

April 2013

cykeltrafikken

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

**Øresund
en cykelregion?**

KLIK & LÆS

**Cykling
i gågaderne
i Aalborg**

KLIK & LÆS

Danske Cykelbyer:
Fredericia Cykelby

KLIK & LÆS

**Cyklisme som
oplevelsesøkonomi**

KLIK & LÆS

**Tværfaglig
cykelfremme**

KLIK & LÆS

Danske Cykelbyer:

FREDERICA CYKELBY

Af Anne-Kirstine Juul Spring, Kofoed & Co

Med en ny national cykelstrategi, som forventes til efteråret 2013, er det meningen, at der skal sættes endnu mere fokus på cykelindsatsen rundt omkring i det danske land samt på Danmark som cykelland fremadrettet. Lokalt, regionalt såvel som nationalt skal cykelindsatsen fokuseres, så hele Danmark kommer op på cyklen. Listen over danske cykelbyer er voksende, og én af byerne på listen er Fredericia, som har godt gang i cykelindsatsen og har haft det gennem flere år nu. Som innovativ og engageret cykelby er Fredericia et forbillede for andre danske byer, som i forbindelse med den nye nationale cykelstrategi vil satse mere på deres cyklister.

Fredericia Cykelby – et vedvarende projekt

Fredericia Kommune har en lang tradition for at have fokus på cyklisme og cykeltrafik. I 2005 udarbejdede kommunen Cykelhandlingsplanen "Cyklen for alle", hvori konkrete mål indenfor den overordnede trafik- og miljøpolitik blev beskrevet. Det var med afsæt i denne handlingsplan, at projektet Fredericia Cykelby for alvor startede op i foråret 2010 med tre overordnede formål: at få flere borgere til at cykle, at få flere til at cykle mere, samt at skabe bedre forhold, herunder forbedre trafikssikkerheden, for cyklisterne i Fredericia. Siden kontrakten om støtte til Fredericia Cykelby blev indgået med Vejdirektoratet i april 2010, er der således gjort meget for cyklisterne i Fredericia.

Fredericia Cykelby arbejder med mange forskellige fokusområder indenfor cyklisme og cykelfremme og har hele tiden nye projekter i støbeskeen for at sikre, at Fredericia Cykelby er et vedvarende projekt. Hvor der i begyndelsen var fire projekter, har et ambitiøst mål om at opnå en cykelandel på 25 % i Fredericia gjort, at der nu arbejdes med fremme af cykeltrafik indenfor 10 forskellige initiativer og projekter. Siden projektets opstart i 2010 har der således været fokus på mange forskelligartede initiativer for cykelfremme samt sikkerheds- og sundhedsprojekter indenfor

cykelområdet, idet cykelpolitikken i Fredericia samtidig er blevet et integreret element i kommunens sundhedsstrategi og kommuneplanens indsatsområder. 7 kilometer nye cykelstier, bedre cykelparkeringsforhold med 320 nye stativer med indbygget wire i Fredericia Midtby, 5 cykelpumper hvoraf den ene er i forbindelse med et "gør det selv" cykelværksted, 6 cykelbarometre, 5000 cykelstikort samt uddeling af 1700 cykelhelme er blot nogle af de ting, som Fredericia Cykelby har gjort for sine cyklister over de seneste 3 år.

Fokus på kampagner

Men det stopper ikke her; Fredericia Cykelby har ud over fysiske forbedringer og initiativer lavet en Cykelbyhjemmeside og en Cykelrute designer, hvor de fredericianske cyklister kan planlægge og designe deres cykelruter, få vist byens cykelstier eller cykelhandlere og se distancer, højde, tidsangivelse og forventet energiforbrug for deres planlagte cykelruter. Derudover har Fredericia Cykelby haft stor fokus på skoleeleverne og derfor opfordret samtlige skoler til at lave en trafikpolitik, som beskriver, hvad skolen gør for



FREDERICIA CYKELBY... *fortsat*

Læs mere om Fredericia Cykelby og deres mange cykelinitiativer og –projekter på

fredericiacykelby.dk

eller find Fredericia-Cykelby på facebook



Fredericia Cykelby har blandt andet uddelt sadelbetræk og cykelhelme for at synliggøre Fredericia som Cykelby.



Fremadrettet skal de mindre cyklister inddrages mere i Fredericia Cykelbys initiativer og projekter, hvorfor børnehaverne nu får særligt fokus. Blandt andet skal børnehaverne have mulighed for at køre med i CykelScore, og flere børnehaver får derfor deres eget checkpoint.

at ruste eleverne til at færdes sikkert i trafikken. Også kampagner og events målrettet borgerne har været et fokusområde, og eleverne på de fredericianske skoler har derfor været aktive deltagere i kampagnerne Alle Børn Cykler og Jorden Rundt på 80 Dage, hvor skolebørn ved hjælp af en GPS uploader deres cykelture til en hjemmeside, hvor en historiefortælling relateres til rejsen. I 2011 kørte 19 skoleklasser i Fredericia tilsammen hele 23.567 kilometer i Jorden Rundt på 80 dage.

Fredericia Cykelby har gjort en særlig indsats overfor skolerne, men virksomhederne er bestemt ikke blevet glemt. Ud over at opfordre de fredericianske virksomheder til at deltage i Vi Cykler til Arbejde, har Fredericia Cykelby haft sine egne lokale kampagner og initiativer, som støtter op om og opfordrer den voksne del af befolkningen til at cykle. Blandt andet har der været fokus på at få de fredericianske arbejdspladser til at understøtte de cyklende medarbejdere ved at uddele en pris for "Den Mest Cyklistvenlige Arbejdsplads", og i en tidligere kampagne har der været sat fokus på voksnes brug af cykelhelme, da Fredericia Cykelby uddelte 1700 cykelhelme, tog billeder af borgerne med cykelhjelme på og ud fra disse fotos kårede Fredericias smarteste cyklist. Ydermere lancerede Fredericia Cykelby Cykelstafetten i 2012, hvilket blev så stor en succes, at kampagnen gennemføres igen i år. Cykelstafetten er, som navnet indikerer, en stafet, hvor lokale arbejdspladser med hjælp fra en GPS holdvis konkurrerer mod hinanden i en venskabelig kappestrid om at cykle længst over en given periode. Samlet kan projektet involvere op mod 1000 aktive cyklister, som kæmper om at få GSP'en til at skifte hænder flest gange og tilbagelægge flest kørte kilometer på cyklerne.

FREDERICIA CYKELBY... fortsat



Cykelbarometer i Fredericia. Barometeret fungerer som en tællermaskine og synliggør, hvor mange cyklister, der cykler forbi i det pågældende døgn, årets trafik til dato samt den aktuelle temperatur. Data lagres og bruges i statistiske sammenhænge for at fremme cyklisternes forhold i Fredericia.



Vinderen af Fredericias Smarteste Cyklist Helle H. Christiansen fremviser her den plakat, som blev fremstillet af alle de billeder, som blev taget af de voksne cyklister ved kampagnens afslutning. Helle vandt med sit billede afstemningen og et gavekort til Restaurant Ti trin Ned i Fredericia.

Igen i år kører Cykelstafetten i Fredericia. Kampagnen kører fra den 8. april til den 31. maj 2013 og er for medarbejderne på de fredericianske virksomheder. Læs mere om Cykelstafetten her.



Initiativer for alle

Et initiativ, som involverer samtlige af Fredericias borgere, er konceptet CykelScore; et teknologibaseret kampagnekoncept, som skal få flere til at cykle mere – ikke blot flere kørte kilometer, men også længere ture, året rundt. Med smartphones og RFID chips på cyklerne registreres borgernes cykelture via 17 checkpoints, som er opsat ved skoler og virksomheder i Fredericia. CykelScore har mere end 1130 deltagere i Fredericia, som kæmper om flotte præmier i et virtuelt lotteri. Projektet er et initiativ af Fredericia Cykelby, som nu breder sig ud nationalt såvel som internationalt: CykelScore har opnået EU støtte til at omfatte 7 lande, og flere andre danske og udenlandske byer er på vej til at introducere CykelScore. I Fredericia skal børnehaverne også til at køre med i CykelScore, og nye checkpoints er derfor på vej til Fredericia i løbet af 2013.

Fremtiden i Fredericia Cykelby

Fredericia Cykelby har ændret sig fra at være et enkeltstående projekt til at være en kontinuerlig indsats til fremme af cykeltrafikken. Således er cykelprojektet løbende blevet udvidet, og fremadrettet vil det sætte mere fokus på også at inkludere både seniorer og de mindste børn. Der er ligeledes planer om etablering af yderligere 360 cykelstativer ved stationen i Fredericia og implementering af elektriske bycykler som supplement til tog og bybusser.

Fredericia Cykelby er ambitiøs med sin målsætning om at være Danmarks 2. bedste cykelby, men den kontinuerlige og innovative tilgang til cyklisme og cykeltrafik er snarere blevet en vision end et projekt, hvilket gør Fredericia Cykelby til en stor inspirationskilde for andre byer og projekter, som ønsker at sætte fokus på cykelfremme og cykeltrafik.



Anne-Kirstine Juul Spring,
anne-kirstine@kofco.dk

Øresund

EN CYKELREGION?

Af Søren Fischer Jepsen, Tetraplan

Cykling i Øresundsregionen er især forbundet med de store byer, men det behøver ikke være sådan. En sammenligning med hollandske og tyske regioner viser, at en målrettet regional indsats kan bidrage til at gøre cyklen til det naturlige valg i den daglige transport – også uden for de store byer.

Region Skåne og Region Hovedstaden har netop afsluttet et treårigt Interreg IVa projekt om cykling i Øresundsregionen. Projektet bestod af en række delprojekter, som tilsammen dækker over en lang række aspekter af cyklingen i Øresundsregionen.

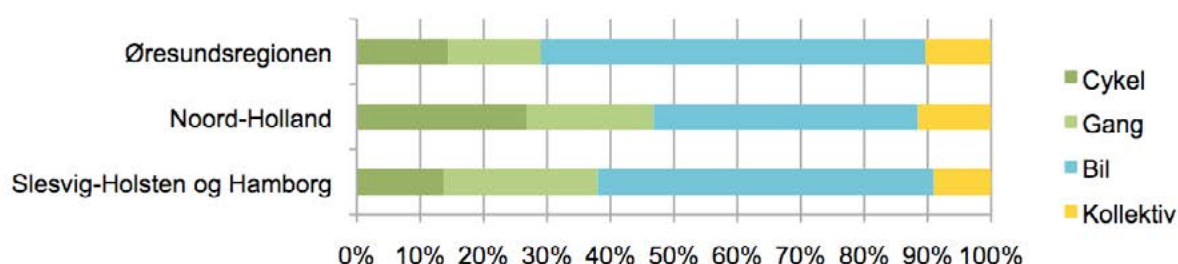
- Info n bike
- Campaign n bike
- Rent n bike
- Tourism n bike
- Young n bike
- Shop n bike
- Commute n bike
- Ride n bike
- Benchmarking

I det første nummer af Cykeltrafikken (Lige børn cykler lige godt – december 2012) fortalte vi, hvordan man som kommune kan benchmarke sig i forhold til naboerne, og derved skabe et grundlag for den fremtidige prioritering af indsatsen på cykelområdet, således at der skabes mest mulig cykelvækst for pengene.

Som en del af benchmarkingen, blev der også kigget udad – hvor står Øresundsregionen i forhold til andre sammenlignelige regioner?

Baseret på de samme fire grupper af indikatorer som også er anvendt i den interne benchmarking, blev forholdene i Øresundsregionen sammenlignet med udvalgte regioner i Tyskland og Holland.

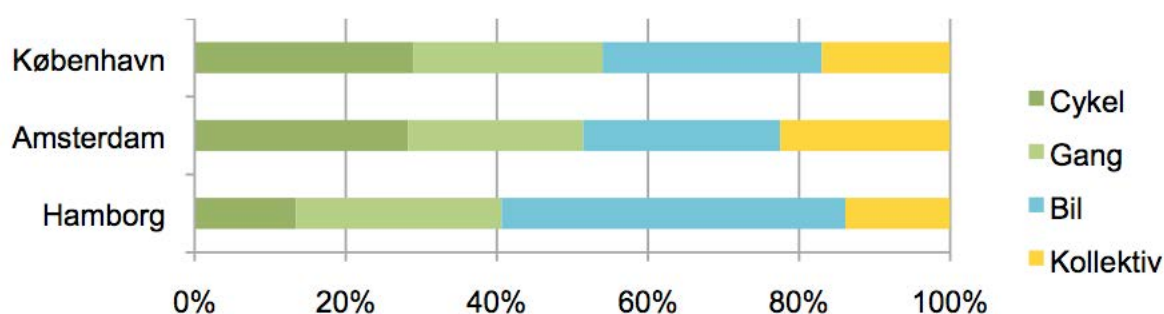
Både i Tyskland og Holland laves på samme måde som herhjemme rejsevaneundersøgelser, hvor man ved hjælp af store stikprøver beskriver befolkningens rejsevaner. På baggrund af disse blev der lavet en screening af cykelandelene i de tyske forbundsstater og de hollandske provinser. Blandt de forbundsstater og provinser med de højeste cykelandele blev udvalgt ét tysk og ét hollandsk område, som strukturelt er sammenligneligt med Øresundsregionen. De udvalgte regioner minder urbaniseringsmæssigt, topografisk og klimatisk om Øresundsregionen. Der er altså i udgangspunktet nogenlunde de samme fysiske forhold. Slesvig-Holsten og Hamborg blev udvalgt i Tyskland, og provinsen Noord-Holland – som inkluderer Amsterdam – i Holland. Der er tale om to relativt flade regioner, begge inkluderer en millionby, samt en række mellemstore og mindre byer – ligesom Øresundsregionen.



ØRESUND - EN CYKELREGION?... fortsat

Sammenligningen viser, at cyklens andel af de daglige ture ikke er større i Øresundsregionen end i disse regioner. Både i Øresundsregionen og i Slesvig-Holsten inkl. Hamborg er cykelandelen omkring 15 % af alle ture. I Noord-Holland er mere end hver fjerde tur en cykeltur.

Hvor cykling i Øresundsregionen hovedsagligt er et byfænomen – cykelandelen falder i takt med faldende indbyggertal – ændrer den sig ikke væsentligt med bystørrelsen i de to andre regioner. I Noord-Holland, har man formået at udbrede cykling til hele regionen, så der ikke er særlig stor forskel på omfanget af cykling i Amsterdam og i resten af regionen. I Slesvig-Holsten er cykelandelen generelt lav, både i byerne og på landet.



Samlet set har Øresundsregionen således en cykelandel på linje med Slesvig-Holsten og Hamborg, men København skiller sig markant ud med en cykelandel, som svarer til Amsterdams. Sammenlignet med Hamborgenserne benytter Københavnerne cyklen dobbelt så ofte.

I Tyskland har anlæg af cykelstier og fremme af brugen af cykel hidtil været et rent regionalt anliggende. I den seneste regionale udviklingsplan for Slesvig-Holsten indgår cykelfremme med et særligt fokus på den rekreative cykling og cykelturisme, men indsatsen er helt overladt til den enkelte kommune. Målsætningen viser også at cyklen ikke betragtes som en seriøs spiller i pendlingstrafikken.

Den generelt høje cykelandel i Holland er interessant. I Holland er der fastsat nationale mål for udvikling på cykelområdet. Alle provinser udarbejder særskilte regionale cykelplaner og formidler statslige midler til cykelprojekter i kommunerne. Derigennem har de regionale myndigheder et overblik over planlægningen for cykeltrafikken og sikrer en kontinuitet i planlægningen, og at cykeltrafikken er integreret i den øvrige trafikplanlægning. Der investeres årligt ca. 3 mia kr i cykelinfrastruktur. Langt den største del, 75 %, finansieres af kommunerne. Provinserne og byregionerne yder tilsammen 15 % og staten resten. Målt pr. indbygger investeres der således 181 kr. i udbygning af cykelinfrastrukturen, hvilket er mere end dobbelt så meget, som i Øresundsregionen (82 kr. pr. indbygger i Region Hovedstaden).

Kravet for at modtage støtte til et projekt er, at projektet skal være kommunegrænseoverskridende. Ad den vej har man formået at skabe et cykelstinet, som ikke kun er begrænset sig til den enkelte by, men binder hele regionen sammen.

Læs mere

Benchmarkstudiet er gennemført af Tetraplan og Trivector. Rapporten kan findes på projektets hjemmeside oresundsomcykelregion.nu, rapporten beskriver de virkemidler, som anvendes i de tyske og hollandske delstater og provinser. På hjemmesiden kan man også læse nærmere om de øvrige delprojekter.

ØRESUND - EN CYKELREGION?... fortsat



DEN EUROPÆISKE
UNION
Den Europæiske
Fond for
Regionaludvikling

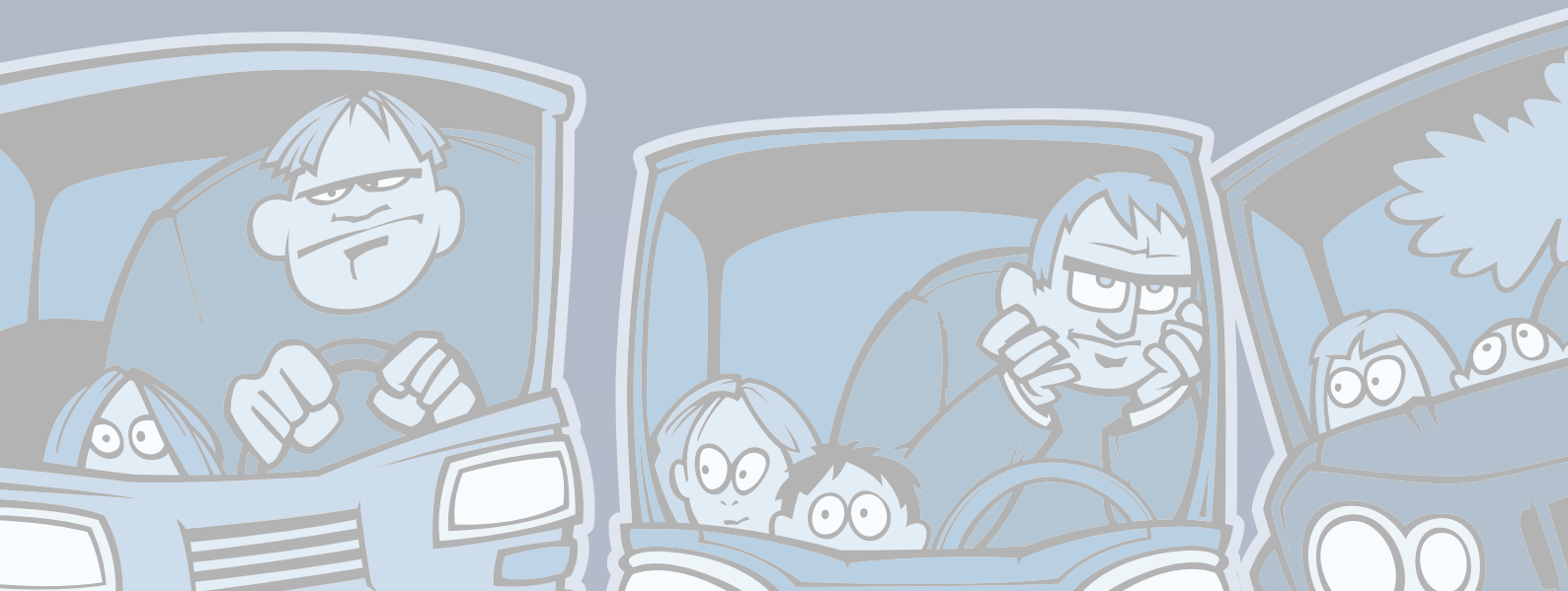


Interreg IVA
ØRESUND - KATTEGAT - SKAGERRAK

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, Högskolan Kristianstad.



Søren Fischer Jepsen,
sfj@tetraplan.dk



TVÆRFAGLIG CYKELFREMME

Af Hans Jørgen Bitsch, Skanderborg kommune

I forbindelse med, at Skanderborg Kommune deltog i EU-projektet "Active Travel Network" (ATN) sammen med 10 kommuner fra 9 forskellige europæiske lande, etablerede 3 afdelinger i Skanderborg Kommune et tværfagligt samarbejde, som har givet stor gennemslagskraft både udadtil og internt i den kommunale administration og blandt kommunens politikere.

Formålet med ATN-projektet var at få flere til at anvende cykling og gang i stedet for bil og derfor var det naturligt, at samarbejdet bestod af:

Vej og Trafik

Lone Krogsgaard

Plan og Erhverv

Susanne Skårup (Klimakoordinator)

Sundhedsfremme

Hans Jørgen Bitsch

Hovedformålet med projektet var udarbejdelse af en lokal handlingsplan for fremme af aktiv trafik (cykling/gang) - evt. i kombination med kollektiv trafik. Endvidere skulle

der laves en lokal kampagne i løbet af projektets løbetid.

Lokal støttegruppe

Tidlig inddragelse af borgere og andre interessenter var et vigtigt element i projektet. Støttegruppen blev nedsat med en bred vifte af medlemmer: Repræsentanter for hverdagscyklister, cykelhandlere, cykelklubber, Politiet, trafikselskaber, politikere, skoler, nabokommuner, politikere, de 3 chefer for de involverede afdelinger samt arbejdsgruppens medlemmer.

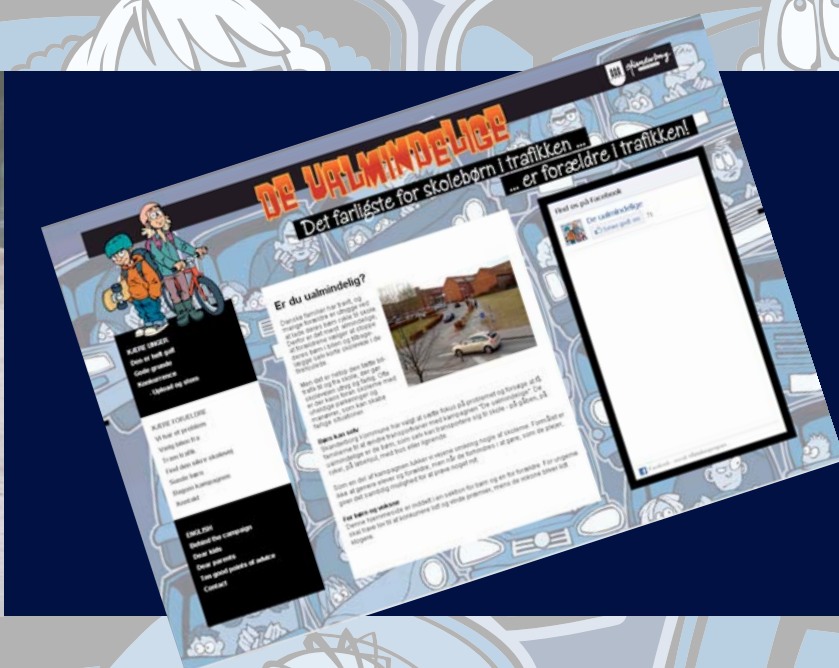
Møderne har klarlagt et stort antal problemer for cyklende og gående trafik i Skanderborg Kommune og har også givet mange idéer til at løse problemerne og se fremad i en kontinuerlig udvikling. Formålet var også at forankre projektet blandt borge-

re, herunder politikere og andre interessenter, f.eks. leverandører af offentlig transport. I dette forum har udkastet til handlingsplan også kunnet diskuteres.

Besigtigelse af forholdene for cyklister

Arbejdet i støttegruppen er blevet suppleret med en besigtigelse af forholdene på udvalgte steder i Skanderborg kommune. ATN-arbejdsgruppen havde sammen med Dansk Cyklistforbund arrangeret en cykeltur i kommunen for alle interesserede borgere. Her var der på stedet mulighed for at tale om problemer og gode løsninger. På et efterfølgende møde præsenterede ATN-arbejdsgruppen deres hidtidige arbejde og planerne for fremtiden. I forbindelse med mødet blev der dannet et lokalt cykelnetværk.

TVÆRFAGLIG CYKELFREMME... fortsat

**Medinddragelse af politikere**

Udvalgsformændene fra de udvalg, hvorunder de 3 afdelinger råder, har været inddraget fra et meget tidligt tidspunkt:

Kultur- og Sundhedsudvalg
Undervisnings- og Børneudvalg
Miljø- og Planudvalg

De har både været medlemmer af den lokale støttegruppe og deltaget aktivt i andre dele af projektet og i de initiativer, som har været resultatet af ATN-projektet.

At 3 udvalg har været repræsenteret har givet en politisk forankring, som er uvurderlig: Helt konkret har det også givet ekstra politisk fokus på trafikikkerhed – specielt for skolebørn – som har udmøntet sig i

kommunale bevillinger til at sikre vejene for de cyklende og gående trafikanter.

Foruden den politiske forankring har involveringen af politikere også givet medie dækning både i presse, radio og TV i forbindelse med aktiviteter, som udspringer af ATN-projektet.

Samarbejde på tværs

Da projektet er fælles for de 3 kommunale afdelinger: Vej og Trafik, Plan og Erhverv og Sundhedsfremme, har det medført, at der i projektet har været en bredde i viden, som ellers ikke kunne opnås.

Det har skabt en forståelse for hinandens roller og en synergieffekt, som har givet projektet ekstra gennemslagskraft både internt i kommunen og udadtil i forhold til interessenter og medier.

Vores meget forskellige eksterne og interne kontaktnet har gjort, at vi har nået mange flere, end det ellers ville være tilfældet.

At vi hører hjemme i 3 forskellige afdelinger har også haft en direkte indflydelse på at sætte cykling og gang på dagsordenen i planlægningsarbejdet i vore egne afdelinger.

Der er allerede iværksat 6 lokale initiativer, og dette har kun kunnet lade sig gøre, da de tre afdelinger tilsammen har så mange kontakter og muligheder for konkret handling. F.eks. har Vej og Trafik en enestående mulighed for konkrete handlinger for at forbedre forholdene for cyklister, da der samtidig er politisk opbakning. Dette har foruden ekstra bevillinger bl.a. ført til kampagnen De Ualmindelige, som har fået International Advertising Associations vinderpris.

TVÆRFAGLIG CYKELFREMME... fortsat

**Det internationale samarbejde**

Møderne med de europæiske samarbejdspartnere har givet en forståelse for de forskellige kulturer og arbejdsforhold, som hersker i Europa – både hvad angår cyklen, men også en række andre kulturelle og historiske forhold. Deltagelse i ATN-projektet har også betydet en større lokal forpligtigelse til at arbejde med cyklen som transportmiddel, og speedet processen med udarbejdelse af en lokal handlingsplan op.

Arbejdet i det europæiske netværk både i form af møder og aktiviteter i de mellemliggende perioder har givet arbejdsgruppen en stor viden og masser af inspiration og ekstra gåpåmod. Danmark er et af de bedste cykellande i verden, men der er mange gode idéer at hente ved at arbejde internationalt.

Et af netværksmøderne blev afholdt i Skanderborg i september 2011. Under mødet

var der indlagt to cykelture i Skanderborg samt besøg i Aarhus og Odense cykelbyer. En af cykelturene startede en regnfuld morgen, hvor vi kunne se glade elever komme cyklende i regnvejret – gennem de største pytter – og have det sjovt. Det var mange fra de sydligere himmelstrøg dybt imponeret over.

Fremtiden

Initiativerne føres videre, og på baggrund af input fra bl.a. det lokale cykelnetværk vil der igangsættes nye aktiviteter.

ATN-projektet har medført et samarbejde, en kvalitet og en række aktiviteter til fremme af cyklen som transportmiddel, som ellers ikke ville være opnået. Dette samarbejde fortsætter også efter afslutningen af projektet.

Der er allerede et nyt større projekt på bedding: Skanderborg Kommune deltager

i Nordiske Cykelbyer II - et samarbejde mellem nordiske byer under INTERREG IV A (EU-program) med det formål at fremme cykling. Dette skal ske ved idéudveksling og fælles udvikling af kampagner m.v. I denne forbindelse er der dannet en arbejdsgruppe bestående af den gamle ATN-arbejdsgruppe samt en konsulent fra Børn og Unge-sekretariatet.

Så samarbejdet på tværs af afdelingerne fortsætter i udvidet form. Det kan varmt anbefales.



Hans Jørgen Bitsch

hans.joergen.bitsch@skanderborg.dk

CYKLISME SOM OPLEVELSESØKONOMI

Af Maja de Taeje, Kofoed & Co

Hvad har Herning i Danmark tilfælles med Monte Carlo i Monaco, franske Nice, den hollandske hovedstad Amsterdam og græske Athen? Svaret, som de færreste nok uden videre ville gætte er, at de nævnte byer alle har været vært for start-etapen af Giro d'Italia. Et fænomen, som kun er forekommet sammenlagt 10 gange i løbets 103-årige historie. Det siger en del om det høje ambitionsniveau, der blev lagt for dagen, da Herning Kommune fik idéen om at bringe Giro d'Italia til byen.

Netop ambitionsniveauet – det at tænke stort og at turde sætte overliggeren højt – var således et af de klareste budskaber, da Elo Haunstrup Christensen, Sport og Eventmanager fra Herning Kommune, berettede om byens store satsning på konferencen "De økonomiske hjul", som blev afholdt i Middelfart i sensommeren 2012.

Året forinden, i 2011, havde VM i landevejscykling i København og Rudersdal Kommune givet en turismeomsætning på cirka 232 millioner kroner. Det understreger det potentiale, der ligger i cyklisme som oplevelsesøkonomi. Efter- som større idrætsbegivenheder traditionelt knyttes til Hovedstadsområdet, lå "... *den fantastisk modige beslutning, det var, at sparke støvlelandets historiske cykelløb i gang her i den midtjyske metropol*" (Politiken.dk, Giro d'Italia i Herning kommenteret af Jørgen Leth d. 5.05.2012), dog ikke lige i kortene. Faktisk havde verdens næststørste cykelløb på daværende



Foto: Kasper Sørensen

CYKLISME SOM OPLEVELSESØKONOMI... fortsat

tidspunkt aldrig tidligere gæstet Skandinavien. Den ambitiøse idé opstod, da Herning gerne ville lave noget særligt i forbindelse med byens 100-års jubilæum som købstad, og med Horsens Kommune som en stærk allieret lykkedes det som bekendt at blive vært for den største sportsbegivenhed på dansk jord i 2012.

Think Pink!

På konferencen i Middelfart løftede Elo Haunstrup Christensen sløret for strategien bag den "Giro Mania", som for alvor ramte Herning i foråret 2012. Strategien tog bl.a. udgangspunkt i ansættelsen af en Sport Event Manager og havde særligt fokus på borgerinvolvering og afholdelse af side-events. Grundtanken var, "... at gøre Giro-starten til en folkefest, - og at brande Herning som en attraktiv by at bo og drive forretning i", fortalte Elo Christensen, og konkluderede: "- og det er vi lykkedes med".

Det facit er Elo Christensen bestemt ikke ene om at nå. "Starten på Giro d'Italia sidste år i Danmark er fra alle sider blevet lovprist som en kæmpemæssig succes" (Politiken.dk, Dansk Giro d'Italia-succes følges op af Irland af Mogens Jacobsen d. 21.02.2013). Der kom et langt større antal tilskuere, end man havde håbet på, og det blev fremhævet som et skoleeksempel på et perfekt eksekveret løbsarrangement (www.sporteventdanmark.com, Denmark delivered the best start to a Giro D'Italia held abroad – ever af Eline Andersen d. 9.05.2012). Mediedækningen fra løbets start i Herning fremhæver endvidere ofte, hvorledes særligt folkefesten og de mange sideaktiviteter til selve cykelløbet satte deres tydelige præg på begivenhederne i Herning.

Nedenstående stemningsreportage er således et rigtigt godt eksempel på, i hvor høj grad "Think Pink!" strategien lykkedes:

"Som man bevæger sig gennem Hernings gader, fornemmer man klart, hvor enorm og stor folkefesten er... Der er musikalsk underholdning, opvisninger, lingerishow, cykelløb, storskærms-arrangementer og ovenpå fredagens kulde sikkert også en del lyserøde næser. Men stemningen er i top, og de cykelglade fans får en på opleveren". (Ekstra Bladet, Så går det løs: Herning amok i pink af Brian Askvig og Jonas Sørvin Kristiansen d. 5.05.2012)



© dancingonthe pedals.net



Foto: Kasper Sørensen



© dancingonthe pedals.net



© dancingonthe pedals.net



© dancingonthe pedals.net

CYKLISME SOM OPLEVELSESØKONOMI... fortsat

Herning som eventby

Herning Kommune investerede sammenlagt 11 millioner kroner i at få løbet til byen og fik for de penge ikke blot en lyserød folkefest, men også højt profilerede danskere som H.K.H. Kronprins Frederik og Statsminister Helle Thorning-Schmidt til byen, for ikke at tale om cykelryttere, holdejere, journalister, turister og tilskuere. Medieomtalen var selvsagt massiv og omtalen alene blev vurderet til at være investeringen værd, (www.boersen.dk, Borgmestre: Giroen er en god investering af Ritzau d. 4.05.2012), idet profileringen af Herning som en interessant by, "et sted med initiativ, og hvor der ikke er langt fra tanke til handling" (www.aoh.dk, Nyt gratis magasin til Herning af Peter Jessen. Kilde: Per Hansen, citydirektør og magasinudgiver), muliggjorde en unik branding. Visionen var, at Giro d'Italia i Herning skulle være startskuddet på lanceringen af Herning som eventby – en by som kan tiltrække sportslige events med internationale dimensioner.

Med afholdelsen af mindst en større international sportsbegivenhed årligt i de kommende år ser også disse ambitioner ud til at kunne indfries. Alene i år er Herning således vært for EM i spring, dressur og para dressur samt EM i Volleyball, mens begivenheder som VM for islænderheste og EM i Herrehåndbold venter forude.

I tilfældet Herning, har cykling som oplevelsesøkonomi således profileret byen ved at sætte den på danmarks- og verdenskortet, hvilket har medført en øget turisme og større omsætning i byen. Omregnet til kroner og ører vurderes det i en rapport om giro-afviklingen fra Copenhagen Business School, at meromsætningen alene i Herning beløb sig til mellem 50 og 90 millioner kroner (www.aoh.dk, Herning tjente millioner på Giroen af Marianne Thorø d. 17.1.2013). De tre etaper af Giro D'Italia, som det i alt blev til, før giroen fortsatte på italiensk jord, har således unægteligt været en god investering. Der er nemlig masser af positive afledte økonomiske effekter ved cykel-events. Tilskuerne til Giro-starten i Danmark skabte eksempelvis mere end 40.000 overnatninger, og hvad der omregnet svarer til næsten 100 fuldtidsstillinger i værtskommunerne (www.dknyt.dk, Turisterne lagde over 100 millioner hos Giro'ens værtsbyer, d. 17.1.2013).

Think Big!

Giro D'Italia var således ikke kun en god forretning for Herning og Horsens, men også for staten, som "... blev den store vinder på de to kommuners slid for at trække Giro d'Italia til det midtjyske" (www.aoh.dk, Se hvem der tjente aller mest på Giroen af Jesper Wind d. 22.1.2013) via en betragtelig økonomisk gevinst. For at vende tilbage til Elo Haunstrup Christensens budskab om at turde satse og drømme stort, har erfaringerne fra Giro D'Italia i Herning sat fornyet fokus på de økonomiske effekter ved cykelevents og det potentiale der ligger i cyklisme som oplevelsesøkonomi; det er ganske enkelt værd at investere i.



Foto: Kasper Sørensen

Maja de Taeje
maja@kofco.dk



CYKLING I GÅGADERNE I SÆRLIGE TIDSRUM

Af Anne Marie Lautrup Nielsen, Aalborg Kommune

- erfaringerne fra Aalborg

"Cykling i gågader" lyder i udgangspunktet som en forkert sammenblanding af ord. Men hvis man tilføjer "i særlige tidsrum", begynder begrebet at give mening. For hvorfor ikke have en fleksibel tilgang til byens rum, og give cyklisterne mulighed for at anvende gågaderne i de tidsrum, hvor der ikke er mange fodgængere?

Aalborg Kommune startede tilbage i efteråret 2011 - som led i Aalborg Cykelby - en forsøgsordning med cykling i gågaderne i tidsrummet kl. 21-9. Ordningen omfattede alle gågaderne dog med undtagelse af Jomfru Ane Gade, der pga. udeserveringen og aktiviteterne om aftenen ikke ind-

gik i ordningen. Argumenterne for at tillade cykling i gågader uden for butikkernes åbningstid var:

- at skabe en bedre fremkommelighed for cyklister.
- at øge liv i gågaden om aftenen/natten til gavn for både fodgængernes og cyklisternes tryghed.
- at få en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og sammenbinding af det centrale Aalborg via en attraktiv cykelrute.

Forsøget kan dermed ses som både en

mulighed for at styrke byens liv og samtidig ses som en enkelt og billig måde at udnytte byens eksisterende infrastruktur mere effektivt. Lignende ordninger findes i en række byer, men for at sikre, at ordningen også fungerede efter hensigten, er der blevet gennemført både kvalitative og kvantitative evalueringer af ordningen, som vil blive præsenteret her.

Evaluering af ordningen

Ordningen er blevet evalueret ud fra følgende undersøgelser:

- Tællinger af cyklende og gående i gågaden før og efter indførelse af forsøgsordningen

CYKLING I GÅGADERNE... *fortsat*

- To spørgeskemaanalyser blandt gående i gågader
- Uheldsudtræk for gågaderne

Tællingerne af antal cyklende i gågader i hhv. 2011 og 2012 viser, at der er opnået en markant fremgang i antallet af cyklende i den lovlige tidsperiode, mens antallet af cyklister, der cykler ulovligt i gågaden, er faldet. Den ene halvdel af forsøgsprojektets formål er således opfyldt, idet gågaderne benyttes af cyklisterne, ligesom der er opnået en ekstra bonus, idet der cycles mindre på de uønskede tidspunkter af dagen, hvor der også færdes mange fodgængere.

Spørgeskemaundersøgelserne er gennemført blandt gående i gågaden, da denne trafikantgruppe må formodes at være den gruppe, der vil kunne opleve gener i forhold til cyklisternes tilstedeværelse. Spørgeskemaundersøgelserne viser, at ud af de adspurgte var cirka halvdelen bekendt med ordningen. Af de, der normalt bruger cyklen som transportmiddel i byen, var kendskabet imidlertid større, idet 63 % af denne gruppe svarede, at de havde bemærket ordningen. Man kunne have forventet, at flere ville have fået kendskab til ordningen i perioden mellem marts og september, men det har ikke været tilfældet.

Både i midtvejsevalueringen, hvor der kun blev foretaget interviews om morgenen, og ved evalueringen i september 2012, hvor der både blev foretaget interviews morgen og aften, viser, at der er en gruppe, der føler sig mindre trygge. Ved midtvejsevalueringen var det 31 %, mens det ved evalueringen i september 2012 var 26 %.

Erfaringer fra bl.a. Odense viser, at cyklisterne er med til at give en øget social tryghed hos fodgængerne. Kun 6 % af respondenterne i Aalborg angiver, at de føler sig mere trygge. Det er dog overvejende sandsynligt, at de adspurgte i høj grad refererer til oplevelser af konfliktsituationer

CYKLING I GÅGADERNE... *fortsat*

Ved opstart af ordningen blev cyklister budt velkommen med morgenbrød og informationsfoldere, hvilket også var et led i at skabe fokus på en hensynsfuld adfærd.



mellem fodgængere og cyklister og ikke har svaret ud fra en følelse af social tryghed. Dette kan hænge sammen med, at der er forholdsvis mange gående i gågaden en fredag morgen og aften, og de adspurgte derfor ikke føler, at det i øvrigt er utrygt at færdes i gågaderne udenfor butikernes åbningstid.

Henholdsvis 15 % og 11 % (marts og september 2012) har oplevet en decideret farlig situation siden ordningens indførsel. Det vidner således om, at den oplevede utryghed er større end de egentlige gener. En adfærdskampagne kan sætte mere fokus på dette. Interviewpersonernes kommentarer vidner også om, at de ikke kun har de tilladte tidsperioder for øje, når de svarer, ligesom interviewererne har meldt tilbage, at mange snakkede generelt og ikke i så høj grad kunne forholde sig til en tid før og efter ordningens ikrafttræden.

Den generelle tilfredshed og opbakning til ordningen er meget høj. Hhv. 78 % i marts og 85 % i september 2012 er positive over for ordningen og ønsker, at den skal fortsætte som en permanent ordning. Kun hhv. 14 % og 11 % ønsker ordningen stoppet.

Uheldsudtræk viser, at politiet ikke har registreret cyklistuheld i gågaden siden forsøgets implementering og frem til 1. september 2012.

Fremtiden i Aalborg

Som evalueringen ovenfor beskriver, er erfaringerne med at lukke cyklisterne ind i gågaderne langt hen ad vejen positive. Fremtiden i Aalborg bliver også, at cyklisterne fortsat har mulighed for at cykle i gågaderne, dog kun indtil kl. 7.30 for at mindske eventuelle konflikter med fodgængere i morgenmyldretiden, som Nordjyllands Politi har påpeget som en konflikt, de oplever. Samtidig viser

evalueringen også, at sammenblandingen mellem cyklister og fodgængere i høj grad er afhængig af, at alle tager hensyn til hinanden. Den gruppe, som angiver at være imod ordningen, kobler i stor udstrækning konkrete oplevelser med cyklister, der ikke viser hensyn, sammen med deres modstand. Dette viser, at der ligger en opgave i at bearbejde de holdnings- og adfærdsmæssige aspekter af ordninger som denne. I 2013 vil Aalborg Kommune blandt andet som opfølgning på dette, sætte fokus på trafikantadfærd – både når vi cykler, og når vi går i gågaderne.



Anne Marie
Laurup Nielsen,
aml-teknik@aalborg.dk

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 adfærdssædrende 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 3. juni 2013.

Deadline for artikler er den 17. maj 2013

redaktionen@cykeltrafikken.dk