

Studietur til Odense og København 5.-7.mai 2004 - tilrettelegging for å få flere til å sykle



Syklister som kommer fra krysset har forkjørsrett i forhold til de som sykler langs veien

Forord

Turen ble gjennomført med støtte fra NVF for 2003. Det var planlagt en reise til Tyskland sammen med kollega Bjørn Iuell. Han ble opptatt på annet hold, og dessuten operert i ryggen og nesa, med påfølgende langvarig sykefravær.

Jeg valgte derfor å melde meg på felltur arrangert av Syklistenes landsforening på oppdrag fra tverretatlig sykkelgruppe i Oslo.

Dermed fikk jeg kolleger å reise sammen med, og mange interessante lunsj/middagssamtaler om faglige spørsmål knytte til sykkeltrafikk.

Oslo 1.desember 2004

Gyda Grendstad

1. Innledning

Odense var Danmarks nasjonale sykkelby i perioden 1998 – 2001 og har brukt 20 mill.kr på sitt sykkelbyprosjekt. De har hatt en person ansatt som prosjektleder, og i tillegg er det innkjøpt konsulenttjenester brukt arbeidskapasitet i linjeorganisasjonen.

Med et så lite beløp sier det seg selv at det ikke er utbygging av infrastruktur som har vært hovedsaken. Den hadde allerede meget høy standard, sett i forhold til Norge, før Odense ble Danmarks nasjonale sykkelby.

København har også en plan for økning i sykkeltrafikken, og også de har lyktes med det gjennom å tilrettelegge bedre i sentrale deler av København.

2. Odense

2.1 Resultater av sykkelbysatsingen 1999 – 2002

Innledning

I løpet av prosjektets 4 år har Odenserne syklet 25.000 ekstra sykkeltureturer hver dag. Sykkeltrafikken har steget med 20 % og hver 4.tur foregår på sykkel (alternativt at sykkelandelen av antall turer er 25 %). Halvparten av de nye turene stammer fra bilister som frivillig har skiftet transportmiddel. Det er spart 33 mill kroner på helsebudsjettet pga forbedret helse hos de syklende. Prosjektet kostet 20 mill kroner. I tillegg er det beregnet at borgere har vunnet 2131 flere leveår fordi de sykler mer. Prosjektets mål om øke syklingen med 20 % og samtidig redusere antall ulykker med 20 % er nådd.

Hensikt og tiltak

Hensikten med prosjektet var å samle erfaringer ett sted i Danmark, lage et sykkellaboratorium. Budsjettet på 20 mill kr ble skaffet til veie ved tilskudd fra Trafikkministeriet og Vejdirektoratet. Prosjektet har omfattet både fysiske forbedringer, regelendringer og ulike kampanjepregede tiltak. Man ønsket å få flere til å sykle litt oftere. Til forskjell fra situasjonen i Norge var den fysiske infrastrukturen i utgangspunktet god, og pengene er i stor grad brukt til mindre forbedringer.

I alt over 50 ulike prosjekter gjennomført med varierende resultater. En prosjektleder, Troels Andersen, har arbeidet med dette på heltid, bistått av kommunens øvrige organisasjon og konsulenter på kommunikasjon.

Tradisjonell viten om fysisk utforming og trafikksikkerhet var i utgangspunktet relativt god, men prosjektet fant at det manglet nye initiativ innen:

- Syklistenes fremkommelighet
- Bedre og mer sikker sykkelparkering
- Imagehevende aktiviteter
- Aksjonspregede aktiviteter rettet mot barn og voksne
- Fokus på drift og vedlikeholdsstandard
- Fokus på syklistenes trafikale adferd

2.2 Fysiske forbedringer

Vi syklet rundt og så på de fysiske forbedringene som var gjennomført for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten for syklister eksempelvis:

- skiltede pendlerruter for syklister (syklistene har fått forkjørsrett i alle kryss gjennom at vikeplikten er ”snudd” vha skilting
- tillatelse til å sykle på rødt i T-kryss. Dette er det hjemmel for å tillate i Danmark, men det er i liten grad brukt
- Grønn bølge for syklister
- 30-soner og fartsdempende tiltak for bilene
- Ombygging av 4-armete kryss vha minirundkjøringer
- Ombygging av lyskryss
- Ny og lekker skilting av sykkelruter
- Luftpåfylling med moderne design
- Sykkelparkering med ny design, mer og bedre
- Sykkelsentre med butikk og sykkelverksted på jernbanestasjonene kombinert med parkeringshus for syklisten. Egne toaletter for de som bruker sykkelparkeringen
- Tillatelse til å sykle i gågater utenom stengetid (normalt ikke lov til å sykle i gågater i Danmark
- Sykkelboks i kryss slik at syklistene kommer først ut i krysset på grønt i lyskryss

Jeg viser til www.cykelby.dk, der tiltakene og erfaringene med dem er dokumentert i evalueringsrapporten. Driftstandarden er også økt. Tidsgevinstene er små, men trafikantene opplever fremkommelighetsforbedringen som stor.

Syklistene har fått egen hjemmeside og interaktivt sykkelkart. Sykkelbarometer og 20 nye tellestasjoner retter oppmerksomheten mot sykkeltrafikken.

Kunnskap om kampanjepregete aktiviteter for å fremme sykling var lav, og det ble utviklet en bred vifte med tiltak med hovedkategorier barn, voksne eller trafikksikkerhet.

Barnekampanjene fokuserte mot å nå barn på deres egne premisser. Kampanjer rettet mot voksne har vært svært varierte og fantasifulle. De voksne har fått tilbud om foldesykler til bruk i ”park and cycle”, firmasykler til hjemmesykepleien med mer. Premiering har vært brukt aktivt. Syklene politi og sykkeltaxi har bidratt til å heve syklingens image. Sykkelbyen og sykkelkampanjene har fått meget stor oppmerksomhet i pressen og dette har vært en vedvarende oppfordring til å sykle litt oftere.

Kampanjene har vært rettet mot å få flere til å være oppmerksom på at det er lett å velge sykkel, ikke bare at det er sunt. Rollen som syklist er noe mange er stolte over å bli identifisert med.

Hva sier Odenserne selv?

Over halvparten kjente til sykkelby-prosjektet og det var størst interesse for forbedringer av fremkommelighetene i lyskryss, bedre driftsstandard på sykkelrutene og bedre sykkelparkeringsforhold. 82 % vurderer Odense som en god by å være syklist i og litt flere synes det for hvert år prosjektet går.

Transportvaner

Sykeltrafikken har steget med 24 % de årene prosjektet har vart. Dette har skjedd til tross for generell endringer i transportvaner eller skulle tilsi det motsatte, og det må antas at det skyldes prosjektet. Økningen var størst de første årene og har deretter stabilisert seg. Det må antas at transportvanen har fått varige endringer. Økningen kommer overføring av trafikk fra biltrafikken og kollektivtrafikken.

Trafikksikkerhet

Antall personskadeulykker blant syklister har falt med 20 % i prosjektperioden. Dette følger den generelle ulykkesutvikling, men sett i forhold til at sykkeltrafikken har økt har risikoen ved å sykle falt mer i Odense enn i andre større danske byer. Prosjektet mener hovedårsaken til dette er at syklister blir mer synlige i trafikken når det er flere av dem. Og at de derigjennom blir tatt mer hensyn til. I tillegg kommer at det er gjort fysiske tiltak i kryss m.v som gir ts-forbedringer. Det er nesten ikke hjelmbruk.

Folkehelse

Økt sykling har gitt positive helseeffekter pga den økte fysiske aktiviteten. Odenserne har økt sine leveår med 2131 år, dette tilsvarer at hver mannlig Odenser lever 5 måneder lenger. Det er nemlig de voksne mennene som har fått den største helseforbedringen. Mindre sykefravær har gitt 33 mill kr i innsparinger på helsebudsjettet, og dette er betydelig mer enn innsatsen på 20 mill kr. I tillegg kommer verdien av 2131 flere leveår.

Målene med prosjektet er innfridd til fulle



Til venstre: Sykling mot envegskjøringen er tillatt en del steder.

Til høyre: Det er utviklet ny tidsmessig skilting for sykkelrutene



Øverst til venstre: Sykkelbarometer øker syklingens status og synlighet

Øverst til høyre: Sykkel er skilt fra gående på fotgjengerarealer

Nederst til venstre: Bilen som venter i kryss på å kjøre ut fra sideveg står foran sykkelvegen.

Ett av mange eksempler på kryssforbedringer

3.0 København – syklenes by

København har også en svært høy sykkelandel av antall turer, og de har på enkelte sykkelruter kapasitetsproblemer slik at det drøftes å lage 4-feltsløsninger for syklister!

De bygger systematisk ut sykkelnettet, forbedrer kryss, og lager alternative ruter gjennom parker og grøntdrag. Sykkelpolitikken beskrives under <http://www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/index.htm>.

Byen har en 10-årsplan for sykkelpolitikken for 2002 – 2012, de har en plan for utbygging av sykkelfelt og sykkelstier. En egen plan for grønne ruter, sykkelstier i parker og grøntdrag.

København har også sitt eget sykkelregnskap som de bruker til å beskrive og følge opp tilbudet til syklister, ulykkestall m.v. Spørreundersøkelser danner grunnlag for å vurdere trafikantenes tilfredshet. De lager sykkelkart som ligger på internett.

Sykkelen er raskere og har derved større rekkevidde en kollektivtrafikken i sentrum. Kollektivtrafikken ser de på mest som et velferdstilbud. Sykkelen er mer fleksibel i bruk. De siste to år har sykkeltrafikken økt med 6% og biltrafikken kun med 1%

Sykkelandelen i København er svært høy, 32 % av alle turer. Vi syklet rundt her også, og så på løsninger.

Utsnitt fra Sykkelregnskapet:

Andelen cykelturer er nu 32 %. Dette er et svagt fald i forhold til sidste Cykelregnskab (to år før). Målsætningen er, at 40% skal cykle på arbejde i 2012.

Cyklisternes risiko er nu 0,46 alvorligt tilskadekomne pr. 1 mio. cykelkilometer. Udviklingen gennem 1990'erne, hvor cyklisternes risiko allerede er blevet halveret én gang, fortsætter med et svagt fald (4%). Målet er en 50% reduktion i 2012



Eksempel på grønn rute gjennom kirkegård



Områder i kryss hvor bilister og syklister må være særlig oppmerksomme på hverandre er markert med blått – ikke vakkert!