

Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr. 10 Årgang 5
maj 2006

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund
og Cykelnetværket

CYKEL VIDEN

Indeks

Cykelparkerings-
problemer? - hjælpen er
på vej side 1

Cykelparkering på Norsk
side 3

Cyklisterne i København
får million-forbedringer
side 5

Behov for større
ambitioner for udvikling af
cykelbyen København
side 7

Cykling og samfunds-
økonomi på kommunalt
niveau side 8

England viser vejen frem
for cyklismen
side 10

X
Husk tilmelding til:

Alle Børn Cykler 2006
Kampagnen kører i perioden 4. - 15.
september 2006 og tilmeldingen åbner
den 8. maj 2006.

CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik
V/ Dansk Cyklist Forbund
Rømersgade 5
1362 København K

Hjemmeside: www.cykelviden.dk
E-mail: cykelviden@dcf.dk

Redaktør: Pablo Celis - Celis Consult
E-mail: pablo@celis.dk
Redaktion afsluttet: 23.marts 2006

Forventet deadline for næste nummer:
3. juli 2006

Cykelparkeringproblemer?

- hjælpen er på vej



Cykelparkeringen i København blev for nyligt stemt ind på en pinlig 2. plads blandt de 7 største arkitektoniske makværker i Danmark. Cykelparkeringen havnede på listen, fordi den er mangelfuld og organiseret efter hulter til bulter metoden og så er den mange gange ude af trit med cyklisternes reelle adfærd. Nu gør Dansk Cyklist Forbund noget ved problemet. Målet er en håndbog til kommuner og bygherrer, der fortæller, hvordan og hvornår cykelparkering skal tænkes ind i planlægning af byrum og bebyggelser.

Cykelparkering - et overset problem

Cykeltrafikken er stadig stigende i byerne og må forventes at stige yderligere. Samtidigt intensiveres indsatsen for at få flere til at bruge cyklen - men paradoksalt nok er det de færreste, der gør sig tanker om, hvor cyklerne skal parkeres, når de ikke er i brug.

En del af årsagen til problemerne ligger i, at cykelparkering ikke har haft den nødvendige bevågenhed i byarealernes forvaltning og anvendelse.

Samtidigt svækkes beslutningsprocesserne og løsningernes kvalitet ofte som følge af, at der ikke findes ensartede klare retningslinier og vejledninger til hvordan en god cykelparkering bør indrettes.

Anarkistiske cyklister eller dårlig cykelparkering?

En generel antagelse og opfattelse er, at cyklister opfører sig anarkistisk, når de skal finde en parkeringsplads til cyklen og derfor kan det være meget vanskeligt at etablere nogle gode parkeringsforhold.

Men når nogle cyklister opfører sig anarkistisk er det først og fremmest fordi der ikke er parkeringspladser nok og fordi mange af de pladser der er, ikke er placeret hensigtsmæssigt. Og endelig er mange af de stativer, der tilbydes, ikke gode nok. Og når cykelparkeringen akut trænger sig på, bliver det oftest afhjulpet med nødtørftige løsninger, der ikke altid afhjælper problemet, men ofte istedet ender med at skæmme bybilledet.

Resultatet er, at parkeringsanarkiet fortsætter trods gode intentioner og trods mange forgæves forsøg på at fremskaffe tilstrækkelige eller blot flere parkeringspladser.

Fortsættes på side 2



Hastighedsbegrænsning på cykelstierne!

På Danmarks Radios P3 nyheder kunne man høre om, at Stockholm som den første by i verden, nu indførte en 20 km/t hastighedsbegrænsning på udvalgte cykelruter gennem byen.

Stockholm har forholdsvis mange ulykker med cyklister og derfor besluttede kommunen, at indføre hastighedsbegrænsningen, som et led i at reducere antallet af uheld med cyklister.

Den opmærksomme lytter noterede sig selvfølgelig, at datoen for nyheden var den 1. april og at skepsisen over nyheden var fuldt ud berettiget.

Gør hjelmen funky!

2007 skal udnævnes til designår for "Den ny cykelhjelme". Og den skal være så hot, at selv kronprinsess Mary brænder for at prøve den, skriver TV2 Zulus kanalchef i metroXpress.

Cykelhjelmen er usexet. Så selv om det rationelt set må være bedre at køre med hjelm end at få en hjerneskade - vil metroXpress' klummeskribent Keld Reinicke ikke spænde hjelmen og være rollemodel.

Reinickes kommentar til Dansk Cyklist Forbund og Rådet for Større Færdsels-sikkerheds kampagnespørgsmål "hjelme eller hjerneskade?" er: Hjelme - men kun hvis landets bedste designere får til opgave at gøre den "mærkelige rillede plastik-hjelme" så cool, at de største rollemodeller vil stå i kø for at vise den frem:

"Hvis Hans Wegner var i live - eller Arne Jacobsen for den sags skyld - tja, så skulle I se funky cykelhjelme. Forestil dig et øjeblik en catwalk med Helena Christensen og Naomi Campbell med Munthe plus Simonsens nye kollektion af cykelhovedtøj. Forestil dig en hjelm så moderne og sej, at selv kronprinsesse Mary brænder for at prøve den på mode-messen?", skriver Reinicke og opfordrer til at gøre 2007 til designår for "Den ny cykel-hjelme".

Kilde: Keld Reinicke (Kanalchef på TV2 Zulu), metroXpress (10.4.2006), s. 6.

Cykelparkering - fortsat fra side 1

Det fortsatte anarki på cykelparkeringsområdet får problemet til at fremstå som uløseligt - men det er det selvfølgelig ikke.

Problemet kan og bør løses

Hvis intentionerne om, at cykling fortsat skal være et voksende trafikfænomen i byerne, skal problemet omkring cykelparkering løses. Først og fremmest ved at man inddrager cykelparkering i alle relevante beslutningsprocesser på de relevante tidspunkter.

Ved alle bygge- og anlægsarbejder - ombygninger, renoveringer, vedligeholdelser og forbedringer, nybyggeri osv. - bør cykelparkering indtænkes fra processens start og vedblivende inddrages i hele forløbet. Helt på lige fod med andre arealkrævende overvejelser og foranstaltninger.

Dernæst er det væsentligt, at løsningerne er i orden og at de opfylder nogle få, men meget væsentlige krav:

- Parkeringsløsningerne skal sikre det nødvendige areal og de antal pladser, der er behov for.
- Parkeringsløsningerne skal sikre, at parkeringen indrettes, så den bliver anvendt.
- Parkeringsløsningerne skal give udtryk for orden, overskuelighed, overskud og accept.

Løsningerne skal med andre ord signalere, at byen eller virksomheden værdsætter at mange vælger cyklen som det daglige transportmiddel.

Indsats på to fronter

Der lægges i håndbogen vægt på, at indsatsen sættes ind på to fronter.

Dels må der tages selvstændige initiativer til at rette op på den akkumulerede elendighed. Man bør med andre ord ikke vente "til der skal gøres noget alligevel" med at gribe ind med de nødvendige forbedringer på de steder, hvor problemet er størst.

Og dels bør man sideløbende sikre, at der ved alle nye initiativer drages omsorg for, at overvejelser om cykelparkering er med fra starten og får plads gennem hele forløbet. Også i implementeringen.

I begge tilfælde er det vigtigt, at alle involverede aktører påtager sig deres del af ansvaret for at føre cykelparkeringens interesser helskindet igennem forløbet og ud i livet.

Håndbogen som en guide

Hvis man følger håndbogens vejledninger og råd og sikrer at cykelparkering inddrages som et selvfølgeligt og seriøst element i alle bygge- og anlægsarbejder, er vi overbeviste om at problemet kan løses. Og at løsningerne vil kunne bidrage til væsentlige forbedringer af byens rum og til at øge interessen for at bruge cyklen i den daglige transport.

Håndbogen udarbejdes af Dansk Cyklist Forbund med Celis Consult som rådgiver. Håndbogen er støttet af Realdania, Nykredits Fond, Grundejernes Investeringsfond, Københavns Kommune og Dansk Cyklist Forbund. Håndbogen forventes klar ultimo 2006.

Yderligere oplysninger om projektet kan fås ved henvendelse til:

Erik Bølling Ladegård
Dansk Cyklist Forbund
Tlf: 3332 3121
Mail: ebl@dcf.dk



Parkeringsbøder - nu også til cyklister?

Københavns Kommune vil have bødeblokken frem, når cyklister smider jernhesten uden for stativerne.

Cyklisterne har politisk medvind i København. Politikerne vil gerne cyklisme, og kommunen bakker op - til gengæld er man træt af de mange herreløse cykler, der flyder i byrummet. Det får nu kommunen til gå til Justitsministeriet for at få lov til at uddele parkeringsbøder for ulovlig cykelparkering - eller alternativt: fjerne cyklerne.

Parkeringstiltaget er en del af en stor kampagne, som kommunen planlægger, for at skabe bedre cykelkultur og øge sikkerheden.

Dansk Cyklist Forbunds direktør Jens Loft Rasmussen mener, det er helt bagvendt at begynde at opdrage på cyklisternes parkeringsvaner, før man har etableret ordentlige cykelparkeringforhold.

- Det største problem er, at der ikke sættes tilstrækkelig penge af til cykelparkering i byen. De steder, hvor man har gjort en indsats og sat flere cykelstativer op som for eksempel Christianshavns Torv og Højbro Plads, dér bliver de også brugt, siger han.

Kilde: Charlotte Welin, Berlingske Tidende (9.4.2006), Inland s. 4.

Af Thomas Krag - Thomas Krag Mobility Advice

Cykelparkering på norsk



De skandinaviskkyndige vil vide, at cykelparkering på norsk hedder sykkel-parkering. Man cykler mindre i Norge end herhjemme, så indtil videre har behovet for sykkelparkering været moderat. Men man har ambitiøse mål i den norske nationale cykelstrategi (se Cykelviden 9 fra november 2005), og det norske vejdirektorat har bedt om et dansk indspil om cykelparkering, som er ét af de områder, der skal oprustes. Det har resulteret i et notat, der gør rede for cykelparkeringens forskellige aspekter.

Notatet understreger, at cykling starter med bevidstheden om, at man med fordel kan cykle. En 5-trins model som inddeler befolkningen alt efter deres holdning og kendskab til cykling illustrerer, hvorledes opgaven består i at flytte flere op i retning af at være hyppige cykelbrugere, og samtidigt forhindre frafald af de allerede cyklende. Noget, der oplagt handler om de faktiske forhold, der tilbydes cyklisterne, men som i høj grad også er en kommunikationsopgave.

Behovet for cykelparkering afhænger - bortset fra ved boligerne - helt banalt af, hvor meget der cycles. Enhver cykeltur ender i en parkeret cykel. Og i parkeringssammenhæng er cyklister tilsyneladende enormt magelige. Den bedste og mest tiltrækkende cykelparkering er således placeret tæt på målet og så vidt muligt undervejs til målet, så den cyklende slipper for at skulle gå "baglæns" efter at have parkeret cyklen.

Kortlægning af parkeringsbehovet består i at udpege de vigtigste mål og skønne over andelen af til-cyklende samt over hvor lang tid, de vil opholde sig på det pågældende mål.

Man kan med fordel skelne mellem korttids-, dag- og natparkering. Typiske mål er boliger, skoler og uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser, stationer og busterminaler, indkøb, service (biblioteker, lægekonsultationer mv.) og kultur og fritid (parker, sportscentre, biografer, teatre, cafeer og restauranter).

Man kan ud fra viden om hvor mange, der har de pågældende mål, og hvor stor en andel af dem, der cykler, forudsige parkeringsbehovet. Men der er mange ukendte faktorer, og langt lettere er det hvis der allerede cycles, idet man da kan tælle antallet af allerede parkerede cykler.

Cykelparkeringens kvalitet er et andet centralt forhold. Her kan man opstille en række idéelle krav til æstetik, opstilling og indretning (let at få øje på, se indbydende ud, ligge i umiddelbar nærhed af målet, ligge på cyklistens rute mod målet, tilstrækkeligt antal pladser, sikre mod vejrliget, sikre mod tyveri, passe til alle typer cykler, ikke skade cyklen, let at bruge, let at renholde og vedligeholde). Dette kan der siges en del om, hvad notatet da også gør.

Fortsættes på side 4



Hillerød kommune fortsætter udbygningen af stinettet

Der er 14 navngivne stiruter i Hillerød Kommune. 12 ruter forgrener sig i alle retninger fra Hillerød Station og 2 går i en ring rundt om byen.

Ruterne hedder 100-113 og de forløber fortrinsvis ad stier i eget tracé og ad stier langs veje, men også som ruter ad almindelige veje uden særlige anlæg for cyklister. Enkelte af stiruterne er skiltede.

Målet er imidlertid på sigt, at sikre de bedst tænkelige fysiske vilkår for cyklisterne på alle ruterne og senest er en central vejstrækning gennem Hillerød blevet opgraderet med cykelstier.



Frederiksværksgade - før ombygning



Frederiksværksgade - efter ombygning

For en del af stiruterne er der ligledes udarbejdet en pjece med beskrivelse samt kort over ruten. Målet er, at alle ruter på sigt skal beskrives og pjecen for Rute 103 "Ullerødtruten" er netop blevet udgivet.



Alle pjecer kan ses på www.hillerod.dk

Cykelparkering på norsk - fortsat fra side 3

En række eksempler gennemgås og kommenteres i forhold til de idéelle krav. Eksempler på overdækninger vises ligeledes.

Desuden gøres der overvejelser over opstilling af cykelstativerne. Der findes efterhånden en række inden- og udenlandske vejledninger, der alle anbefaler at bruge en masse plads pr. cykel.

Det er fint nok, så længe der ikke er ret mange cykler og god plads, men næppe en god idé, hvor pladsen er trang og/eller cyklerne mange, idet der da ikke vil være plads til cyklerne eller der bliver unødigt store gangafstande. Notatet demonstrerer - i hvert fald på papiret - at der er meget at vinde bl.a. ved at parkere cyklerne på skrå.

Endelig beskæftiger notatet sig med normer for cykelparkering. En langsigtet satsning på cykeltrafik vil som et fornuftigt element indeholde krav til bygherrer om at etablere den nødvendige plads til cykler i forbindelse med nyanlæg.

Faktisk er der allerede en række norske, svenske og enkelte danske kommuner der stiller sådanne krav. De fleste krav angår antallet af pladser, enkelte stiller også krav til kvaliteten af parkeringen i øvrigt. Kravene er imidlertid temmelig varierende, både i hvad der kræves og i hvordan kravene formuleres, så nogen enkel konklusion kan ikke umiddelbart drages ud af materialet.

Notatet indgår i et arbejde, som senere skal munde ud i en norsk publikation.

Yderligere oplysninger om projektet kan fås ved henvendelse til:

Thomas Krag
Thomas Krag Mobility Advice
Tlf: 35 42 86 24
Mail: tk@thomaskrag.dk





Pladsbesparende cykelmedtagning på The Riverline Light Rail i New Jersey - USA



Cykelkampagne med et meget klart budskab rettet mod pendlere i Manchester - England.



I San Diego (Californien) udnyttes parkometerstanderen også til cykelparkering - dog er det kun bilerne, der skal betale for parkeringen.

Københavns Kommune

Cyklisterne i København får million forbedringer



Nye cykelstier, bedre cykelparkering samt sikrere og mere trygge kryds er nu på vej til de københavnske cyklister. Trafik- og Miljøudvalget har besluttet at lade en pulje på 35 mio. kr. rulle ud på de københavnske gader for at gøre cykelforholdene endnu bedre. I alt er der lidt over 20 større og mindre cykelfremmende projekter, som skal sættes i gang i år.

København skal være cyklisterens by

"Det er nødvendigt med en kraftig prioritering af cyklisterens forhold i København. De skal have bedre vilkår, så det bliver mere attraktivt at cykle i København. København skal være cyklisterens by.

Med denne beslutning har vi derfor taget et stort skridt for at fastholde København som cyklisterens by. Jeg lægger vægt på, at vi hele tiden afsætter mange ressourcer til cyklisterne. Det er godt, at samtlige partier i København står bag beslutningen. Jeg håber, at vi også næste år kan afsætte et lige så stort beløb", siger Teknik- og Miljøborgmester, Klaus Bondam

Nye cykelstier

Hele cykelstinetet får et løft med nye cykelstier og cykelbaner på strækninger, som længe har været ønsket af cyklisterne. Det betyder, at der nu kommer cykelstier/baner på Nørre Voldgade, Øresundsvej, Carl Jacobsens Vej, Hillerødgade, Niels Juels Gade, Lille Kongensgade, og så bliver der lavet forsøg på Enghavevej og Kingsgade.



Nyt forsøg med cykelstier langs Enghavevej

Fortsættes på side 6



København vinder international cykelpris

Københavns Kommune modtog den 3. marts en international cykelpris på en stor konference om bæredygtig transport i Cape Town i Sydafrika.

"Jeg er meget stolt på København og københavnernes vegne, at vi vinder denne pris. Cyklen er et meget vigtigt transportmiddel for københavnernes, og derfor gør vi i Københavns Kommune en stor indsats for løbende at forbedre cykelforholdene. Og selvfølgelig er det altid rart, at der bliver lagt mærke til os ude i den store verden, og at vi bliver internationalt anerkendt som en absolut eliteby på cykelområdet", siger Teknik- og Miljøborgmester Klaus Bondam.

Prisen er den såkaldte "Cities Enjoy Bicycle Award", som uddeles hver tredje år til byer der gør en enestående lokal indsats for at fremme cyklismen i byerne.

Dommerkomiteen i organisationen ICLEI, som uddeler prisen, har valgt København på baggrund af Københavns Cykelpolitik, Cykelregnskab og generelle promovoring af København som Cyklernes By.

Prisen blev overbragt ved en ceremoni i Cape Town, hvor Maria Streuli Helledi fra Vej & Park modtog prisen på Københavns vegne.

Cykelpolitikken er kommunens samlede politik på og planer på, hvordan vi frem til 2012 vil forbedre forholdene for cyklisterne i byen.

Cykelregnskabet er både cyklisternes og Københavns Kommunes regnskab over indsatsen på cykelområdet. En opgørelse, som angiver måltallene på, hvordan det går med at opfylde målsætningerne i Cykelpolitikken for København.

Cykelregnskabet informerer også om kommunens aktuelle planer og initiativer på cykelområdet.

Se og læs mere på:
www.vejpark.kk.dk/cyklernesby

Kilde: Københavns Kommune (3.3.2006)

Cyklisterne i København får million-forbedringer - fortsat fra side 5

Ønsker imødekommet

Mange af projekterne, som snart bliver realiseret, er oprindeligt ønsker fra københavnernes, som i efteråret blev spurgt om, hvor der er behov for at forbedre forholdene for cyklisterne i byen. Især forbedringer i lyskryds har været ønsket.

Det bliver nu imødekommet med at omlægge krydset ved Jarmers Plads, Øster Farimagsgade/Sølvgade, det fembenede kryds Ålekistevej/Peter Bangsvej, Englandsvej mod Amagerbrogade, Ny Kongensgade/H.C. Andersens Boulevard og Bredgade/Dronningens Tværgade.

Derudover laves et pilotprojekt med grøn bølge for cyklister på Nørre Farimagsgade og på Nørrebrogade.

Søruten skal søsættes

Trafik- og Miljøudvalget besluttede også, at der skal findes en løsning på at få en grøn cykelrute langs søerne. Derfor skal der startes en dialog, hvor borgere, naboer, interesseorganisationer og lokalrådene sammen med Vej & Park skal finde ud af, hvordan cykelruten kan blive etableret.

Bedre cykelparkering

Der skal laves bedre cykelparkering i byen, derfor bliver der lavet to større cykeloprødningskampagner. En på Indre Nørrebro og en i en del af Nørrevold kvarteret.

Støjdæmpning på vej

Trafik- og Miljøudvalget fik samme pulje også penge til at dæmpe støjen fra bilerne. Derfor skal der lægges støjdæmpende asfalt på Østerbrogade/Dag Hammarskjølds Allé mellem Skt. Jakobs Plads og Oslo Plads.

Yderligere oplysninger om projektet kan fås ved henvendelse til:

Maria Streuli Helledi
Københavns Kommune
Tlf: 3366 3334
Mail: maste@btf.kk.dk



Ny direktør i Dansk Cyklist Forbund
Jens Loft Rasmussen sadler om fra at have været underdirektør i Finansrådet til at blive direktør i Dansk Cyklist Forbund.



Jens Loft Rasmussen tiltrådte den 1. februar 2006 som ny direktør i Dansk Cyklist Forbund.

Med Jens Loft får cyklistforbundet en meget professionel leder, der de seneste 15 år har været med i Finansrådets ledergruppe, hvor han har talt bankernes sag.

Jens Loft glæder sig nu til at bruge sin organisations- og lobbyerfaring i Cyklistforbundets arbejde med at varetage cyklisternes interesser.

- Jeg ser cyklistforbundets 100 års jubilæum sidste efterår som en milepæl. Nu tager vi hul på et nyt århundrede. Der er brug for nytænkning, samtidig med at vi fortsat skal værne om cyklistforbundets dna, dvs. de værdier som cyklistforbundet står for.

Cyklen er mere end et transportmiddel. Den kombinerer på enestående vis tre m'er: mobilitet, motion og miljø. I Cyklistforbundet vil vi stadig målrettet arbejde på at fastholde cyklen som en meget vigtig del af vores kultur – både i danskernes hverdagsliv og til fritidsbrug. Cyklen anvendes af alle befolkningsgrupper, og vi må arbejde intensivt for, at børn og unge fortsat kommer op på cyklen, siger Jens Loft.

Kilde: Ingrid Berhndt Andersen, Dansk Cyklist Forbund

Af Jens Loft Rasmussen - direktør for Dansk Cyklist Forbund

Behov for større ambitioner for udvikling af cykelbyen København

Hvis København skal fastholde og udbygge sin position som en af Europas allerbedste cykelbyer, kræver det ikke kun fine overordnede politiske målsætninger, men vilje og handlekraft til afsætte endnu større midler end hidtil - og muligvis i samvirke med staten.

Det skønnes, at tabet ved spildtid i den københavnske bilmyldretidstrafik udgør op mod 6 mia. kr. årligt. En massiv investering i cykelstinet i København vil kunne flytte endnu mere trafik over til cykler og vil - set med Dansk Cyklist Forbunds øjne - være samfundsøkonomisk fornuftig og til glæde for både virksomheder og arbejdstagere. En kilometer metro koster 1 mia. kr. Tænk hvis der blev investeret 1 mia. kr. i Københavns cykelinfrastruktur. København som cykelby vil få et gevaldigt løft, og en øget cykeltrafik vil give store sundheds- og miljøgevinster.

Vi må tage Folketingets trafikordførere på ordet, når de siger, at trafikinvesteringerne skal foretages der, hvor den trafikøkonomiske effekt er størst.

København har et godt udgangspunkt, men ambitionsniveau må sættes op, og cyklisterne bør gives højere prioritet i forbindelse med den overordnede trafikplanlægning.

Pendlerruter et udviklingsområde

Dansk Cyklist Forbund skal foreslå, at investeringer i cykelruter og broer over havnen fremmes, samt at der iværksættes et arbejde med at styrke pendlerruter.

Formålet med pendlerruterne er at kunne cykle hurtigere og mere direkte fra hjem til arbejde. Mange er villige til at cykle længere end 5-10 km hver vej, hvis fremkommelighed, kørekøforbedelse og sikkerhed er i orden.

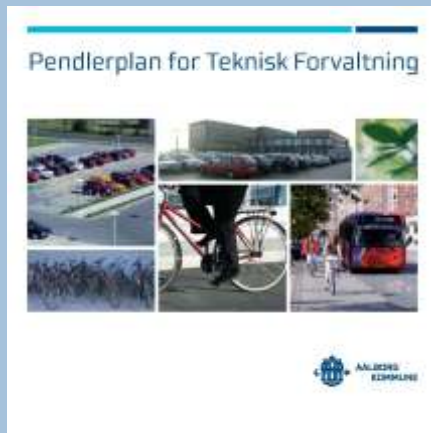
Københavns miljø- og teknikborgmesteren har talt om cykelmotorveje og har som eksempel nævnt, at lyssignalerne på Nørrebrogade kan indrettes efter en kørehastighed på 18 km/time.

Vi må gøre opmærksom på, at der er ikke lyssignaler på motorveje. Borgmesterens forslag handler om grøn bølge for cyklister, hvilket kan være et udmærket tiltag. Pendlere kører imidlertid med en forskellig hastighed, hvilket der kan tages højde for på en rigtig "cykelmotorvej" med flere spor til hurtige og lidt langsommere cyklister.

Af direktør Jens Loft Rasmussen
Dansk Cyklist Forbund
Rømersgade 5
1362 København K
Mail: jlr@dcf.dk
Telefon: 3332 3121



Pendlerplan skal fremme cykling i Ålborg



Teknisk Forvaltning i Ålborg er klar med en ny plan, der skal få medarbejderne til at vælge mere miljøvenlige transportformer.

Dobbelt så mange medarbejdere hos Teknisk Forvaltning i Ålborg Kommune vælger at tage bilen frem for cyklen, og mange kører alene i bilen, når de skal på arbejde. Det vil forvaltningen gerne ændre på. Så nu søsætter man en ny pendlerplan, der skal få flere til vælge mere miljøvenlige transportformer.

Ideen er, at forbedre vilkårene for de trafikanter, der f.eks. vælger at tage cyklen. På tegnebrættet er bl.a. firmacykler, rabat på cykler, rabat på serviceeftersyn og oplysning om gode ruter.

Teknisk Forvaltning håber, at virksomheder i Ålborg vil lade sig inspirere til at lave tilsvarende planer.

Yderligere oplysninger om planen kan fås ved henvendelse til:

Charlotte Krogh
Trafik & Veje
Tlf. 9931 2361
E-mail cpp-teknik@aalborg.dk

Kilde: Lars Kragh Jespersen, www.vejsektoren.dk (29.3.2006).

Af Thomas Krag - Thomas Krag Mobility Advice

Cykling og samfundsoekonomi på kommunalt niveau



Samfundsoekonomisk er det en særdeles god forretning at investere i cykeltrafik. Således konkluderede Det Økologiske Råds rapport "Cykling, motion, miljø og sundhed", som nærmere omtalt i Cykelviden 7 fra april 2005. Men hvordan tager tingene sig ud fra en kommunal synsvinkel? Er det også god økonomi for kommunen at investere i cykeltrafik?

Århus Kommune som case

Dette spørgsmål blev søgt belyst med Århus som case. Anledning var et debatmøde om det nye forslag til cykelhandlingsplan for Århus kommune.

På trafikikkerhedsområdet har det længe været drøftet, om kommunernes incitament for at spare ulykker var tilstrækkeligt. Trafikofrene behandles f.eks. på sygehusene, som ikke er en kommunal opgave, og besparelserne vil derfor heller ikke komme kommunerne til del.

Analysen viser dog, at en del af de følgeudgifter, trafikulykkerne har, faktisk belaster de kommunale kasser. Det gælder f.eks. hjemmepleje, og viser, at kommunerne - om end på lidt længere sigt - faktisk høster besparelser her ved at reducere ulykkestallet.

Nye forhold efter kommunalreformen

Sundhedsmæssigt kan man gøre sig tilsvarende overvejelser. Mere cykling kan dokumenteret reducere forekomsten af hjerte- /karsygdomme, aldersdiabetes, knogleskørhed og visse kræftformer. Der er desuden vist en positiv sammenhæng mellem motion og selvværd.

Sygdommene vil i mange tilfælde have et langtidsaspekt, og dermed kunne belaste kommunens udgifter. Men som noget nyt vil også den kortsigtede behandling af sygdommene komme til at koste kommunen penge.

Som led i kommunalreformen er det således aftalt, at kommunen skal betale 30% af udgifterne til lægebesøg og op til 30% af udgifterne ved indlæggelser. Kortvarige indlæggelser tæller de fulde 30%, mens kommunen slipper billigere ved langtidsbehandling.

Hvorom alting er, er der dermed et yderligere incitament for kommunerne til at få borgerne til at cykle mere. For Århus' vedkommende kan man skønsmæssigt beregne, at besparelserne på hospitals- og lægeudgifter vil være 22 mio. kr. pr. år, hvilket er mere end den forudsatte mer-investering i cykeltrafik på 15 mio. kr. i en 12-års periode.

Fortsættes på side 9



Cykling og samfundsøkonomi på kommunalt niveau - fortsat fra side 8



Efter kommunalreformen skal kommunerne dække op til 30% af udgifterne ved indlæggelser - bl.a som følge af trafikulykker.



Overordnet set er det udsigten til flere glade og sunde borgere i Århus kommune, der giver det største positive bidrag til den kommunale økonomi.

Også på kommunalt niveau kan alene penge-besparelserne i sundhed betale for de øgede cykelinvesteringer.

Afledte effekter af mere cykling, der angår de offentlige kasser, er mindskede billetindtægter fra den kollektive trafik og mindre afgifter til staten fra biltrafikken. Det sidste er selvsagt ikke et kommunalt problem, mens den kollektive trafik slår igennem i forhold til kommunen næsten 100%, idet man må forvente at det er busser mere end tog, der fravælges.

Konklusionen er, at der er visse forskelle på en kommunal og en overordnet synsvinkel på cykling og samfundsøkonomi, men at hovedkonklusionen ikke ændres:

Det er en overordentlig god forretning at satse på cykeltrafik.

Alene de forventede besparelser til sygdomsbehandling kan betale investeringerne, men overordnet set er det udsigten til flere glade og sunde borgere i kommunen, der giver det største positive bidrag til regnestykket.

Af Thomas Krag
Thomas Krag Mobility Advice





Cykling mod ensretningen på udvalgte gadeforløb skal tilgodese cyklisternes fremkommelighed.



Cykelpoliti på gaderne øger cyklisternes image.



Cykelruteskiltning direkte på asfalten - man må håbe det ikke sneer i England!



Gode cykelparkeringsforhold bliver etableret for at fremme cyklismen i bl.a. Aylesbury.

England viser vejen frem for cyklismen



6 eksempelbyer i England vil bruge næsten 17 millioner pund til at promovere cykling. Eksempelbyerne skal eksperimentere med forskellige tiltag, der primært skal få befolkningen i byerne til at vælge cyklen som det foretrukne transportmiddel.

Projekt med statslig finansiering

Projektet finansieres med knap 9 millioner fra statslige midler over en 3-årig periode. Forudsætningen for at deltage i projektet er, at der fra eksempelbyernes side investeres et tilsvarende beløb i projektet.

De 6 eksempelbyer, der indgår i projektet er; Brighton, Darlington, Derby, Exeter, Lancaster og Aylesbury.

“Cycling England” står overordnet bag projektet og er en uafhængig organisation nedsat i marts 2005 af det engelske Transportministerium for at planlægge og koordinere cykeltrafikken i hele landet.

Cycling England består af repræsentanter for en række tværfaglige organisationer, som foruden Transportministeriet, blandt andre tæller Sundheds- og undervisningsministeriet samt forskellige kultur- og idrætsorganisationer.

Organisationen har et samlet budget på 15 millioner pund, som skal anvendes over en 3-årig periode - midler som gives målrettet til de 6 eksempelbyer og mere bredt til andre forskellige cykelfremmende initiativer. Udover den økonomiske bistand tilbyder Cycling England rådgivning til andre kommuner omkring cykelfremmende initiativer. Cycling England råder til dette formål over en rådgivergruppe på 6 cykel eksperter.

Det overordnede formål med projektet er, at anvende eksempelbyerne som “test-bænke” for afprøvningen af forskelligartede initiativer, der alle har det samlede mål at fremme cyklismen i England. Erfaringerne fra de enkelte projekter og eksempelbyer skal efterfølgende danne baggrund for en “Best Practice” håndbog på cykelområdet.

Indledningsvist har Cycling England udarbejdet en guide med gode eksempler på cykelfremmende initiativer samlet fra flere lande i Europa, som supplement til de eksisterende vejregler på området. Guiden suppleres på hjemmesiden med en række billedeksempler på gode tiltag til at fremme cyklismen.

Fortsættes på side 11





Markering af cykelbaner gennem signalregulerede kryds skal gøre det sikrere at være cyklist i England.



Tilbagtrukne stopstreger med cyklist-lommer anbefales i England



God skiltning skal gøre det nemmere at være cyklist i England

England viser vejen frem for cyklismen - fortsat fra side 10

Utraditionelle idéer afprøves i eksempelbyerne

Som et led i den cykelfremmende indsats har man i byen Brighton bedt en række lokale kunstnere og udøvende skuespillere om idéer til events, der kan fremme brugen af cyklen.

En af disse events - "Cyklisternes dans" - vil bestå af en unik danseoptræden af 250 cyklister på lokaliteter rundt om i byen langs de primære gå- og cykelruter. Forbipasserende - specielt dem som ikke har prøvet at cykle før - bydes op til "dans" og eventen gennemføres i forbindelse med de bilfrie dage i september måned 2006.

Informationskampagner

I Brighton gennemfører man ligeledes en meget omfattende informationskampagne rettet borgerne omkring deres transportmuligheder og hvilke økonomiske omkostninger de enkelte transportmidler er forbundet med. Kampagnen skal som det væsentligste oplyse borgerne om cyklens mange fordele som transportmiddel og som middel til et bedre helbred.

Kampagnen gennemføres dels ved dør til dør besøg hos de enkelte borgere, ved telefonisk henvendelse og gennem udstillinger i byen.

Fysiske forbedringer

I Aylesbury skal en 5 millioner pund dyr gang- og cykelbro over jernbanen forbinde to store byområder og udgøre et meget vigtigt link i den samlede cykelstistruktur i byen. Broen vil blive udformet i et meget utraditionelt design med bl.a. glassider.

"Demonstrationsbus"

I Darlington gennemføres der i "cykelugen" et event, hvor en stor "demonstrationsbus" fyldes op med forskellige cykler, som forbipasserende på gaden kan afprøve. Formålet er, at give borgerne en nem og guidet tilgang til at finde frem til den cykeltype, der passer bedst til deres behov og fysik. Med i demonstrationsbussen er endvidere selveste Dr. Bike, som udover at fungere som cykelmekaniker, kan give gode råd til borgerne omkring cykling og færdslen i trafikken.

God cykelparkering

Ligeledes i Darlington arbejdes der med at etablere gode cykelparkeringsforhold. En designmanual for cykelparkering skal sikre en vis minimumsstandard og målet er overdækkede og belyste cykelparkeringsforhold på alle centrale pladser i byen. Som noget særligt vil en del overdækkede cykelparkeringspladser i midtbyen blive suppleret med overvågningskameraer.

Kampagner rettet mod børn

I Derby gennemføres bl.a. en massiv kampagne for at få flere børn til at bruge cyklen i forbindelse med transporten til og fra skole. Målet er en firedobling af antallet af cyklende børn. Kampagnen gennemføres ude på skolerne, hvor det er lærerne der videregiver budskabet omkring, hvorfor cykling er en sund, spændende og sjov måde at motionere og transportere sig på.

Læs og se mere omkring projektet og de andre eksempelbyers initiativer på www.cyclingengland.co.uk



Bliv sponsor

Cykelviden er finansieret af Dansk Cyklist Forbund. Finansieringen dækker kun udgifterne til at vedligeholde hjemmeside og udsende nyhedsbrev i en tidsbegrænset periode. Derfor er Cykelviden afhængig af eksterne midler for at kunne fortsætte i forhåbentligt mange år frem. Ønsker din virksomhed at støtte Cykelviden, hører vi meget gerne fra jer. I så fald kontakt venligst direktør Jens Loft Rasmussen - Dansk Cyklist Forbund på e-mail: jl@dcf.dk eller på telefon 3338 2466