kommunen vil igangsætte for at nå de formulerede målsætninger.

I magasinet, som findes på hjemmesiden www.cyklerudenraenser.eu, gives eksempler på, hvordan de enkelte kommuner i praksis har involveret de forskellige interessenter i processen og links til procesplaner.



Arbejdsgrupper i arbejdstøjet

De tre arbejdsgrupper Børn og Unge, Pendling og Cykelturisme har på hver deres område beskæftiget sig med at kortlægge eksisterende erfaringer og udvikle nye ideer til konkrete aktiviteter, kampagner og materialer, som de enkelte kommuner efterfølgende har arbejdet med at implementere lokalt.

Fælles cykelturismefolder

De fire af deltagerne i Cykler uden grænser (Flensborg, Kiel, Esbjerg og Kolding) ville gerne tiltrække flere turister til regionen

ved at forbedre muligheden for at udnytte cyklen til at opleve kommunernes smukke rekreative cykelruter. Derfor udviklede de i tæt samarbejde den fælles brochure "Cykler ved vandet". Den indeholder cykelruter med beskrivelse af seværdige attraktioner undervejs og er blevet distribueret på alle byernes turistkontorer. Hver enkelt kommune har herudover udarbejdet et cykelturistkort med indtegnning af rekreative ruter. I flere kommuner har det medført, at kommunen i anden sammenhæng har prioriteret at opgradere de rekreative ruter og har fået tilført cykelrastepladser, som er indtegnet på både cykelturistkortet og cykelstikortet. Disse rastepladser er udstyret med borde, bænke, affaldsstativ og vandpost samt luftpumper, så dæktrykket hurtigt kan justeres.

Folderen kan hentes på www.cyklerudengraenser.eu.

Vuffor D?

Arbejdsgruppen Børn og Unge ville gerne motivere flere børn og unge til at cykle, og har derfor fokuseret på best practice indenfor dette område. Herudover har de delt erfaringer fra lokale aktiviteter for børn og unge og arbejdet med udvikling af nye tiltag som for eksempel kampagnen Trafiksundhed – Vuffor D?

Kampagneansvarlig i Kolding Kommune Shahin Amirian forklarer, at kampagnen blev til ud fra et ønske om at sætte fokus på fordelene ved at cykle til skole og samtidig minde eleverne om, hvordan man skal færdes i trafikken. Den er målrettet 6. klassetrin og sætter fokus på den landsdækkende cyklistprøve med forskelligt materiale, som bliver udleveret til alle elever. Læs mere om kampagnekonceptet på www.cyklerudengraenser.eu.

Vi Cykler Stadig til Arbejde

Arbejdsgruppen Pendling startede med at udveksle erfaringer om kampagner og initiativer om, hvordan man kan få flere pendlere til at cykle. Der blev også kigget på "best practice" fra andre cykelbyer, hvilket resulterede i et "Experience paper", som kan downloades på hjemmesiden under "Pendling".

Inspireret af den danske forårskampagne "Vi Cykler til Arbejde" diskuterede arbejdsgruppen, hvordan man motiverer medarbejderne til også at cykle til arbejde om efteråret, når det bliver koldere og mørkere. Kampagnen, der er målrettet medarbejdere på alle typer af arbejdspladser, har vist sig at motivere både nye og "gamle" cyklister, så udfordringen var at udvikle et koncept, der kunne fastholde medarbejdernes nye, gode cykelvaner fra foråret. Resultatet blev en efterårskampagne med titlen "Vi Cykler Stadig til Arbejde".

"Vi ønskede at lave en pendlingskampagne, som fastholdt og forlængede cyklisternes engagement på cyklen ved ugentligt, at præsentere dem for de gode ting som cyklismen medfører. Temaerne har spændt fra lygter, synlighed og trafiksikkerhed - klima, CO₂ og nedbør samt sundhed, stolthed og kollegialt fællesskab. Altså både at nedbryde de typiske barrierer for cykling i den mørke kolde tid og samtidig fortælle, hvor godt det er, at man har valgt cyklen. Som planlægger har jeg fået et stort kendskab til kommunens cyklister helt ned til individniveau ud fra de få oplysninger, der indtastes i deltagereskemaet. Nu ved jeg at 7 ud af 10 alligevel cykler turene med regnvejr og bruger i gennemsnit 20 minutter frem og tilbage. Overordnet set ved jeg også, at kampagnen løber rundt ved, at den hvert år har haft mindst 10 % nye cyklister, sparet samfundet for 3 ton CO₂ og samfundsøkonomisk haft en gevinst svarende til mere end 30.000 kr. i de 4 uger, som kampagnen forløber" udtaler kampagneansvarlig i Middelfart Kommune Henrik Christoffersen.

Læs mere om kampagnen på www.vicyklerstadig.dk



fakta

De 6 deltagende kommuner var:

- Danmark: Svendborg, Kolding, Esbjerg og Middelfart
- Tyskland: Flensborg og Kiel

Projektet er medfinansieret af

INTERREG 4 A-programmet Syddanmark Schleswig-K.E.R.N. med midler fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling.

Middelfart Kommune har som lead partner været hovedansvarlig for gennemførelse af projektet.



ANNONCE



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



"If you plan cities for cars and traffic, you will get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places." (Fred Kent)

Danish – Swedish workshop about Sustainable Urban Mobility Plans

City of Copenhagen, Lund University and VEKSØ Mobility invites all representatives from Danish and Swedish cities/municipalities to a full-day workshop on how to develop a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for a region/city/municipality.

February 27th 2013

Time: 10-16

The workshop will be held in The Technical and Environmental Department at Islands Brygge 37 in Copenhagen.

The workshop will be held in English.

The workshop is free of charge – but we only have room for 60 participants so make sure you do not miss this workshop and register NOW by sending an email to des@vekso.com

Registration closes February 20th 2013.



KØBENHAVNS KOMMUNE



LUNDS
UNIVERSITET

VEKSØ^{NRGI}
MOBILITY



”ET SUPER GODT, AKTIVT OG SUNDT INITIATIV” – CYKELSCORE HAR RUNDET 1 ÅR!

Med den første fødselsdag vel overstået, kastes et tilbageblik på CykelScore konceptets introduktion i Fredericia, og samtidigt løftes sløret for, hvad fremtiden vil bringe for CykelScore.

”Det er altså lidt sjovt med det CykelScore. Jeg havde aldrig troet, at jeg skulle komme til at gå sådan op i det. Men det er virkelig motiverende - når man kan se, at man bevæger sig derop af... Så tager man gerne en omvej. Det er jo godt for os.” Alice Mikkelsen, Center for Høretab.

At bruge præmier og et konkurrenceelement som motiverende faktorer er naturligvis ikke noget nyt i kampagnesammenhæng – alligevel var det med en skelen til disse to gammelkendte og vellefterprøvede elementer, at det nyskabende koncept ”CykelScore” langsomt tog form i hovedet på Troels Andersen, trafikplanlægger og projektleder for Fredericia Cykelby, i starten af 2011. Med et erklæret mål om at øge cykeltrafikken fra de nuværende 16 % til 25 %

i Fredericia Kommune stod det nemlig klart, at nye og innovative tiltag måtte være vejen frem, såfremt der skulle opnås en mere markant stigning af cykeltrafikken i byen end tidligere set.

At være innovativ og gøre noget anderledes betyder dog netop ikke, at man ikke kan anvende ”gammel viden” på en ny måde, blot man omsætter idéen til et nyt og bedre produkt. Og det er netop essensen i CykelScore, som er baseret på velfungerende elementer fra kendte danske cykelkampanjer, men i kombination med brugen af RFID tags (chips) til registrering af cyklisterens indsats. Sidstnævnte er et helt nyt koncept i Danmark, men er efterprøvet med gode erfaringer til følge i USA¹. CykelScores udgangspunkt var således, at forbedre og videreudvikle velkendte cykelfremmende tiltag - dog med den markante forskel, at CykelScore er i gang hele året rundt. Tan-

ken er, at deltagende cyklister skal opleve en vedvarende understøtning af de sunde vaner, hvilket dog betinger, at konceptet fungerer med en så minimal indsats fra deltagerne som overhovedet muligt. Kort sagt; det eneste cyklisterne skal koncentrere sig om er at cykle!

Selve konceptet er derfor også super enkelt; eksponer og beløn cyklisterens gode adfærd – jo oftere der cycles, jo større er chancen for en gevinst! Som deltager skal man derfor blot sætte en RFID tag fast i cykelhjulet, registrere sig som deltager på www.CykelScore.dk og cykle forbi byens opsatte checkpoints – så tæller ens registreringer som lodder i det kvartalsvise lotteri om fine præmier. Cyklisten kan altid se sin egen indsats – og ikke mindst sammenligne den med andres – på hjemmesiden CykelScore.dk, som er konceptets naturlige omdrejningspunkt.

¹ www.boltage.org www.freikerbiker.com

CYKELSCORE HAR RUNDET 1 ÅR!... fortsat



Fra teori til praksis

At CykelScore i teorien var en god idé stod klart, da mere end 189 fredericianere meldte tilbage på en avisannonce, indrykket for at skabe et netværk i forbindelse med udleveringen af indkøbte checkpoints. Det skortede således ikke på interesse for at deltage i det nye koncept, men udleveringen og opsætningen af 18 individuelle registreringsenheder tog sin tid. Således skulle der gå et års tid fra den første testperiode på Fredericia Rådhus blev gennemført i efteråret 2011 til aktiveringen af de sidste checkpoints i Fredericia. Undervejs er deltagerantallet og registreringerne vokset støt; i 2011 stod 354 deltagere således for sammenlagt 8121 registreringer, mens der i 2012 er kommet 777 nye deltagere til, som sammenlagt har foretaget 72.429 registreringer². I efteråret 2012 kunne CykelScore byde velkommen til deltager nr. 1111, hvil-

ket blev fejret med overrækning af en splinterny cykel til den heldige fredericianer. Det står derfor klart, at CykelScore i Fredericia er kommet op at køre på den store klinge og er godt på vej til at blive et kendt koncept, ikke mindst takket være den meget regelmæssige omtale i lokale medier.

Hvad siger deltagerne om CykelScore?

For at danne et indtryk af deltagernes oplevelse af konceptet, gennemførte Fredericia Cykelby i foråret 2012 en spørgeskemaundersøgelse og afholdt en række interviews med udvalgte deltagere. Udover konkrete statiske data, gav de indsamlede informationer et godt indblik i, hvordan teorierne bag CykelScore som koncept opleves af deltagerne i praksis.

Et godt eksempel er den begrænsning, at deltagerne kun kan få en registrering pr.

checkpoint pr. dag, hvilket i teorien skulle motivere til at cykle længere og gerne tage en omvej i jagten på registreringer. I praksis virker dette overraskende godt: "Også det der står om, at man udvider sin cykelradius. Altså, den kan jeg godt følge. Så skal man lige tage en mere, og så kan man da også lige nuppe den der, og den der, når man nu er i gang. Så på den måde motiverer det helt klart til at cykle længere, end jeg ellers ville have gjort. Og havde det ikke været for CykelScore, så var jeg måske bare kørt direkte hjem - måske med et lille sving udenom, men slet ikke så meget som jeg gør nu", fortæller Carsten Richards fra Fredericia Rådhus.

Endvidere bekræftes det, at konceptet – også i praksis – opfattes som enkelt og nemt at forstå, med hele 85 % af deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen der angiver,

²Medio december 2012. Registreringer samt deltagerantallet er naturligvis fortsat stigende.

CYKELSCORE HAR RUNDET 1 ÅR!... fortsat



at de synes det er et "godt" eller "meget godt" koncept. Som Alice Mikkelsen, Center for Høretab, fortæller: "Der var også en der kom, og så siger hun "... hvad gør du for at få alle de point" - "Cykler", svarede jeg bare. Og det er jo egentlig så simpelt som det...". Brugen af teknologi og anvendelsen af RFID tags har tydeligvis understøttet, at CykelScore opfattes som et meget enkelt og tilgængeligt koncept – og det på tværs af aldersgrupper. De to største deltager-grupperinger findes blandt de 41-50 årige, som er repræsenteret med 26 %, og det er aldersgruppen under 15 år, som står for 24 % af deltagerne³. Sidstnævnte er naturligvis ikke helt overraskende, når man tager i betragtning, at CykelScore har haft særligt fokus på skolebørn ved opsætning af checkpoints på mange af byens skoler. Omvendt er det meget positivt, at konceptet er blevet så utroligt godt modtaget blandt de unge cyklister; særligt når man tager i betragtning, at CykelScore introduceres som et ganske frivilligt tilbud – ét blandt rigtig mange årlige kampagner målrettet sko-

leebørn. Som skolesekretær Jonna Heebøll, Skærbæk Skole, udtrykte det: "... åh nej, mere bøv! skal vi nu også til at være med i det. Skal vi nu til at registrere noget, skal vi nu til at gøre noget. Altså, når man er på en skole, så ser man hvad der kommer af materialer... Der kommer ufatteligt meget!"

At så mange skolebørn – og voksne – alligevel finder CykelScore interessant at deltage i, kan derfor langt hen ad vejen tilskrives det faktum, at CykelScore ikke kræver anden handling end at cykle. Konkurrenceaspektet i CykelScore spiller dog også en væsentlig rolle, hvilket Jan Krarup, Shell Raffinaderiet, er en af de mange, som bekræfter: "... jeg skal have et eller andet, der motiverer mig - jeg kan ikke træne for sjov. Der skal være et eller andet, der kan måles og vejes... Da det kom og blev slået op, der var jeg i sådan en halvdoven mode! Så der i november, der så jeg det som en chance for at komme i gang. Så jeg cyklede over 1.000 km i november måned. Og det gør man normalt ikke." Alice Mikkelsen er

af samme holdning, for hun fortæller: "For mig er det vigtigste at få motionen... men et eller andet konkurrence er der jo i det, for jeg kunne aldrig nogensinde finde på at cykle en omvej på 15 km bare for at gøre det, vel. Altså faktisk så syntes jeg, at det er meget motiverende."

Overordnet set understøtter undersøgelsen derfor, at CykelScores væsentligste force er det helt simple koncept, som formår at puste til deltagerens konkurrence-gen samtidig med, at indførelsen af teknologi har gjort det utroligt nemt at deltage. Den kontinuerlige understøtning af cyklen som transportmiddel gør derfor CykelScore til et godt redskab i arbejdet med at skabe sundere adfærd blandt borgerne. Det fungerer som et effektivt adfærds- og holdningsændrende koncept. Mange deltagere nævner således eksempler på, hvorledes CykelScore har ændret deres adfærd som cyklister. Som Jonna Heebøll beretter: "... når jeg er herovre mere end en gang på skolen, hvis jeg er herovre om aftenen eller sådan noget,

³De 21-30-årige udgør den mindste deltagergruppe. Sidstnævnte skyldes formentligt en mangel på deltagende ungdomsuddannelser og uddannelsesinstitutioner i Fredericia, og kan således ikke nødvendigvis tilskrives en manglende interesse for konceptet.

CYKELSCORE HAR RUNDET 1 ÅR!... fortsat

så kører jeg lige forbi. For det bliver sådan en hel vane, - man skal lige hen forbi og få den til at blinke." At dette også gælder "nye" hverdagscyklister, bekræftes af Per Bakmand Skovsen, Skoleleder på Egumvejens Skole: "At cykle i skole er sundt og giver gode vaner. Og så er det godt, at eleverne både finder ud af, at det faktisk kan være sjovt at cykle, og at man godt kan transportere sig på en cykel... nogle cykler mere, end de plejer, også i fritiden, og andre, der slet ikke plejer at cykle, er også kommet med, så det er meget positivt."

Sammenlagt angiver hele 50 % af deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen, at CykelScore har fået dem til at bruge cyklen mere aktivt, mens 78 % udtrykker, at de vil anbefale andre at deltage.

CykelScore fremadrettet

Med et stort antal deltagende⁴, som aktivt involverer venner, familie og kollegaer i konceptet, og en stigende interesse

for konceptet nationalt, er der god grund til at videreudvikle og fremme udbredelsen af CykelScore. Den nære fremtid for CykelScore vil derfor også byde på nyudviklede checkpoints og tags til cykelhjulet samt en opdateret hjemmeside med mange nye funktioner. En helt særlig nyudvikling er endvidere lanceringen af en CykelScore applikation til mobiltelefonen, som ikke blot gør det muligt at checke ens registreringer og CykelScore via mobiltelefonen, men også at lade sig registrere i virtuelle zoner. Det fremtidige CykelScore koncept vil således byde på fysiske såvel som virtuelle checkpoints.

CykelScore – helt enkelt

Som et innovativt og sundhedsfremmende koncept har CykelScore allerede bevist sit værd og er i Fredericia ved at udvikle sig til en stor succes⁵. Topscoreren i Fredericia, Else Rahbek Warming fra Fredericia Sygehus, kommer afslutningsvis med et bud på årsagen: "Jeg besøger 8 stationer hver

dag. 15 km tror jeg at turen er på... det tager mig så tre kvarter at cykle hjem, hvor jeg nok kunne have gjort det på ti minutter eller et kvarter." Spørger man "hvorfor?", er hendes meget enkle svar på spørgsmålet: "Fordi jeg syntes, at det er sjovt". "Et super godt, aktivt og sundt initiativ" konkluderer Else, og så kan det vel ikke siges bedre!



Maja de Taeje
Kofoed&Co
maja@kofco.dk

⁴Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 78 % af de nuværende deltagere vil anbefale andre at være med i CykelScore.

⁵Dr.dk - P4 - Trekanten: "Cykelkonkurrence er populær", d.30.10.2012 af Jesper Bak.

THERE WERE 5 MILLION BICYCLES IN BEIJING

Katie Meluas sang om de mange cykler i Beijing er fra 2005, men det er gået voldsomt tilbage siden. Jeg har lige været et par uger i Kina med mine børn, hvoraf vi var halvdelen af tiden i Beijing, der skulle have omkring 20 mio. indbyggere. Det kan også godt være der stadig er 5 mio. cykler, men næppe i brug, for der er ikke meget plads på gaderne. Cykler, knallerter, 3 hjulede køretøjer i alle mulige udformninger - og mest med elmotorer - har vel ca. en halv kørebane til trafik i begge retninger ud af 6 kørebaner.

Den kinesiske trafikkultur er noget for sig. Rødt lys afholder ikke umiddelbart trafikanterne fra at køre videre og man kan ikke føle sig sikker i et fodgængerfelt. Der var flere steder ansat "voksen-skolepatruljer" med flag og fløjte til at stoppe trafikken i signalregulerede kryds!

Byens trafik er som en myretue, hvor alle viger behændigt for hinanden uden at støde sammen - man går lige til stregen. Hvis man skal dreje, så kaster man bilen ind foran en anden bil, inden den når op i fart, og så må andre vente til man kommer igennem på tværs.

De nævnte to- og tre hjulede køretøjer kører hurtigt med lydløse el-motorer og uden lys om aftenen og stort set ingen bruger cykelhjelme. Der var ambulante cykelsmede flere steder i byen og ladcykler blev brugt som transportmiddel og salgssted for mange forskellige varer. De fleste cykeltaxier var med el-motorer.

Der var overraskende ret systematisk ordnet for handicappede i form af ramper til kørestole inklusiv vejvisning til "handicap overgangsfelt". Desuden var der ledelinier i belægningen til blinde, stort set alle steder. Men det skal tilføjes at Beijing generelt er en by med mange barrierer og krydsninger ude af niveau samt store gangafstande, som gør det vanskeligt at færdes for handicappede.



5 MILLION BICYCLES IN BEIJING... *fortsat*

Om der findes en myldretid, kunne vi ikke finde ud af – der var meget trafik altid på vejene. Lørdag og søndag var ikke nogen undtagelse. Vi prøvede også undergrundsbanen, hvor man ikke skulle lide af klaustrofobi og regne med en siddeplads. Men den fungerede faktisk fint, og her kostede en billet kun 2 Yuan (knap 2 kr.). Var der ikke noget med, at regeringen herhjemme ville gøre det billigere at benytte offentlig transport?

Det lykkedes desværre ikke at komme i kontakt med nogle trafikplanlæggere derovre, men det sås tydeligt, at man mange steder havde sat hegn op og skilte for at markere cyklisteres rettigheder til den ene kørebane. Dog kan cyklisterne risikere, at skulle forcere parkerede biler for enden af disse cykelbaner og der mangler endnu sammenhæng i systemet af cykelinfrastruktur. Den sidste dag fik jeg også øje på nogle stativer med fine nye bycykler, og har senere fundet ud af, at de kun kan benyttes af ægte Beijing beboere (ikke turister eller tilflyttere). Allersidste nyt er dog, at nogle virksomheders ansatte nu får lov at benytte dem uanset deres Beijing slægtsforhold.

Således foregår der en planlægning for at begrænse biltrafikken og dens forurening, som vi nogen dage oplevede som et tydeligt smoglag over byen. Der er hver måned lodtrækning om 20.000 nummerplader til nye biler, mens 800.000 står i kø for at få en sådan. Ud fra det sidste tal i nummerpladen bestemmes én dag, hvor man ikke må køre indenfor 5. ringvej i byen.

Ligeledes er kollektiv transport inklusiv de officielle taxaer billige at benytte og kører effektivt. Det siges, at andelen af cykeltrafik fra 1986 til 2010 er faldet fra 67 % til ca. 17 % og at modal split i 2010 er: Bus 40 %, undergrund 13 %, Taxi 7 %, cykel 17 % og bil 23 %.

Tallene er fremskaffet af Maria Wass-Danielsen, som lige nu arbejder derovre for Gehl Arkitekter med byudvikling, bykvalitet samt fremme af grønne transportformer i flere kinesiske byer. Det er også tiltrængt at gøre noget, så bilerne ikke ender med slet ikke at kunne komme nogen steder. Det er tankevækkende, at man nu må til at bygge cykelstier for at redde cyklisterne, der tidligere fyldte hele vejen.

Desværre nåede jeg ikke at opleve det – skulle have rejst for 20 år siden. Vi så tilsvarende situationer i andre byer og oplevede kun ét sikkert sted at cykle. Det var på bymuren i Xian, hvor man kan cykle 14 km rundt uden en eneste bil.



*Civilingeniør og Stifinder Jens Erik Larsen
Konsulent for Foreningen Frie Fugle
je@friefugle.dk*





fakta

Hent cykelregnskabet på
www.aarhuscykelby.dk
 og læs mere.

Hvorfor cykler aarhusianske cyklister?*

68% cykler, fordi de får motion og frisk luft

62% cykler, fordi det er hurtigere og nemmere

26% cykler, fordi de kan spare penge

10% cykler, fordi det er godt for miljøet og klimaet

2% cykler, fordi de gerne vil være et godt forbillede

*Kilde: Borgerundersøgelse 2011. Sammenlagt giver procenterne over 100, da respondenterne kunne afgive flere svar.

AARHUS CYKELBY FØLGER OP PÅ INDSATSEN

Aarhus Cykelby har udgivet et nyt cykelregnskab, som tager temperaturen på borgernes cykelvaner og tilfredshed med deres cykelby. Cykelregnskabet 2011 følger op på udviklingen og effekten af indsatserne i cykelhandlingsplanen.

I 2007 vedtog byrådet en ambitiøs cykelhandlingsplan for Aarhus Kommune med det formål at få markant flere aarhusianere op på cyklen for på den måde at reducere på CO₂-udledning og trængsel på vejene, og samtidig forbedre borgernes sundhed. For at kunne evaluere på indsatser og prioritere fremtidige indsatser udgav Aarhus Cykelby det første cykelregnskab i 2009.

Siden da er der blevet gennemført flere forbedringer for at gøre Aarhus til en endnu bedre by at cykle i. Der er blandt andet etableret 3500 nye cykelparkeringspladser, lavet 25 km ny cykelsti og opsat fem nye cykelpumper i byen. Til pendlere primært fra Djurslandmotorvejen, har Aarhus Cykelby

opført landets første cykelterminal ved Egå Engsø¹. Her kan pendlere parkere bilen og hoppe på cyklen det sidste stykke vej ind til midtbyen. Derudover er der blevet gennemført aktiviteter og kampagner for at øge opmærksomheden på Aarhus som cykelby.

Flere cykler

De nye trafiktællinger viser en stigning i antallet af cyklister i Aarhus. Fra 2010 til 2011 er cykeltrafikken steget med 6 %, hvilket svarer til, at hver aarhusianer mellem 10-84 år i gennemsnit cykler 1,78 km om dagen. Ifølge borgerundersøgelsen, som cykelregnskabet blandt andet baserer sig på, er kvinderne i overtal blandt cyklisterne (57 %). Ca. halvdelen af cyklisterne er løn-

modtagere, og 24 % er enten studerende eller lærlinge.

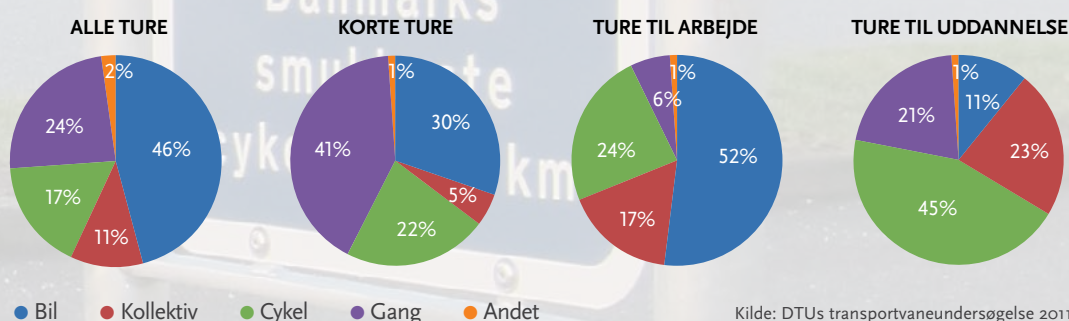
Fremgangen i cykeltrafikken skyldes først og fremmest, at flere har skiftet bilen ud med cyklen på de korte ture (under 5 km), således at 27 % nu anvender cyklen til disse ture imod 22 % i 2009. Samtidig har der været en lille stigning i cyklister, der anvender cyklen dagligt fra 35 % til 37 % i 2011².

Forælderenes transportadfærd smitter også af på børnene, idet 40 % af cyklisternes børn også selv cykler til skole, hvormod kun 26 % af ikke-cyklisterne cykler til skole.

¹Cykelterminalen (side 12, Cykelregnskabet)

²Fordeling af ture på transportmiddel (side 4, Cykelregnskabet)

FORDELING AF TURE PÅ TRANSPORTMIDDEL



Stigende tilfredshed

Generelt har indsatsen for en bedre cykelby virket. Aarhusianerne er blevet markant mere tilfredse med forholdene for cyklisterne. Således har der siden sidste måling i 2009 været en stigning i tilfredshed med cykelbyen på 28 %, hvilket betyder at 68 % af deltagerne i borgerundersøgelsen nu udtrykker tilfredshed med Aarhus som cykelby. Kun 7 % er direkte utilfredse.

Der har specielt været en fremgang på i tilfredsheden med skiltning og vejvisning for cyklister, som er steget med 27 % i perioden, samt på fremkommeligheden for cyklister, hvor 70 % er tilfredse i 2011 mod 61 % i 2009. Fremkommeligheden er blandt andet søgt forbedret ved at lave landets første

cykelgader i indre by³. Aarhus Cykelby har også formået at øge borgernes tilfredshed med information og dialog omkring cykelbyen med 50 %.

Der er dog stadig udfordringer for cykelbyen. I forhold til 2009 er der sket en stigning på 24 % i cyklister, der er utilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier og -baner. Og det til trods for at 20 % af cykelstierne har fået nyt slidlag i samme periode. Dette kan muligvis skyldes de hårde vintre, som tærer på cykelstierne.

Uheldsstatistikken viser også en kedelig udvikling, idet der har været en stigning i både alvorligt og lettere tilskadekommen-

de fra 2010 til 2011. Tallene viser, at det primært er mænd mellem 18 og 54 år, der kommer mere til skade.

Cykelregnskabet 2011 giver således en god indikation af, hvordan indsatsen for en bedre cykelby har virket og bliver opfattet af cyklisterne. En værdifuld viden, når fremtidige aktiviteter og kampagner skal sættes i værk.

Heidi Høyer - VEKSØ Mobility

³Cyklister undtaget ved højresving"-skilt (side 13, Cykelregnskabet)

OM REDAKTIONEN



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 adfærsændrende 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.





Cykeltrafikken - nu tilgængelig fra mobilen

CykelTrafikken.dk kan nu også let anvendes på en smartphone. Samme adresse benyttes i telefonens browser, og der vises en særlig version, som er tilpasset mobilen. Menuen giver adgang til at søge efter tags og kategorier. På skærbilledet kan man direkte slå funktionen fra og i stedet vælge at se den almindelige webudgave af sitet.

Næste nummer af Cykeltrafikken

Næste nummer af Cykeltrafikken udgives den 1. april 2013.

Deadline for artikler er den 15. marts 2013

redaktionen@cykeltrafikken.dk

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