

Bikeability

– input til fremtidens cykelplanlægning

Den 29. januar 2014 blev der sat punktum for forskningsprojektet Bikeability, som i fire år har undersøgt, hvordan vi kan få danskerne til at cykle mere og længere. Forskningsprojektet blev afsluttet med en konference på Christiansborg, hvor 230 forskere, politikere og kommunale trafikplanlæggere diskuterede fremtidens cykelplanlægning.

Af seniorprojektleder Simon Rask. Kræftens Bekæmpelse
skr@CANCER.DK

Hans Skov-Petersen. Københavns Universitet
hsp@ign.ku.dk

Jens Troelsen. Syddansk Universitet
JTroelsen@health.sdu.dk

Thomas Alexander Sick Nielsen. Danmarks Tekniske Universitet
thnie@transport.dtu.dk

Trine Agervig Carstensen. Københavns Universitet
tac@ign.ku.dk

Henrik Harder. Aalborg Universitet
hhar@aod.aau.dk

Bernhard Snizek. Delft Tekniske Universitet
bs@metascapes.org

Igennem de seneste 4 år har en forskningsgruppe undersøgt, hvordan byerne kan gøres mere cykelvenlige og få flere danskere til at vælge cyklen frem for bilen.

Her er et kort sammendrag af de vigtigste resultater fra Bikeability.

Cykling falder i Danmark

Cyklen er en vigtig del af det danske transportsystem. Knap 15 procent af alle ture for voksne i 2012 foregik på cykel. Især til og fra arbejde og uddannelsesinstitutioner er cyklen et vigtigt transportmiddel. Her står cyklen for hele 21 procent af alle ture.

Fra 1993 til 2012 er antallet af voksne cykelture gennemsnitligt faldet med ca. 10 procent. Tallet dækker over store variationer,

FAKTA

Målet med Bikeability har været at blive klogere på, hvor meget danskerne cykler, hvorfor de cykler, og ikke mindst hvad de fysiske rammer i form af f.eks. bydesign, cykelstier og grønne omgivelser betyder for lysten til at cykle.

hvor København, Aarhus og Odense oplever en positiv udvikling, mens udviklingen er stagnerende eller faldende i resten af landet og i særlig grad i områder med regionale bycentre.

Opskrift på Cykelbyen

'Bikeability' er en betegnelse, der beskriver en bys evne til at understøtte cykling – med andre ord cykelvenlighed. På baggrund af analyser i Bikeability er der opstillet kvalitetskriterier for, hvad 'den gode cykelby' er:

- Koncentration af detailhandel og service
- Tæthed, således at der er korte afstande til centrum
- Stor befolkningstæthed, således at der er mange destinationer inden for cykelafstand
- Et veludviklet transportnet, der gør det muligt at cykle på kryds og tværs
- Ikke være domineret af nærtliggende store bycentre
- Ikke være bygget op omkring lokale kollektive trafikkorridorer.

Byplanlægningen er afgørende for udvikling af Cykelbyen, hvor det er vigtigt at undgå byspredning. Cykling er ikke begrænset til

store byer, men meget tyder på, at det først og fremmest er 'bymæssighed', der stimulerer til cykling. Der bør tænkes i kontinuerlig tæthed, gode forbindelser på vejnettet og korte afstande, når kommunerne videreudvikler byen og planlægger og bygger nye kvarterer.

Når cykelruten skal vælges

Et studie fra København viser, at gode cyklistoplevelser hænger sammen med tilstedeværelsen af sti- eller cykelbaner på ruten, attraktive grønne omgivelser langs ruten eller kort afstand til hav, åer eller søer.

Dårlige cykeloplevelser hænger derimod sammen med især busstoppesteder, bygnings- og trafikthæthed langs ruten samt kryds med og uden lysregulering på ruten. Buspassagerer er ofte i konflikt med cyklisterne, når de krydser cykelstien mellem bus og fortov. Tilsvarende giver stor bytæthed stor trafik både på fortov, cykelstier og veje – og dertil hørende konflikter.

Lange, sammenhængende cykelstier, grønne omgivelser, få stop og få sving er nogle af de ting, der kan få danskerne til at cykle længere og evt. mere. Danskerne

FAKTA

Bikeability var støttet af Det Strategiske Forskningsråd. Projektparterne er: Københavns Universitet, Danmarks Tekniske Universitet, Syddansk Universitet, Aalborg Universitet, Delft Tekniske Universitet, Cyklistforbundet og Kræftens Bekæmpelse.

siger eksempelvis, at de er villige til at cykle 1,8 km mere på en tur på 5 km, hvis der er cykelsti hele vejen. Hvis man ser på de ruter, de rent faktisk tager, viser det sig, at villigheden reelt er 1 km. Det viser sig også, at de vil cykle 300 m ekstra i forhold til en tur på 5 km for at undgå trængsel på cykelstien. Tilsvarende er det blevet beregnet, hvor langt man vil cykle ekstra for at undgå de steder, hvor der skal stoppes op eller svinges til venstre. Resultaterne stammer fra en dansk undersøgelse blandt 3.700 adspurgte cyklister, og 200 cyklister som kørte med GPS i en uge.

Der er således god grund til at forbedre infrastrukturen for cyklister, fordi det kan få danskerne til at cykle længere.

Effekten af forbedret cykel-infrastruktur

Bikeability-projektets undersøgelse af brugere af udvalgte cykel-infrastruktur-projekter viser, at især tre forhold er afgørende for, om danskerne vælger at tage cyklen:

- *Sikkerhed/tryghed for cyklisterne:* Cyklister ønsker ligesom andre trafikanter at komme sikkert frem og vil gerne have en oplevelse af, at det er trygt at cykle. Det er ikke nok at lave cykelinfrastrukturer, som reducerer ulykker, cyklisterne skal også *føle* sig trygge

FAKTA

Læs mere om Bikeability på www.cykelviden.dk, hvor der ligger dansk-sprogede vidensblade samt præsentationer fra konferencen 'Tag cyklen alvorligt' på Christiansborg.

- *Hurtige cykelforbindelser:* Cyklister vil hurtigt frem og vil gerne opleve en højere grad af fremkommelighed der, hvor de cykler
- *Enkle visuelle oplevelser:* Også her spiller hurtigheden ind. Cyklisterne vil gerne have omgivelser, der er let aflæselige, enkle og visuelle. Der er derfor behov for omgivelser med høj æstetik.

Børn og cykling

Det lokale trafikmiljø har også betydning for børns cykling. Trafikmiljøernes evne til at understøtte børns cykling kan opdeles i høj, middel eller lav grad.

I miljøer, hvor børns cykling understøttes i *høj grad*, må bilerne højst køre 50 km/timen, og skolevejen foregår ad cykelstier

eller trafiksanerede veje uden mange biler.

Miljøer, der i *middel grad* understøtter børns cykling, har relativt mange biler, der kører mellem 50-80 km/t og cykelsti på 0-95 procent af vejen til og fra skole. I disse miljøer indgår også steder uden cykelsti, som så til gengæld har lav hastighed.

Miljøer med *lav grad* af understøttelse af børns cykling har meget biltrafik, der kører 60-70 km/timen, og der er kun cykelsti på 40-70 procent af vejen til og fra skole.

Det lokale trafikmiljø spiller med og mod lokale normer og forældrenes understøttende indsats. Jo mindre cykelunderstøttende det lokale trafikmiljø er, jo større udfordring med at holde børn cyklende og jo større behov for forældres indsats.

Afslutning

Hvis danskerne skal cykle mere, er det vigtigt at inddrage viden fra bl.a. Bikeability i den fremtidige byplanlægning, bydesign og mobility management. Ikke kun for at sikre det rette mix af transportformer, men også for at fremme sundhed og bæredygtig transport. ■

