



cykeltrafikken

Juni 2013

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

LONDON
Studierejse

KLIK OG LÆS

Cykelregnskab

KLIK OG LÆS

RANDERS
Årets cykelkommune

KLIK OG LÆS

CYKLING
for en god sag

KLIK OG LÆS

Supercykelstier

KLIK OG LÆS

fakta

Den intelligente bycykel
med tablet PC fra Blue Line

TABLET PC + ELCYKEL = INTELLIGENT BYCYKEL

Af Henrik Sandbjerg Jensen, Blue Line

Banebrydende koncept. De første 1.200 interaktive cykler er på vej til København

Hvad vil du sige, hvis der altid stod en elcykel klar til dig ved togstationen eller arbejdspladsen – og samtidig kunne du navigere gennem byen med online kort og få informationer via GPS, købe togbilletter og få informationer om seværdigheder og køreplaner?

Denne drøm bliver nu til virkelighed. I før-

ste omgang for dem der bor i og omkring København, hvor de første cykler ruller ud over sommeren 2013.

I mange større byer kan indbyggerne benytte bus, tog og nærbane, og det kan være en stor planlægningsopgave først at tage toget derefter vente på bussen og gå det sidste stykke.

Løsningen hedder Gobike.

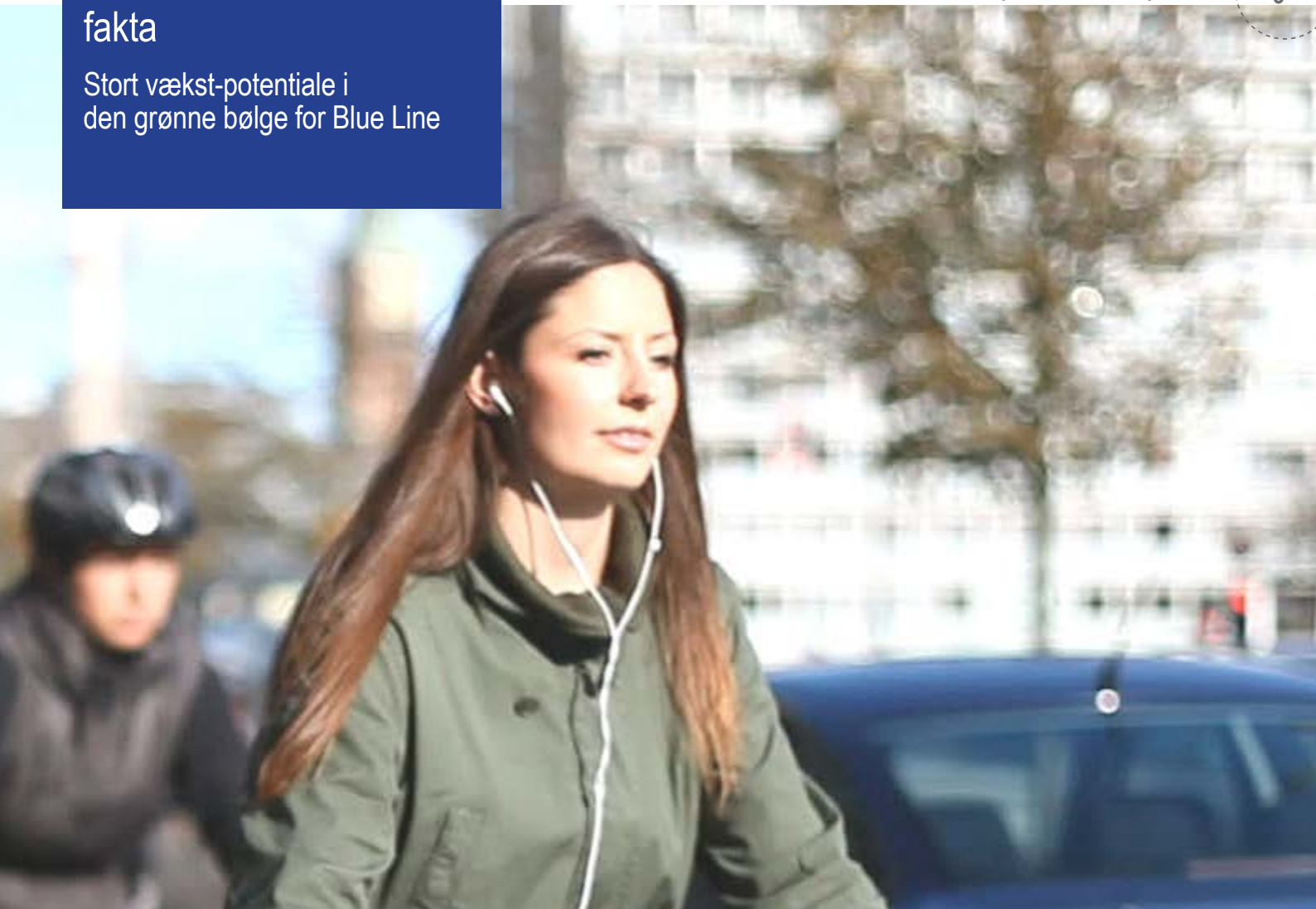
Gobike sørger for at integrere de forskellige transportløsninger. Gobike gør det end-

nu lettere og nemmere at benytte offentlig transport. Fra din PC eller Smartphone kan du planlægge hele din tur fra A til B. Ikke mindst er du sikker på at cyklen står klar til dig, når du har brug for den. Gobike er med andre ord meget mere end en cykel.

Gobike er en intelligent og smart løsning, der hjælper på både trængslen og byforureningen i København. "Hos Blue Line er vi meget stolte af at være en del af denne løsning, som ikke er set før. En ægte innovativ

fakta

Stort vækst-potentiale i den grønne bølge for Blue Line



nyhed som netop er det, Danmark skal leve af,” siger Blue Lines CEO Niels Pedersen.

Blue Line sætter power til

Centralt i Gobike konceptet er tablet PC'en fra Blue Line, der er integreret på cykelstyret. PC'en bliver konstant opdateret via mobilt internet med en lang række relevante oplysninger og funktioner, der målrettes til at hjælpe brugeren mest optimalt.

Brugeren får en langt bedre og mere inte-

greret rejseoplevelse. Gobike's intuitive systemer assisterer hele vejen - og sikrer derigennem, at brugeren når sjovt og effektivt fra A til B. Gennem integration til en række databaser bliver rejsen optimeret.

Cyklisten får navigation med ruteplanlægning og kortvisning som kendes fra bilnavigation. Den integrerede PC indeholder desuden bl.a. realtidsoplysninger om togaftange med integration til billetsystemer. Tablet PC'en fra Blue Line opdateres løben-

de med alt fra oplysninger om aktiviteter i området til informationer om ledige cykler. Desuden får byens interesseorganisationer via tablet PC'en fra Blue Line en mediekanal, hvor der kan kommunikeres 1-til-1 med brugeren på cyklen. Alle relevante informationer kan eksponeres over for brugerne - på tidspunkter og geografiske placeringer hvor dette er relevant.

Kommer brugeren f.eks. cyklende forbi en bagerbutik, vil det være oplagt at fortælle

INTELLIGENT BYCYKEL... fortsat



cyklisten, at vedkommende kan få billigt morgenbrød om morgenen eller informere cyklisten om et godt tilbud på brød om eftermiddagen. Kun fantasien sætter grænser.

Store perspektiver for Blue Line

Gobike er opbygget som et konsortium af nøje udvalgte ekspertvirksomheder som samarbejder omkring udvikling, implementering og drift af verdens bedste by- og pendlercykelløsning.

"Tablet PC'en er en helt central komponent i løsningen. Vi havde brug for en partner

med stor erfaring i industrielle tablet PC'er. Her viste Blue Line sig at være et rigtig godt bud. Vi fik god rådgivning fra første møde og blev anbefalet en løsning, som vi fortsat kan se, er den helt rigtige. Udviklingen går stærkt på tablet PC området. Det er vigtigt at vi fastholder en førerposition, og her er Blue Lines kompetencer vigtige for os. Vi ser et stort potentiale i samarbejdet" siger Gobike's CEO Torben Aagaard.

"Kombinationen af Blue Lines ekspertise for IT til hårde miljøer og evnen til at tilpasse og optimere løsninger 100 % til brugerens

behov gjorde forskellen", fortæller Niels Pedersen.

For Blue Line er dette blot starten på et stort potentielt eksporteventyr. Gobike konceptet er i disse år på vej ud i flere lande, og Blue Line forvente at kunne fortsætte den kraftige vækst, som virksomheden har været inde i de senere år.



Henrik Sandbjerg Jensen,
hsj@blue-line.dk.dk

INTELLIGENT BYCYKEL... *fortsat*

Yderligere information

Hvis du ønsker yderligere information kan du kontakte:

Direktør Niels Pedersen
på telefon 20 40 55 22,
np@blue-line.dk

- eller besøge www.blue-line.dk.

IAGTTAGELSER FRA STUDIEREJSE TIL LONDON 13.-15. MARTS 2013

Af Erik Kjærgaard, Mobility development Manager, Atkins

Den 13.-15. marts 2013 var jeg i London for at deltage i et større besøgsarrangement for alle politikere i transportudvalget Akershus Fylke (amtet der ligger udenom Oslo) sammen med nogle embedsmænd fra både fylket og Oslo Kommune.

Et af studierejsens formål var at se og høre om det olympiske projekt ifm. OL i London 2012 og de nye bydele som byen er ved at planlægge og opbygge i og omkring OL-byen.

Jeg havde samtidig lejlighed til at besøge nogle af de nøglemedarbejdere, der arbejder med cykeltrafik og cykelfremme i Atkins hovedkvarter i Euston Tower i London. Derudover fik jeg også mulighed for at cykle en del rundt i London især i de tidlige morgentimer og sent om aftenen – jeg havde ikke min egen cykel med, men brugte de udmærkede (BARCLAYS)bycykler, der findes på mange lokaliteter i det centrale London.

Denne artikel foregiver ikke at være en grundig redegørelse for "London for Cyclists", men blot nogle iagttagelser fra mit besøg. Jeg vil prøve i løbet af 2013 at gå i en lidt tættere dialog med bl.a. Transport for London (TfL) for at finde frem til både hvad de kan lære af os, og hvad vi kan lære af dem.

På aften- og nattetur på bycykel i det centrale London ... og med cykeltaxa til teatret en regnfuld aften



STUDIEREJSE TIL LONDON... *fortsat***Cyklisterne myldrer frem**

Først og fremmest var det fantastisk at se, køre sammen med og snakke med en del cyklister.

Både om morgenen, sent om aftenen og i de tidlige nat-timer pibede og myldrede de frem, som små muldvarpe, rundt om i det gigantiske gadenet i denne enorme by. De fleste kørte hurtigt på lette sportscykler og var udstyret med gule veste og sportstøj, og ofte uden cykelhjelm.

Om aftenen var en del af dem udstyret med alle mulige for-mer for lys - i London bliver den slags cyklister i folkemunde kaldet "juletræer". Disse cyklister har selvfølgelig lært, at den vigtigste grundregel for at overleve er at være synlig i dette virvar af bil-, bus- og taxitrafik. Derfor gælder det også ofte om for cyklisterne at lægge sig ud foran de andre køre-tøjer, så man ikke bliver overset eller klemmt inde.

Cykelpendlerne myldrer frem i hele Central London



Her ses et cyklistventebåsen udstyret med en "Tryk for grønt"-knap, hvor op til 10-20 cyklister ad gangen venter på at få grønt signal til at krydse Strand fra en mindre sidegade Wellington Street, der i den ende er lukket for biltrafik.



Cykelpendler i London – kæmper dagligt en overlevelseskamp

Jeg talte bl.a. med en midaldrende kvinde, som flyttede til London for 6 år siden og besluttede sig for at cykle til og fra arbejde (7 km hver vej). Hun holdt stadig fast i denne beslutning, selvom det er med livet som indsats. Som hun sagde, lærer man efterhånden, hvordan man skal overleve ved at få en masse erfaring og ved at kunne en masse tricks – men hun indrømmede, at det var en daglig overlevelseskamp.



Ligesom mange andre cyklister har hun fået en rutevejledning til sin daglige cykeltur gennem det centrale London af Transport for London (TfL) - mange har brugt dem som inspiration, men har ændret ruten lidt nogle steder for at øge trygheden og for at køre på nogle mere spændende ruter for eksempel gennem butiksområder.

Cykeltrafikken udgør 2 %

TfL har opgjort cykeltrafikkens andel af den samlede trafik i Greater London til 2 % - for omkring 5 år siden var den 1 %. Målet er at få den op på 5 % i 2025. Ligesom i DK er der stor interesse for og fokus på at forbedre tællinger, opgørelsesmetoder og -modeller med henblik på at få bedre cykeldata.

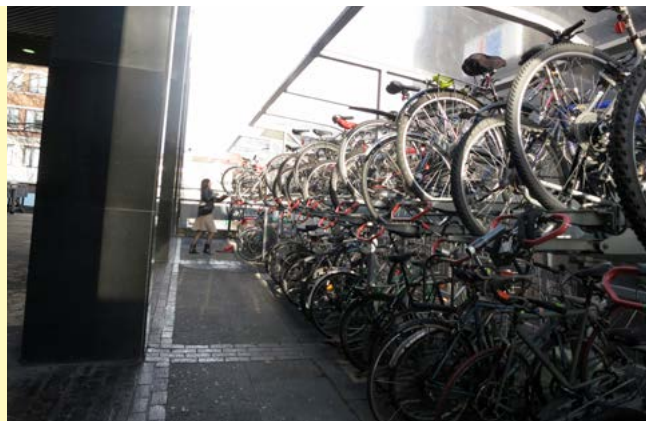
Det er interessant at se, at der allerede nu med 2 % begynder at opstå problemer med manglende cykelparkeringspladser på de mest attraktive steder - især ved stationer.

Men det er også interessant, at man er gået i gang med at løse problemet dels med almindelige cykel-parkeringsstativer og mange 2-etagers stativer, men dels også ved at lave cykelparkering inde i selve stationsbygningerne eller på perronerne. Disse pladser er blevet meget populære, da de mindsker skifteafstanden og -tiden, og fordi cyklen her står meget mere synligt og sikkert ift. tyveri og hærværk.

STUDIEREJSE TIL LONDON... fortsat



Almindelig overfyldt cykelparkering ved en af adgangsvejene til Euston Station.



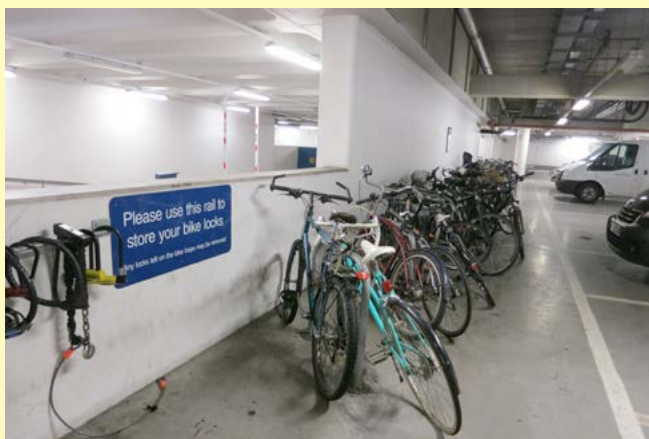
2-etagers cykelparkering ved Euston Station. Her ses en ung kvinde der fandt en enkelt ledig plads på øverste etage



Cykelparkering ved perron på St. Pancras Station.



En af mulighederne ... at bygge i højden!



Cykelparkering i bilparkeringskælder ved St. Pancras Station – her var også aflåst cykelparkering som dog ikke var taget i brug endnu



STUDIEREJSE TIL LONDON... *fortsat*

Lidt om OL-byen og den nye cykelkommissær i London

Vi var som nævnt ude og se OL-byen, ligesom vi også så og hørte om planerne for de nye bydele, der er ved at skyde op, og den dertilhørende infrastruktur. Her konstaterede jeg, at mens LfT helt udmærket har planlagt et net af cykelstier i eget tracé, har LfT samtidig tænkt, at disse cykelstier ville være tilstrækkelige, og derfor er der ikke planlagt cykelstier langs de større veje i samt til/fra de nye bydele, hvilket ikke harmonerer særlig godt med en erklæret målsætning om, at de vil have meget mere cykeltrafik i fremtiden.

Jeg har efterfølgende fået bekræftet, at der netop er fremkommet en hæftig kritik af dette forhold, og at det faktisk nu er en af de første ting, som den nyudnævnte Cycling Commissioner er i gang med at rejse, som et væsentligt problem overfor de ansvarlige for udviklingen af de nye bydele.

Den nyudnævnte Cycling Commissioner er i øvrigt journalist, og det har afstedkommet en del diskussion med delte meninger om det er en fordel eller ej, at han ikke er "fagmand".

Pressen og cykelfremme

Som bekendt er pressen i UK speciel og er generelt kendetegnet ved at være meget negativ ladet overfor stort set alt, og det gælder også cykeltrafik, der desværre skrives meget negativt om. Alt hvad der kan vinkles negativt bliver beskrevet, og der bringes sjældent gode historier. Den eneste undtagelse (i hvert fald for de store aviser) er, at avisen The Times har en kampagne, som hedder "Cities Safe for Cycling", der er imponerende fyldt med informationer, nyheder og artikler af mange forskellige slags fortrinsvis om cykeltrafikken og dens udvikling i London.

Afsluttende bemærkninger

Med mindre der satses på shared space overalt, så er der stadig meget langt vej igen mht. en bedre cykelinfrastruktur i London. Et mål om at rykke fra 2 til 5% cykling frem til 2025 lyder ikke af meget med danske øjne, men der skal meget til. Viljen er der, senest udmøntet ved at der er afsat store pengebeløb til investeringer. Nationalt drøftes det nu, om der bør investeres tilsvarende i resten af UK med henblik på at fremme cykling især i de mange byer, hvor det ikke er særlig udbredt.



Hvor der er en vilje er der en vej ...

Meget tyder på, at en stor del af de penge der er sat af i London vil blive brugt til supercykelstier (Superhighways), som selvfølgelig også er vigtige. Men det er klart, at der også bør satses på sikrere cykeltrafik på almindelige veje i form af cykelstier og -felter mm. Der er altså stadig rigtig meget at gøre i London og resten af UK, og der er rigtig meget at lære af både den danske og hollandske cykelkultur og infrastruktur. Men samtidig kan vi også hen ad vejen lære af London ikke mindst når de meget store investeringsmidler realiseres.



Vigtige links til cykelfremme i London

Cycling Revolution fra 2010 og Cycling Vision 2013 begge med Mayor of London som afsender og ildsjæl er vigtige grunddokumenter i den londonske cykelverden.

Vision:
www.tfl.gov.uk

Revolution:
tfl.gov.uk/assets/downloads/Cycling/cycling-revolution-london.pdf

London Cycling Campaign er også en væsentlig og interessant faktor:
www.lcc.org.uk

Den store kampagne der har kørt et godt stykke tid i The Times:
thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/

Erik Kjærgaard, Mobility development
Erik.Kjaergaard@atkinsglobal.com



FLERE TILFREDSE CYKLISTER I ÅRETS CYKELKOMMUNE

Af Britt Møller, Kommunikation, Randers Kommune

Flere cykelstier og større fremkommelighed har fået det store smil frem hos de mange cyklister, der tramper i pedalerne i årets Cykelkommune, Randers. Det viser de seneste tal fra Cykelregnskabet, der også fortæller, at andelen af cykelture er steget med 45 procent på bare tre år.

I takt med, at Randers Kommune har anlagt flere cykelstier, ramper og en ny cykelring rundt om bymidten i Randers, er andelen af tilfredse cyklister steget væsentligt. Tilfredsheden er på få år steget fra 30 procent til 70 procent, og det glæder Kasper Fuhr Christensen, der er formand for Miljø- og trafikudvalget i Randers Kommune:

"Jeg er meget stolt over, at Randers Kommune er udnævnt til årets Cykelkommune, og at tallene fra cykelregnskabet viser, at borgere cykler mere og er blevet meget mere tilfredse med forholdene for cyklister. Men den flotte pris må ikke blive en sovepude. Tværtimod. Den skal være en trampolin for endnu flere initiativer, der gør det nemmere og federe at være cyklist i Randers Kommune," siger Kasper Fuhr Christensen.

Han er især glad for, at borgerne er blevet mere tilfredse med cykelstiernes tilstand. For to år siden var kun hver femte cyklist tilfreds med vedligeholdelsen af stierne. Derfor gik Kommunen i gang med at renovere nedslidte cykelstier. Blandt andet cykelstien på Fladbrovej. Tidligere var her to separate cykelstier med vejtræer imellem de to stier.

Træerne blev fældet, og cykelstien blev en fælles sti med god bredde, der også er let at rydde for sne om vinteren.

Inddragelse af borgere

Udover øget tilfredshed med cykelstierne viser Cykelregnskabet også, at andelen af cykelture i Randers er steget med 45 procent. En stigning, der skyldes kommunes mange cykelkampagner og events, udlån af elcykler til borgere, der har mere end fem kilometer til arbejde samt inddragelse af borgere i to bydele. Her samarbejdede Randers Cykelby med ansatte i virksomheder, daginstitutioner og skoler om at få flere til at springe i cykelsadlen.

"Vores frugtbare samarbejde i bydelene Dronningborg og Hornbæk viser, at det handler om at finde ud af, hvad der motive-

ÅRETS CYKELKOMMUNE... fortsat

fakta

Det er Danmarks Tekniske Universitet, der har lavet undersøgelsen af borgernes transportvaner i Randers Kommune.



Cykelregnskab 2012 er udarbejdet for Randers Kommune af VEKSØ Mobility.



rer folk til at cykle. I Dronningborg viste det sig, at det blandt andet var spinningtimer og udlån af elcykler, der fik flere i cykelsadlen. Vi har erfaret, at det er vigtigt at være i dialog med borgerne, når vi udvikler Randers som cykelkommune," siger Birgit Berggrein, der er projektleder for Randers Cykelby

Flere elever på to hjul

Ifølge Cykelregnskabet er det ikke kun de voksne, der er begyndt at cykle mere i Randers. Stadigt flere skoleelever sætter sig i cykelsadlen. I 2012 deltog et rekordstort antal børn i den landsdækkende motionskampagne "Alle børn Cykler," og mange skoler deltog også i kampagnen "Lys på med Ludvig", der skal gøre børn synlige i trafikken.

"Vi har et godt samarbejde med politiet og skolerne om at gøre skolevejen så sikker og tryk som mulig. Der er fortsat plads til udvikling, men de mange cykeltiltag, vi har sat i gang i Randers, har forbedret forholdene for cyklisterne i flere steder. Jeg er meget tilfreds med, at Cykelregnskabet viser, at vi er rigtig godt på vej og allerede har nået flotte resultater," slutter Birgit Berggrein.



Britt Møller,
Randers Kommune,
majbritt.moeller@randers.dk



CYKELREGNSKAB – HVAD KAN DET BRUGES TIL?

Af Dea Seeberg, mobilitetskonsulent VEKSØ Mobility

Hvor stor en andel af byens borgere cykler? Hvor meget cykelsti og cykelparkering har vi? Er borgerne tilfredse med byen som cykelby? Og ikke mindst, hvad kan byen gøre bedre?

Det er spørgsmål som enhver cykelby bør stille sig selv og sine borgere, da et indgående kendskab til det eksisterende udgangspunkt er grundlaget for at udarbejde en plan for, hvordan man forandrer situationen. En måde at skabe et overblik over state-of-the art for cyklisme i en by, er at udarbejde et såkaldt cykelregnskab.

Hvad er et cykelregnskab?

Et cykelregnskab er en statusrapport, der indeholder en række relevante nøgletal for cykeltrafikken og tager temperaturen på borgernes mening om byen som cykelby.

Et cykelregnskab indeholder således oftest en kombination af hårde nøgletal om modal split, længden af cykelnettet, antallet af cykelparkeringspladser, uheld med cyklister osv. samt en række bløde data om borgernes transportadfærd og tilfredshed med byens faciliteter for cyklister.

Hvilke nøgletal, der præsenteres i et cykelregnskab, afhænger af hvilke data, der er tilgængelige i den pågældende by. Men arbejdet med et cykelregnskab bliver således også en anledning til at få skabt overblik over tilgængelige data og systematiseret indsamlingen af cykeldata fremadrettet.

Spørg og involver cyklisterne

Borgernes oplevelse af byen som cykelvenlig og kvaliteten af de faciliteter, der stilles til rådighed for cyklisterne er alfa omega for at en by får succes med at flytte borgerne ud af bilerne og op på cyklen. Derfor er det meget vigtigt at være i tæt dialog med borgerne og følge op på, om de tiltag for cyklisterne, som byen investerer i, også er det cyklisterne efterspørger, og om investeringen resulterer i flere og mere tilfredse cyklister.

En borgerundersøgelse om borgernes transportadfærd og cyklisternes holdning til fysiske faciliteter samt spørgsmål til cyklisternes oplevelse af sikkerhed og tryghed for cyklister i byen er derfor et vigtigt element i ethvert cykelregnskab.

Startskud til strategisk cykelfremme

Et cykelregnskab kan både have form som et internt notat, eller man kan vælge at publicere cykelregnskabet, så borgere og interessenter kan se, hvordan det står til med cykelfremme i byen.

CYKELREGNSKAB... *fortsat*

Det kan dog ikke stå alene. En cykelby, som arbejder strategisk og målrettet med cykelfremme, bør anvende cykelregnskabet som grundlag for udarbejdelsen af en cykelstrategi og en –handlingsplan og bruge cykelregnskaber til at måle og følge udviklingen.

Hvordan gør man?

I forbindelse med EU-projektet Nordiske Cykelbyer har VEKSØ Mobility udarbejdet en guide til, hvordan man kan udarbejde et cykelregnskab.

Procesplanen kan downloades her www.nordiskecykelbyer.dk

Det startede med København...

København udgav for første gang et cykelregnskab i 1995. Formålet med cykelregnskabet var at få et overblik over, hvad der sker af forbedringer for cyklisterne - og hvad der kan gøres bedre. København har siden udgivet et cykelregnskab hvert andet år. Den gode idé har nu spredt sig, så der indenfor de sidste 5 år er udarbejdet cykelregnskaber for mere end 15 danske byer.



Dea Seeberg, VEKSØ Mobility
des@vekso.com



Foto: Garry Knight.



CYKLING FOR EN GOD SAG!

Af Maja de Tæje, Kofoed & Co

At bruge cyklen er naturligvis altid en god idé, men når motion og velgørenhed kobles sammen, kan cykelturen tjene et ekstra godt formål. Når den berømte danske cykelkultur kombineres med indsamling af midler til organisationer som Kræftens Bekæmpelse, Børnecancerfonden eller Red Barnet, er det således ikke kun cyklisten, der kan høste frugterne af indsatsen på den tohjulede. Det er også den gode sag, der bliver tilgodeset.

I Danmark er cyklen for alle. I et land med cirka 4 millioner cykler hvor 9 ud af 10 danskere har en cykel (cykelviden.dk Cyklistforbundet d. 28.03.12.), er cyklen et helt centralt transportmiddel for rigtig mange danskere. Cyklens tilgængelighed, dens brede appel og ikke mindst dens anerkendelse som transportmiddel har gjort cykling til en folkesag. For danskerne er cykling en af de mest almindelige måder at få sig rørt på. Den danske cykelkultur er således både eftertragtet, unik og forbilledlig i en verden, hvor termer som økonomisk krise, trængsel, klimaforandringer og fedmeepidemi fylder meget i offentligheden.

Danskerne er dog ikke blot gode til at bruge cyklen i hverdagen; de er også interesserede i cykling som sportsgren – både foran

skærmen, hvor Danmark i dag er det land i verden, hvor cykelsporten har flest tilskuere målt i forhold til indbyggertal (www.cancer.dk, Kræftens Bekæmpelse d.07.06.12.) - men også i virkeligheden, som aktive deltagere i sporten. Danmarks Cykel Union har således haft en markant fremgang i medlemstallet gennem en længere årække (Kilde jyllands-posten. Andreas Ø. Pedersen, Cykelmagasinet, d. 07.03.13.), og landevejscykling er blevet den hurtigst voksende sportsgren (politiken.dk, Jyllands Posten d. 17.03.13.).

I et land med så mange cykel-entusiaster er det blevet en opskrift på succes at kombinere cykling, sammenhold og en god sag, hvilket initiativer som Team Rynkeby, Team UNICEF, TRÆDTIL Danmark og Hjælperyt-

terne er gode eksempler på. At cykle for en god sag kan øjensynligt få danskerne til at træde i pedalerne som aldrig før, hvilket afspejles af et stigende antal cykel-velgørenhedsløb.

Team Rynkeby

Et af mest kendte initiativer i Danmark er uden tvivl Team Rynkeby, som siden 2002 har indsamlet millioner af kroner til Børnecancerfonden i Danmark og Barncancerfonden i Sverige. Ideen bag det stadigt voksende motions- og velgørenhedsprojekt opstod efter sigende under en julefrokost blandt medarbejderne hos juicevirksomheden Rynkeby Foods A/S og resulterede i, at 11 ryttere i 2002 tilbagelagde de 1.200 km på cykel til Champ de Mars i Paris. De indsamlede i alt 38.012 kroner. Sidenhen er

FOR EN GOD SAG... fortsat

Foto: Cykel for sagen

Foto: Cykel for sagen



Foto: Cykel for sagen



Foto: Cykel for sagen



Foto: Cykel for sagen



Team Rynkeby vokset støt og talte i 2012 intet mindre end 790 ryttere fordelt på 13 danske og fire svenske hold, som samlet formåede at indsamle lidt over 16 millioner kroner. Projektet har således udviklet sig fra et lukket firmaarrangement til en meget omtalt nordisk begivenhed og byder i dette års udgave hele 1.000 cykelryttere samt det første hold fra Finland velkommen.

Turen til Paris er en fysisk krævende cykeltur på 1200 kilometer, som fordeles på 7 etaper og køres med en gennemsnitsfart på 25-28 kilometer i timen. Det kræver naturligvis lidt forberedelse at deltage, og Team Rynkeby forventer derfor også, at hver deltager har trænet minimum 2.500 km på cyklen inden cykelturen til Paris. Udover en aldersbegrænsning på minimum

18 år stiller Team Rynkeby dog ikke større krav, end at de fleste motionscyklister godt kan være med. Holdene sammensættes, så de afspejler det omgivende samfund med fokus på, at deltagerne brænder for den gode sag. Derfor spænder deltagerne vidt i henhold til alder, baggrund, job og uddannelse. Den ældste deltager er således den 76-årige tidligere landbrugsminister Lauritz Tørnæs, hvis tur i år er den sjette med Team Rynkeby, mens der blandt de øvrige kendte ansigter i år kan findes flere politikere, en professionel danser og bokser. De kendte ansigter fylder dog mere i medierne end på selve Team Rynkeby, hvor blot 25 pladser ud af 1000 deltagende cyklister er reserveret til kendte danskere i 2013. At der traditionelt set altid deltager nogle kendte danskere i turen til Paris, er dog unæg-

teligt med til at skabe opmærksomhed og sikre spaltepads omkring cykelløbet og den gode sag, men understøtter samtidigt det budskab, at turen kan gennemføres af de fleste. For når en komiker/tv-personlighed/golfspiller/skuespiller/vejrvært/statsminister kan klare at cykle til Paris, ja så er udfordringen, omend ekstrem, vel sagtens indenfor de flestes rækkevidde!

En succes der inspirerer

At Team Rynkeby er en succes, understreges ikke blot af den stigende indsamling af midler i millionklassen til kampen mod kræft, men også af den lange venteliste over cyklister, som ønsker at deltage i det populære motions- og velgørenhedsprojekt. Således var der sidste år knap 3.000 mennesker på venteliste. De ønskede at bruge deres tid

FOR EN GOD SAG... fortsat



og penge på at cykle med Team Rynkeby til Paris (csr.dk, Erhvervsmagasinet CSR, d. 30.01.12.), hvilket vidner om, præcis hvor god en idé det har vist sig at være, at kombinere cykling, sammenhold og en god sag. Om Team Rynkeby er den direkte inspiration bag initiativer som Team UNICEF eller TRÆDTIL Danmark er uvist, men sikkert er det, at "formlen" mere eller mindre er den samme.

Team UNICEF lancerede således et cykelhold i 2012, hvis formål var – og fortsat er –, at samle penge ind til verdens mest udsatte børn ved at organisere en udfordring på cykel. **Team UNICEF** promoveres som en "Executive Challenge", som er målrettet erhvervsledere og beslutningstagere med ønske om en sportslig udfordring og et in-

teressant netværk. I 2012 var udfordringen at bestige det legendariske Mont Ventoux i Frankrig, mens dette års hold deltager i cykelløbet Gran Fondo i Verona, Italien. Hvor Team UNICEF, ganske lig Team Rynkeby, prioriterer det gode formål og det sociale fællesskab højt, er cykelholdet hovedsageligt målrettet cykel-entusiaster fra erhvervs-livet.

Det forholder sig anderledes med **TRÆDTIL Danmark**, som ligeledes er et forholdsvis nyt initiativ fra Kræftens Bekæmpelse, hvis hovedformål er at sætte fokus på motionens forebyggende effekt på kræft. Cykling er netop valgt som en motionsform, alle kan deltage. Da der er mulighed for at vælge imellem tre forskellige ruter, kan alle aldre og niveauer tilgodeses. Den korteste rute er

på blot 25 km, hvilket gør den særdeles "familievenlig", og dermed kan selv de yngste cyklister hjælpe med at samle penge ind til kræftsagen. Motionsløbet, som debuterede i 2012 under navnet Hele Danmark Cykler, havde sidste år 7.750 deltagende cyklister, og målet for i år er at motivere hele 15.000 danskere til at tage cyklen for den gode sag.

Mindre kan dog også gøre det!

Et mindre deltagerantal kan dog også sags tens gøre en stor forskel, hvilket Cykel for sagen fra Varde til Skagen tjener som et godt eksempel på. Cykelmotionscykelløbet har siden 2011 givet lidt over hundrede deltagende ryttere en 460 km lang oplevelse på cykel op igennem Jylland og på trods af, at man i år fik afsat alle pladserne på holdet på blot 6 timer, fastholdes en begrænsning



på 120 deltagere. Dette er netop for at kunne tilbyde de deltagende ryttere en særlig unik oplevelse. Løbet er arrangeret af IFS Vestjyderne - en idrætsforening for sindslidende - med det formål, at samle penge ind til idræt for psykisk sårbare. Projektet er lokalt forankret i Varde, hvilket dog ikke nødvendigvis afspejles i deltagerlisten, som tæller deltagende fra hele landet. De rundt regnet 150.000,00 kroner, der er samlet ind årligt de seneste to år, kan på samme måde komme idrætsforeninger, enkeltpersoner eller andre aktive tiltag over hele landet til gode - det skal blot handle om den gode sag: at fremme sindslidendes adgang til idrætsskulturen.

Som navnet mere end antyder, er **Tour de Kerteminde** også et lokalt forankret cykel-

løbs-initiativ, der dog startede sin eksistens i 2008 som et "Vi cykler mod Sult"-initiativ. Det var en landsdækkende række af cykelsponsorcykelløb afholdt af Folkekirkens Nødhjælp, Dansk Cyklistforbund og lokale frivillige i ti danske byer landet rundt. Trods navneændringen i Kerteminde og udvidelsen af cykelløbet til en aktivitetsdag, der også inkluderer zumba, løb og gang, er formålet dog fortsat det samme som det altid har været: at samle ind til Folkekirkens Nødhjælps arbejde for en verden uden sult. Og det gør Tour de Kerteminde faktisk så godt, at de sidste år kunne præsentere både et rekordstort antal deltagere samt en rekordstor donation, da 700 cykelryttere samlede hele 70.000 kroner ind til den gode sag (www.noedhjælp.dk, d. 01.10.2012.).

Velgørende cykling med et glimt i øjet

Om end formelen er nogenlunde den samme når det handler om at kombinere den danske cykel-entusiasme med velgørenhed, er der naturligvis mange måder at præsentere konceptet på. En af de mere iøjefaldende er Odense Tweed Ride, den danske variant af et engelsk fænomen som debuterede i London i 2009. Konceptet er helt enkelt at cykle byen rundt i et adstadigt tempo, iklædt det flotteste tweed man kan mønstre. Formålet er at have en festlig dag samtidig med at man samler ind til et velgørende formål. Deltagergebyret går således ubeskåret til Red Barnet og med pauser undervejs med en snack eller to, vil de fleste kunne finde formen til at cykle med. Lyder det som en sjov dag på cyklen? Det er en opfattelse

FOR EN GOD SAG... *fortsat*

som deles af mange! Konceptet har dannet grobund for et utal af lignende cykelløb verden rundt, siden det første organiserede Tweed Run løb af stablen i London i 2009. Således har Tweed Run blandt andet været gennemført i Boston, New York, Tokyo, St. Petersburg, Wien, Sydney, Toronto – og nu også Odense.

Ganske enkelt en god idé

At kombinere cykling og velgørenhed er, som de omtalte eksempler på cykling for en god sag understøtter, en populær idé og en hastigt voksende niche indenfor indsamling af midler til velgørenhed. Mange initiativer, som eksempelvis Hjælperytterne (hjaelperytterne.dk) og Sund på cykel (www.sundpaacykel.dk), er forholdsvis nystartede, men har alligevel en klart formuleret forvent-

ning om snarlig vækst. Der er således stor tiltro til danskernes fortsatte lyst til at cykle for den gode sag, og intet tyder da heller på, at Team Rynkeby eller Cykel for sagen fra Varde til Skagen kommer til at mangle deltagere lige foreløbigt. Den danske cykelkultur samt fremme af motion og en aktiv livsstil går tydeligvis godt i spænd med indsamling af midler til et godt formål, og der er ganske enkelt velgørende cykelløb for enhver smag, form, tempo, lyst til udfordring og pengepung. Mens deltagerantallet stiger og ventelisterne bliver længere fra år til år, kan man glæde sig over, at de mange kilometer på cyklen både kommer velgørende formål samt folkesundheden til gode.



Maja de Taeje
maja@kofco.dk

EN ØKONOMISK SALTVANDSINDSPRØJTNING TIL SUPERCYKELSTIERNE

Af Anne-Kirstine Spring, Kommunikationskonsulent hos Kofoed & Co

Den 16. maj 2013 blev regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti enige om at give cyklismen en økonomisk saltvandsindsprøjtning: de fem største danske byer fik tilsammen udmøntet 172,4 mio. kr. til etablering af nye supercykelstier. Men hvad er en supercykelsti? Hvor ligger de? Og hvorfor skydes der egentlig så mange penge i projekterne? Kør med på en tur om de danske superstier.

Danmark er kendt som et cykelland med stor cykelviden, og vi er langt fremme i cykelskoene, når det kommer til de gode initiativer for det cyklende folk. Men når det kommer til supercykelstierne var det England, nærmere bestemt London, som var et skridt foran, idet de var først med at introducere fænomenet cykelsuperstier: Cycle Superhighways. De engelske Cycle Superhighways løber fra Londons forstæder og ind til det centrale London. De blev annonceret af Londons borgmester i 2008, og der er ind til videre etableret 4 af de planlagte 12 ruter; de resterende 8 ruter bliver etableret hen over de kommende år frem til 2015.

I Danmark kom ideen om supercykelstier fra Københavns Kommune i 2010, som valgte at lade sig inspirere af det engelske navn og kalde stierne cykelsuperstier. Der er i dag fuld gang i supercykelstiprojekter rundt omkring i landet; flere ruter er allerede åbnet. Der er enten tale om helt nye stier eller typisk eksisterende cykelstier, som forbedres, tilpasses og/eller udvides for dermed at blive opgraderet til en supercykelsti. Men hvilke forbedringer og tilpasninger er der tale om, for at en almindelig cykelsti kan betegnes som en supercykelsti?

Supercykelstier: cykelpendlernes motorveje

Hvor traditionelle cykelstier er anlagt til både helt korte og længere ture, så henvender supercykelstierne sig i særlig grad til pendlere, som har en længere strækning til arbejde eller uddannelse, typisk 5-20 kilometer, og hvor det derfor virkelig kan gøre en forskel – både for den enkelte pendler og for samfundet – at tage cyklen i stedet for bilen. Stierne er ikke blot længere, men også bredere end mange traditionelle cykelstier; supercykelstierne er fra ca. 2 meter og helt op til 4 meter brede for de tresporede stier, og de kaldes derfor også for "cykelmotorveje". Overordnet er der opsat fire kvalitetsmål for stierne for at imødekomme pendlernes behov bedst muligt: tilgængelighed, fremkomme-

Cyklister på den nye Farumrute ved åbningen i april. Foto: Ursula Bach



En af fodhvilerne på Farumruten. Foto: Ursula Bach



SUPERCYKELSTIERNE... fortsat

lighed, komfort samt sikkerhed og tryghed (Kilde Cykelsuperstierne). Disse mål udmunder sig i måden de danske supercykelstier er anlagt på og skal bruges på.

Først og fremmest skaber stierne tilgængelighed ved at forbinde store knudepunkter i kommunerne. Stierne går derfor typisk gennem større boligområder, forbi shopping- og fritidscentre, uddannelsesinstitutioner og områder med mange arbejdspladser samt knudepunkter for offentlig transport så som metro-, letbane- og S-togsstationer. Fremkommelighed og komfort opnås i kraft af supercykelstiernes høje standard med et jævnt underlag og få forhindringer og stop for cyklisterne, samt ved at stierne i videst muligt omfang følger de mest direkte ruter fra A til B. For yderligere at anspore pendlere til at tage cyklen, har flere af ruterne såkaldte servicestationer undervejs med cykelpumper og vandfontæner, ligesom der forefindes grønne bølger og fodhvilere. Derudover er der langs flere af ruterne grønne og rekreative områder, som giver cyklisterne mulighed for oplevelser undervejs. Sikkerhed og tryghed skabes ved god belysning langs stierne samt cyklisternes synlighed for deres omgivelser.

De danske supercykelstiprojekter

De 172,4 mio. kr., som staten netop har spyttet i supercykelstiprojekter, fungerer som en medfinansiering på 50% til supercykelstiprojekter i kommunerne.

Albertslundruten på 17 kilometer åbnede som den første supercykelsti i København i foråret 2012, og her et år efter fulgte Farumruten med sine 16 kilometer og en større åbningsevent. I alt skal der etableres 28 supercykelstier i og omkring København, som tilsammen kommer til at danne et cykelstinet på ca. 300 kilometer. Midlerne fra supercykelstipuljen sikrer i denne omgang etablering af i alt 9 nye ruter fordelt over 15 Københavnske kommuner. De københavnske supercykelstier hedder cykelsuperstier og har fået deres egen hjemmeside, hvor man kan få et overblik over ruterne – både de etablerede, de kommende samt de planlagte stier, hvis finansiering endnu ikke er fastlagt. Se alle ruterne og læs mere om det omfattende, Københavnske stinet på www.cykelsuperstier.dk.

I Odense klippes snoren til den første etape i byens supercykelstiprojekt i juni 2013. Her er der tale om en i forvejen etableret sti – Langesøstien – som skal udvides og forbedres med blandt andet opholdsmuligheder langs stien og bedre belysning for at blive til Den Blå Rute i det kommende supercykelstinet. Den økonomiske indsprøjtning fra supercykelstipuljen skal bruges til yderligere tre delprojekter i Odense Kommune, som også omhandler omlægning, udvidelse og forbedringer af eksisterende cykelstier i byen i løbet af 2013 og 2014.

Esbjerg Kommunes supercykelstiprojekt omhandler en 6,5 kilometer lang strækning, som forbinder centrum med Esbjerg nord og på den måde skaber en sammenhæng mellem yderliggende boligområder, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser samt banegården i midtbyen. Projektet i Esbjerg indebærer blandt andet en cykelvenlig gade i centrum, en cykeltunnel og en højresvingshunt.

I Aalborg har de allerede en supercykelsti; en rute fra midtbyen og til universitetet i sydøst. Det nye projekts formål er at binde boligområder sammen med erhvervsområdet omkring byens østhavn, og der er stor fokus på diverse servicetiltag som for eksempel cykelbaner, cykelbarometre, pumper og cykelsignaler.

Oversigtskort over cykelsuperstinettet i Københavnsområdet. På kortet ses også cykelsuperstiernes logo, som bruges til at skabe genkendelighed omkring cykelsuperstierne på samme måde som M'et markerer Metrostationer og S'et S-togsstationer i hovedstadsområdet.

Midlerne fordeler sig således:

- Hovedstadsområdet (fordelt på 15 kommuner): 104 mio. kr.
- Odense Kommune: 5,1 mio. kr.
- Esbjerg Kommune: 8,3 mio. kr.
- Aalborg Kommune: 5,8 mio. kr.
- Aarhus Kommune: 49,2 mio. kr.



SUPERCYKELSTIERNE... fortsat

Det mest ambitiøse supercykelstiprojekt i denne omgang er Aarhus' 26 kilometer stier, som skal sammenbinde midtbyen med Lisbjerg og Skejby i nordvest. Supercykelstierne skal følge den nye letbane, således at de kommer til at køre stort set parallelt og dermed muliggør kombinationsrejser med cykel og letbane for pendlerne. Projektet er meget omfattende og indbefatter blandt andet et delvist overdækket stykke cykelsti belyst ved hjælp af solceller samt både stitunnel og broer, og den store tilskudssum fra staten er da også historisk i størrelse.

En god forretning

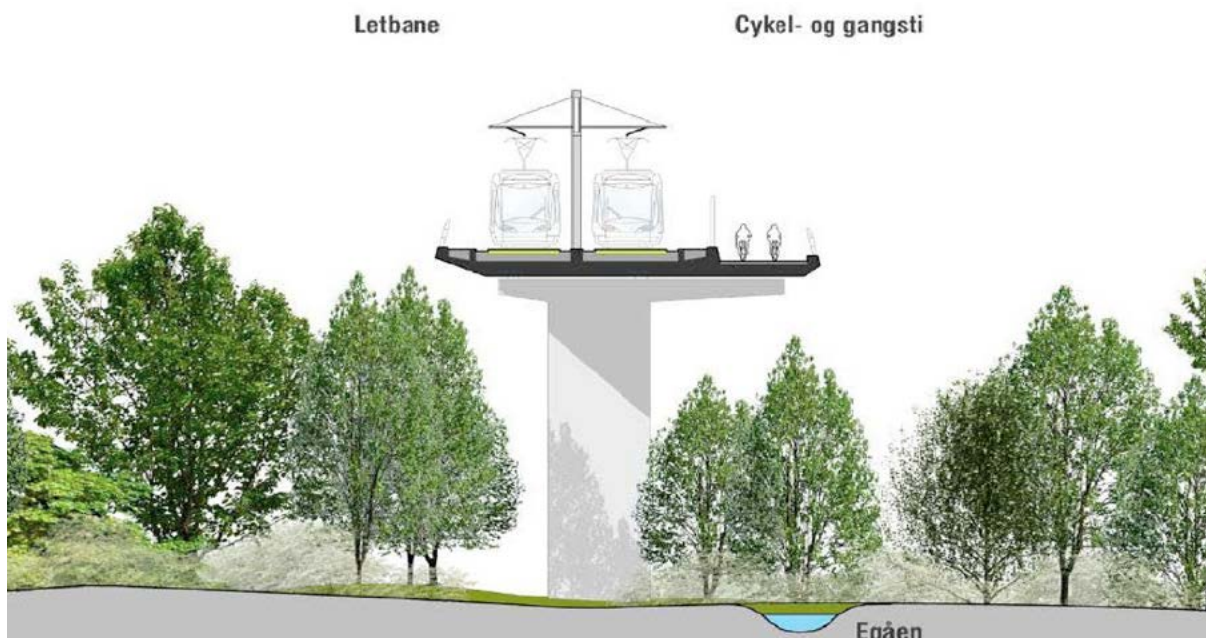
Den økonomiske støtte til supercykelstierne bunder ifølge Transportminister Henrik Dam Kristensen i et ønske om, at gøre det "...lettere og mere sikkert for borgerne at skifte bilen ud med cyklen i det daglige..." (Transportministeriet, Pressemeddelelse "Ny aftale om supercykelstier mv.", 16. maj 2013) således at flere vælger cyklen frem for bilen. Og noget tyder på, at det rent faktisk kan lade sig gøre at flytte pendlerne: Erfaringerne fra Albertslundruten, som har været åben i et års tid nu, viser en stigning på 10% flere cyklister på ruten (Cykelsuperstierne, cykelsuperstier.dk/content/faq), og tallene fra Aalborgs universitets-rute er endnu bedre, idet de viser en stigning på ca. 20% flere cyklister (DR P4 Nordjylland, "Supercykelstier giver flere cyklister", 13. juni 2012).

At cykle har mange fordele for den enkeltes helbred, som også kommer samfundet til gode i form af sundhedsrelaterede besparelser og forebyggelse, men der ud over er flere cyklister lig med mindre belastning på vejnettet, hvorved trængselsproblemer også kan reduceres. Ydermere skal man ikke underkende de miljømæssige fordele ved cykling: reduktion af luftforurening, CO₂ og den generelle klimapåvirkning. Konsulenthuset Incentive har gennemført analyser af det samfundsøkonomiske afkast, som cykelsuperstierne i Københavnsområdet kan bibringe, og tallene er ganske overbevisende: ikke alene vil de nye supercykelstier kunne spare hovedstadsområdet 34.000 sygedage om året, men over en 50-årig periode vil supercykelstierne give et samfundsøkonomisk overskud på hele 7,3 mia. Kroner (Incentive & Sekretariatet for Cykelsuperstier, "Samfundsøkonomiske analyser af cykelsuperstierne", 2013). Den økonomiske saltvandsindsprøjtning, som de fem største kommuner netop har fået til deres supercykelstiprojekter, tegner derfor efter alt at dømme til at være en god forretning ikke mindst for samfundet, men også for cykelpendlerne, som oven i de sundhedsrelaterede fordele faktisk burde belønnes for de ture, de kører på supercykelstierne, da de med deres cykling bidrager positivt til samfundsøkonomien, hver gang de tager cykelmotorvejen.



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

I Aarhus kommer supercykelstierne til at ligge i forbindelse med den kommende letbane; her ses en illustration af kombineret cykel- og gangsti ved Egåen.



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 trafikssikkerhed og cykeltrafik. Pablo er trafikssikkerhedsrevisor 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 skærm billedet 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 26. august 2013.

Deadline for artikler er den 19. august 2013

redaktionen@cykeltrafikken.dk