

Februar 2014

cykeltrafikken

ONLINE VIDEN FOR OS,
DER ARBEJDER MED CYKELTRAFIK

5 år med
**CYCLING EMBASSY
OF DENMARK**

KLIK OG LÆS

ET
**KNUDEPUNKT
i Horsens**

KLIK OG LÆS

**GPS
REGISTRERING
af cykelruter**

KLIK OG LÆS

Cykelambassadens
**STUDIETUR
TIL HOLLAND**

KLIK OG LÆS



ET KNUDEPUNKT FOR KOMBINATIONSREJSENDE

Af Ole Sørensen, Chefrådgiver, civilingeniør, Grontmij A/S

Horsens Kommune og DSB har i samarbejde med Midttrafik gennemført en ombygning af banegårdsområdet i Horsens til en moderne, sammenhængende og mere kompakt trafikterminal. Ombygningen er finansieret af Horsens Kommune med tilskud fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje og DSB.

Rådgiverteamet bag projektet er Grontmij A/S som totalrådgiver/ingeniør og Gottlieb Paludan Architects som arkitekt.

Baggrund

Før ombygningen fremstod hele terminalområdet ved Horsens Banegård som nedslidt, utidssvarende indrettet og med separate terminaler for henholdsvis bybusser og regionalbusser. Sidstnævnte havde faste standpladser og var udformet med en 45 grader holdepladsopstilling, som nødvendiggjorde bakning, når bussen skulle forlade terminalen.

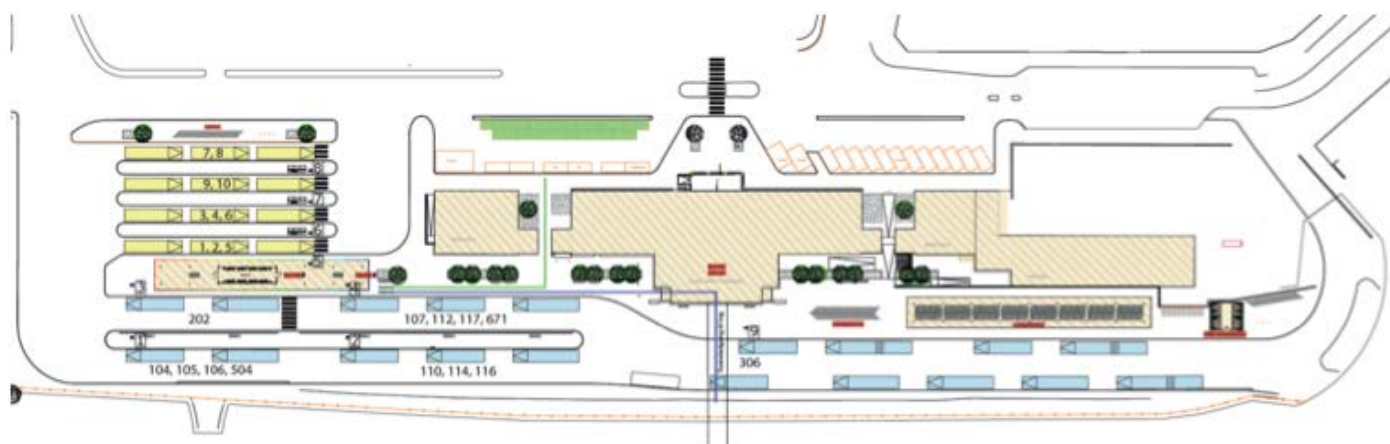
Endvidere var bybusterminalen adskilt fra Banegård og regionalbusterminal af vejforbindelsen til terminalområdet, som fremover forventes forlænget til betjening af nuværende og fremtidige bolig-, service- og liberale erhvervsområder og derved ville udgøre en barriere i den tidligere terminal.

Herudover var ventefaciliteterne ved busterminalerne dårlige, og informationen til passagererne var utidssvarende. Det var svært at orientere sig ved skift mellem de forskellige trafikformer, forpladsarealerne var ikke attraktive, og alle trafikarter var "rodet sammen" på de samme arealer.

Den nye trafikterminal

Den nye bybusterminal er placeret umiddelbart nord for stationsbygningen og er udformet som en kompakt terminal med 4 parallelle perroner med plads til 3 busser ved hver perron. Terminalen er baseret på det princip, at busserne altid holder ved det samme perronafsnit, men ankommer i vilkårlig rækkefølge, hvor den første bus kører helt frem på perronen, mens de efterfølgende busser kører helt frem til den foran holdende bus. Da bybusserne afgår på de samme minuttal, afgår de også i samme rækkefølge, som de er ankommet.

HORSENS TRAFIKTERMINAL... fortsat



Regionalbusterminalen er placeret stort set samme sted som i dag, dog så busserne ikke længere skal bakke ud fra deres holdeplads, men er længdeopstillet langs 2 perroner, som igen er inddelt i 4 perronafsnit - 2 afsnit med plads til hver 2 busser og 2 afsnit med plads til hver 3 busser. Regionalbusterminalen er udformet efter samme princip som bybusterminalen, hvor de enkelte buslinjer er tilknyttet et fast perronafsnit, dog med den væsentlige forskel, at bus nr. 2 og 3, der ankommer til et perronafsnit, altid holder en passende afstand til den foranholdende bus, hvorved frakørsel kan ske uafhængigt af foranholdende busser.

Mellem bybusterminalen og regionalbusterminalen er der etableret en overdækket, fælles perron med et aflukket venterum og den centrale passagerinformation. Fra denne perron, som udgør det passagermæssige knudepunkt i busterminalen, er der en direkte tværgående fodgængerforbindelse til de 3 øvrige bybusperroner og til den anden regionalbusperron samt en direkte langsgående fodgængerforbindelse mellem langtidsparkeringspladsen nord for terminalen og stationsbygningen med tilhørende tunnelforbindelse til togperronen mod syd.

Bustrafikken afvikles i et ensrettet vejssystem, og for busser med ventetid mellem ankomst og efterfølgende afgang er der etableret depotpladser, som er placeret vest for og parallelt med afsætningspladserne.

I den nye busterminal har passagererne fået korte, direkte og sikre adgangsveje ved skift mellem de enkelte transportmidler, og der er nu opsat tavler med dynamisk trafikinformation – både centralt i terminalen og ved de enkelte perronafsnit.

HORSENS TRAFIKTERMINAL... *fortsat*

Passagerernes samlede indtryk af Trafikterminalen

Parkér og Rejs

For både bilister og cyklister er der etableret nye parkeringsanlæg, som forbedrer forholdene i forbindelse med kombinationsrejser.

For bilister er der foran stationsbygningen indrettet pladser til både "Kys og Kør" og korttidsparkering, og umiddelbart nord for busterminalen er der anlagt en ny langtidsparkeringsplads med plads til ca. 150 biler.

For cyklister er der etableret i alt ca. 700 cykelparkeringspladser, hvoraf 450 er placeret i 2 etager under en samlet glasoverdækning. Cykelparkeringspladserne ligger i

direkte tilknytning til de vigtigste adgangsveje for cyklister og med direkte og kort adgang til bus og tog.

Passagerernes tilfredshed

Før og efter ombygningen af trafikterminalen er der gennemført en undersøgelse af passagerernes tilfredshed ved på en hverdag at uddele spørgeskort til alle bus- og togpassagerer ved trafikterminalen. I efterundersøgelsen blev der yderligere registreret parkeringsforhold for både biler og cykler.

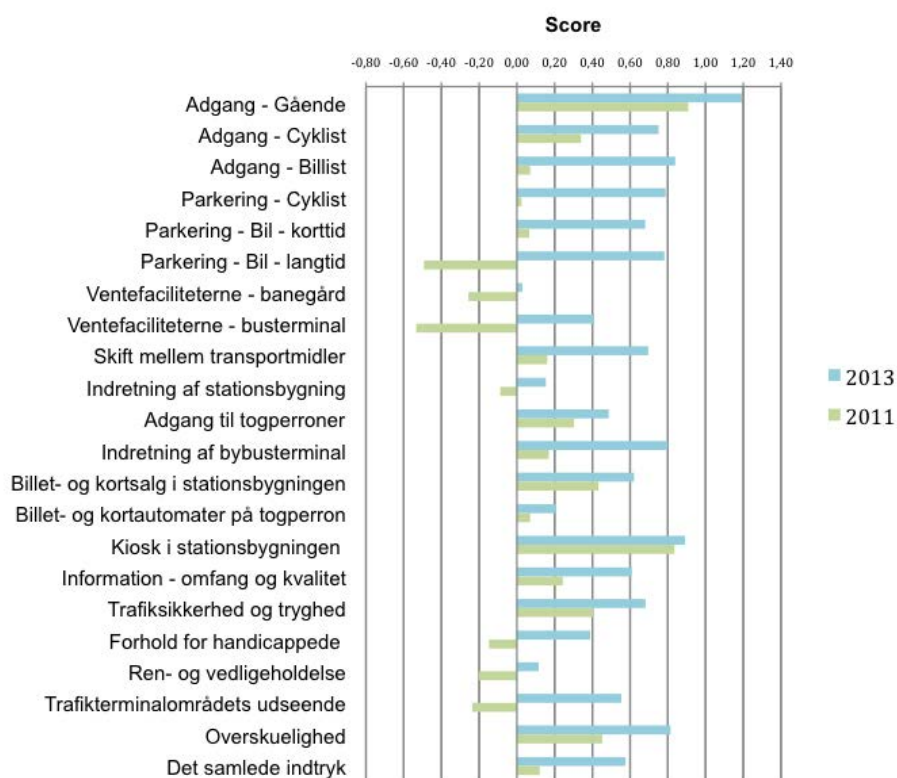
Passagererne mener generelt, at der er

sket store forbedringer. Dette gælder de fleste specifikke spørgsmål samt det samlede indtryk af stationsområdet og dets faciliteter.

I de spørgsmål, hvor passagererne ikke har oplevet en forbedring (eksempelvis hvad angår kioskfaciliteter), er det kendetegnende, at disse faciliteter ikke har indgået i ombygningen, hvorfor disse også kan ses som en kontrol af, at før- og efterundersøgelsen er sammenlignelige. Af nedenstående figur kan resultatet for de enkelte spørgsmål i spørgeskortet ses. Der er foretaget en vægtning af hvert svar i forhold til hvor positiv

HORSSENS TRAFIKTERMINAL... fortsat

Overblik - Vægtning



Oversigt over passagerernes tilfredshed med de enkelte områder

brugere er i forhold til spørgsmålet.

Som det fremgår af figuren er der sket forbedringer i alle spørgsmål, hvoraf nogle er tydelige, mens andre ikke er nævneværdige. Der er især sket store forbedringer af brugernes oplevelse af adgangen som bilist og parkeringsmulighederne for disse, mens også parkeringsforholdene for cyklister ses at være vurderet væsentligt højere. Også for ventefaciliteterne på busterminalen, indretningen af busterminalen, skift mellem transportmidler og udseendet af terminalen er der sket markante forbedringer af brugernes oplevelse af disse.

I forbindelse med parkeringsregistreringen efter ombygningen er bl.a. udnyttelsen af cykelparkeringen registreret.

I den åbne cykelparkering er der ikke registreret en udnyttelsesprocent højere end 86, og for den aflåste parkering maksimalt 35 %. Dette opfylder målsætningerne, der er sat på hhv. 5 og 10 % ledig kapacitet i hhv. den åbne og aflåste cykelparkering. Til gengæld er der registreret op til 76 cykler placeret udenfor et stativ, hvilket er noget over målsætningen på maksimalt 50 cykler parkeret udenfor stativer.



Ole Sørensen
Ole.Sorensen@grontmij.dk



CED laver en samlet stand på Velo City konferencerne - her er det fra Vancouver 2012.

5 ÅR MED CYCLING EMBASSY OF DENMARK

Af Troels Andersen, formand for Cycling Embassy of Denmark

Den danske cykelambassade har igennem 5 år vist sin værdi som samlingspunktet imellem dansk cykeltrafik og resten af verden. Der er plads til både nye medlemmer og flere cykelprojekter.

For 5 år siden åbnede en ny organisation på Velo City-konferencen i Bruxelles. Den danske ambassadør indviede Cycling Embassy of Denmark (CED), som dermed blev cykeldanmarks officielle ansigt til omverdenen.

Det startede med en idé om en virksomhedsklynge, som skulle samle virksomhederne inden for cykelområdet. Det udviklede sig til at omfatte mange andre end blot produktions- og rådgivningsvirksomheder, da flere organisationer

5 ÅR MED CYCLING EMBASSY OF DENMARK... fortsat

og kommuner også ønskede at være med. Det var en fælles gejst, som fik betegnelsen 'cykelambassade' på banen. Det er her, vi sammen arbejder for cykelsagen og er kontakten for dansk cykelviden til resten af verden.

Medlemmerne

Alle, som arbejder seriøst med cykeltrafik, kan blive medlem. Store betaler mere end små, men alle forventes at bidrage med en arbejdsindsats. Kontingentet dækker kun de basale aktiviteter - vi er noget i kraft af det, som medlemmerne gør tilsammen.

Der er omkring 25 medlemmer, og der er tradition for, at selv konkurrenter her kan arbejde sammen for at fremme cykeltrafikken bedst muligt. Samvær og networking er en vigtig årsag til at være medlem.

Mange af medlemmerne er rundt i verden i forbindelse med projekter og konferencer, og i den forbindelse repræsenterer de både sig selv og CED.

Aktiviteterne

Sekretariatet er placeret hos Cyklistforbundet, men foreningen har ikke eget kontor - det foregår mere virtuelt og ved udadrettede aktiviteter:

- Hjemmeside
- Nyhedsbreve
- Besøgsordning
- Cykelkonferencer
- Projektudvikling

www.cycling-embassy.dk

er naturligvis på engelsk og er det officielle udstillingsvindue for CED. En stor del af vores målgruppe kigger jævnlig forbi, da dansk cykelviden findes her.

Nyhedsbrevene udsendes 4 gange årligt på engelsk og tysk, mens andre sprog også kan komme på tale alt afhængigt af indsatsområderne. Fagfolk fra hele verden er tilmeldt listen, som desuden suppleres af tweets.

Besøgsordningen tilbyder koordinerede studiebesøg i cykeldanmark, ikke bare i København, men gradvist også mange andre forskellige steder rundt i landet og hos CED-medlemmerne. Udenlandske journalister er særligt velkomne.



5 ÅR MED CYCLING EMBASSY OF DENMARK... *fortsat*

CED er altid repræsenteret på Velo City og Velo City Global-konferencerne - afhængigt af verdensdelen kan der være op til 25 medlemmer repræsenteret. Der holdes oplæg om dansk cykeltrafik, og CED har en fælles stand, hvor man kan 'Meet the Danes'. Desuden uddeles der hver gang CEDs Leadership Award for Cycle Promotion til udenlandske ildsjæle.

Projektudvikling er vigtig for medlemmerne, som på den måde kan starte nye cykelprojekter. Eksempelvis er 'Idekatalog for cykeltrafik' lavet af CEDs medlemmer, og det nye nationale cykelprojekt 'Danmark cykler sammen' til over 11 millioner kr. er et projekt, der er udviklet og fundraiseret af flere CED-medlemmer.

Sidste år arrangerede CED en meget lærerig studietur til 6 førende hollandske byer for 23 af medlemmerne.

Fremtiden

CED ser lyst på fremtiden, hvor nye medlemmer står klar til at deltage i samarbejdet. CED vil markere Danmark som førende inden for cykeltrafik. Der vil blive lavet fælles opsøgende arbejde i udlandet, og flere internationale cykelprojekter vil få dansk deltagelse. Supercykelstier og cyklen i kombinationstransport er blandt de nye indsatsområder.

Og det, som vi er kendt for i udlandet, forpligter også til, at vi gør vores allerbedste herhjemme.



Cycling Embassy
of Denmark



Troels Andersen
ta@odense.dk

Studieturen til Holland sikrede den nyeste viden og et tæt samarbejde imellem medlemmerne.





Af Simon Wrisberg, WrisbergConsult - Udvikling og test af cykelruter

GPS REGISTRERING AF CYKELRUTER GIVER:

✓ Bedre vejvisning og ruter ✓ Flere brugere og turister ✓ Mere tilfredse cyklister

Fra papir til elektroniske platforme

Indtil 2006 udgav amterne, i samarbejde med vejdirektoratet, en årlig cykelguide med nationale og regionale ruter. I dag der ingen koordineret formidling af cykelruter, det er op til de enkelte aktører, kommuner, turistbureauer eller interesseorganisationer, om der skal trykkes cykelkort. Ændringer af Nationale og regionale cykelruter skal dog stadig indberettes til Vejdirektoratet, der lejlighedsvis ajourfører kort over ruterne på deres hjemmeside.

Selvom der stadig trykkes en del cykelkort går udviklingen mod ruteplanlæggere på nettet, turn by turn navigation på mobiltelefon og gpsmodtagere etc. Trykte cykelkort og de nye elektroniske platforme supplerer i dag hinanden, da planlægning er lettere at foretage på et stort kort, end på en femtommers skærm. Forudsætningen er, at cykelruterne er registreret, og at registreringen er opdateret.

Registrer ruter og del data !!!

Vejdirektoratet har registreret de nationale ruter med GPX koordinater, men ikke de

regionale og lokale ruter. Registrering af GPX koordinater for lokale og regionale ruter må derfor foretages af kommunerne selv. Kommunerne ved som ejere af ruterne, om de bliver ændret og det er derfor dem der bør sikre, at data er opdateret og tilgængelige på kommunens hjemmeside. Fra hjemmesiden kan de forskellige aktører hente ruterne og bruge dem på deres platforme:

- Cyklister med GPS modtagere kan hente GPX filerne til deres enhed

GPS REGISTRERING... fortsat



- Ruterne kan anvendes i ruteplanlæggere f.eks. cyclic.dk, krak.dk og supercykelstier.dk
- Ruterne kan uploades til naturstyrelsens hjemmeside udinaturen.dk
- Turistbureauer kan bruge GPX filer i deres egne kort
- Overnatningssteder og turistattraktioner kan anvende ruterne ved udvikling af egne kortprodukter

Tilgængeligheden til data er kort sagt alt-afgørende for, at ruterne bliver anvendt.

Da de forskellige ruteplanlæggere og hjemmesider er af svingende kvalitet, og måden der søges efter oplysninger på nettet er forskellig, er det afgørende, at data bliver delt med andre og ikke kun præsenteres et enkelt sted.

Ruteregistrering

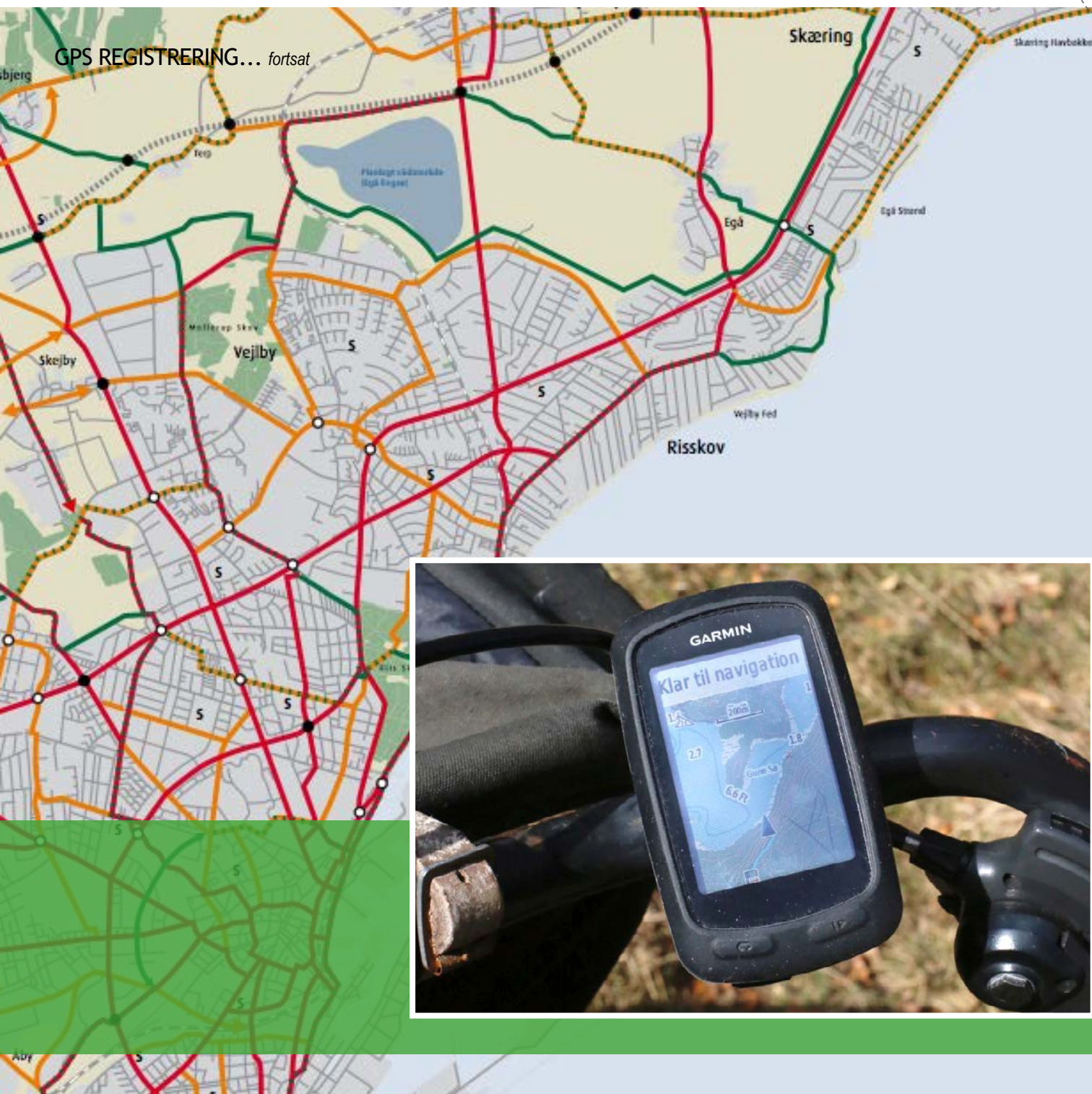
Registrering af ruten med GPX koordinater bør udføres hver gang en rute ændres for at track filen kan ændres på kommunens hjemmeside. Herved sikres, at ruten er ajourført hos ruteejereren. Ruter registreres

med en simpel GPS-modtager monteret på cyklen. Registreringen af rutens forløb kan med fordel kombineres med en tilstandsregistrering af ruten.

Tilstands registrering

En tilstands registrering af en cykelrute skal sikre, at cykelruten er klar til turistsæsonen. Ved gennemcyklung af ruten gennemgår registranten følgende forhold:

- Vejvisning
- Belægning
- Tryghed



- Ruteføring
- Fremkommelighed

På baggrund af gennemgangen udfærdiges en rapport med strakstiltag og forbedringer på sigt. Ruterne bør i princippet cykles igennem hvert år, inden turistsæsonen begynder, da eksempelvis manglende skiltning kan være generende.

Vurdering af cykelruter - fra 0 til 5 stjerner
I Tyskland foretager det tyske Cyklist forbund (Adfc) en klassificering af de tyske cykelruter. Cykelruterne bliver vurderet på

baggrund af følgende kriterier:

- Cykelegnethed
- Belægning
- Vejvisning
- Ruteføring
- Trafikbelastning
- Turisme infrastruktur
- Kollektive trafikforbindelser
- Markedsføring

Hvert kriterie bliver vægtet og ruten tildes en til fem stjerner. At få tildelt tre til fem stjerner bruges massivt i markedsføringen

af ruterne og er noget som cykelturister bruger i deres valg af ruter. Der arbejdes på en lignende mærkningsordning i Danmark, så det er bare med at få registreret og opgraderet ruterne, så de kan få en god bedømmelse.



Simon Wisberg
simonwisberg@gmail.com



CYKELAMBASSADENS STUDIETUR TIL HOLLAND

Af Erik Kjærgaard, Mobility development, Atkins

I september sidste år drog 23 medlemmer af den danske cykelambassade (Cycling Embassy of Denmark, CED) til Holland i 4 dage for at se og høre om hollændernes nyeste erfaringer med cykeltrafik samt for at skabe og pleje relationer bl.a. mellem de to landes cykelambassader. Det blev en travl, men også meget inspirerende og hyggelig tur, hvor vi nåede at besøge 6 hollandske cykelbyer: Utrecht, Zwolle, Groningen, Eindhoven, 's-Hertogenbosch og Houten.

Vi så og oplevede mange spændende ting, som denne artikel kun omtaler nogle få udvalgte dele af. Derfor opfordres interesserede til at læse rejserapporten, der efterfølgende blev udarbejdet af Atkins, som var arrangør af studieturen. I rejserapporten er der bl.a. et fyldigt referat af et møde mellem de to landes cykelambassader. Rejserapporten kan rekvireres ved henvendelse til undertegnede.

Når man spørger en hollænder om deres cykelkultur, svarer mange at de egentlig ikke synes, at de fokuserer på cykeltrafik, men at cykeltrafik bare er en helt naturlig del af det at være hollænder. De cykler bare, fordi det er det naturlige valg - og sådan virker det også i praksis. Prioritering af cykeltrafik, antallet af cykelstier også i mindre byer, belægninger på cykelstier, skiltning, diverse komfortable servicetiltag for cyklisterne og ikke mindst niveauet af cykel-parkering understreger, at Holland er det førende cykelland i verdenen.

STUDIETUR TIL HOLLAND... fortsat

Hovedvægten i denne artikel er lagt på studieturens oplevelser med cykelparkering, fordi hollænderne på dette punkt er milevidt foran os og har været det længe. Især ved stationer har hollænderne formået i slutningen af det 19. århundrede - hvor bilerne ellers gjorde deres indtog overalt - at bevare og udbygge de store cykelparkeringsanlæg bl.a. med det resultat, at en langt større andel af hollænderne end danskerne i dag bruger en cykel til og fra toget. I en artikel i Politiken (12.12.2013) er det blevet opgjort til at være dobbelt så mange, idet 20% af passagererne cykler til toget og 5% fra toget i Danmark, mens de tilsvarende tal i Holland er 40% og 10%. Cykelprocenten (andelen af passagerer der bruger cykel til stationen) varierer selvfølgelig ganske meget, ligesom i Danmark, hvor der også er stationer med en cykelprocent i nærheden af 40%.

Cykelparkering – et kvantespring med milliardinvesteringer

I slutningen af 90'erne erkendte hollænderne, at de var nødt til at udbygge cykelparkeringsfaciliteterne ganske voldsomt ved de større stationer. Skitseprojekter blev udarbejdet, og der blev bevilget milliarder til at gennemføre et stort antal anlægsprojekter. Alt sammen initieret og styret af et datterselskab til de hollandske jernbaner ProRail, som er sat i verden for at vedligeholde og udbygge jernbaneinfrastrukturen i Holland, herunder ikke mindst udbygge og modernisere cykelparkeringsfaciliteterne ved de hollandske stationer.

Hollænderne tager i disse år med milliardinvesteringer et kvantespring inden for cykelparkering, som de i forvejen var verdensmestre i - især ved stationerne.



Utrecht – omfattende stationsombygning og etablering af 33.000 cykelparkeringspladser

Studietursdeltagerne oplevede på første hånd i Utrecht store investeringer inden for cykelparkerings-området, da hollænderne her er i gang med at ombygge Hollands travleste station Utrecht Centraal og udbygge cykelparkeringskapaciteten fra ca. 12.000 før ombygningen til 20.000 pladser på selve stations-området og 33.000 cykelparkeringspladser i alt, hvis de nærmeste omgivelser regnes med. Med et passagerantal for togrejsende på ca. 170.000 passagerer og for bus- og letbanerejsende på ca. 100.000 på en hverdag giver det en "cykelprocent" på ca. 12%, hvilket i forhold til et dansk niveau er meget højt. Selv under ombygningen tages der højde for og hensyn til de cyklende med ca. 10.000 midlertidige cykelparkeringspladser, der flyttes rundt i forhold til fremdriften af byggeprocessen.

Udgiften til etablering af cykelparkeringsforholdene på den nye Utrecht Centraal station vil blive omkring 200 mio. kr. (hvor regeringen betaler 50%, og kommunen betaler 50%) ud af et samlet budget på 2,5 mia. kr. til en totalombygning af stationen. Ombygningen gør det bl.a. muligt at udvide sporkapaciteten, forbedre funktionaliteten af trafikterminalen og etablere cykelparkeringen i flere niveauer under stationsbygningen, så cyklisterne kan køre ind og parkere tæt på togene.

Til sammenligning ombygges Nørreport station, der er Danmarks travleste station med over 100.000 rejsende på en hverdag, i disse år til en kommende kapacitet på ca. 2.000 cykelparkeringspladser - svarende til en cykelprocent på 2%.

STUDIETUR TIL HOLLAND... *fortsat*

Jeg var tilbage i 1989 i Holland for at se de mange "Cykelcentre", som Holland havde etableret allerede dengang, og som de har bibeholdt og udbygget siden 2. verdenskrig. I modsætning til Danmark, hvor vi faktisk tidligere havde haft mange bemandede "cykelstalde" ved mange større stationer – f.eks. på hele Kystbanen.

I DSB var jeg med til at etablere Danmarks første Cykelcentre på København H og Østerport station efter hollandsk forbillede – dvs. store cykelparkeringshuse/kældre bemandede med cykelhandler og -smed. Vi havde et fint reklamefremstød med sloganet "Få din cykel i dagpleje". Jeg var dengang overbevist om, at disse to Cykelcentre blot skulle være pilotprojekter, og at der efterfølgende ville komme mange flere parkeringshuse for cykler på store stationer, ved indkøbscentre, gågader, uddannelsesinstitutioner osv. Men sådan er det ikke gået – kun i Odense er der etableret et cykelparkeringsanlæg efter samme model.

På de store steder i de store byer bør danskerne begynde at tænke i større løsninger for cyklisterne. F.eks mere i retning af velplacerede, attraktive og trygge cykelparkeringshuse – og naturligvis med den teknologi, der kendes fra bilsektoren med info om, hvor der er ledige pladser osv.



Groningen – moderne cykelparkeringsterminal under stationen

En af de største oplevelser for mig var at se den imponerende nye cykelparkeringsterminal, som hollænderne har etableret under Groningen station. Her er der lavet et cykelparkeringsområde med ca. 5.000 pladser, hvor cyklister kan cykle direkte ind og parkere sin cykel - i alt er der her 9.500 cykelparkeringspladser i området helt tæt ved stationen. Med 35.000 afrejsende passagerer pr. hverdag giver det en cykelprocent på ca. 27%

Universitetsbyen Groningen har investeret massivt i cykeltrafik gennem mange år og har samtidig etableret 30 km/t hastighedszone i den indre del af byen. Byens cykelandel er steget fra 30-35 % til 59 %, hvilket er den største cykelandel for en by i verden – opnået gennem en lang og insisterende indsats, hvor fremkommeligheden for cyklister er blevet opprioriteret bl.a. på bekostning af bilisternes bevægelsesmuligheder.

I Groningen oplevede studietursgruppen også adskillige signalreguleringer med særskilte cykelfaser, hvor cyklister fra alle retninger får grønt i samme periode, mens alle bilister holder tilbage. En signalreguleringsform, der i Danmark indtil videre kun har eksisteret på forsøgsbasis i en tidsbegrænset periode i Herning i 2013.

I øvrigt er 30 km/t hastighedsbegrænsninger meget mere udbredt i hollandske byer end i Danmark – det bruges som et af grundværktøjerne til at skabe bedre forhold for cyklister i tætte byområder.

STUDIETUR TIL HOLLAND... fortsat



Zwolle – nomineret som årets cykelby i Holland 2014

I Zwolle jagter de titlen som Hollands cykelby 2014 ved at være på forkant med udviklingen, og her ses bl.a. en række nye tiltag, der er med til at forbedre fremkommeligheden og komforten for cyklisterne. Således er der enkelte steder etableret regn-sensorer, der er med til at regulere lysreguleringerne, så cyklister bliver prioriteret endnu mere i perioder med nedbør og derved er tvunget til at foretage færre stop.

Et andet sted har de etableret en rundkørsel, der ved hjælp af blomsterkasser sikre, at kun cyklister kan benytte rundkørslen fuldt ud. Således afskærmer blomsterkasserne vejen for bilisterne og sikre at disse blot kan foretage højresving eller køre lige igennem rundkørslen.

Ligesom enkelte danske byer er startet med at bygge supercykelstier, så kan disse allerede findes rundt omkring i Holland, og ved Zwolle er der blandt andet etableret en af disse i beton med forhøjet kant i midten til adskillelse af kørselsretningerne, samt med LED lygtepæl, der bliver aktiveret af bevægelses-sensorer.



Eindhoven – fra industriby mod en mere cykelvenlig by

Eindhoven er kendetegnet som en by med fokus på bilismen med hele 7 motorveje, der er forbundet til byen. Desuden oplevede byen sit store boom i årtierne efter 2. verdenskrig i takt med at store industri-virksomheder som bl.a. Philips skabte økonomisk vækst, hvilket gjorde at byen blev udbygget efter idealerne for samtiden – med bilen i fokus. I Eindhoven har hollænderne dog også indset, at byliv og cyklisme er vejen frem, og med en Mobilitets Vision (Eindhoven En Route) og storstilet Cykelhandlingsplan med 101 initiativer har de forsøgt at ændre på bybilledet. Dette har medført et større sammenhængende cykelstinet, Park & Ride-anlæg, Lock & Go-cykelparkeringssystemer, adskillige cykelgader samt etablering af tunneller og broer, der sikre bedre fremkommelighed for cyklisterne.

STUDIETUR TIL HOLLAND... *fortsat*

Kronen på værket og et vartegn for byens nye fokus er Hovenring, der er en hævet rundkørsel for cyklister, der er anlagt ovenover et stort signalreguleret kryds mellem to centrale indfaldsveje til Eindhoven. Rund-kørslen består af en 70 meter høj pylon, hvortil 24 kabler, der holder rundkørslen ophængt, er fastspændt. Hovenring, der blev taget i brug i sommeren 2012 og kostede omkring 150 mio. kr., er selvsagt synlig på lang afstand og fungerer således både som et pejlingsmærke, et vartegn og et særdeles synligt prestigeprojekt for byen.

's-Hertogenbosch – storstilet indsats siden 2000 med bl.a. "lekker fietsen"

I 2000 erkendte man i byen, der kaldes Den Bosch, at cyklismeniveauet i byen var for lavt, og at man scorede for lavt på parametre som komfort, cykelparkering, trafiksikkerhed, cykelbrug mv. i de årlige nationale cyklismeopgørelser i Holland. Der blev med politisk opbakning lavet en storstilet mobilitetsplan, der for alvor skulle ændre byens modalsplit frem mod 2015.

Planen er blevet fulgt op med bl.a. et stort netværk af cykelstier med rød asfalt, meget bedre cykelparkering på bekostning af bilparkering, Park-and-Ride anlæg hvorfra man kan tage bus eller låne en cykel til at komme videre ind til byen. Derudover har hollænderne lavet en storstilet kampagne "lekker fietsen" (fietsen betyder cykel på hollandsk), der har medvirket til at skabe en meget stærkere cykelkultur i byen. Der er sammenlagt investeret 140 mio. kr. i at fremme cyklismen – i 2010 var de oppe på at cykeltrafikandelen udgjorde 37% af den samlede trafik i byen.



STUDIETUR TIL HOLLAND... fortsat



Houten – en by på cyklisternes præmisser

På studieturens sidste dag gik turen til Houten, der er en by, der ligger lidt uden for Utrecht. Houten er unik, da byens infrastruktur er planlagt specifikt efter, at byens beboere skal opmuntres til at benytte cyklen og kollektiv trafik mest muligt og lade bilen stå.

Således har Houten et cykelstinetværk, der er fuldstændig adskilt fra bilisternes netværk, men samtidig forbinder byens centrale funktioner med grønne områder. For at komme mellem forskellige dele af byen er bilister nødsaget til at benytte byens ringveje og dermed køre store omveje. Mange af skæringer mellem vejnettet og cykelstinettet sker i forskellige niveauer, hvilket giver god fremkommelighed, tryghed og trafiksikkerhed for cyklisterne i byen.

Byen er også en af de sikreste byer i Holland, hvilket især giver sig til udtryk omkring skoler, hvor børn i alle aldre uden tøven cykler til og fra skolen – nogle ledsaget af forældre og andre alene eller i grupper.



Erik Kjærgaard, Mobility development
Erik.Kjærgaard@atkinglobal.com

Mange ting vi kan lære af hollænderne

Nogle af de helt grundlæggende ting, vi kan lære af hollænderne på cykelområdet, er:

- Gøre byerne mere kompakte
- Udvide brugen af 30 km/t zoner og cykelgader
- Sikre højere prioritet for cyklister i lyskryds
- Etablere flere veludførte supercykelstier
- Bygge flere velintegrerede cykelparkeringsanlæg med høj kapacitet og i høj kvalitet
- Lave flere planer for bedre byer med fokus på byliv, mobilitet og bæredygtighed
- Tydelig og god belægning på cykelstier
- Målttede initiativer og programmer på uddannelsesinstitutioner for at få flere til at cykle
- Visionære og målbare cykelhandlingsplaner med ambitiøse mål for cykelandele
- Ambitiøse, sammenhængende, direkte, attraktive, sikre og komfortable cykelnetværk
- Flere store prestigeprojekter som f.eks. den svævende rundkørsel i Eindhoven

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 13 år arbejdet som mobilitetskonsulent – 8 år hos COGITA og de seneste 5 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 næstformand 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.



Charlotte Kjær Petersen Gottlieb Paludan Architects

Charlotte Kjær Petersen er landskabsarkitekt cand. arch og arbejder med rådgivning inden for mobilitet- og byrumsprojekter. Hun har siden 2007 været ansat i forskellige rådgivningsvirksomheder og har planlægning og formgivning af trafikterminaler, stationer, byrum og cykelprojekter som sit primære faglige fokus. Charlotte er med i bestyrelsen i Cycling Embassy of Denmark.



Cykeltrafikken - 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 5. maj 2014

Deadline for artikler er den 22. april 2014

redaktionen@cykeltrafikken.dk