

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Trafikinformation til cykelpendlere

Signe Helledi, BL9X@kk.dk, projektleder, Sekretariatet for supercykelstier

Abstrakt

Som bilist, tog- og buspassager bliver du informeret om rammerne for din daglige pendlertur hele tiden på din vej. F.eks. via skilte, apps, hjemmesider og trafikmeldingerne i radioen. Du ved, hvad du kan forvente på den pågældende dag, og du kan træffe valg omkring din transport på et oplyst grundlag. Når du pendler på cykel, er det en lidt anden historie. Det er svært at finde information, der er tilpasset de behov, cyklister har, og de faktiske forhold på cykelstierne. Cykelandelen på landsplan er faldende, og hvis vi skal vende udviklingen, kan dét at give et bedre informationsgrundlag til cykelpendlere (både nuværende og potentielle) være med til at fremme cyklen som et attraktivt transportmiddel til og fra arbejde.

For at få mere viden om behovet for trafikinformation til cykelpendlerne, har Supercykelstisamarbejdet sammen med Epinion lavet et kvalitativt studie, der sætter fokus på, hvordan pendlerne planlægger deres cykeltur, om de oplever udfordringer på deres tur, og hvilken information der gavner i den specifikke situation. 25 cykelpendlere har i fem uger medvirket i studiet, hvor de dagligt har fortalt om deres cykeltur. Undersøgelsen viste, at der både er behov for og efterspørgsel på information målrettet cykelpendlere. Med udgangspunkt i undersøgelsens resultater diskuterer artiklen de udfordringer og uafklarede spørgsmål der skal løses for, at det bliver muligt at give den relevante trafikinformation til cykelpendlere. Diskussionen centrerer sig om tre tematikker: Platform, datagrundlag og ansvarsfordeling.

Trafikinformation til cykelpendlere

Som bilist, tog- og buspassager bliver du informeret om rammerne for din daglige pendlertur hele tiden på din vej. F.eks. via skilte, apps, hjemmesider og trafikmeldingerne i radioen. Du ved, hvad du kan forvente på den pågældende dag, og du kan træffe valg omkring din transport på et oplyst grundlag. Når du pendler på cykel, er det en lidt anden historie. Det er svært at finde information, der er tilpasset de behov, cyklister har, og de faktiske forhold på cykelstierne. Cykelandelen på landsplan er faldende, og hvis vi skal vende udviklingen, kan dét at give et bedre informationsgrundlag til cykelpendlere (både nuværende og potentielle) være med til at fremme cyklen som et attraktivt transportmiddel til og fra arbejde.

Behovet for trafikinformation

Når man taler om trafikinformation til cykelpendlere, er det sjældent blandt cyklister, der primært cykler i de større byer, at behovet er størst. I byerne er nettet af cykelstier finmasket. Turene er typisk kortere. Der er mange forskellige veje at cykle, og når man skal fra A til B bliver cyklen ofte valgt som transportmiddel, fordi den er det nemmeste og hurtigste.

Ser man i stedet på de cyklister, der pendler på cykel over længere distancer og på tværs af kommunegrænser, er motivationen til at cykle ganske anderledes. Modsat cyklisten, vælger cykelpendlere sjældent cyklen, fordi den er den nemmeste og hurtigste løsning. De vælger den, fordi det er det mest tidseffektive. I en travl hverdag, hvor der skal være tid til både familieliv, arbejde, hobbyer og alene-tid kan det være svært at finde tid til også at tage i fitnesscenteret eller dyrke motion. Derfor bruger pendlerne på supercykelstierne hellere lidt ekstra tid på transporten til og fra arbejde for at få den daglige motion og have tid til familien og fritidsinteresserne efter arbejde.

I gennemsnit cykler pendlerne på supercykelstierne 11 km hver vej. Skal man gøre det fast, stiller det nogle krav til både planlægning og forberedelse, hvilket øger behovet for cykelrelateret trafikinformation. Langdistancependlere er kendetegnet ved, at de kender deres daglige rute rigtig godt. Men de kender ikke lokalområderne omkring ruterne, og de kender derfor heller ikke nødvendigvis nogle alternative ruter, hvis der pludselig er vejarbejde på cykelstien. Derudover er langdistancependlere ekstra udsat for vind- og vejrforhold, hvorfor de tjekker vejrudsigten flere gange og pakker både skiftetøj og cykeltøj, der passer til vejret den pågældende dag. For cykler man 11 km hver vej, er det kedeligt at blive fanget i en byge efter 10 minutter på cyklen uden regntøj på. Samtidig foretrækker cykelpendleren at køre lige efter snerydderen har kørt på cykelstien, frem for lige før.

Det er med andre ord især for cykelpendleren med langt til arbejde, at trafikinformation bliver interessant. Trafikinformation kan gøre cykelturen lettere og mere overskuelig. Selvom trafikinformation målrettet cyklister måske ikke er nødvendigt for at kunne pendle på cykel, er det et oplagt virkemiddel til at gøre det mere attraktivt for flere at vælge cyklen også på de længere distancer.

Men hvilke informationer har man helt præcist brug for som langdistancecykelpendler?

For at få mere viden om behovet for trafikinformation til cykelpendlerne, har Supercykelstisamarbejdet sammen med Epinion lavet et kvalitativt studie, der sætter fokus på, hvordan pendlerne planlægger deres cykeltur, om de oplever udfordringer på deres tur, og hvilken information der gavner i den specifikke situation.

25 cykelpendlere har i fem uger medvirket i studiet, hvor de dagligt har fortalt om deres cykeltur. Den anvendte metode kaldes mobiletnografi. De medvirkende bruger en app til at fortælle om deres oplevelser på deres daglige cykeltur og svarer på temaopgaver enten via tekst, billeder eller en video. Med en app på mobiltelefonen bliver det muligt for deltagerne at skrive deres input til undersøgelsen lige før eller efter cykelturen, eller når det passer dem bedst. Metoden er særligt velegnet til at dokumentere hverdagsproblematikker, da den bruges til eksplorativt at observere målgruppens virkelighed frem for at spørge ind til den.

Undersøgelsen viste, at der både er behov for og efterspørgsel på information målrettet cykelpendlere. Informationsbehovet kan på baggrund af undersøgelsen samles i fem kategorier:

- **Ruteplanlægning og -optimering** (blandt andet pålidelig navigation, information om grøn bølge-hastigheder og generel information om forhold, der er relevante for cyklister)
- **Information om aktuelle vejr- og vejforhold** (information om saltning, snerydning, vejarbejde på cykelstien, vindretning m.v.)
- **Information om cykelfaciliteter og -ressourcer** (eksempelvis cykelkældre, pumper m.v.)
- **Social kørsel og koordination** (eksempelvis en samlet platform til at indberette vejrforhold og eventuelle forhindringer samt kalender- og koordineringsredskab til cykelpendler-makkere)
- **Samspil med kollektiv trafik** (dvs. information der gør det let at kombinere cykling med offentlig transport, eksempelvis ved information om togtider samlet med øvrig cykelinformation)

En samlet platform

Undersøgelsen viste også, at cykelpendlerne ønsker en samlet informationskanal med cykeloptimeret og personliggjort, relevant information.

Selvom om noget af den trafikinformation, som cykelpendlerne efterspørger allerede findes, er informationen spredt ud på mange kanaler og sjældent målrettet cyklisternes specifikke behov. På baggrund af deltagernes tilbagemeldinger i undersøgelsen blev det kortlagt, hvordan cykelpendlernes informationsbehov løses i dag på forskellige platforme i mere eller mindre tilfredsstillende grad eller slet ikke. Eksempler på illustrationerne kan ses på figur 1 og 2.

Behov 1: Ruteplanlægning og -optimering

CYKELOPTIMERET INFORMATION TIL PLANLÆGNING OG GENNEMFØRSEL AF KENDTE ELLER UKENDTE REJSER UDEN ÆNDRINGER

*”Når jeg kører efter Google Maps, og har ruten i ørene, må jeg ofte stoppe op og starte app'en op igen, fordi den pludselig holder op med at fortælle mig ruten. Så jeg stoler ikke helt på den. Pænt irriterende, der ikke er en mere stabil ruteplanlægningsapp, der virker til cyklister.”
(Anna, 42 år, cykler ca. 6 km, by-by)*

EKSEMPLER PÅ KONKRETE INFORMATIONSBEHOV	INFORMATION ØNSKES DIGITALT/ANALOGT?	LØSES I DAG MED ...?
 Cykelvenligt ruteplanlægningsværktøj, der prioriterer cykelvenlige ruter og giver information om de forhold, som er relevante for cyklister	Digitalt	Google/Apple Maps (ikke tilfredsstillende)
 Pålidelig live vejvisning/navigation på nye ruter	Digitalt	Google/Apple Maps (ikke tilfredsstillende)
 Information til at visualisere nye ruter forud for afgang med henblik på at optimere rutevalg ift. belægning, belysning, faciliteter, lyskryds, skarpe sving eller farlige skæring	Digitalt	Google Street View
 'Grøn bølge'-redskab, som guider til hastighed for 'grøn bølge' digitalt eller fysisk i trafikken	Digitalt og analogt	Lys ved og i cykelstier (kun på enkelte strækninger)

Figur 1

CYKELOPTIMERET OG LIVE-OPDATERET INFORMATION OM AKTUELLE FORHOLD OG EVENTUELLE ÆNDRINGER PÅ ENS ANVENDTE RUTER

*”Dog er der et sted på Lyngbyvejen, hvor der er vejarbejde, der har man valgt at stille et skilt, hvor der står at Lyngbyvejen er spærret fra Tuborgvej til Hans Jensensvej. Der er ikke afspærret for cyklister, der kunne man måske have skrevet ‘cyklister undtaget.’”
(Jonas, 28 år, cykler ca. 12 km, forstad-by)*

EKSEMPLER PÅ KONKRETE INFORMATIONSBEHOV		INFORMATION ØNSKES DIGITALT/ANALOGT?	LØSES I DAG MED ...?
	Vejrinformation tilpasset cyklistbehov, fx med vindhastighed og -retning ift. tidsberegning	Digitalt og analogt	DMI, YR (ikke tilfredsstillende)
	Information om cykelstiernes aktuelle tilstand ift. oversvømmelser, saltning, rydning af sne, blade på stier afhængig af vejr og årstid	Digitalt	Løses ikke i dag
	Information om aktuelle vejarbejder, og deres konsekvens specifikt for cykelstier og -baner og dermed cyklister	Digitalt og analogt	Vejdirektoratet/skiltning (ikke tilfredsstillende)
	Information om andre aktuelle forhindringer, fx manglende belysning, ødelagt belægning, genstande på vejbanen	Digitalt og analogt	Løses ikke i dag

Figur 2

Derfor handler det også i høj grad om at samle, synliggøre og optimere information i én kanal henvendt til cyklister. Informationen skal kunne tilpasses konkrete ruter, tidsrum og behov, så den bliver relevant og brugbar for den enkelte cyklist.

Ud fra undersøgelsen kan det således konkluderes, at der er et behov for trafikinformation til cykelpendlere. Og at der samtidigt er et ønske om, at informationen skal være digital, skal samles på én platform og skal være relevant for den enkelte.

Men hvordan giver man trafikinformation til cykelpendlere?

Datagrundlag

En af de grundlæggende udfordringer ved at give trafikinformation til cyklister er at sikre et validt og fyldestgørende datagrundlag. Der er stor forskel i kvaliteten og formen på den data, der er tilgængelig om tilstanden på cykelstierne.

Tidligere har der ikke været meget fokus på cykelstiernes tilstand, og derfor er der ikke stor tradition for at generere og registrere særlig meget data om tilstanden på cykelstier. På kørebaner er der efterhånden meget information og data at finde om både stats- og kommuneveje, men det samme gør sig ikke gældende for cykelstier. Det er desværre et spørgsmål om ressourcer, prioritering og ansvarsfordeling.

Hvis man vil have brugbare data om cykelinfrastruktur, skal der ske ændringer hos både vejmyndighed og entreprenører. Det kan der gøres på mange måder, for eksempel:

- 1) Hvis der bliver brugt de samme programmer og strukturer til at rapportere om både vejenes og cykelstiernes tilstand på tværs af kommuner og staten, sikrer man at data er ens. Derved bliver det muligt og lettere at videregive brugbar information til brugerne. Et godt eksempel på et program, der skaber struktur og ens data, er Vejdirektoratets Vinterman, der bruges af mange af landets kommuner og staten til at styre vinterudkald og lave vintermeldinger.

- 2) I stedet for at godkendelse af gravetilladelser ikke automatisk genererer information om gravearbejde og konsekvenserne heraf, kan man for eksempel lade sig inspirere af Göteborg Kommune. I Göteborg Kommune har de udviklet deres egen app til cyklister i kommunen. Her kan man finde information om gravearbejder, der har betydning for cykelstien, og alternative ruter. Cyklister kan benytte sig af i stedet, hvor cykelstien er spærret. I den forbindelse lægger kommunen ansvaret ud til den enkelte entreprenør at fortælle om, hvilken konsekvens gravearbejdet har for fremkommeligheden på cykelstien. Det sker meget simpelt digitalt ved at have bokse, hvor der skal krydses af om gravearbejdet har "ingen effekt", "lille effekt", "stor effekt" eller "meget stor effekt" på fremkommeligheden på cykelstien og samtidigt komme med en alternativ rute, hvor det ikke er muligt at passere. På den måde er det muligt automatisk at trække information ud om tilstanden på cykelstien, når anmodning om gravetilladelse er blevet godkendt af kommunen.

Hvis der bliver stillet flere krav og lavet mere struktur om registrering og information om cykelstiers tilstand kan det blive muligt at lave trafikinformation til cykelpendlere.

En anden vej at gå er brugergenereret data, hvor brugere, der er ude på stierne, laver meldinger om cykelstiernes aktuelle tilstand. Bruger-til-bruger meldinger ses allerede mellem bilister fx på Googles app Waze. Waze er et trafik- og navigationsbaseret fællesskab, hvor bilister deler trafikinformation via GPS-spor ved bare at have app'en tændt, når de kører i bil. Derudover er der også mulighed for aktivt at melde uheld og andre fare man ser på sin vej. Det kan selvfølgelig ikke overføres en-til-en til trafikinformation til cykelpendlere, men der kan arbejdes videre med grundideen bag app'en.

Ansvarsfordeling

Når information om tilstanden på cykelstierne er baseret på ensartet og aktuel data, så det bliver muligt at samle informationen på en fælles platform, rejser det (selvfølgelig) yderligere spørgsmål – hvem skal have ansvaret, så det bliver den bedst mulige løsning, der imødekommer de behov, som cykelpendlere har? Er det for eksempel et offentligt ansvar eller bliver det bedst varetaget af den private sektor? Spørgsmål om ansvar er en vigtig diskussion at tage, da det har betydning for den videre udvikling af trafikinformation til cykelpendlere.

Udviklingen går rigtig hurtigt på fx app-området. Der kommer hele tiden nye opdateringer, telefoner og styresystemer. Det koster mange penge at vedligeholde og udvikle apps for at sikre funktionaliteten. Mange kommuner og staten har brændt nallerne i forsøget på at lave offentlige apps. Det viser sig ofte hen ad vejen, at det kræver for mange ressourcer og midler at følge med på det marked og derfor bliver de lukket ned. Man kan stille sig selv det spørgsmål om offentlige myndigheder, er de bedste til at varetage en sådan funktion.

Det kan også være en mulighed, at trafikinformation til cyklister bliver integreret i eksisterende platforme. Det kan for eksempel være integration i etablerede private platforme som Googles platforme fx Google Maps eller Waze eller andre transportudbyder platforme som for eksempel Rejseplanen. Her er der allerede store brugergrupper og gode brugerflader. Men hvordan får man disse til at påtage sig det ansvar, når det kan diskuteres om trafikinformation til cyklister ligger indenfor deres primære målgrupper eller at det er svært at påvise, at der ligger en god business case bag at videregive trafikinformation til cykelpendlere.

Svaret på spørgsmålet om ansvar er ikke så lige til at svare på og det rigtige svar er måske heller ikke enten eller. Men et samarbejde på det ene eller andet niveau. Et skridt fremad i fortællingen om trafikinformation til cyklister kan vise sig at komme fra EU. Med EU-direktivet 2010/40/EU er det blevet et krav at alle lande skal have et National Access Point (NAP). NAP er en portal til dataudveksling med let tilgængelige data i EU-standard format. Portalen skal indeholde statiske trafikdata og dynamiske trafik- og vejstatusdata. På den måde bliver det muligt for aktører at efterspørge data online og aktører kan gøre egne data tilgængelige for andre. I Danmark er det Vejdirektoratet, der har overblik over, hvem der modtager eller bidrager med data. Med NAP er der kommet en oplagt mulighed for at data bliver samlet og ensrettet - også data om cykelstier. Og det er måske vejen frem, når man taler om trafikinformation til cykelpendlere.

Der er altså stadig mange uafklarede spørgsmål, når det drejer sig om at få bedre trafikinformation til cyklister i Danmark. Det er derfor god mulighed for at dykke dybere ned i mange af de oplistede udfordringer:

- Dybere forståelse af cykelpendleres behov for trafikinformation
- Hvordan kan data bagved informationen ensrettes, struktureres og automatiseres
- Hvor skal information samles og videregives?
- Og hvordan fordeles ansvaret?

Selvom om vejen kan synes lang, er første skridt taget i kortlægningen af de mange udfordringer, der stadig er på området. Hvis der ikke bliver sat fokus på udfordringerne, sker der ingenting hvis vi i fremtiden gerne vil give trafikinformation til cykelpendlere.