

Hvad kom der ud af Den Nationale Cykelby?



■ Af civilingeniør
Troels Andersen,
Odense Kommune
ta@odense.dk

Igennem de sidste 4 år har borgerne i Odense cyklet 35 millioner nye cykelture. Som følge af det, er der sparet 33 millioner kroner på sundhedsområdet. Samtidig er cykelulykkerne faldet med 20%. Gevinsterne er opnået i kraft af Cykelbyprojektet med Odense som national cykelby.



Baggrund

I perioden fra 1999 til 2002 var Odense officielt Danmarks Nationale Cykelby. Odense Kommune fik tildelt halvdelen af det samlede budget på 20 mio. kr. som tilskud fra Trafikministeriet og Vejdirektoratet.

Budgettet var fordelt over 4 år og var målrettet til at udarbejde en række nye tiltag til fremme af cykeltrafikken i Odense. Hensigten med at koncentrere Cykelbyprojektet i Odense var at samle erfaringer og ny viden om cykeltrafik ét sted i Danmark – et cykellaboratorium. I de 4 år blev over 50 projekter udviklet og implementeret i Odense. Projektet omfattede både fysiske forbedringer, rege-lændringer og kampagnemæssige tiltag.

Processen

Projekternes succes var forskellig, men vigtigst var det, at Odense fik afprøvet og samlet ny viden om markedsføring af cykling og fik eksponeret Odense som cyklernes by. Resultatet af Cykelbyprojektet skulle ikke blot bestå i en opsamling af viden. Det var lige så vigtigt, at Cykelbyen kom ud med sine budskaber til odenseanerne. Cykellaboratoriet skulle gøres levende. Den viden, Odense tilegnede sig, skulle ikke blot gavne Odense, men også andre kommuner i Danmark.

Mange nye idéer blev udviklet i kraft af projektet, og de blev genstand for særlig opmærksom-

hed. Cykelbyprojektet var præget af lysten til at afprøve nye muligheder og tiltag inden for planlægning af cykelinfrastruktur. Vi fandt frem til, at der manglede nye initiativer inden for flere områder:

- Cyklisters fremkommelighed
- Bedre og mere sikker cykelparkering
- Imageplejende aktiviteter
- Aktionsprægede aktiviteter rettet mod børn og voksne
- Fokus på driftskvalitet
- Fokus på cyklisters trafikale adfærd



Figur 1. Cykelbarometeret er en fysisk forbedring, der reelt primært har et kampagnemæssigt mål.

Fysiske forbedringer

Ved projektets begyndelse eksisterede der allerede en del viden om traditionel cykelinfrastruktur. Det gjaldt på områderne planlægning, cyklisters sikkerhed, og hvordan infrastrukturen dimensioneres.

Projektets infrastrukturelementer har imidlertid krævet nyudvikling på flere punkter, da en del løsninger ikke fandtes fra starten. En nyudvikling af produkter har gjort processen sværere. Til gengæld har det på den måde været muligt at præsentere cyklisterne for præcis den type løsninger, der var tænkt fra starten. Endvidere har nye produkter en stor signalværdi, som giver cyklisten en fornemmelse af, at der er gjort en særlig indsats.

Med Cykelbyens projekter har cyklisterne fået nemmere ved at passere lyskryds og stikryds. På pendleruten er flere af forbedringerne implementeret i et samlet forløb, og der blev etableret verdens første grønne bølge for cyklister. Cyklisters tidsgevinster er små, men den oplevede fremkommelighed er høj.

Cyklisterne har fået en veludbygget hjemmeside og en inter-

aktiv cykelruteplanlægger foruden et bredt udvalg af stikort.

Projektet har øget driftskvaliteten af cykelstierne, og såvel brugere som forvaltning har fået stor fokus på området.

Cykelparkeringen i bymidten, ved busstoppesteder og ved banegården er forbedret markant. Der er sat særlig fokus på design og tyverisikring. Ekstra service såsom f.eks. drikkevand og cykelpumper er blevet introduceret til byens cyklister.

Endelig fastholder cykelbarometeret og 20 nye tællestationer opmærksomheden omkring fremtidens cykeltrafik.

Kampagner

Den eksisterende viden omkring kampagner centrerede sig mest om erfaringer fra sikkerhedskampagner. Der forelå ikke mange erfaringer med cykelfremmende aktiviteter ud over projekter, der havde til formål med at sende nye cykler på gaden. Derfor blev der udviklet en bred vifte af cykelkampagner fordelt på disse hovedkategorier:

- Børn
- Voksne
- Trafiksikkerhed

Børnekampagnerne var koncentreret om at nå flest mulige børn på børnenes egne præmisser. Uden lyst og interesse gik det ikke, men det lykkedes at få mange aktive deltagere.

De voksne har igennem kampagnerne fået massive tilbud om at prøve nye cykeltypen, trailere, firmacykler mv., og der er redegjort for forskelligt tilbehør. Cykelkampagnerne har vedvarende opfordret til at bruge cyklen, og præmier har været brugt som et primært belønningsobjekt – både overfor individet, arbejdspladsen og arbejdsgiveren.

Foldecyklen er med held blevet introduceret som et velfungerende supplement for pendlende bilister.

Trafiksikkerheden er søgt fremmet ved en særlig kampagne omkring cyklisternes adfærd, og 30 km/t er markedsført i et udvalgt boligkvarter.

Endelig er cykling som livsstil søgt underbygget i kraft af flere imageforbedrende tiltag, herunder ved at fremhæve cyklens særlige roller ved politiopgaver og som taxi.

fokus + belønning = ansvar

Cykelbyprojektet er blevet kraftigt eksponeret, f.eks. igennem 80 foredrag og 856 avisartikler.

Alle delprojekter har haft hver deres mission, og populært sagt blev der lagt mange brikker i et stort puslespil. Det blev ikke komplet, men mangfoldigheden har sikret, at mange målgrupper har stiftet bekendtskab med Odense Cykelby. En stor del af borgerne er blevet påvirket en eller

byens cyklister om deres prioritering af fremtidige indsatsområder for fremme af cykling. Der er størst interesse for:

- Fremkommelighed i lyskryds
- Driftskvaliteten af stierne
- Cykelparkeringsforholdene



Figur 2. Budskabet om at hele familien skal tage cyklen og lade bilen stå i garagen har resulteret i konkret handling for store dele af byens borgere.

flere gange af Cykelbyens projekter. Odenseanerne er blevet bevidst om byens indsats for cyklister, og Cykelbyen er til en vis grad blevet en del af odenseanernes identitet.

Hvad mener borgerne?

Har Odense Cykelbys kampagner, aktiviteter og forbedringer for cyklister gjort Odense til en bedre by at cykle i ?

Der er lavet en stor panelundersøgelse, der bl.a. havde til formål at registrere vurderinger af Cykelbyprojektets indsatsområder. Panelundersøgelsens deltagere repræsenterede et bredt udsnit af den odenseanske befolkning i alderen 15-60 år.

Af de udvalgte projekter kendte godt halvdelen af de adspurgte til de pågældende tiltag. De initiativer, der bedst nedfældede sig i hukommelsen, var projekter rettet mod fysiske forbedringer, eksempelvis:

- Smutveje
- Grøn bølge
- Sikker cykel parkering

Kampagnetiltag som den årlige "Cykel-dag" på rådhuspladsen eller kårningen af "Årets cyklist" i Odense har de adspurgte sværere ved at huske. Dette kan hænge sammen med, at deltagerne i undersøgelsen ikke kan placere afsenderen af disse aktiviteter.

Odense Cykelby har løbende spurgt

Dette bekræftes også af deltagerne i panelundersøgelsen. Fokus for cyklisten ligger på de fysiske forbedringer, men det er også vores klare indtryk, at der er behov for kampagner. Gennem forskellige aktiviteter og kampagner er det muligt at gøre opmærksom på cyklens kvaliteter, muligheder og forskellige udformninger. Det er muligt at markedsføre cyklen et skridt videre end den umiddelbare og almene viden, at cykling er sundt.

Panelundersøgelsen viser, at Odense er en god by at være cyklist i set ud fra både de fysiske kvaliteter, Cykelbyens indsats og de generelle vilkår. 82% af deltagerne i undersøgelsen tilslutter sig opfattelsen af Odense som en by med gode betingelser for cyklister.

Deltagerne vurderede Odense som en bedre cykelby for hvert år, projektet eksisterede. Også selv om deltagerne ikke kun var cyklister, men repræsenterede alle trafikantgrupper.

Odenseanerne er blevet bevidst om byens indsats for cyklister, og Cykelbyen er til en vis grad blevet en del af odenseanernes identitet.

Resultaterne

Der er sket en vækst i cykeltrafikken på 20 %, når der korrigeres for de eksterne faktorer. Odenseanerne benytter nu cyklen på hver 4. tur. Igennem 4 år har odenseanerne cyklet 35.000.000 nye cykelture i Odense. Det svarer til 25.000 ekstra cykelture hver dag.

Resultaterne går imod de nationale tendenser, som viser et fald i cykeltrafikken i Danmark

Godt halvdelen af de nye cykelture stammer fra bilister, der frivilligt har foretaget et skift. Transportarbejdet i bil og kollektiv trafik er faldet med henholdsvis 15 og 45% som følge af de lokale indsats. Det er især lange ture i bil og både korte og lange ture i den kollektive trafik, der er overflyttet til korte ture til fods og på cykel.

Opgørelserne peger i retning af, at de aktiviteter og delprojekter i Odense Cykelby, der blev udført i årene 1999 og 2000, har medvirket til væksten i cykeltrafikken i Odense Kommune. Senere aktivi-

teter har konsolideret det høje niveau af cykeltrafik. De mange nye cyklister ser ud til at blive ved med at cykle, idet cykeltrafikken er lige så høj i 2003 som under projektperioden 1999-2002. Virkningen af Odense Cykelby vil formentligt være ved i en del år, da projektet har reduceret væksten i bilejerskabet.

Cykelbyprojektet har trods den markante stigning i cykeltrafikken formået at reducere antallet af cyklister i flerpartsuheld med 20%. Det er således tegn på, at flere cyklister på gaderne øger cyklisternes chance for at blive set af bilisterne.

På sundhedsområdet er der påvist konkrete besparelser på 33 millioner kroner. Alene i projektperioden udgør disse besparelser altså mere end projekts samlede udgifter på 20 millioner kr. Den primære

årsag til besparelsen er, at odenseanerne modtog sygedagpenge en 1/2 dag mindre end forventet. Dette har medført en besparelse i udbetalte dagpenge ved sygdom på 6%. Tallene indikerer, at odenseanerne bliver oftere syge, mens de lange sygdomsforløb er faldet, hvilket passer med det generelle sundhedsbillede af cyklister.

Cykelbyprojektet har vundet 2131 leveår blandt borgerne i Odense, svarende til at hver mandlig person lever 5 måneder længere som følge af, at cyklen bruges oftere. For de 15 - 49 årige er dødeligheden faldet med 20%.

Perspektivering

Cykelbyprojektets vision var at gøre Odense til Danmarks Nationale Cykelby. Projektets samlede evalueringsrapport

sendes til samtlige kommuner og amter i Danmark og kan endvidere ses på www.cykelby.dk. Cykelbyprojektet bidrager således med en bred vifte af idéer og erfaringer, der giver andre byer muligheden for at følge trop.

Cykelbyprojektet giver samtidig et vigtigt input til den aktuelle sundhedsdebat, hvor det nu er påvist, at man kan opnå markante sundhedsgevinster og samtidig opnå en nettobesparelse på de offentlige budgetter.

Trafikpolitisk er Cykelbyprojektet unikt ved, at ændringerne er opnået udelukkende ved at benytte positive virkemidler og dermed ingen form for restriktioner på biltrafikken. ■