

Cykling, motion, miljø og sundhed

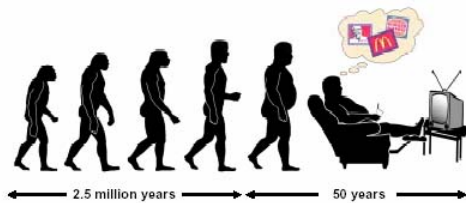


Økologisk Råd og
Thomas Krag Mobility Advice



Odense,
9. juni 2005

Introduktion

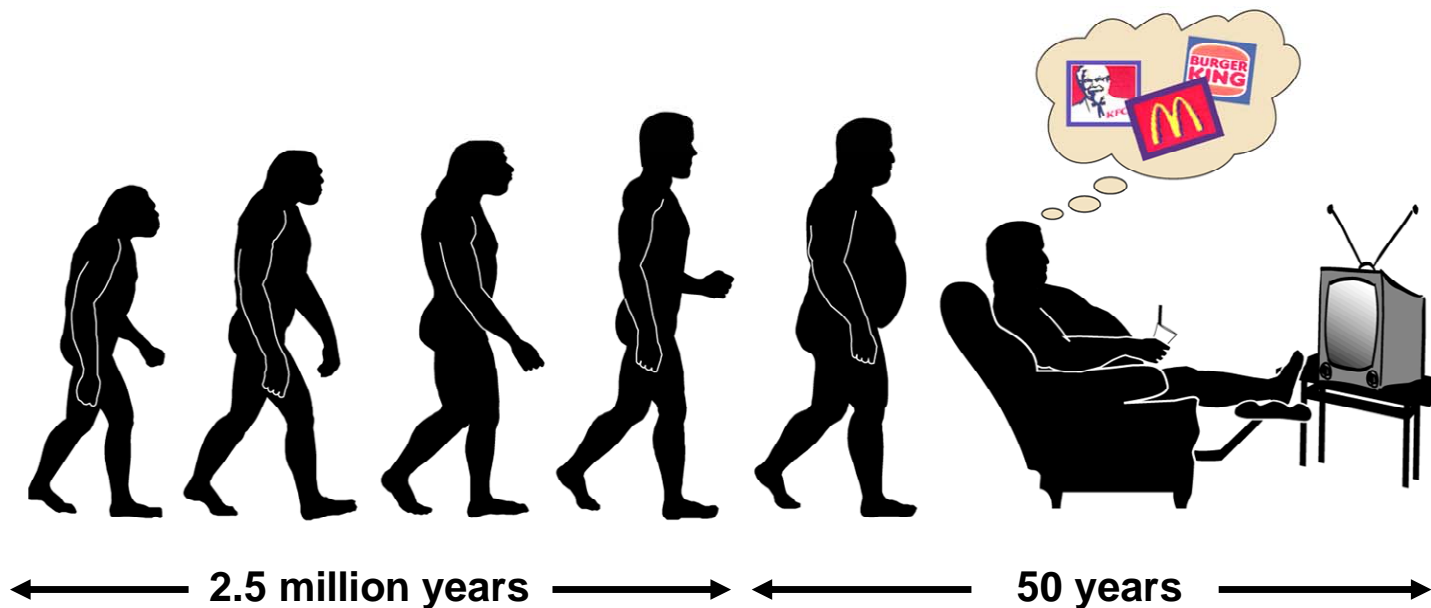


Cykling, motion, miljø og sundhed



- Generelt om cykling, sikkerhed og sundhed
- Fokus på "cykelbyer" – hvad er de drivende faktorer – og hvordan er resultaterne?

Baggrund



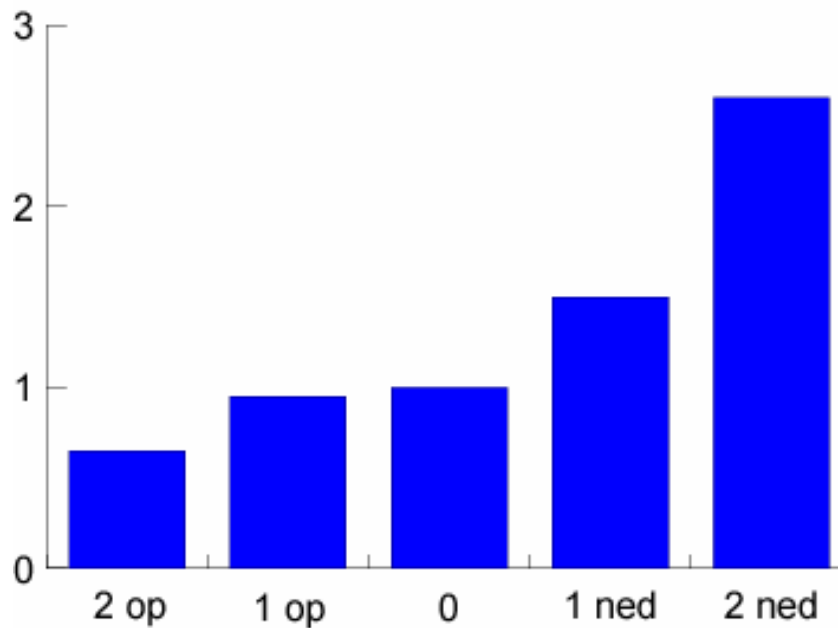
1. Øget fokus på fedme og risici knyttet til en stillesiddende livsstil.
2. Mere cykling som vej til mere motion.

Fysisk inaktivitet og sundhed



- Fysisk inaktivitet øger risikoen for en række sygdomme
- Risikoen for de samme sygdomme kan reduceres ved at øge graden af fysisk aktivitet

Virkning på relativ risiko for død ved ændret motion, mænd fra Østerbro, Glostrup og København



Fysisk inaktivitet og sundhed



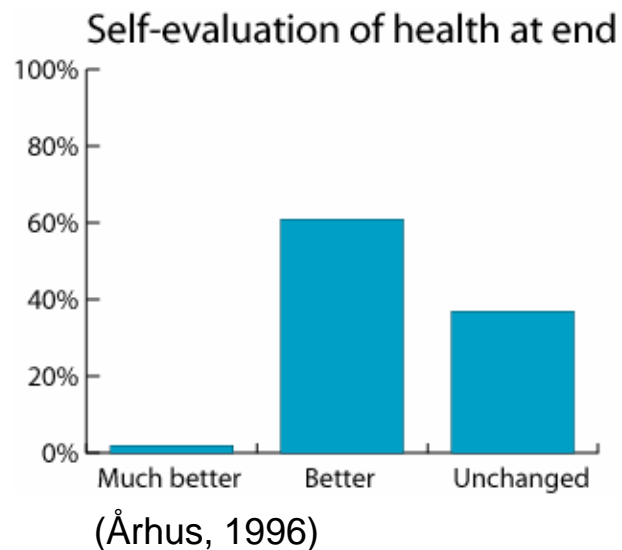
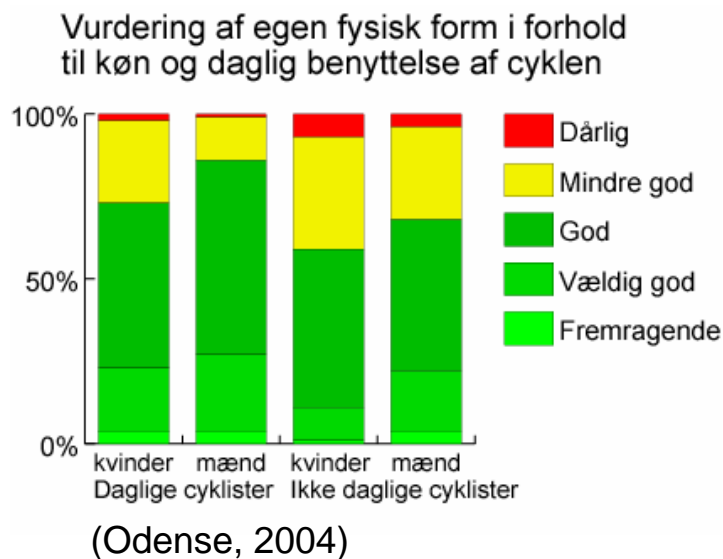
Potential disease risk reduction by moderate exercise, in per cent					
<i>Disease/report</i>	<i>Denmark, 2003</i>	<i>Norway, 2001</i>	<i>WHO, 2003</i>	<i>Switzerland, 2001</i>	<i>Used later</i>
Hypertension		30		32	30
Cardiovascular disorders	40	50	33	46	40
Diabetes 2	>20	50		47	40
Osteoporosis	50			50	50
Breast cancer	50	20-30	20-25	28	40
Colon cancer	50	50		47	40
Gallstone	34				-
Depression				68	-
Back pain				26	-

Cykling og fysisk aktivitet

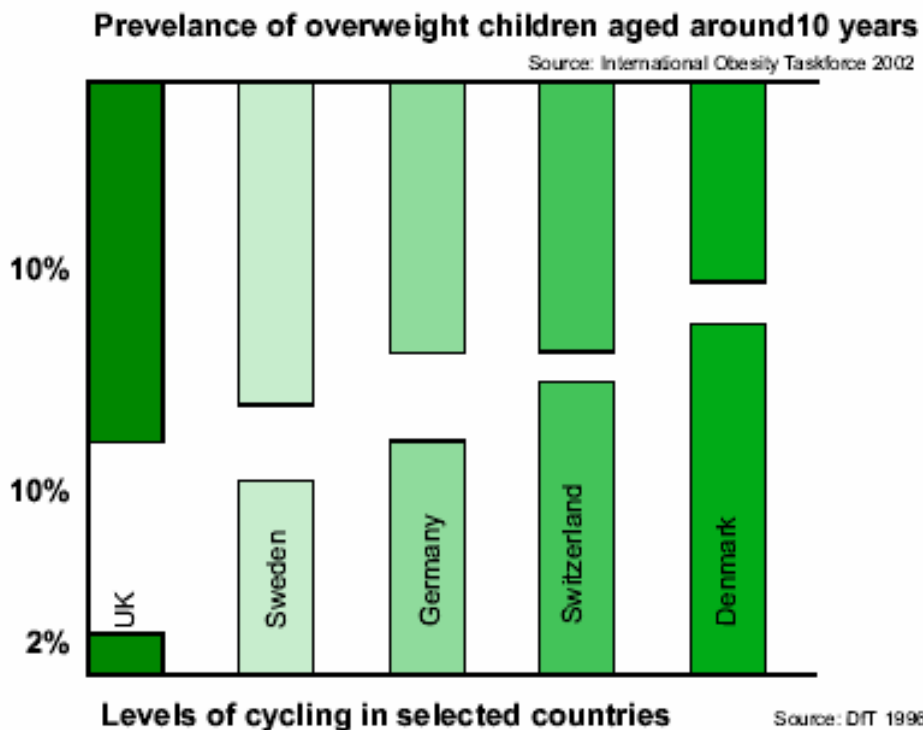


Dansk befolkningsundersøgelse (justeret for en række faktorer):
28% mindre dødelighed blandt dem, der cykler til arbejde.

Andre undersøgelser:
Cykling giver øget velvære.



Cykling og fysisk aktivitet

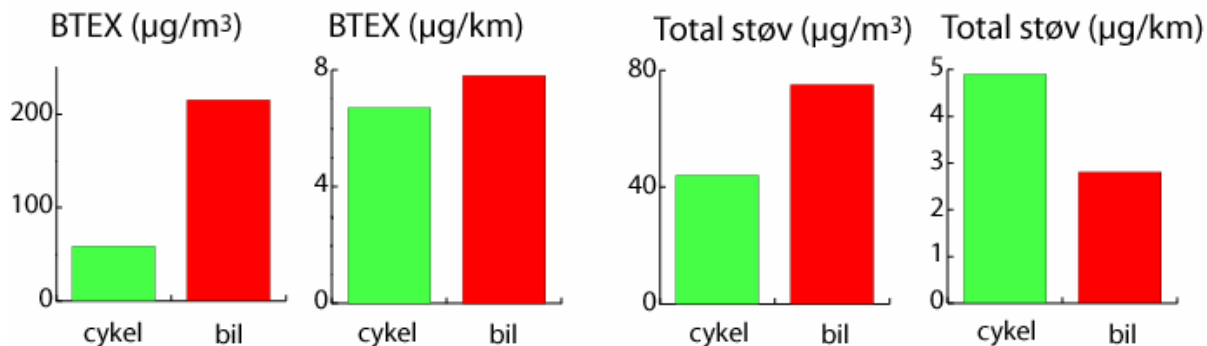
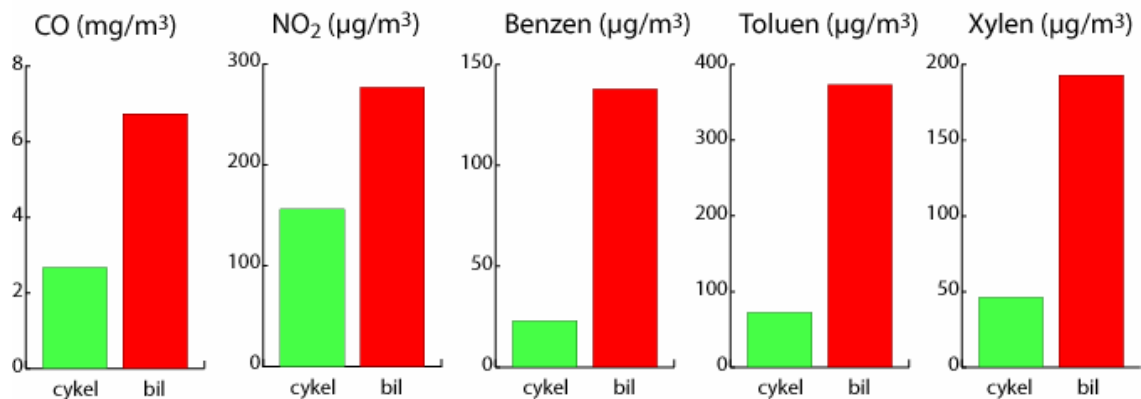


Source: Sustrans, Ev 162

Cykling og luftforurening



Udsættelse for forureninger på cykel og i bil



Konklusion:
Luftforurening er et problem, også for cyklister
– men det er ikke et argument imod at cykle.

Cykling og sikkerhed



Er cykling farligt?

Risiko kan beregnes på flere måder:

- skader pr. km (stort tal)
- dødsfald pr. km (mindre tal end for fodgængere)
- dødsfald pr. time (tal sammenligneligt med brug af bil)

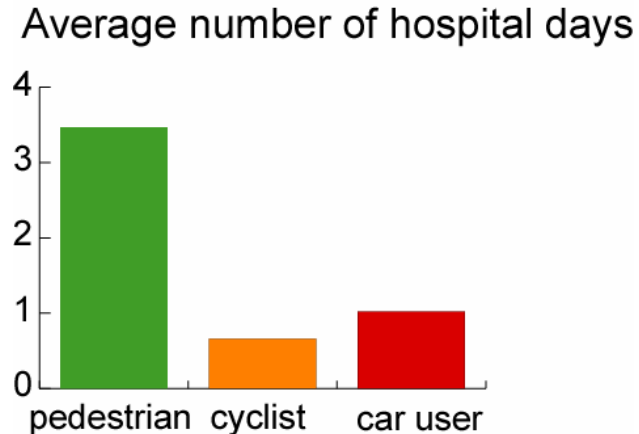
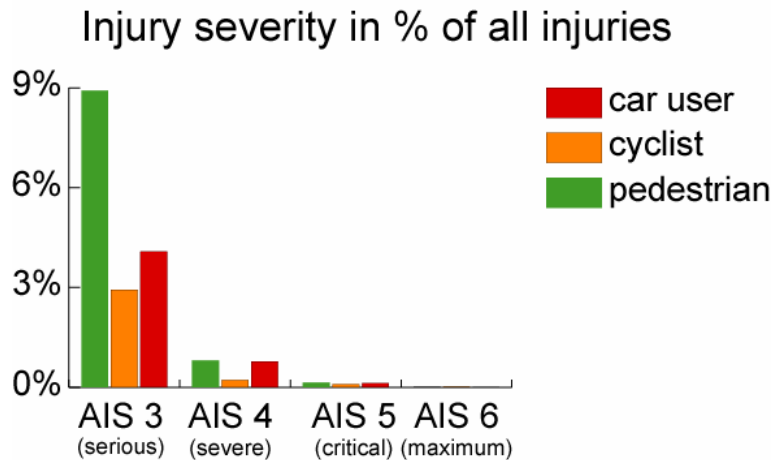
Cykling og sikkerhed



Er cykling farligt?

Risiko kan beregnes på flere måder:

- skader pr. km (stort tal)
- dødsfald pr. km (mindre tal end for fodgængere)
- dødsfald pr. time (tal sammenligneligt med brug af bil)



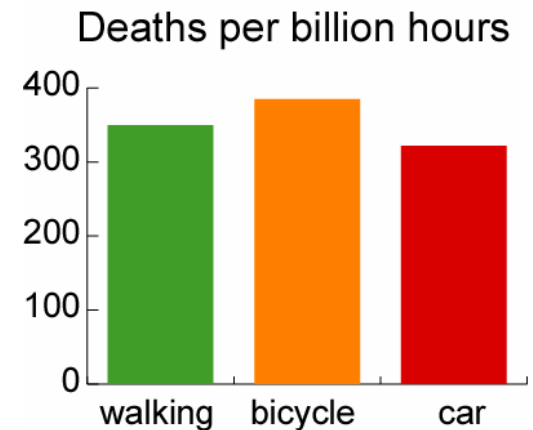
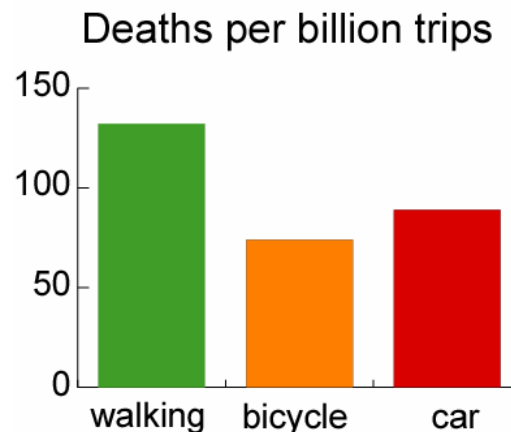
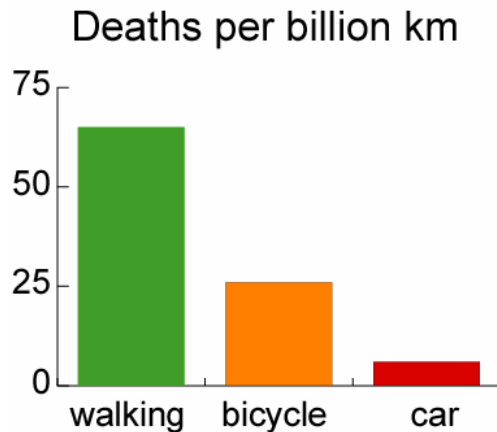
Cykling og sikkerhed



Er cykling farligt?

Risiko kan beregnes på flere måder:

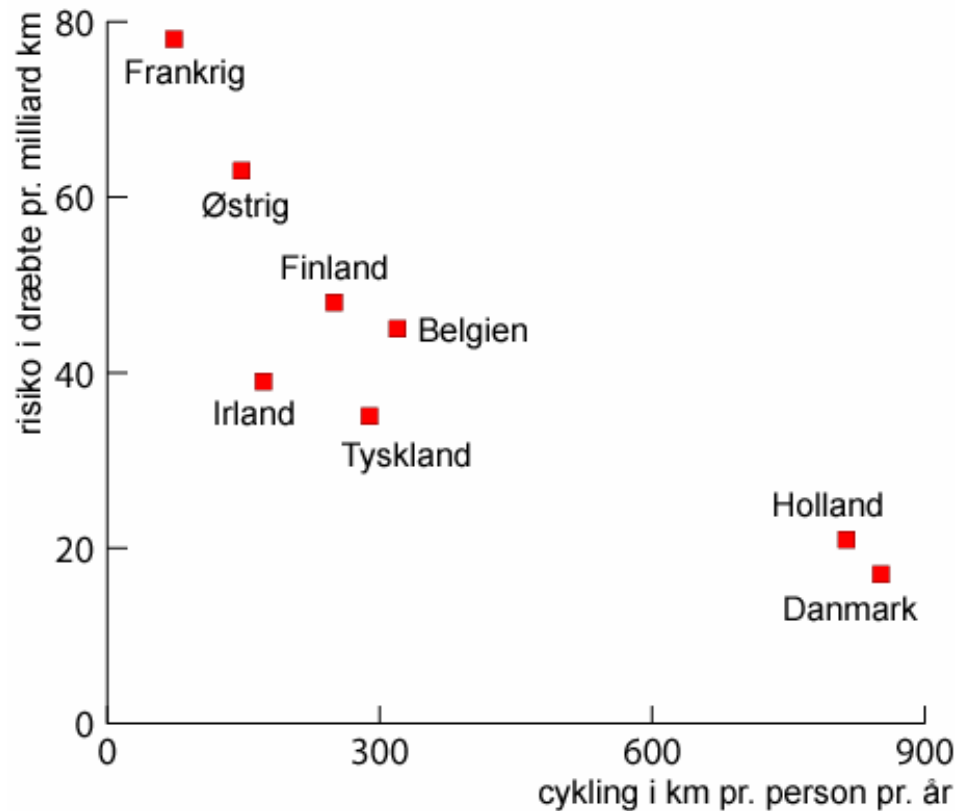
- skader pr. km (stort tal)
- dødsfald pr. km (mindre tal end for fodgængere)
- dødsfald pr. time (tal sammenligneligt med brug af bil)



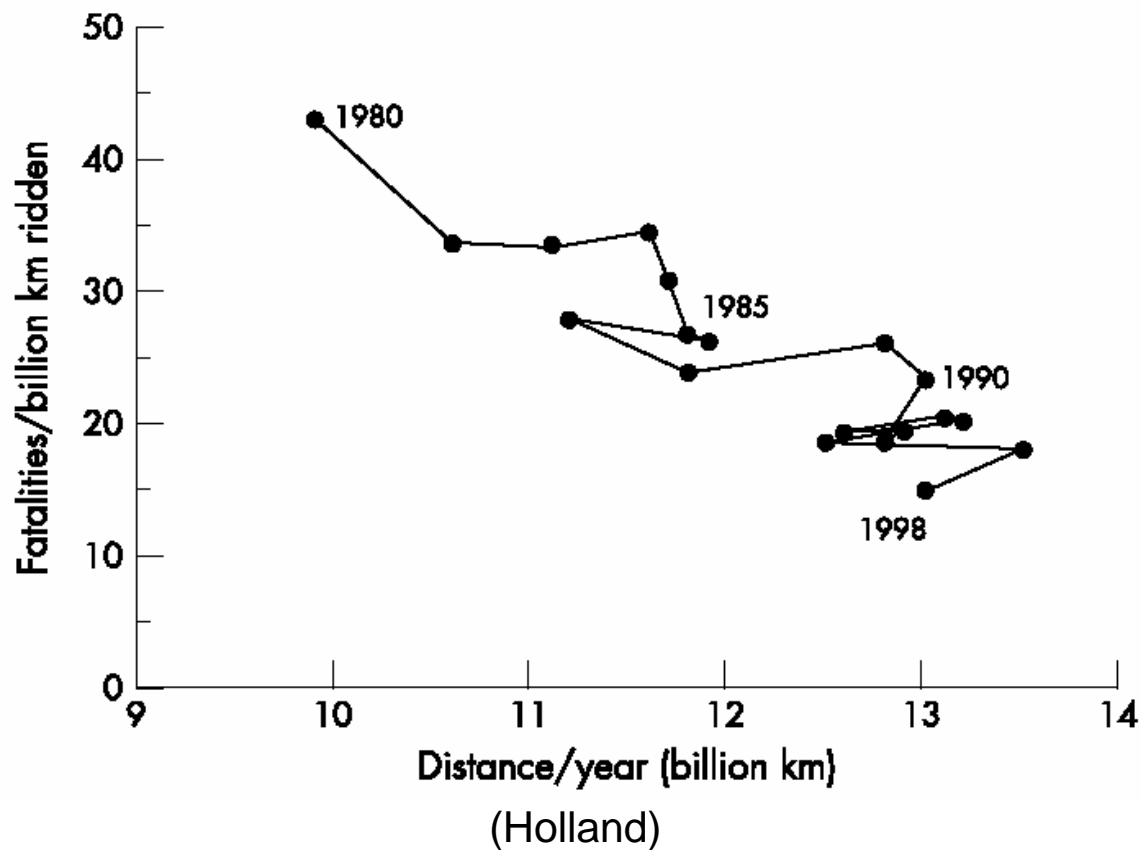
Cykling og sikkerhed



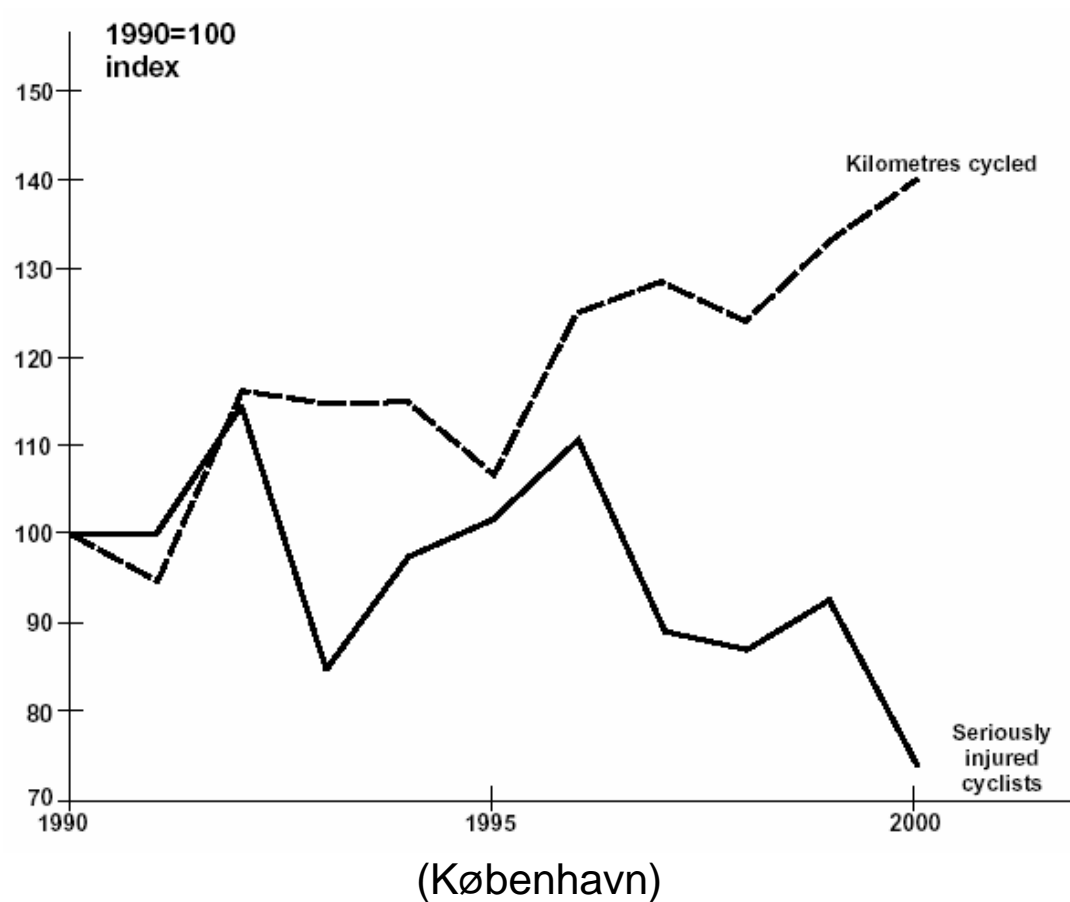
Risiko ved cykling versus cykelintensitet
i europæiske lande



Cykling og sikkerhed



Cykling og sikkerhed

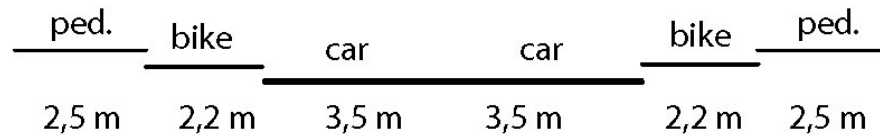


Cykel-infrastruktur

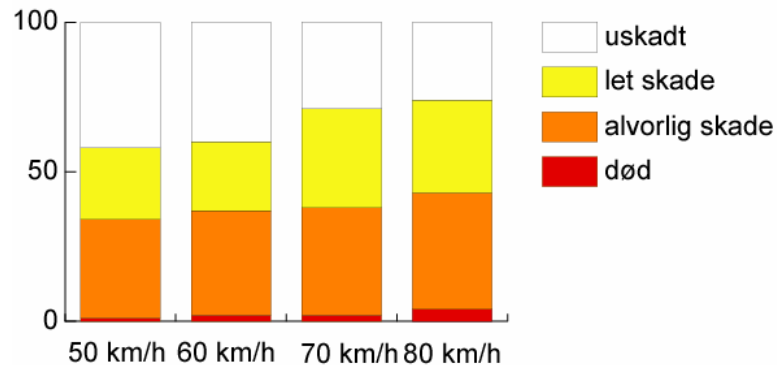


Cykelstier

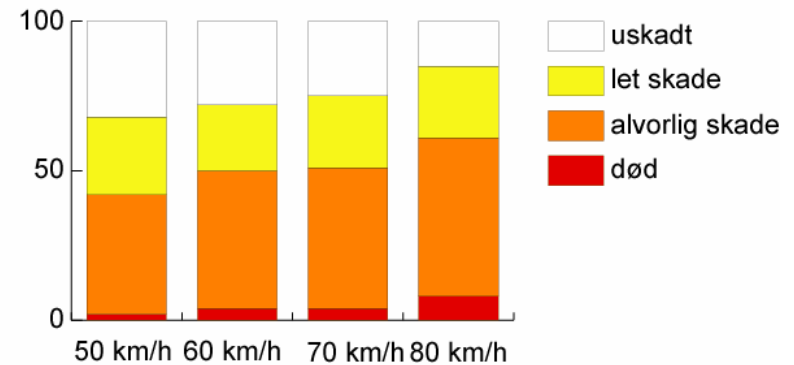
- er meget populære, da de får cykelbrugerne til at føle sig sikre
- øger sikkerheden ved veje med høje hastigheder



Veje med cykelstier
(enkelt- og dobbeltrettede cykelstier)



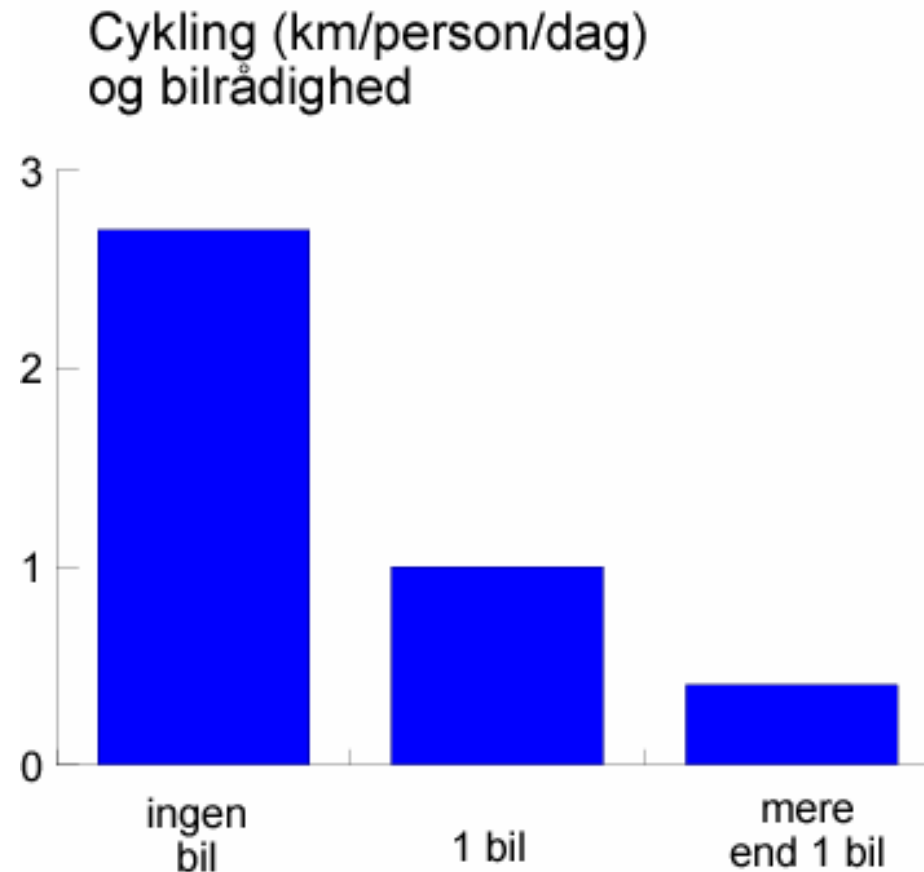
Veje uden cykelstier
(blandet trafik eller cykelbaner)



Valg og fravalg af cykel



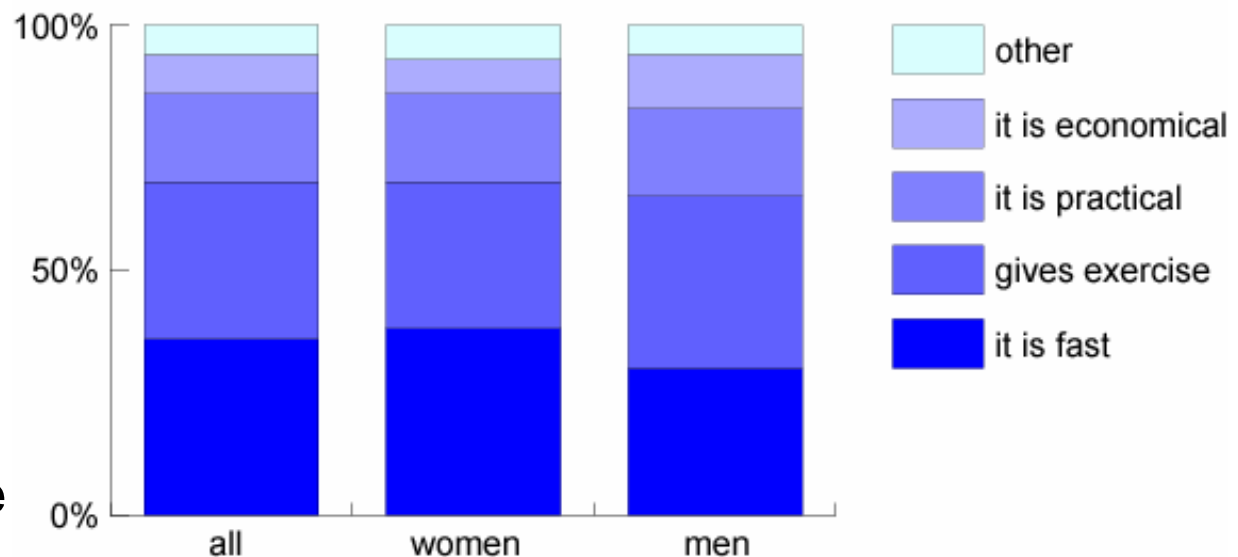
Adgang til bil
er en stærkt
demotiverende
faktor.



Valg og fravalg af cykel



Most important reason for cycling to work in Copenhagen

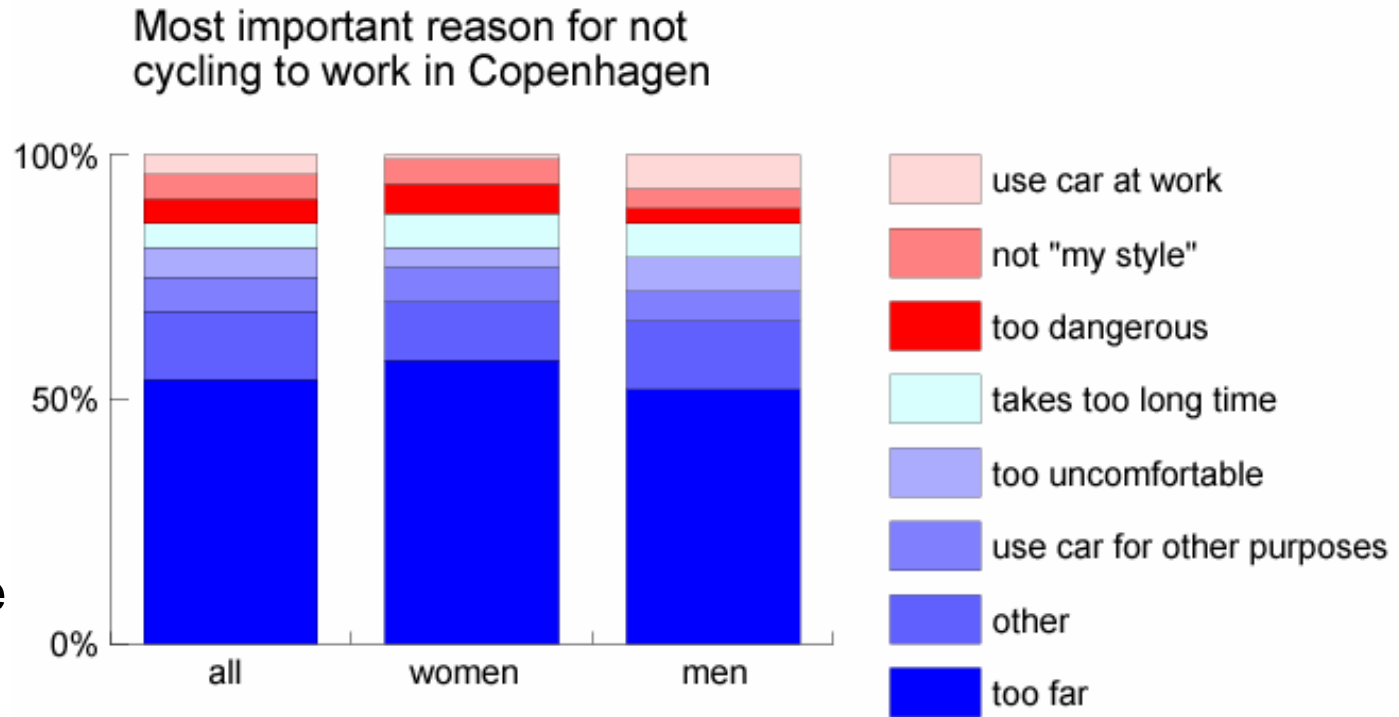


Hurtighed og motion
er de vigtigste grunde til at cykle til arbejde

Valg og fravalg af cykel



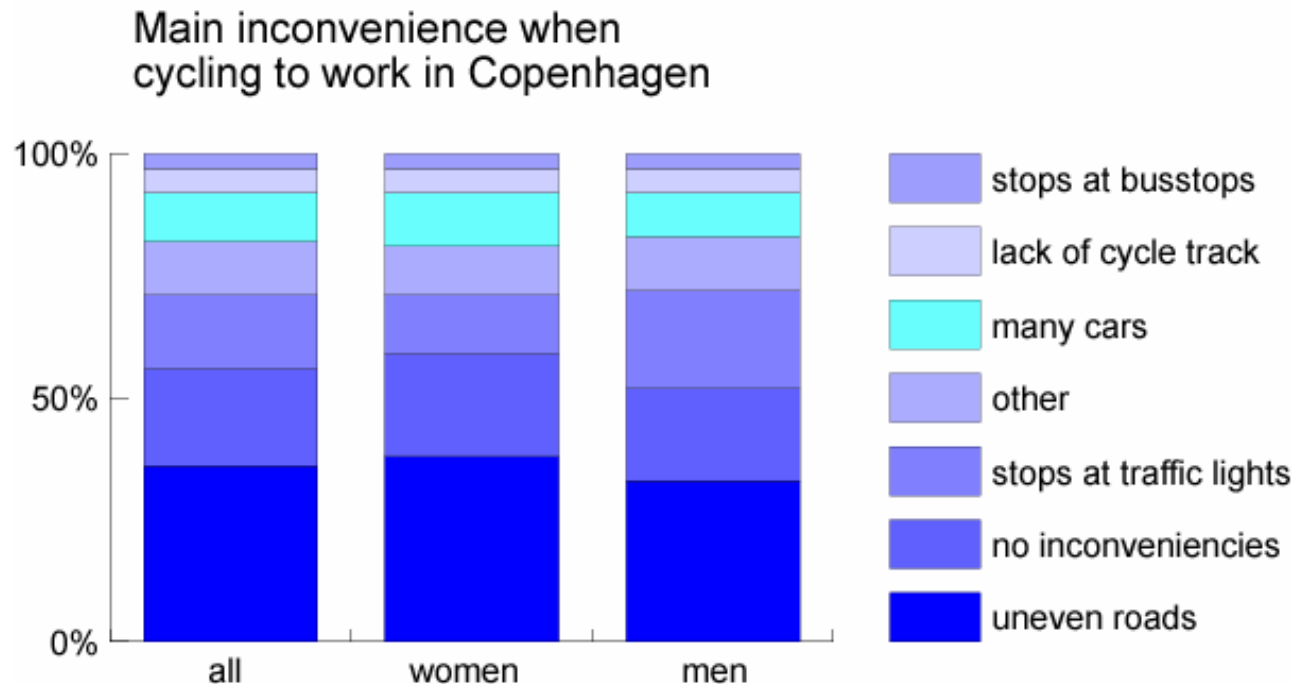
Afstand (tid)
er den vigtigste
grund til ikke at
cykle til arbejde



Valg og fravalg af cykel



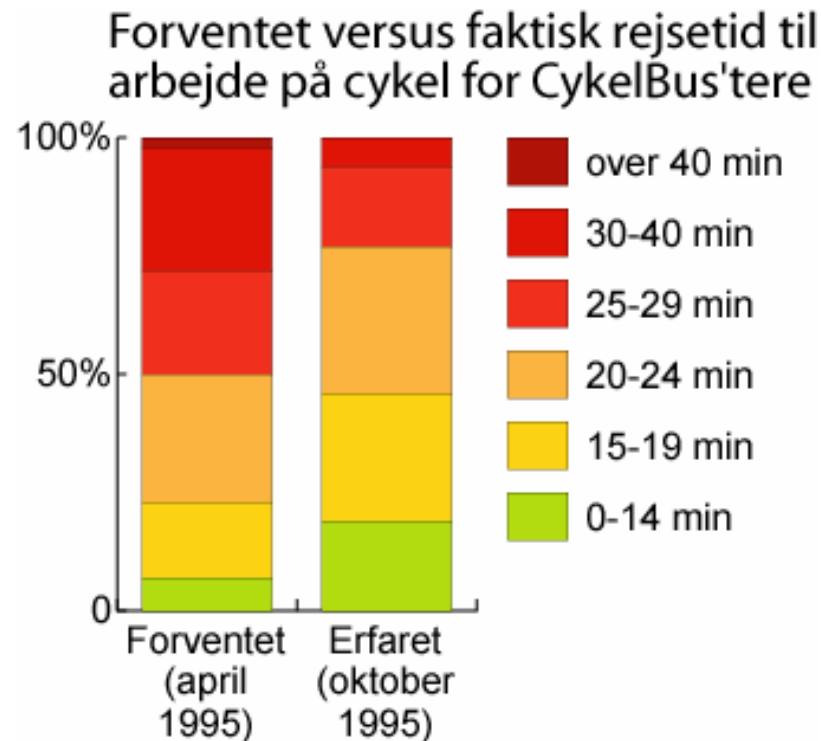
Ujævne veje
er den
væsentligste
gene for cykel-
brugerne



Valg og fravalg af cykel



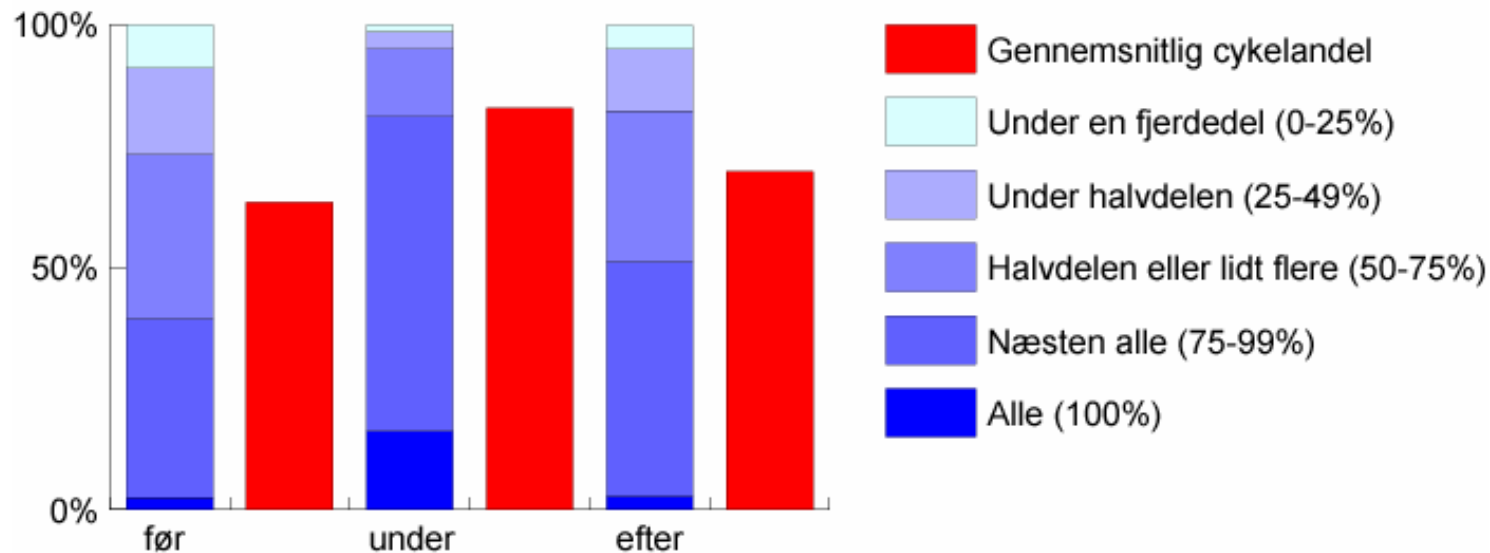
Cyklens evner
undervurderes af
ikke-brugere



Valg og fravalg af cykel



Andel cyklende skolebørn i medvirkende klasser i ABC-kampagnen



Kampagner virker

- som for eksempel en dansk cykle til skole-kampagne

Prissætning af sundhed



Arbejdsgiver

- Arbejdsgiveren vinder 2-3.000 kr. pr. år pr. fysisk aktiv ansat (i følge nordamerikanske vurderinger)
- Produktiviteten stiger 2-52% hvis den ansatte er fysisk aktiv (WHO)

Behandlingsomkostninger, livslængde og livskvalitet

- Besparelser er 7.300 norske kr pr. år pr. fysisk aktiv (Norge, Sælensminde/TØI)
- Besparelser er 4.200 danske kr pr. år pr. fysisk aktiv (Schweiz, Brian Martin)
- Besparelser er 9.000 danske kr pr. år pr. fysisk aktiv (Det finske trafikministerium, cost-benefit retningslinier)

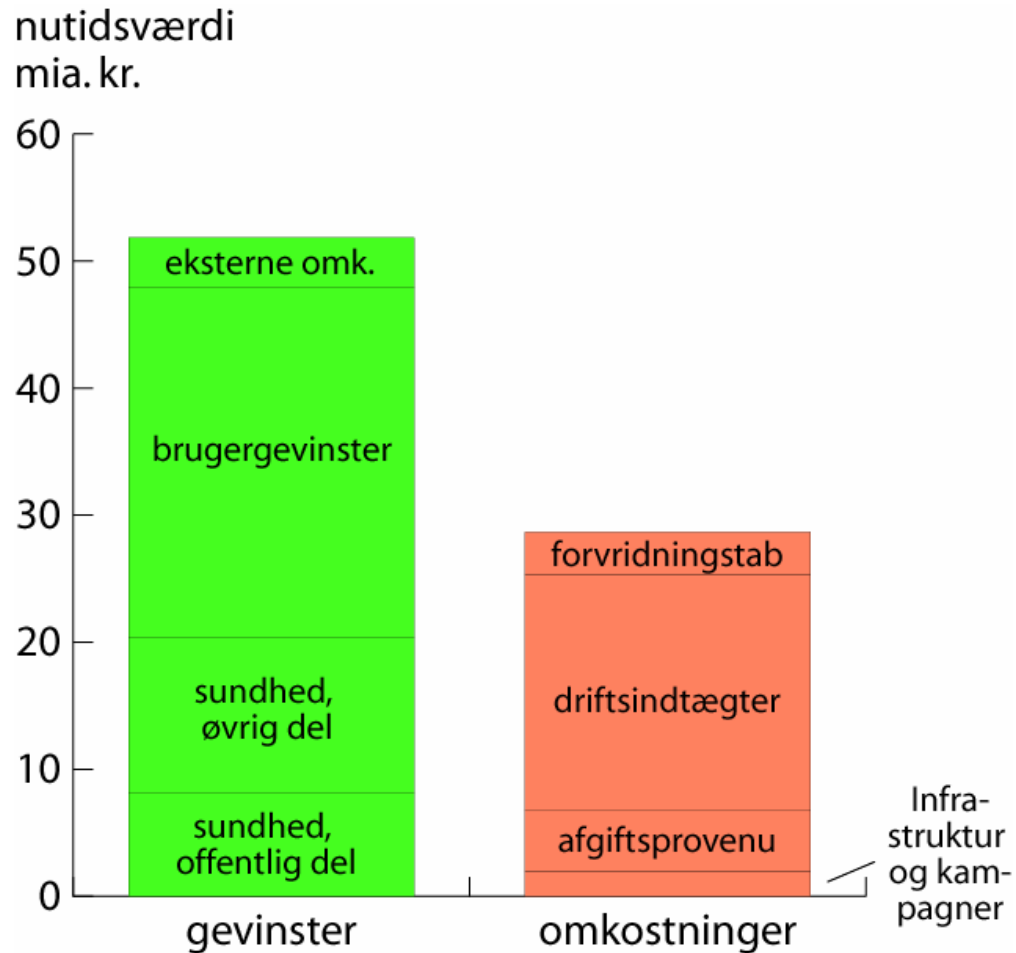
Cost-benefit analyse



Cost-benefit analyse af storstilet cykelfremme i Danmark

- 50% mere cykling and 30% mere gang
- målet nås i løbet af 12 år
- årlig investering 150 millioner kr
- årlig sundhedseffekt (efter 12 år) 1,8 milliarder kroner, heraf 700 millioner kroner for det offentlige
- mindre offentlige indtægter på offentlig trafik og mindre skatteindtægter på biler
- samlet nutidsværdi 23 milliarder kroner (50 årigt perspektiv)

Cost-benefit analyse



Internationale målsætninger



- Mange lande har nationale cykelstrategier
- Cykelstrategierne har i reglen mål for forøgelse af cykeltrafikken
- Målsætningerne nås i reglen ikke
- Der mangler ofte ressourcer

- WHO kan – med 1999 London Chartret om Transport, miljø og sundhed som udgangspunkt – anses for at arbejde med en international cykelstrategi.

Cykelfremme i Danmark



- Cykling anses som en normal aktivitet
- 12% of de 70,000 km vej har cykelstier
- Særlige statsmidler til cykelinfrastruktur og cykelprojekter har været afsat siden 1980erne
- Penge fra staten er dog ikke anvendt siden 2001

Cases fra byer og regioner

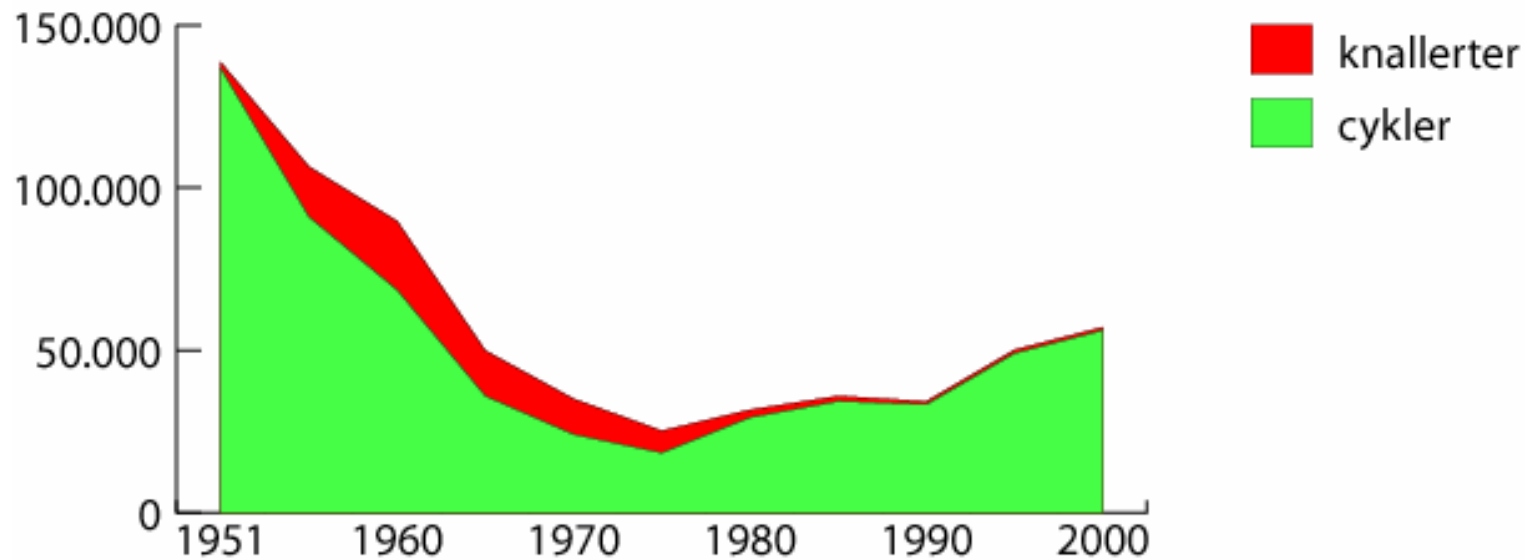


<i>Land</i>	<i>by/region</i>	<i>befolkning</i>	<i>tæthed af by (pers/km²)</i>	<i>nøgleord</i>
Danmark	København	501.660	5.680	Mange års systematisk udvikling, cykelregnskab, stor stigning i cykeltrafik, 34% cykler til arbejde.
Danmark	Odense	184.300	1.820	Mange forsøgsprojekter, intensiv PR og markedsføring, støtte fra Trafikpuljen, engagerede planlæggere, evaluering af sundhedseffekter.
Danmark	Næstved	47.900	1.779	Stort projekt med stibro og parkeringshus, cykelhandlingsplan, systematisk udbygning, støtte fra trafikpulje mv., ildsjæl.
Norge	Trondheim	150.400	2.380	Storstilet udbygning, stor del-finansiering fra bompeng og stat, stor cykeltrafikstigning, engagerede enkeltpersoner.
Norge	Sandnes	57.157	3.044	Tradition for at være "Norges sykkelby nr. 1", grundig udbygning, bred opbakning og tilfredshed, men ingen stigning i cykeltrafikken.
Norge	Kristiansand	75.280	2.109	Langsigtet udbygning, engagement i forvaltningen, statslig medfinansiering, nogen cykeltrafikstigning, realistiske målsætninger.
Sverige	Stockholm	761.721	4.057	Nye cykelstier og cykelbaner i centrum, politisk krav med efterfølgende konflikt og ihærdig debat, stor cykeltrafikstigning.
Skotland	Glasgow	650.000	3.300	Sundhedsorienteret enkeltprojekt, afgørende enkeltpersoner, sundhed som hovedargument i ellers ret cykelfremmede omgivelser.
Belgien	Flandern	5,7 mill.		Regionalt projekt med hidtil uset finansieringsomfang, ensartede retningslinier for kommunal cykelplanlægning, mobilitetskontrakter med kommuner og provinser.

Case København



Cykel- og knallertertrafik over broerne i København



Case København



Cykelpolitik









Målsætninger:

- Andelen, der cykler til arbejdspladser i København, skal øges fra 34% til 40%.
- Cyklisternes risiko for at komme til skade eller blive dræbt reduceres med 50%.
- Andelen af københavnske cyklister, der synes det er trygt at cykle i byen, øges fra 57% til 80%.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.
- Cyklisternes komfort forbedres, så max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning.

Case København



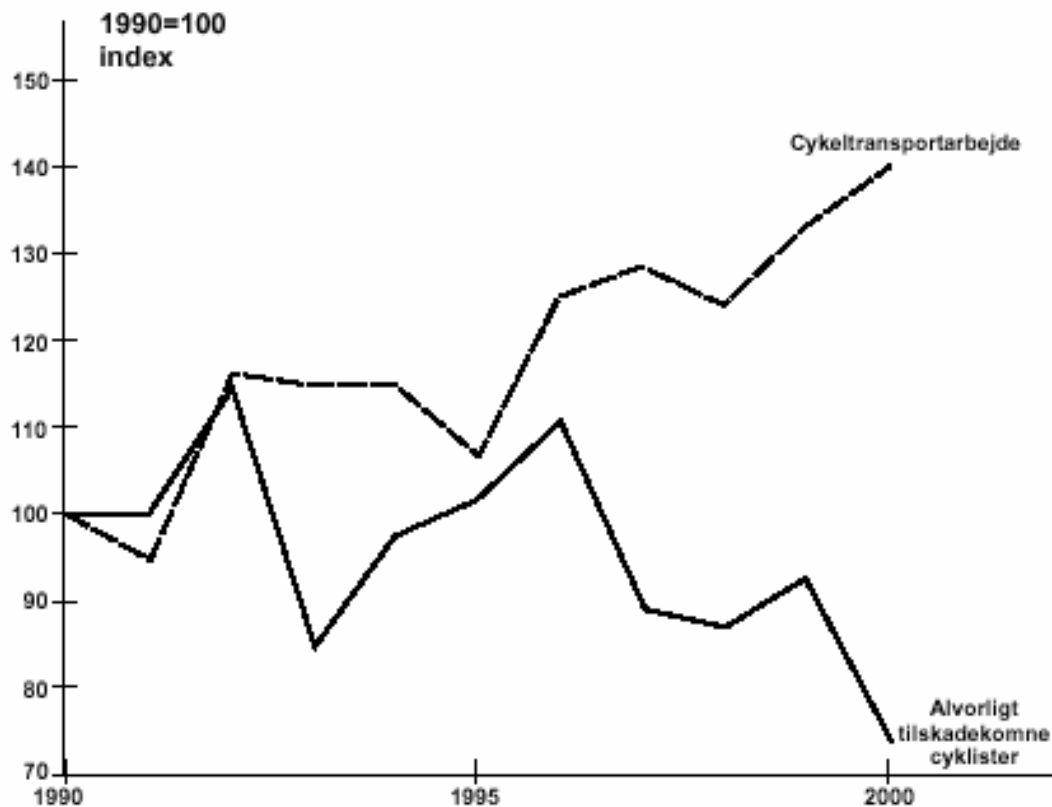
Cykelregnskab

Det mener cyklisterne	2002	2000	1998	1996	1995
 København som cykelby	8	8	8	7	6
 Cyklisternes tryghed	6	6	6	6	5
 Cykelstiernes mængde og bredde	5	6	6	6	6
 Vedligeholdelse af cykelstier	5	4	5	5	-
 Vedligeholdelse af veje	3	2	3	2	-
 Mulighed for at kombinere cykel og offentlig transport	5	5	4	5	4
 Cykelparkering	3	4	3	4	4
 Kommunens information om trafikplanlægning	4	3	3	3	2

Case København



Gode resultater for brug og sikkerhed



Case Stockholm



”Stockholmspartiet” i vippeposition – mange kontroverser



Case Stockholm



AFTONBLADET

TORS DAG 21 OKTOBER 1999

Cykelbanan kan bli en dödsfälla

"Nya" Hornsgatan är som gjord för olyckor. Dödsfall för cyklister – och rena kaoset för bilister. "Nya" Hornsgatan



CYKELFÄLLA En del av de nya cykelfälten på Hornsgatan är placerade mitt i gatan utanför de parkerade bilarna. Bilisterna har blivit av med ett körfält och måste

AFTONBLADET

MANDAG 3 APRIL 2000

"Cykelbanorna är en säkerhetsrisk"

"Filerna är för smala och brandbilarna tvingas ut i mötande körfält" Cykelbanorna i Stockholm är en säkerhetsrisk.

Brandbilar och ambulanser får svårare att komma fram. Värst blir det på St Eriksgatan. – Filerna är för smala och brandbilarna tvingas ut i mötande körfält, säger Björn Ölander fordonsansvarig på brandkåren.



Cykelbanorna hindrar utryckningsfordonen, tycker Björn Ölander vid brandkåren. Foto: JESSICA GÖV

AFTONBLADET

1999-11-16

– Stoppa de farliga cykelfälten



Cyklistiska Artisten Titti Sjöblom undrar om någon måste dö innan de farliga cykelfälten tas bort. Bilden är arrangerad. Foto: MARTINA KLJBER

Titti Sjöblom rasar mot trafikfällorna på Hornsgatan

Aftonbladet slog först larm om de livsfarliga cykelfälten på Hornsgatan.

Nu kräver allt fler att de målade cykelbanorna tas bort.

En av dem är sångerskan Titti Sjöblom. – Måste någon dö innan det blir en ändring? Alla kan väl se att det blivit helt fel.

Titti – dotter till Alice Babs – har bott på Hornsgatan i många år, men hon har aldrig varit rädd för att ge sig ut i trafiken. Tills nu.

– När jag står i mitt fönster och tittar ner på gatan kan jag hela tiden se cyklister som tvingas välja för dubbelparkerade bilar, bildörrar som plötsligt slås upp, eller liknande situationer. Det är ett under att ingen mejats ner.

Titti har engagerat sig i trafikfrågor, och tillsammans med NTF gett ut en visbok som handlar om hur barnen ska uppträda i trafiken.



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

Case Stockholm



Cykelfelter ikke populære – men tilsyneladende sikre



Ulykker med cyklister og åbnet bildør

Innerstaden i Stockholm

1995	22 ulykker
2003	12 ulykker

Hornsgatan – centrumgade med megen trafik

1995	5 ulykker
2003	0 ulykker

Case Stockholm

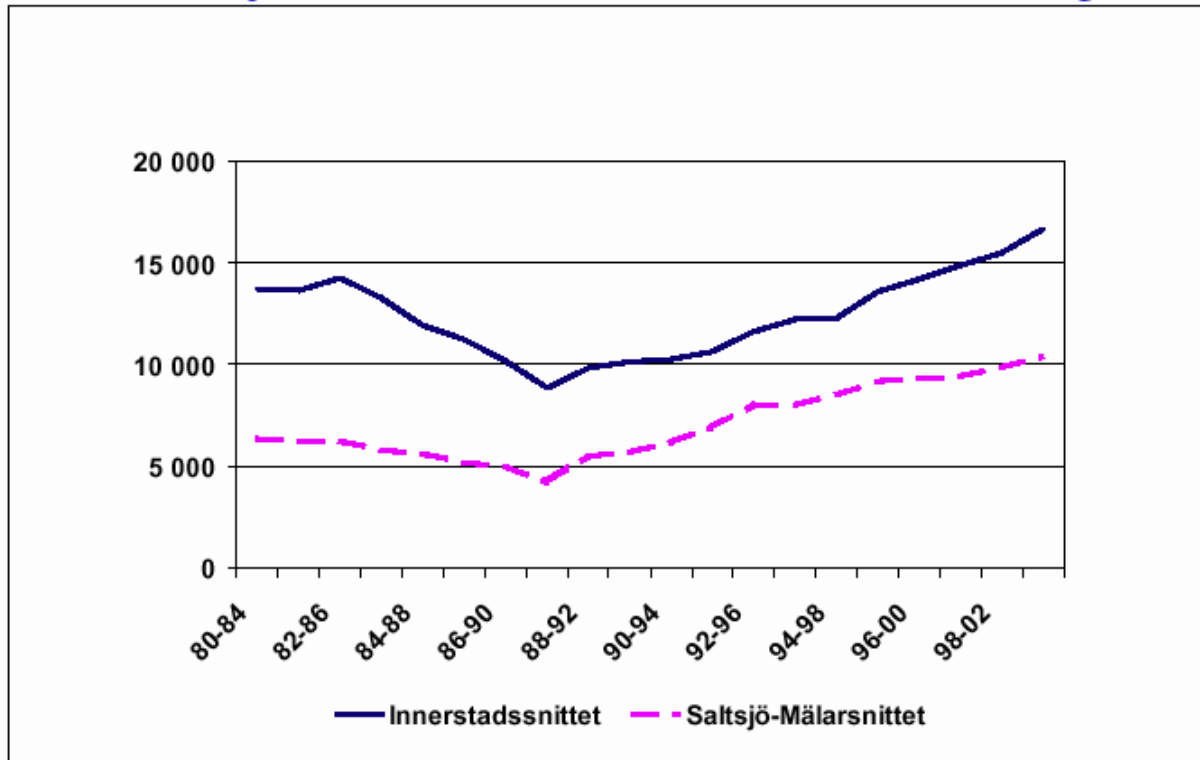


**Stor stigning i
cykeltrafikken**

Case Stockholm



Antal cyklister under 6 timmar i juni

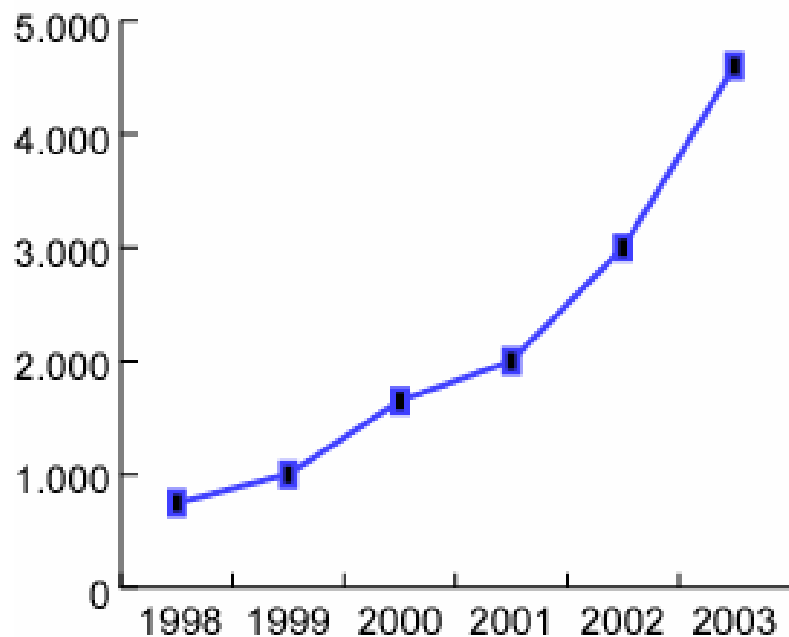


GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

Case Stockholm



Antal "arbejds"cyklister kl 7:00-9:00
ved 4-7 tællesteder i Stockholm



Case Flandern



Region i Belgien

5,7 millioner indbyggere

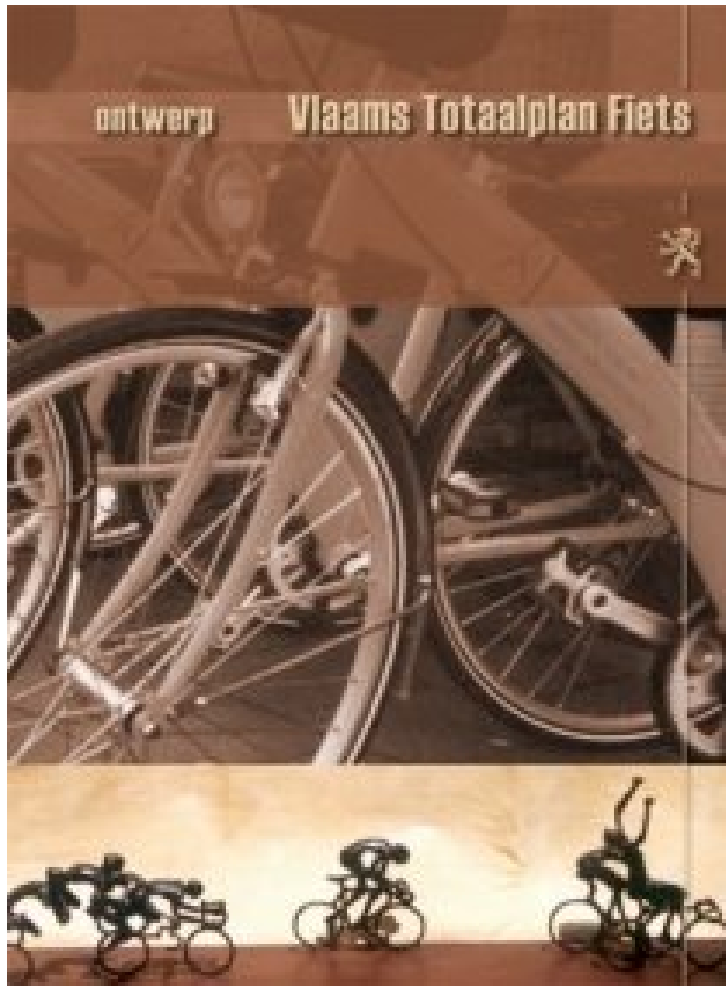
13.500 km² (1/3 af Danmark)

15% cykelture

1,9 km cykling pr. person pr. dag

560 millioner kr. pr. år til cykelinfrastruktur 2001-2004
(+90 millioner kr. pr. år til vedligeholdelse)

Case Flanders



Målsætninger i cykelhandlingsplan

- En forøgelse af cykeltrafikken fra 15% til 19% af alle ture
- En reduktion på 50% i antal dræbte og skadede cyklister

Case Flanders



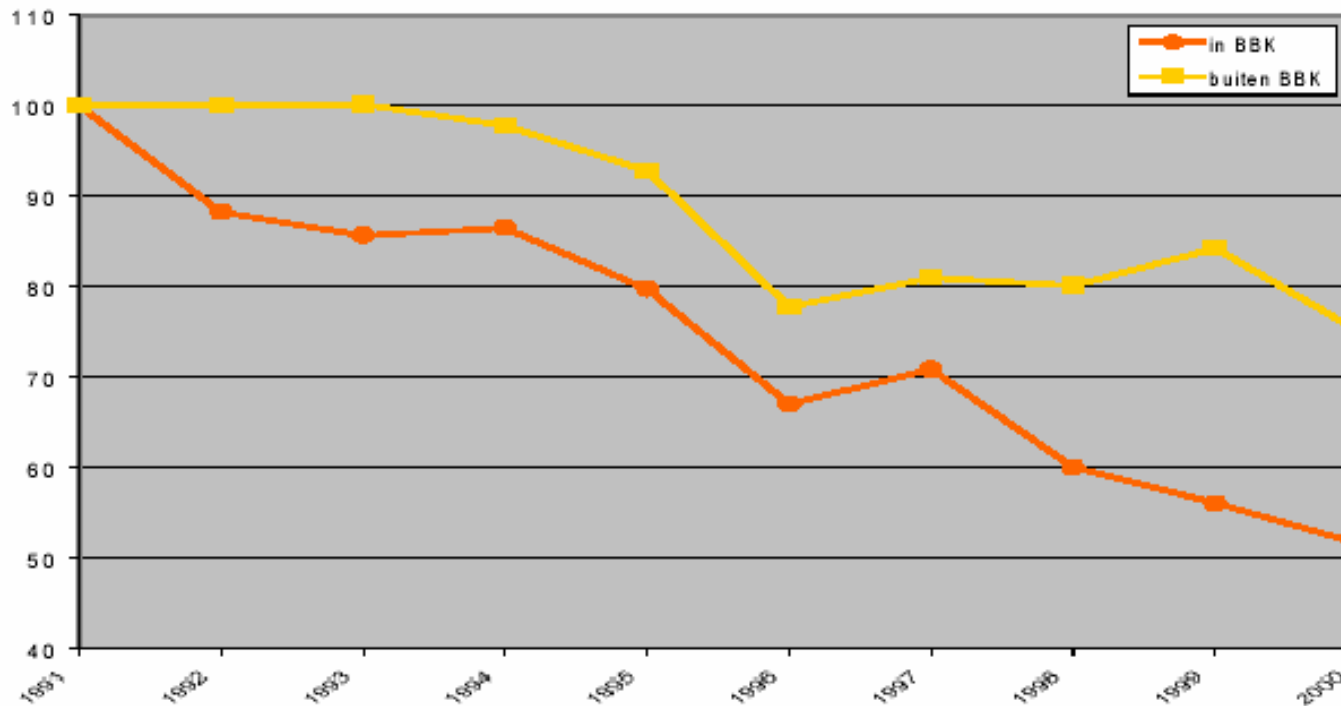
Mobilitetskontrakter (mobiliteitsconvenants)

- Kommune/provins
- Stat
- Kollektiv trafik (de Lijn)

Case Flanders



EVOLUTIE VAN HET AANTAL DODE EN ZWAARGEWONDE FIETSERS BINNEN EN BUITEN DE BEBOUWDE KOM VAN 1991-2000 (1991=100)



Case Flanders



Fietsen in het weekend is leuk. Elke dag fietsen is niet alleen leuk maar ook goed voor de mobiliteit en voor het milieu. En heel goed voor de gezondheid.

Fietsen is gezond,
dagelijks fietsen is gezond blijven



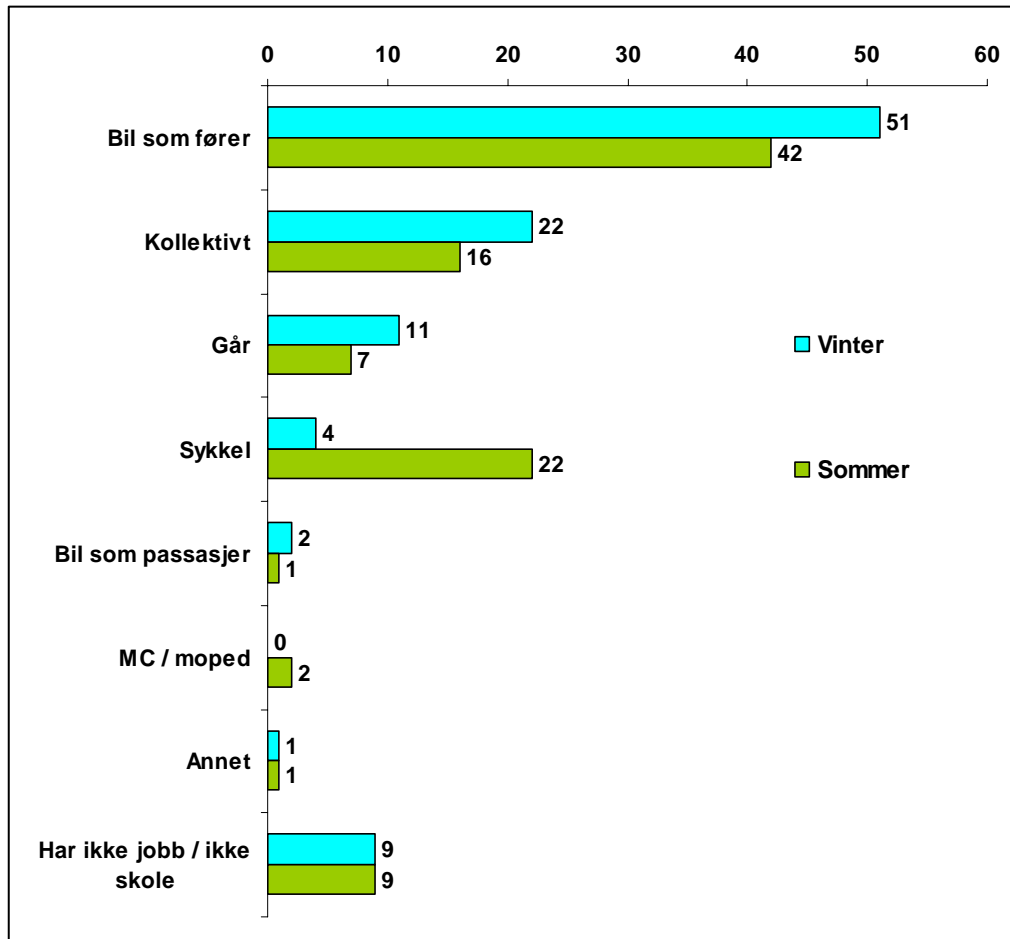
Elke dag een halfuurtje fietsen, betekent langer en gezonder leven.



Informatic van de Vlaamse overheid

**Het geheim van
gezond leven**

Case Trondheim



1990: 6-8%

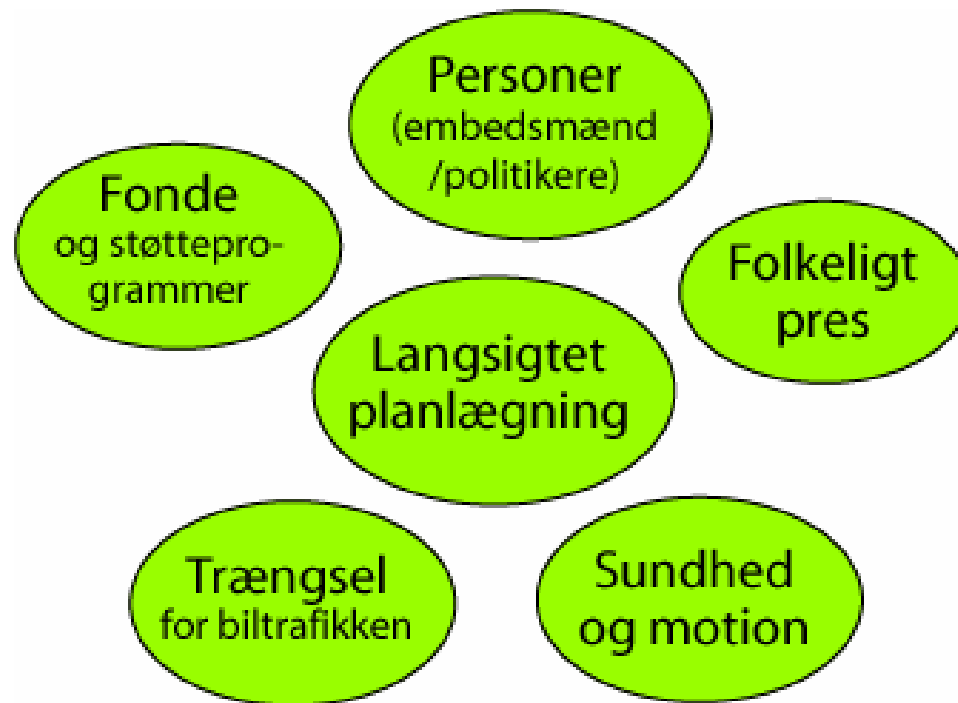
2002: 22%

Cases fra byer og regioner



<i>Land</i>	<i>by/region</i>	<i>befolkning</i>	<i>tæthed af by (pers/km²)</i>	<i>nøgleord</i>
Danmark	København	501.660	5.680	Mange års systematisk udvikling, cykelregnskab, stor stigning i cykeltrafik, 34% cykler til arbejde.
Danmark	Odense	184.300	1.820	Mange forsøgsprojekter, intensiv PR og markedsføring, støtte fra Trafikpuljen, engagerede planlæggere, evaluering af sundhedseffekter.
Danmark	Næstved	47.900	1.779	Stort projekt med stibro og parkeringshus, cykelhandlingsplan, systematisk udbygning, støtte fra trafikpulje mv., ildsjæl.
Norge	Trondheim	150.400	2.380	Storstilet udbygning, stor del-finansiering fra bompeng og stat, stor cykeltrafikstigning, engagerede enkeltpersoner.
Norge	Sandnes	57.157	3.044	Tradition for at være "Norges sykkelby nr. 1", grundig udbygning, bred opbakning og tilfredshed, men ingen stigning i cykeltrafikken.
Norge	Kristiansand	75.280	2.109	Langsigtet udbygning, engagement i forvaltningen, statslig medfinansiering, nogen cykeltrafikstigning, realistiske målsætninger.
Sverige	Stockholm	761.721	4.057	Nye cykelstier og cykelbaner i centrum, politisk krav med efterfølgende konflikt og ihærdig debat, stor cykeltrafikstigning.
Skotland	Glasgow	650.000	3.300	Sundhedsorienteret enkeltprojekt, afgørende enkeltpersoner, sundhed som hovedargument i ellers ret cykelfremmede omgivelser.
Belgien	Flandern	5,7 mill.		Regionalt projekt med hidtil uset finansieringsomfang, ensartede retningslinier for kommunal cykelplanlægning, mobilitetskontrakter med kommuner og provinser.

Cases fra byer og regioner



Sundhed har stigende vigtighed. **Personer** (ildsjæle) og planlægning over **lang tid** spiller i reglen en stor rolle.