

“Cykelbyen Frederikshavn - handlingsplan til fremme af sikker cykeltrafik i Frederikshavn”

af

Arkitekt m.a.a. Finn Rasmussen, Frederikshavn Kommune og
Civilingeniør Camilla Stegsted Rasmussen, Sven Allan Jensen ApS

Paper til konferencen »Trafikdage på Aalborg universitet 2000«, 28-29. august 2000

Indledning

Paperet er baseret på det igangværende Trafikpuljeprojektet “Cykelbyen Frederikshavn – handlingsplan til fremme af sikker cykeltrafik i Frederikshavn”. Frederikshavn Kommune vil med handlingsplanen søge at støtte og fremme den holdning mange giver udtryk for, men få sætter handling bag, nemlig at man ofte lige så godt kan bruge cyklen på de korte ture frem for bilen.

I handlingsplanen søges en bred vifte af nyindhentede erfaringer med fremme af cykeltrafik brugt, i opfølgningen af den Trafik- og Miljøhandlingsplan, byrådet vedtog for to år siden.

Baggrund for projektet

I 1995 kortlagde Frederikshavn Kommune de trafikskabte miljøproblemer i Frederikshavn by og seks mindre oplandsbyer. Miljøstyrelsen betalte halvdelen af kortlægningen, der omfattede: trafiksikkerhed, energiforbrug, støjbelastning, utryghed og det visuelle miljø. Til gengæld skulle Frederikshavn Kommune efterfølgende igangsætte udarbejdelse af en handlingsplan til nedbringelse af de trafikskabte miljøproblemer.

Kortlægningen viste, ikke overraskende, at det var i Frederikshavn by at omfanget af de kortlagte miljøproblemer var størst. Det var også her at antallet af vejstrækninger eller -kryds, hvor der var sammenfald af de trafikskabte miljøproblemer, var størst. I Frederikshavn by var det overvejende; sikkerhed, støj, barriereeffekt og utryghed for cyklister, der udgjorde de lokale problemer. Særlig den støj den stigende mængde af biler i byområdet skaber, påkaldte sig opmærksomhed.

Resultaterne af kortlægningen dannede sammen med en Planredegørelse grundlag for byrådets beslutning, om igangsætning af arbejdet med Trafik- og Miljøhandlingsplanen, som led i revision af kommuneplanen.

Mange af de trafikskabte miljøproblemers “moder” er den store og stærkt stigende trafikmængde. Antallet af biler vokser og den enkelte bil bruges mere og mere. Allerede inden den offentlige fremlæggelse af forslaget til Trafik- og Miljøhandlingsplanen i 1997 blev det derfor diskuteret hvilke realistiske muligheder, der var i Frederikshavn for, at begrænse brugen af bilen til fordel for cyklerne. Konklusionen var, at der var mange, men på det tidspunkt uprøvede, idéer til fremme af cyklismen og det blev derfor besluttet, at søge Miljøstyrelsens Bytrafikprojekt om støtte til udarbejdelse af en cykelhandlingsplan, der skulle følge op på Trafik- og Miljøhandlingsplanen.

Frederikshavn Kommune fik i 1998 tilsagn om 200.000 kr - ikke fra Miljøstyrelsens Bytrafik-projekt men fra Vejdirektoratets Trafikpulje 97 - til udarbejdelse af en cykelhandlingsplan. Eneste krav var, at

byrådet selv stille det samme beløb til rådighed og at den nærmere opgave blev formuleret i samarbejde med Vejdirektoratet.

Organisering af arbejdet og borgerinddragelse

Opgaven med cykelhandlingsplanen er løst i en tværfaglig arbejdsgruppe på tre personer alle fra Teknisk Forvaltning, én fra Miljøafdelingen, én fra Drifts- og Anlægsafdelingen og én Plan- og Byggeafdelingen, der også har haft tovholderfunktionen. Kommunens Færdselssikkerhedsudvalg har ligeledes været repræsenteret, idet hele to af arbejdsgruppens medlemmer også er medlem af Færdselssikkerhedsudvalget. Til arbejdsgruppen er knyttet et trafik- og byplankonsulentfirma.

Som led i udarbejdelsen af planen blev der nedsat et "Cykelpanel". Foruden arbejdsgruppen består panelet af repræsentanter fra: Politiet, Skadestuen, Taxavognmændene, Fragtvognmændene, Busselskaberne, Ungdommens Fællesråd, De Samvirkende Idrætsforeninger, Kommunens Grønne Guide, formanden for Miljøudvalget og selvfølgelig cyklisterne. Cyklisterne har været repræsenteret ved en "almindelig cyklist", en repræsentant fra en tandemklub og en repræsentant fra Dansk Cyklist Forbund. Cykelpanelet har fungeret som et lokalt diskussionsforum, der løbende har fulgt og kommenteret arbejdsgruppens arbejde med handlingsplanen.

Der har været afholdt tre møder med cykelpanelet. Møderne har haft temaerne. "Sådan har cyklisterne i Frederikshavn det i dag", "Handlingsplanens mål" og "Sådan vil vi nå målene". Temaerne svarer stort set til hovedafsnitene i handlingsplanen. Forud for hvert møde blev der i god tid udsendt en dagsorden for mødet samt et diskussionsoplæg. Synspunkter og indtryk fra cykelmøderne blev opsamlet i referatform, dels for at fastholde synspunkterne og sikre at de efterfølgende kunne indgå i det videre arbejde, dels for at panelets medlemmer efterfølgende havde mulighed for at sikre sig, "at de var forstået rigtigt". Cykelpanelet har foruden de tre møder været på en "inspirationstur", for at se hvordan andre kommuner søger at fremme cyklisme.

Foruden de indledende møder med Vejdirektoratet, hvor den samlede opgave blev beskrevet og præciseret, er udkast til handlingsplanen drøftet med medarbejdere fra Vejdirektoratet, der således har fungeret som faglige sparringspartnere.

Frederikshavn by

Frederikshavn der er egns- og kommunecenter er geografisk placeret ved Vendsyssels "milde østkyst". Byen der i dag har godt 25.000 indbyggere hed oprindeligt Fladstrand. Og fladt er her. Topografien udviser kun få meters forskel fra det laveste til det højeste punkt inden for bygrænsen. Frederikshavn har en samlet udstrækning på 7 km fra det sydligste til det nordligste hus, og midt imellem ligger bycentret. Boliger, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og indkøbsmuligheder ligger indenfor kort afstand. Med andre ord den ideelle cykelby. Og byen har allerede mange cyklister. I følge Vejdirektoratet brugte over 30% af de 16-74 årige borgere i Frederikshavn i perioden 1993-96 dagligt cyklen som transportform. Sammenligner vi os med andre større byer var det i perioden kun borgerne i Rønne og Skagen, der brugte cyklen mere til den daglige transport.

Gennemførte undersøgelser

Udgangspunktet for arbejdet med cykelhandlingsplanen har bl.a. været følgende hypoteser:

- Et godt og sammenhængende cykelrutenet er ikke nok til at få bilisterne ud af bilerne og over på cyklerne. Der skal benyttes en bred vifte af virkemidler og borgerne - både bilisterne og cyklisterne - skal påvirkes på flere fronter.
- Har cykelrutenettet en dårlig standard er det svært at fremme cykeltrafik.
- En forudsætning for at fremme cykeltrafik er et grundigt kendskab til de eksisterende cyklister og deres forhold f.eks. turmønstre, bevæggrunde for valg af transportmiddel og rute samt sikkerhed, cykeltrafiknettets omfang og kvalitet og den øvrig servicering af cyklisterne.

På baggrund af hypoteserne blev der tilrettelagt og gennemført en række undersøgelser, der skulle sikre såvel det hårde som det bløde datagrundlag for det videre arbejde. Valget af undersøgelser tog bl.a. udgangspunkt i følgende spørgsmål:

- Er der potentiale for at fremme cykeltrafik yderligere i Frederikshavn?
- Er der nok parkeringskapacitet for cyklister i Frederikshavn midtby?
- Fungerer de parkeringsstativer, der er i dag, dvs. benyttes de efter hensigten?
- Hvor cykler der flest cyklister i Frederikshavn?
- Hvad lægger cyklisterne vægt på ved fx valg af rute?
- Hvad mener frederikshavnerne, der skal til for at fremme cykeltrafikken?
- Er der særligt uheldsbelastede og utrygge steder for cyklister i Frederikshavn?

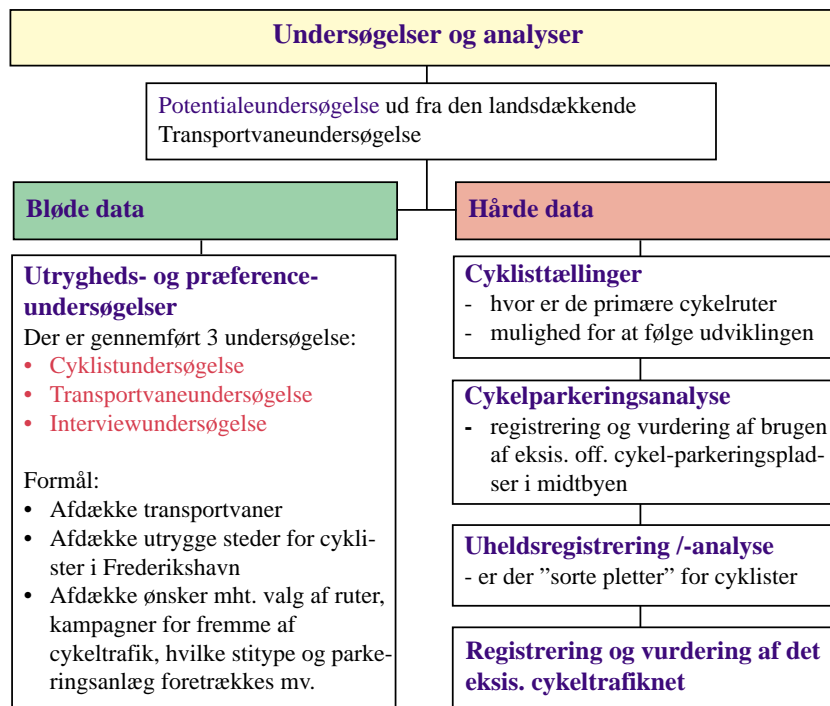
De hårde data - d.v.s. mere faktuelle oplysninger - er overvejende indhentet ved

- tællinger,
- registreringer og
- analyser.

De bløde data d.v.s. de mere holdningsprægede oplysninger er overvejende indhentet gennem

- spørgeskemaundersøgelser og
- interviewundersøgelse.

Her ud over er tilgængelig viden og erfaringer f.eks. om hvordan man fremmer sikker cyklisme selvfølgelig indhentede ved litteraturstudier.

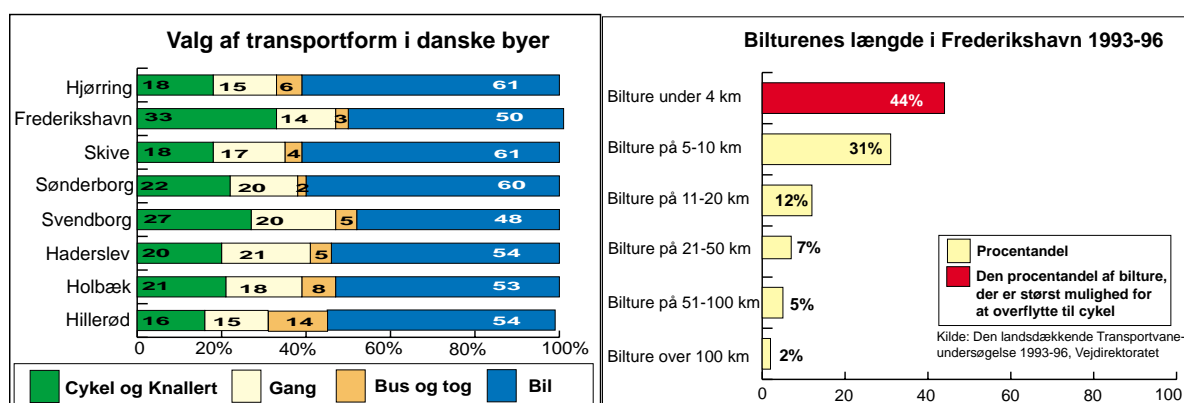


Figur 1: Gennemførte undersøgelser i Frederikshavn i 1999.

Resultat af undersøgelserne

Potentialeundersøgelse

Mange frederikshavnere cykler allerede i dag. Det var derfor interessant at undersøge hvor stort potentialet var for at få endnu flere til at cykle. Med baggrund i data fra den landsdækkende Transportvaneundersøgelse er antagelsen den, at der er gode muligheder for at øge cykeltrafikken i Frederikshavn idet 44% af alle frederikshavnernes bilture er under 4 km!



Registrering af det eksisterende cykeltrafiknet

Det eksisterende cykeltrafiknet var så godt som registreret i forbindelse med udarbejdelse af den Trafik- og Miljøhandlingsplan, der ligger til grund for arbejdet med cykelhandlingsplanen. Denne del

af arbejdet har derfor mest haft karakter af en ájourføring. Oplysninger fra vejregisteret er suppleret med cykelture i terrænet.

Vurdering af det eksisterende cykeltrafiknet

Cykeltrafiknettets standarden og fremkommeligheden har stor betydning for cyklister - bare dele af en strækning er af dårlig standard eller der er irriterende forhindringer oplever cyklisterne ofte hele strækningen som dårlig eller besværlig. Er der huller/ujævn belægning mærkes det i højere grad af cyklister end bilister, og giver desuden større risiko for punktering. Det kan være forhold, der gør livet surt som cyklist.

Arbejdsgruppens medlemmer har på cykel - med alle sanser - vurderet standarden af 125 cykelstrækninger. Arbejdet med at vurdere cykeltrafiknettet blev introduceret for den daglige le-der af kommunens Vejvæsen, et forslag til vurderingsskemaer blev sendt til udtalelse hos Vejvæsenet og den daglige leder samt vejformændene blev inviteret til at deltage i vurderingen. Det var imidlertid kun den daglige leder, der deltog i en del af vurderingerne.

Strækningerne er vurderet efter i alt 14 parametre for så vidt angår "*Komfort*" og "*Sikkerhed og tryghed*". Strækningerne har herefter fået en "*Samlet vurdering*". I alt 24 strækninger, svarende til 19%, blev efter den samlede vurdering vurderet som for dårlige. Det er særligt stier i eget tracé, der er efter den samlede vurdering, er fundet for dårlige. Følgende forhold er medvirkende til at stierne er fundet for dårlige:

- Dårlig belægning, mangelfuld renholdelse og vedligeholdelse af beplantning eller slidt afmærkning
- Dårlige oversigtforhold ved kryds
- For lille afstand til kørebane og parkerede biler
- Manglende tilkørselsramper ved tunneler
- Rendestensbrønde der vender forkert.

Cykeltællinger

Der har ikke tidligere været gennemført større systematiske cykeltællinger i Frederikshavn. Der var derfor ikke noget indgående kendskab til hvilke vej- og stiforbindelser cyklisterne i Frederikshavn foretrak, ej heller kendskab til antallet af cyklister på de enkelte vej- og stistrækninger. Der blev derfor igangsat manuelle cykeltællingerne på omkring 20 udvalgte lokaliteter. Tællerne, der stod to og to på hver lokalitet, blev nøje skriftligt instrueret i baggrunden for tællingerne og tællemåden. Tællingerne giver et billede af cyklisters aktuelle fordeling på ruter i Frederikshavn og vil indgå som evalueringsparameter for udviklingen i cykeltrafikken.

Sammenlignes cykeltællingerne med de få eksisterende cykeltællinger tyder det ikke på, at der er sket de store ændringer i cykeltrafikmængden i Frederikshavn de sidste 10 år.

Tællingerne viser også, at antallet af cyklister på de udvalgte strækninger i Frederikshavn varierer meget. På de veje hvor der cykler flest kører der 2600 cyklister pr døgn. På nogle vejstrækninger udgør cykeltrafikken i dag en betydelig del af den samlede trafik. På andre er andelen af cyklister meget lille i forhold til antallet af biler.

På baggrund af tællingerne kan det konkluderes, at mange cyklister foretrækker at cykle langs veje i stedet for på stier i eget tracé. Der er dog få undtagelser, heriblandt en kombineret cykel- og gangstiforbindelse - Sæbybanestien - anlagt på den nedlagte jernbaneforbindelse Frederikshavn-Sæby. Stien er en attraktiv og på mange måder enestående forbindelse for cyklister, der færdes mellem bycentret og den sydlige del af byen.

Parkeringsanalysen

Analysen omfattede de offentligt tilgængelige cykelparkeringssteder i Frederikshavns bycenter. Her findes i dag ca. 55 cykelparkeringssteder med i alt ca. 950 pladser. Kun to er overdækkede. Hovedparten er parkeringspladser med stativer til hjul.

Der er tilsyneladende nok pladser. Den gennemsnitlige belægningsgrad for alle parkeringssteder i midtbyen er 23%. Der er kun 4 parkeringssteder, hvor der i dag er kapacitetsproblemer bl.a. ved banegård og rutebilstation. Her er forholdene til gengæld meget utilfredsstillende for cyklisterne og for de øvrige brugere, idet cyklerne ofte parkeres så de generer den almindelige færdsel.



I byens gågade afskærer nogle af de handlende med udstillingsvarer og reklameskilte cyklisterne fra at bruge de opstillede cykelstativer. Det kan være en medvirkende årsag til at cyklerne ofte holder vilkårligt parkeret i gågaden.

En del steder benyttes de opstillede stativer ikke efter hensigten. Mange cykler holder fx parkeret med støttefod ved eller i umiddelbar tilknytning til stativet i stedet for i stativ. Andre cykler parkeres op ad husmure, butiksfacader eller op ad det faste gadeinventar så som bænke, lampestandere, pullerter eller affaldsstativer. I gennemsnit holder 32% af de parkerede cykler parkeret udenfor stativ. I nogle tilfælde fungerer denne form for cykelparkering uden problemer, men i andre er den enten til gene for den gående færdsel eller skæmmer bybilledet. Under alle omstændigheder tyder meget på, at byens mest udbredte stativtype ikke længere matcher nytidens cykler og ikke yder cyklisterne den service de fortjener.

Cykeltyverier

Antallet af politianmeldte cykeltyverier i Frederikshavn Kommune er steget fra 1169 i 1995 til 1422 i 1999 svarende til en stigning på ca. 22%.

Politianmeldte cykeltyverier i Frederikshavn Kommune 1995 - 1999					
År	1995	1996	1997	1998	1999

<i>Antal stjålne cykler</i>	1169	928	1335	1225	1422
-----------------------------	------	-----	------	------	------

Antallet af politianmeldte cykeltyverier i Frederikshavn Kommune nærmer sig fire om dagen.

Uhedsregistrering/-analyse

I 1998 registrerede politiet i alt 154 trafikuheld i Frederikshavn Kommune. 104 skete i Frederikshavn by, og cyklister var indblandet i 31 trafikuheld (30%), mens knallertkører var indblandet i 15 (14%). Af de alvorlige trafikuheld – de uheld hvor der var personskade – var cyklister impliceret i 15 svarende til 55% af alle.

Der er foretaget en kortlægning af de sidste 5 års cyklist- og knallertuheld i Frederikshavn. Knallertuheldene er medtaget, idet knallertkørerne benytter samme areal som cyklisterne, og kan derfor være medvirkende til at give et billede af, hvor i Frederikshavn sikkerheden bør forbedres for cyklisterne. Der er fundet ca. 15 særligt uhedsbelastede lokaliteter for cyklister i Frederikshavn, (lokaliteter hvor der er sket 3 eller flere cyklistuheld fra 1993-97).

Analysens cyklistuheldene viser det sig, at de falder godt i tråd med de cyklistuheld der i øvrigt sker i resten af landet. Cyklisterne forulykker typisk som følge af en af følgende uheldssituationer:

- Uheld med krydsende køretøjer uden svingning (21%)
- Eneuheld (17%)
- Uheld med påkørsler bagfra i forbindelse med svingning (14%)
- Uheld ved overhaling eller trængning ved ligeudkørsel (14%).



Utrygheds- og præferenceundersøgelser

For at klarlægge hvad frederikshavnerne lægger vægt på når de cykler, samt kortlægge de steder hvor cyklisterne føler sig utrygge er der gennemført tre undersøgelser; en spørgeskema-, en transportvane- og en interviewundersøgelse. I alt har knap 200 af frederikshavns borgere givet deres mening til kende. I skemaet herunder er et udpluk af resultaterne refereret.

Cyklisterne føler sig utrygge både på strækninger og i kryds. Når cyklisterne føler sig utrygge er der en række problemstillinger der går igen:

- **Generelle problemstillinger i kryds:** Dårlige oversigtsforhold, snæver plads til cyklister, bilisternes opmærksomhed på cyklister.
- **Generelle problemstillinger på strækninger:** Dårlig belægning, parkerede biler på cykel-areal, bilernes høje hastighed, cyklisternes passage ved hastighedsdæmpende foranstaltninger, belysning (stier i eget tracé).

Frederikshavnernes synspunkter vedrørende cykeltrafik	Frederikshavnernes bud på hvad der kan begrænse og fremme cykeltrafik
<p><i>Forhold med størst betydning for hvilken cykelrute, der vælges:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Korteste vej, dvs. det er afgørende at skabe direkte linier. 2. Sikker/tryk cykelrute 3. God belægning på cykelareal 4. Tilstedeværelsen af cykeltrafiknet, det vil primært sige cykelsti. <p><i>Hvilke stinet foretrækkes?</i> Hovedparten af de adspurgte foretrækker »egne« trafikarealer. Dvs. følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cykelsti • Stier i eget tracé. Her er det dog afgørende, at der er god belysning og god belægning. <p><i>Hvad er de vigtigste begrundelser for at vælger at cykle?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Motion/helbred • Afstand og økonomi • Vane <p><i>Hvilke parkeringsfaciliteter foretrækkes?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Overdækkede cykelstativer hvor cyklen fastholdes ved hjul. Det er vigtigt, at der er en vis afstand mellem stativerne, så cykler kan holde med cykelkurv, og at stativet kan fungere i forhold til flere dækbredder. 	<p><i>Forhold der begrænser cykeltrafik</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manglende sammenhæng i cykeltrafiknettet. • Lav færdselsmoralen generelt i trafikken, men særligt blandt bilisterne. • Dårlige trafiksikkerhedsforhold for cyklister. <p><i>Forhold der kan fremme cykeltrafik</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kampagner - hvis de følges op med synlige tiltag. • Etablering af restriktioner for biltrafikken f.eks. i form af parkeringsafgifter. • Bedre vedligeholdelse af stisystemet • Anlæg af flere cykelstier, så der bliver et sammenhængende og sikkert cykeltrafiknet. • Effektiv tyverisikring og gode parkeringsforhold for cyklister <p><i>Kampagnebudskab</i> Borgerne mener, at det er vigtigt at fokusere på budskaber, som man kan relatere sig til og se/mærke effekten af på egen krop. f.eks. at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cyklen er et hurtigt og fleksibel transportmiddel ved bykørsel • Cykling giver god motion, er sundt og giver fysisk velvære og overskud.

Projektets nuværende stade

På nuværende tidspunkt foreligger, arbejdsgruppens udkast til egentlig handlingsplan med statusbeskrivelse, forslag til målsætning, forslag til udpegning af indsatsområder samt forslag til konkrete opgaver og projekter indenfor de enkelte indsatsområder.

Den politiske behandling af handlingsplanen går i gang i sensommeren, og der forventes at være opnået politisk enighed om et forslag til handlingsplanen i efteråret. Herefter kan planen diskuteres med borgerne, således at der i slutningen af 2000 eller begyndelsen af 2001 kan foreligge en vedtaget handlingsplan, der kan indgå i de kommende års budgetlægning. Det bliver spændende om byrådet og borgerne vil være med til "at gøre forskel" på cyklister og bilister. For planlægningsprojektet handler jo bl.a. om, at gøre forholdene mere attraktive for cyklisterne, og det vil nogle steder resultere i flere restriktioner for bilisterne.

Frederikshavn Kommunes overvejelser om overhovedet at iværksætte arbejdet startede som nævnt allerede i primo 1997. Afklaring af det økonomiske fundament for arbejdet blev afklaret medio/ultimo 1998 og det indledende arbejde blev således først iværksat ultimo 1998. At vi nu - medio 2000 - endnu ikke har en politisk godkendt cykelhandlingsplan, er udtryk for den kendsgerning vi bestandigt konfronteres med, nemlig, at ting ta'r tid, især hvis der lægges vægt på processen og den lokale forankring.

Forslag til projektmål for udviklingen i cykeltrafik

Arbejdsgruppens forslag til handlingsplanens mål er, at:

"Inden år 2010 skal antallet af cykelture i Frederikshavn stige med 10% ift. 99-niveau. En del af stigningen skal hentes ved at overflytte korte bilture på under 4 km til cykelture".

Ved fastlæggelse af målsætningen er der lagt vægt på et enkelt og ambitiøst, men realistisk mål. Et naturligt krav har selvfølgelig også været, at det skal være muligt entydigt at afgøre om vi nærmer os eller fjerner os fra målet.

Forslag til indsatsområder og projekter

Cykelhandlingsplanen er den overordnede ramme for en lang række konkrete opgaver og projekter, fordelt på følgende 6 forslag til indsatsområderne - områder indenfor hvilke kræfterne skal samles:

- *Cykeltrafiknettet* indeholder projekter vedrørende udbygning og vedligeholdelse af stinettet, etablering af højklassecykelrute, samt opsætning af informations- og vejvisningstavler.
- *Trafikal fredeliggørelse af midtbyen* indeholder projekter vedrørende etablering af ringgade, udbygning af gågade, generel hastighedsnedsættelse, etablering af cykelruter, ensretning af veje alene for biltrafik, parkeringsrestriktioner og evt. standsningsforbud.
- *Kampagner/information og samarbejde med virksomheder og borgere* indeholder projekter, der påvirker valg af cyklen frem for bilen, som fx en samlet kampagne- og informationsstrategi for Frederikshavn, oplæg til samarbejde med og information til virksomheder, skoler, foreninger om bl.a. sikre-hurtige-komfortable cykelruter, samarbejde med dagligvarebutikker om markedsføring af udbringningsordninger, nedsættelse af brugerråd og udarbejdelse af cykelregnskab.
- *Fysisk planlægning* indeholder anbefalinger til, hvordan den kompakte by kan opretholdes og videreudvikles, samt forslag om vurdering af cyklisters forhold som et led i den generelle miljøvurderingen ved alle fremtidige projekter.

- *Cyklistsikkerhed og tryghed* indeholder projekter om sikring af kryds og strækninger ved bl.a. tilbagetrukken stoplinie mv. samt forbedring af ulykkedatagrundlaget gennem samarbejde med skadestuen.
- *Cykelparkering* indeholder projekter om formulering af cykelparkeringspolitik og oprettelse af cykelparkeringsfond, anlæg af højklasset cykelparkering og opsætning af serviceudstyr, afprøvning af forskellige og mere tidssvarende parkeringsstativer.

I forbindelse med den politiske vedtagelse af cykelhandlingsplanen i efteråret forventes det, at der vedtages en etapeplan, der i løbet af de næste 10 år sikrer, at der realiseres ca. 30 konkrete projekter, der kan fremme cyklismen.

Holdningspåvirkning og information indtager en central placering i udkastet til handlingsplanen. Kampagner kan være dyre at gennemføre og kampagneprojekter kan let nedprioriteres eller fravælges i budgetlægningen til fordel for anlægsprojekter, der ofte er mere synlige i gadebilledet. I forbindelse med projektet er der derfor opstillede et program for en årlig kampagne- og informationsstrategi, der kombinerer pressemeddelelser og avisartikler samt egentlige kampagner. Intentionen er den, at budgettet på den måde kan holdes på et rimeligt niveau, der forhåbning gør, at programmet kan gennemføres hvert år.

Årlig kampagne- og informationsstrategi

Trin 1: Pressemeddelelser/artikler om cyklistforhold i lokale aviser hver 14. dag i april og maj.

F.eks. om fordele og muligheder ved firmacykler til virksomheder, information om forskelligt sikkerhedsudstyr til cyklen, information om nye delprojekter.

Trin 2: Lokal kampagne gennemføres i maj og juni - *men kun hvert 2. år.*

Trin 3: Rødspætteløbet - en årlig cykeldag i juni - markedsføres, i samarbejde med løbsarrangører/Grøn Guide/Dansk Cyklist Forbunds repræsentant. På virksomheder markedsføres den som en konkurrence og bredere markedsføres den som en familiemotionsdag.

Trin 4: Dansk Cyklist Forbunds kampagne »Vi cykler til arbejde« markedsføres på virksomheder i Frederikshavn i september og oktober og der arrangeres en lokal konkurrence.

Trin 5: Pressemeddelelser/artikler om cyklistforhold i lokale aviser hver 14. dag i oktober og november. Blandt andet opfølgende artikler på kampagnen »Vi cykler til arbejde« og status for gennemførte projekter i årets løb.

Hertil kommer, de sikkerhedskampagner Frederikshavn Kommunes Færdselssikkerhedsudvalg løbende gennemfører i samarbejde med Rådet For Større Færdselssikkerhed og Nordjyllands Amt.

Resultater/Midtvejsevaluering

Forandringer

Idet handlingsplanen ikke er vedtaget, er der således heller ikke igangsat nogle af de projekter, der vil være indeholdt i planen. På den baggrund kan vi endnu ikke fremvise fysiske forandringer i byen som følge af projektet. Men tingene har det alligevel med, at ændre sig når, der fokuseres på dem. Som en del af forarbejdet til handlingsplanen er der foretaget en minutiøse gennemgang af det eksisterende cykeltrafiknet. Det blev gjort bl.a. med henblik på, at finde vedligeholdelsesmangler, u hensigtsmæssige detaljløsninger m.v. Ved gennemgangen medvirkede den daglige leder af

Vejvæsenet. Resultatet blev samlet i en delrapport, der er overbragt til de afdelinger i Teknisk Forvaltning, arbejdsgruppen vurderede kunne have glæde af oplysningerne. Dette, samt den aktive inddragelse af Vevæsenet, tror vi er baggrunden for, at vi nu kan se ændringer i nogle af de forhold, der er omtalt i delrapporten. Det tager vi som udtryk for det faktum, at cyklisterne forhold i mange tilfælde kan forbedres når blot, der foreligger en systematisk registrering af de eksisterende forhold. De projekterende har fået blik for cyklisterne problemer og der tages nu hensyn til cyklisterne i de løbende drifts- og vedligeholdelsesopgaver. Det bestyrker os også i opfattelsen af, at der kan laves mange fysiske forbedringer for cyklisterne når forsynings-selskaberne og Vevæsenet alligevel udfører fornyelser eller løbende vedligeholdelsesarbejder. Den grundige gennemgang af cykeltrafiknettet var f.eks. den direkte anledning til, at arbejdsgruppen hurtigt og præcist kunne stille forslag til forbedringer på cykeltrafiknettet, da kolleger annoncerede, at der uventet var opstået mulighed for at bruge 100.000 kr på sådanne arbejder.

Arbejdet med handlingsplanen har foreløbigt også givet anledning til en vigtig afklaring internt i organisationen. Det er nu afklaret hvilke geografiske områder kommunens Vevæsen og Park- og Skovvæsen skal tage sig af, for så vidt angår f.eks. vedligeholdelse af cykelstier, cykelstativer mv.

Ændringerne og forbedringerne har dog ikke været så mange, at vi forestiller os, at transportmønstret i Frederikshavn har ændret sig. Vi har ikke grund til at antage, at der i dag er flere i Frederikshavn, der bruger cyklen og færre bilen end da projektet startede. Tværtimod antager vi at transportmønstret i Frederikshavn følger transportmønstret i resten af landet, det vil sige betydelig flere i dag bruger bilen og færre bruger cyklen end da vi gik i gang. Projektet er således blevet mere aktuelt end nogen sinde og det "blod på tanden" arbejdsgruppens medlemmer havde da arbejdet gik i gang, er på ingen måder størknet - tværtimod. Til grund for projektet ligger, som allerede anført, heller ikke den antagelse, at alene udbygning og forbedring af det eksisterende cykeltrafiknet vil få flere til at bruge cyklerne. Udgangspunktet er tværtimod, at flere virkemidler skal tages i brug på én gang og en bred vifte af projekter skal igangsættes, for at få flere til at cykle.

Når væsentlige dele af handlingsplanen er ført ud i livet d.v.s. der er udført reelle fysiske forbedringer på cykeltrafiknettet, der er etableret mere tidssvarende cykelparkeringsforhold, virksomhederne m.fl. er inddraget og der er gennemført kampagner og information o.s.v. skal der gennemføres nye cykeltællinger, uhedsregistreringer m.v.. Indsatserne skal evalueres med det sigte, at undersøge om anstrengelserne har båret frugt og pengene er anvendt rigtigt. Eller om indsatserne skal intensiveres eller der i stedet skal sættes ind på helt andre områder, hvis vi vil have flere frederikshavnere til at bruge cyklerne i stedet for bilerne på de korte ture.

Formidling

Udbredelse af kendskab til arbejdet med cykelhandlingsplanen og formidlingen af resultaterne af de undersøgelser der er foretaget er overvejende foregået gennem nyhedsbrevet Cykelbyen. Der er til dato udsendt to nyhedsbreve og der planlægges et tredje. Nyhedsbrevet er sendt til: byrådsmedlemmerne, de virksomheder og familier der har deltaget i forudgående undersøgelser, cykelpanelet, kolleger i Teknisk Forvaltning samt de borgere der i perioden har kontaktet kommunen med spørgsmål, der på en eller anden måde har haft relation til cykler. Nyhedsbrevet er desuden sendt til medlemmerne af Cykelnetværket - det faglige netværk, der blev oprettet i 1999 da Vejdirektoratets trafikpuljesekretariat droslede aktiviteterne ned.

Nyhedsbrevene er selvfølgelig også lagt frem på biblioteket, i kommunens servicebutik og sendt til pressen herunder regionalradioen. Pressen har, sammen med nyhedsbrevene, fået tilsendt en pressemeddelelse. Det har typisk givet anledning til flere avisomtaler og mere spaltepads end ved tilsvarende henvendelser til pressen hvor, der f.eks. kun er fremsendt et vedtaget planforslag. Først bringes pressemeddelelsen - stor set uændret - siden vender journalisterne tilbage efter nyt stof, denne gang med udgangspunkt i Nyhedsbrevet. Og erfaringen viser, at cykelstof - som andet trafikstof - er godt avisstof. Alle har en mening om trafik - det er ikke alle der har en holdning til det - og et eller andet sted er vi jo alle cyklister.

De nyhedsbreve, der er udsendt i forbindelse med projektet, kan borgere og andre interesserede se på Frederikshavn Kommunes hjemmeside på adressen: www.frederikshavn.dk/links/cykelbyen.

Arbejdet med cykelhandlingsplanen har været omtalt i Frederikshavn Kommunes personaleblad KomMed, der udsendes til samtlige ansatte. Frederikshavn Kommune er kommunens største arbejdsplads og med et oplag på 3100 udgør personalebladet en ikke ubetydeligt formidlingsmulighed.

Frederikshavn Kommune deltog i 1999 for første gang aktivt i forbindelse med invitationen til Dansk Cyklist Forbunds og Dansk Firmaidrætsforbunds landsdækkende kampagne "Vi cykler til arbejde". Deltagelsen blev en stor succes, idet forbavsende mange frederikshavnere deltog i den cykelkonkurrence, der indgår i kampagnen. En del af forklaringen kan måske findes i, at der forud for kampagnen - affødt af Trafikpuljeprojektet - havde været en del skriveri i den lokale presse om cykelrelaterede emner. En anden del af forklaringen skal måske findes i den opfordring borgmesteren sendte til en stor del af kommunens virksomheder om, at deltage i konkurrencen.

Det vurderes også, at cykelpanelets deltagelse i projektet er medvirkende til at udbrede kendskabet til, at der i Frederikshavn arbejdes med en cykelhandlingsplan. I sagens natur er det endnu ikke undersøgt om kommunens borgere er klar over, at Frederikshavn Kommune arbejder med cykelhandlingsplanen. Men det er vores indtryk, at flere allerede har kendskab til projektet. Efter den offentlige debat om forslaget til cykelhandlingsplanen og efter byrådet har vedtaget planen er det intentionen, at undersøge borgernes kendskab til arbejdet med planen.

Information og borgerinddragelse – erfaringer:

- Arbejdet med at fremme cyklismen starter allerede når forundersøgelserne går i gang. Det er vigtigt at have god kontakt til pressen, så der kan formidles resultater undervejs. Cykel- og trafikstof er godt avisstof når blot "den lokale vinkel" er sikret.
- Interviewundersøgelser, hvor der indhentes bløde data, kvalificerer ikke alene det videre arbejde, det skaber også opmærksomhed omkring arbejdet og fremmer derved "den gode sag".
- Nyhedsbreve kan være en god måde at formidle budskaber til borgerne på, og de skaber en positiv opmærksomhed omkring projektet.
- En følgegruppe med borgere og interesseorganisationer kan, ud over at kvalificere projektet, medvirke til at formidle arbejdet til "baglandet", og åbne mulighed for et senere samarbejde
- En følgegruppe skal have en bred sammensætning og gruppen skal have indflydelse.
- Det er en god idé at "ryste følgegruppen sammen" på en studietur i starten af forløbet. Ud over det faglige udbytte øger det trygheden i gruppen - det skærper diskussionslysten.

Forankring

En naturlig følge af, at arbejdet med handlingsplanen er foregået i en arbejdsgruppe med deltagelse fra forskellige afdelinger i Teknisk Forvaltning er bl.a., at mange kolleger i Teknisk Forvaltning allerede kender til projektet. De løbende drøftelser af det daglige arbejde sikre dette, men også mere målrettede informationssøgninger i forvaltningens forskellige afdelinger og aktiv inddragelse af kolleger er medvirkende til, at udbrede kendskabet til projektet. Alligevel ser vi det som en selvstændig og meget vigtig opgave at præsentere og formidle handlingsplanen i de rette interne fora, når den er vedtaget af byrådet. Først herefter vil vi undersøge kollegernes reelle kendskab til planen og hvorvidt de bruger den i det daglige arbejde.

I Frederikshavn Kommunes Tekniske Forvaltning løses opgaver af denne karakter sædvanligvis i tværfaglige projektgrupper hvor, der formuleres et kommissorium og udpeges en formand. Vores erfaringer er den, at det fagligt, ofte er den eneste rigtige måde at løse opgaverne på. På det personlige plan er det både fagligt og personligt udviklende, at samarbejde med kolleger fra en anden virksomhedskultur, med en anden uddannelsesmæssig baggrund og med andre erfaringer fra det daglige arbejde. Og det kvalificerer om noget opgaveløsningen.