

Odense - Danmarks Nationale Cykelby

*Henrik Lumholdt
Afdelingsleder
Park- og Vejafdelingen
Odense Kommune*

Indledning

Regeringen fremlagde i december 1993 en samlet trafikpolitisk redegørelse - Trafik 2005. Grundlaget for regeringens trafik- og transportpolitik er at skabe en ny balance mellem udvikling og miljø, baseret på princippet om bæredygtig vækst.

I Trafik 2005 fremhæves cyklen som et miljøvenligt transportmiddel. Den forurener ikke, den støjer ikke, anlæg for cykelstier skaber ikke barrierer og cykler kræver begrænset areal i sammenligning med biler.

Ved planlægningen af byernes trafik bør cyklisternes fremkommelighed i højere grad sidestilles med andre trafikantgruppers fremkommelighed. Det bør bl.a. lokalt undersøges, om der kan etableres egentlige cykelruter, specielt i de større byer. Endvidere bør cyklisternes fremkommelighed og tryghed forbedres ved anlæg af flere sammenhængende cykelstier i byområder.

I bykernerne bør de lette trafikanter generelt sikres gode forhold. En reduktion af biltrafikken i byerne vil medvirke til at forbedre forholdene for cykeltrafikken.

For at fremme Regeringens mål og strategier på transportområdet blev der afsat en særlig trafikpulje på finansloven for 1998. Puljen er bl.a. givet til projekter inden for følgende tema: Den Nationale Cykelby.

Formålet er at udvikle ny viden om hvilke midler, der skal til for at flytte korte bilture til cykel, samtidig med sikkerheden for cyklister forbedres.

Der skal gennemføres demonstrationsprojekter, der ved hjælp af helhedsløsninger og mange tiltag sigter mod at overflytte en del af trafikken fra bil til cykel, forbedrer sikkerheden for cyklister samt ved at prioritere cykeltrafikken i forhold til biltrafikken.

Der lægges vægt på, at projektet indeholder en kombination af flere virkemidler som f.eks. byplanlægning med cyklen i centrum, regulering af biltrafikken, lokale handlingsplaner for cyklisteres sikkerhed, virksomhedsplaner, kampagner samt trafiktekniske tiltag. Der sættes desuden fokus på belægningskvaliteten og vedligeholdelsen af cykelarealerne, og hvordan det påvirker folks motivation til at cykle.

De enkelte anlægsprojekter trafikikkerhedsrevideres inden de udføres.

Odense Kommune

Odense har en lang tradition for at planlægge for cyklister. Allerede i 1976 blev den første plan for et sammenhængende hovedstinet vedtaget, og efterfølgende er der anlagt 350 km trafikstier og 50 km rekreative stier.

Samtidig med udbygning af hovedstinet er der løbende udarbejdet informationsmateriale, og de seneste år har Odense Kommune forestået kampagner med henblik på at øge kendskabet til mulighederne for at komme hurtigt og sikkert rundt på cykel.

I de seneste 10 år er cykeltrafikken i Odense steget med ca. 50%, mens den på landsplan er faldet med ca. 15% ifølge Vejdirektoratets trafikindeks. Faldet på landsplan er dog ikke direkte sammenligneligt med tallene for Odense. Vejdirektoratets trafikindeks for cyklister bygger på forholdsvis få tællinger i byer. I Københavns indre by er cykeltrafikken steget med ca. 40% i samme periode. Tilsvarende er biltrafikken steget med 3,3% om året på landsplan i samme periode, men kun med 1,5% om året i Odense Kommune.

I den første 6-årige periode af den færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan har cyklisterne i Odense Kommune oplevet et fald i ulykkerne på 22% på kommunevejene (i 1988 skete 98 psk.uh. med cyklister og i 1994 skete 76 psk.uh. med cyklister), mod 1% på landsplan. Med et stigende cyklisttal er sikkerheden for den enkelte cyklist i Odense kraftigt forbedret.

Imidlertid er der stadig mange uløste problemer, som gør, at potentialet for cyklismen i Odense langt fra er udnyttet fuldt ud. Der er fortsat mange korte bilture, der kan erstattes af cykling.

Projektet koordineres med en samlet trafik- og parkeringsplan for biler og cykler i midtbyen, som er under udarbejdelse. Der skal søges løsninger på en række problemer:

- Lav sikkerhed for cyklister i specielt vigepligtsregulerede kryds.
- Stor utryghed for cyklister på veje uden cykelstier og med høje bilhastigheder og på cykelstinet, hvor frygten for overfald kan mindske brugen af cyklen på ellers trafiksikre stier.
- Dårlige belægninger, som dels er dårligt valgte belægninger på cykelarealer, og dårlig drift og vedligeholdelse af cykelarealer.
- Barrierer og omvejskørsel for cyklister i form af ensretninger, vejlukninger, lukkede boligområder, midterhegn på større gader og bomme.
- Dårlige krydsindretninger, hvor der ikke er plads til venstresvingende cyklister eller holdende cyklister, t-kryds, hvor cyklister unødigt skal holde på den gennemgående vej.
- Utilstrækkelig og for dårlig cykelparkering ved banegården, busstoppesteder og indkøbsmuligheder.
- Mulighederne for skift fra tog til cykel er ikke gode, da mulighederne for aflåst parkering, lån/leje af cykler og service er for dårlig ved banegården. Derudover mangler der større parkeringspladser med aflåste cykelparkering/lånecykler uden for byen, så man kan parkere og cykle hurtigt ind til byen. ("Park & Bike" og "Bike & Ride").

- Der mangler generelt faciliteter for cyklister, såsom mobile cykelværksteder, let tilgængelighed til trykluft og lappegrejer, lån af trailere ved indkøbscentre osv.

Odense er udnævnt til Danmarks Nationale Cykelby - en by, hvor cyklens andel af den samlede trafik som mål bliver usædvanlig høj, samtidig med cyklisters sikkerhed forbedres med nye og effektive løsninger.

Ved at samle forsøg om påvirkning af transportvalget, opbygning af viden om transportvalg og trafiksikkerhed samt afprøvning af nye tiltag i én by skabes en synergi til gavn for cykeltrafikken i hele Danmark. Odense skal være en modelby, som inspirerer både i Danmark og udlandet.

Projekt mål

- Borgere i Odense Kommune skal efter eget udsagn opleve en forbedring i trivsel og velvære.
- Antallet af cykelture i Odense Kommune skal forøges med 20% inden udgangen af år 2002 med basis i årene 1996-97. I samme periode skal antallet af personer, der benytter cyklen mere end 3 dage om ugen, øges med 20%.
- Antallet af dræbte og kvæstede cyklister i flerpartsuheld skal for samme periode reduceres med 20%.
- Borgere i Odense Kommune skal efter eget udsagn opleve, at byen er blevet bedre at cykle i.

Resultater

Cykelbyen er en overordnet ramme for omkring 50 delprojekter, som er grupperet under elementerne: Transportvalg, vidensgrundlag og laboratoriebyen. I alle delprojekter arbejdes der samlet mod at nå projektmålet.

- *Transportvalget* indeholder projekter, der påvirker valg af cyklen frem for bilen, som f.eks. kampagner og holdningspåvirkning samt ændret infrastruktur.
- *Vidensgrundlaget* er oparbejdet på baggrund af data og analyser som TU data, ulykkesdata fra politi og skadestue, analyser af de lokale turmønstre og interviews med typiske borgere i Odense.
- *I laboratoriebyen* for cykelfremme afprøves og demonstreres i fuld skala forskellige ideer til, hvordan cykeltrafikken kan fremmes i Danmark. F.eks. bilfri boligområder og cykler i gågaderne.

Projektet tager udgangspunkt i, at det er individet, der afgør valget af transport. Samlet er der 5 faktorer, der kan påvirke fordelingen imellem cykel- og biltrafik:

Huset, dvs. hvor folk bor.

Manden, dvs. individet, og hans sociale relationer.

Hesten, dvs. transportmidlet, cyklen.

Vejen, dvs. infrastrukturen, veje, stier og kollektiv trafik.

Marken, dvs. målet for rejsen, primært arbejdspladserne.

Hovedprojektet består derfor af en projektramme, 5 grupper af indsatsområder samt en informationsstrategi.

Hovedprojekt

Projektrammen udgør den samlede styring og evaluering af projektet, mens *informationsstrategien* er en tværgående formidling af viden til og fra projektet.

Nedenfor er anført en række eksempler på de delprojekter - grupperet i de enkelte udviklingsstadier - der skal gennemføres i demonstrationsprojektet. Listen er ikke et udtryk for hvilke delprojekter, der bliver gennemført, men skal ses som eksempler herpå. Mange af delprojekterne ligger på to udviklingsstadier. Det tilstræbes, at hovedmængden af delprojekter er indenfor laboratoriedelen.

Viden:

Viden omfatter indsamling af nødvendig og brugbar informationsmængde, der analyseres og bearbejdes med henblik på at øge bevidsthedsniveauet i de øvrige delprojekter.

- TU-data
- Skadestuedata
- Cyklisters trafikale adfærd
- Registreringen af stop på ruter
- Trygge cykelruter
- Cykelstiers effekt på cyklisttallene
- "Vi cykler til arbejde"
- Park and bike - Byens Bedste Bilister
- Park- og Vejafdelingen internt

Kendte metoder:

Kendte metoder omfatter de metoder, der enten helt eller for en stor dels vedkommende er afprøvede og effektevaluerede, men som indgår i en ny sammenhæng, samlet forventes at give større effekt eller fungere som understøtning af andre delprojekter.

- Holdningspåvirkning, kampagner, events mv.
- Transportløsninger
- Udlån af trailere
- Cykeludstørsautomat og trykluft
- Cykeldag
- Trafik- og parkeringsplan
- Synliggørelse af cykelruterne i Odense centrum
- Fysiske forbedringer og smutveje (give & take)
- VIP-parkering
- Cykler i gågaderne
- Udbygning af stinettet
- "Vi cykler til arbejde"
- Virksomhedsbesøg, transportplaner mv.
- Pendlercykler
- Cykelparkering i Bymidten
- Politykler og lægecykler

Laboratorium:

Laboratoriet omfatter de metoder og tiltag, der aldrig eller kun i begrænset form er afprøvet. Det kan også dreje sig om flere kendte elementer, hvis synergieffekt ventes at afvige væsentlig fra summen af effekterne af de enkelte elementer. I rækken af delprojekter indgår følgende i laboratoriet:

- Holdningspåvirkning, kampagner, events mv.
- Bilfri boligområder/bydel/boligforening
- Ændrede p-normer og p-fondsvedtægter for biler og cykler
- Cykelarrangementer
- Stikort i venteværelser, ved cykelsmede mv.
- Årets cyklist i Odense
- Mobilitetscenter
- Mobilitetsforsikring; bus, taxibon, Falck mm.
- Tour de France
- Transportløsninger
- Udlån af trailere
- Cykeludstørsautomat og trykluft
- Cykeltaxi
- Cykelservice
- Bedre cykler

- Højhastighedsrute for cyklister
- Trygge cykelruter
- Synliggørelse af cykelruterne i Odense centrum
- Fysiske forbedringer og smutveje (give & take)
- 30 km/t zoner
- VIP-parkering
- Driftskvalitet
- Forsøg med bedre sikkerhed i vigepligtskryds
- Forsøg med bedre fremkommelighed i lysregulerede kryds
- Løbelys der viser grøn bølge på cykelstien
- Nye løsninger til erstatning af stibomme
- Virksomhedsbesøg, transportplaner mv.
- Firmacykler med servicekoncept
- Pendlercykler
- Cykelparkering i Bymidten
- Politykler og lægecykler
- Skatteregler for firmacykler

Evaluering

Med henblik på en overordnet og generel evaluering opstilles der er række indikatorer, der samlet kan udtrykke projektets effekt. Med den løbende monitorering af transportvalg, trafikmængder, uheld samt borgernes velvære, trivsel, tilfredshed, opfattelser, holdninger, intentioner og normer muliggøres en effektiv vurdering af enkelte større delprojekter og synergieffekter mellem delprojekter.

Målbare indikatorer for det samlede projekt er:

- Transportvalg blandt borgere i Odense Kommune, deriblandt hvor mange der vælger cyklen.
- Antal cyklister på kommunens permanente, automatiske tællesteder.
- Antal politi- og hospitalsregistrerede uheld i Odense by.
- Svarfordelinger om borgernes velvære, trivsel, tilfredshed, opfattelser, holdninger, intentioner og normer.

Der opstilles kontrolgrupper for udviklingen i transportvalg og uheld for Odense Kommune baseret på udviklingen i andre større provinsbyer.

Mange delprojekterne evalueres særskilt og indikatorerne fremgår af delprojektbeskrivelsen.

Målbare indikatorer for forankringen er:

- Erfaringer fra de enkelte delprojekter er indarbejdet som faste rutiner i det kommunale arbejde.
- Odense Kommune vedbliver at have en fast cykelkoordinator ansat.
- Antal firmacykler, som kommunen har til rådighed.

- Alle hjemmehjælpere har en kommunal cykel til rådighed.

Målbare indikatorer for formidlingen er:

- Antal eksterne oplæg, som Odense Kommune har holdt i ind- og udland.
- Antal faglige artikler, som Odense Kommune har skrevet.
- Projektets deltagelse i et landsdækkende cykelnetværk.
- Odense Kommune fungerer som dansk og internationalt videnscenter vedrørende cyklisme.

Projektorganisation

Hovedprojektet styres af den nedenfor angivne projektbestyrelse. Til projektbestyrelsen er knyttet repræsentanter for brugere og forskningsmiljøet.

Delprojektet styres efter samråd med projektbestyrelsen, der fastlægger de overordnede linier i projektet. For hvert delprojekt udpeges en projektleder og mindst en sparringspartner.

Der kan gennemføres fællesmøder for deltagerne i delprojekterne med henblik på erfaringsudveksling.

Til evaluering af projektet og andet delprojektarbejde kan tilknyttes en ph.d.-studerende. Ph.d.-studiet kan delvis finansieres af projektet.

Projektbestyrelsen og de tilknyttede repræsentanter fra brugere og forskningsmiljøet udgør samlet projektets styregruppe.

Medlemmer af projektbestyrelsen er:

Henrik Lumholdt, Odense Kommune, projektansvarlig
Troels Andersen, Odense Kommune, projektleder
Lis Lørup, Trafikministeriet, 1. kontor
Winnie Hansen/Anne Mette Lundbirk, Vejdirektoratet.

Repræsentanter fra brugerne og forskermiljøet er:

Helge Kildemoes, Kildemoes Cykelfabrik
Finn Berggren, Odense Universitet
Søren Underlien Jensen, Vejdirektoratet
Thomas Krag, Dansk Cyklist Forbund.