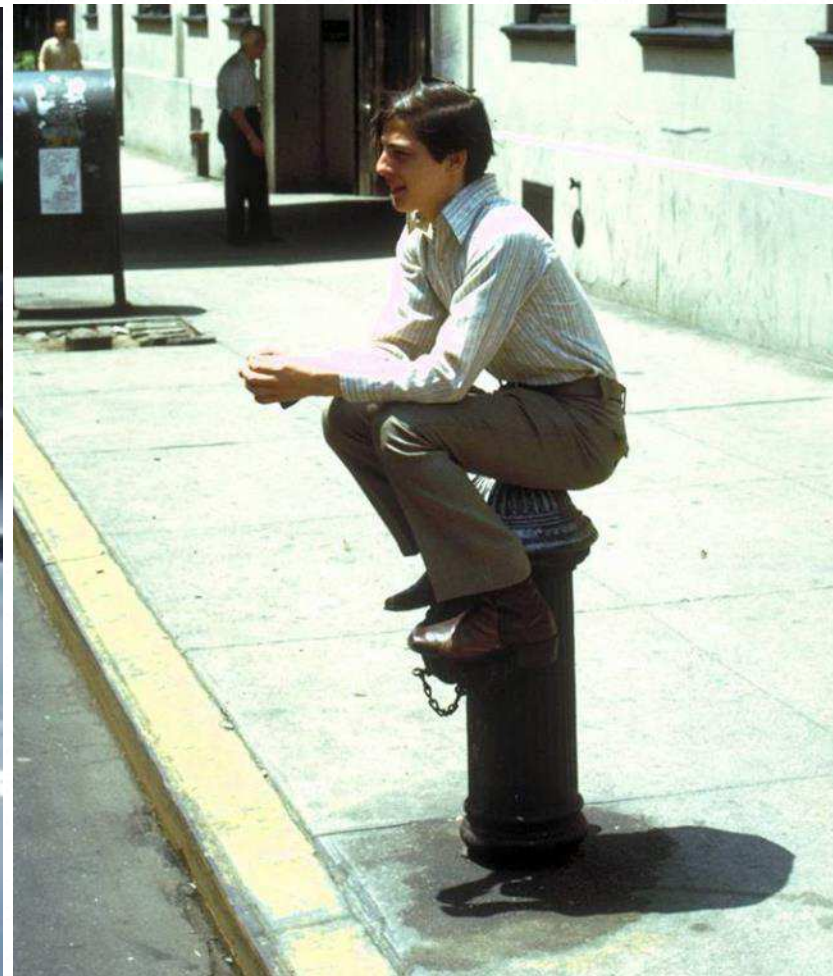


Infrastruktur som understøtter sunde transportformer

Andreas Røhl

Associate, Gehl,
Høring, Landstingssalen, Christiansborg 27 marts 2019

Det fysiske miljø påvirker vores adfærd og livskvalitet





Vi reagerer på
invitationer



**Ingen overraskelse...
Jo bedre forhold
for biler...
Jo flere vælger
bilen**



Ingen overraskelse...
Jo bedre forhold
for kollektiv trafik
og at gå...
Jo flere vælger det



**Ingen overraskelse...
Jo bedre forhold
for cykler...
Jo flere vælger
cyklen**

Lidt mere om invitationer

Andreas

Københavns Kommune

- Cykelprogrammet 2007-2015
- Mobilitet & Byrum 2014-2015

Urban Systems, Vancouver 2012

- Cykelstrategi for Vancouver by mfl.

Gehl 2015->

- Byudvikling, mobilitetsstrategi, koncept design i diverse byer

Valg af transportform

Basis:

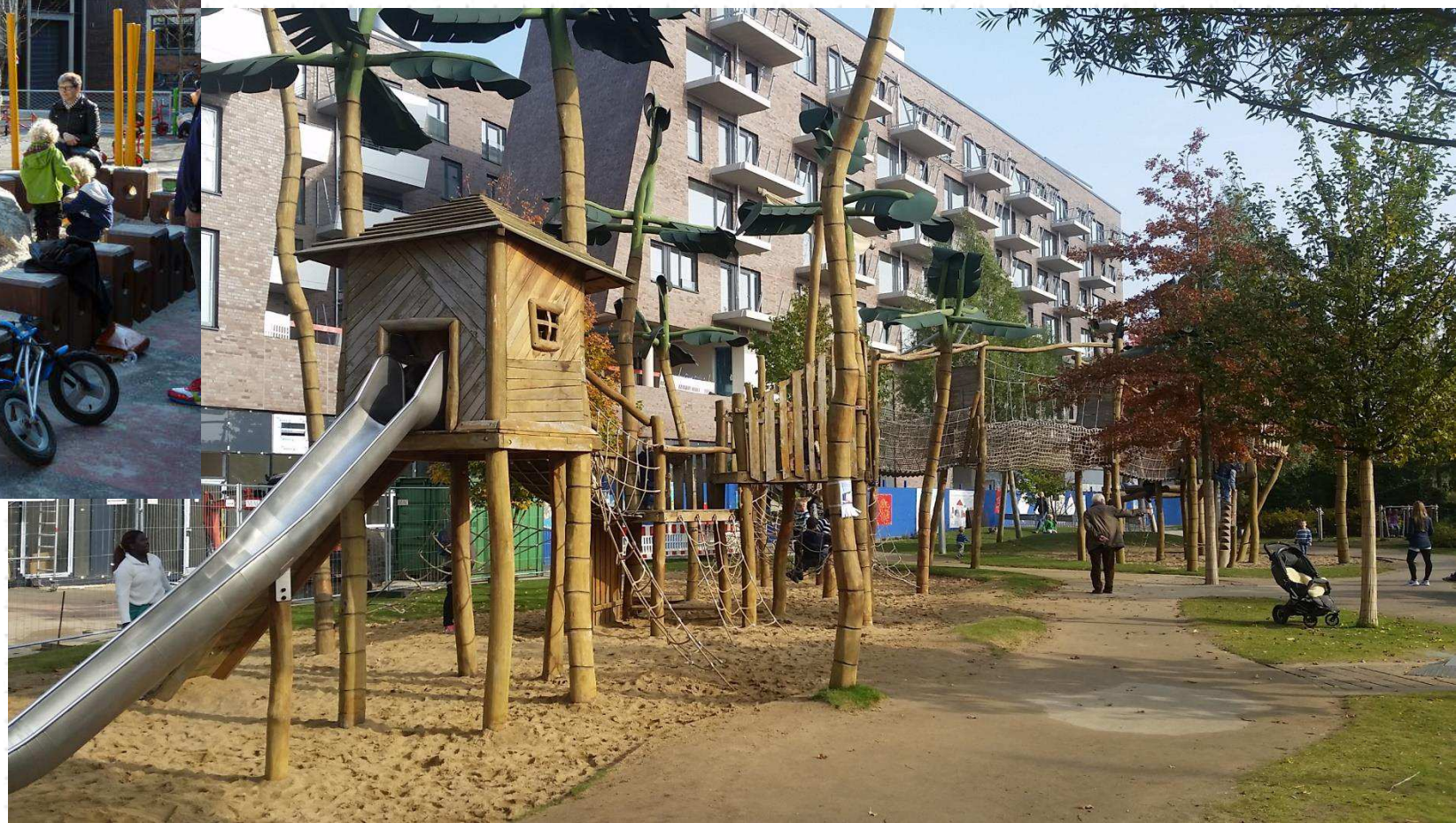
- Sikkert og trygt
- Rejsetid – målt og oplevet
- Grad af komfort / “praktisk”



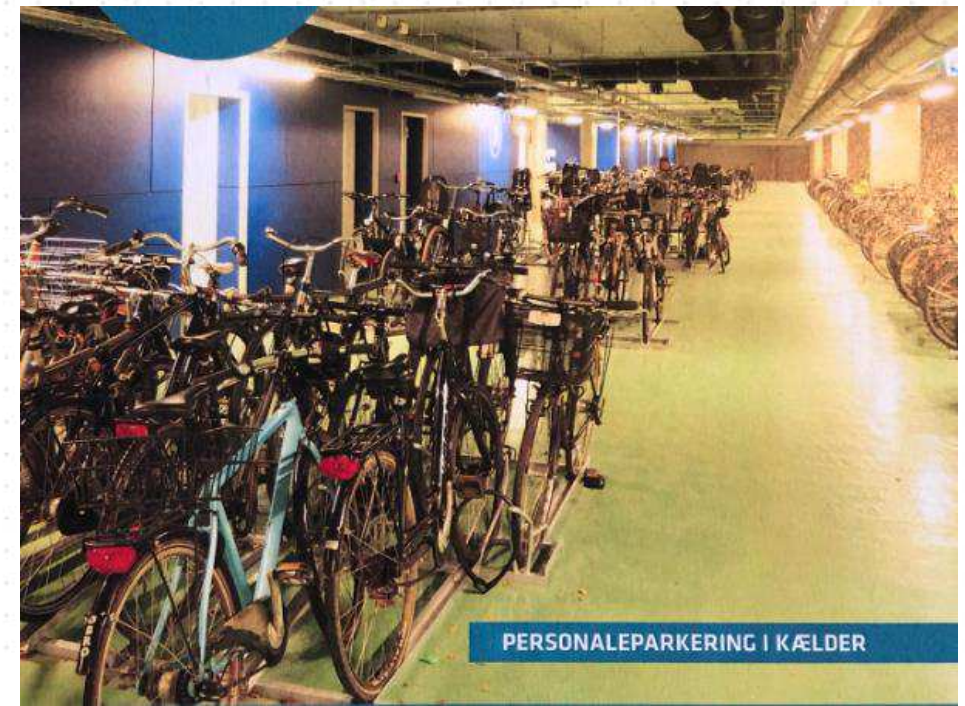
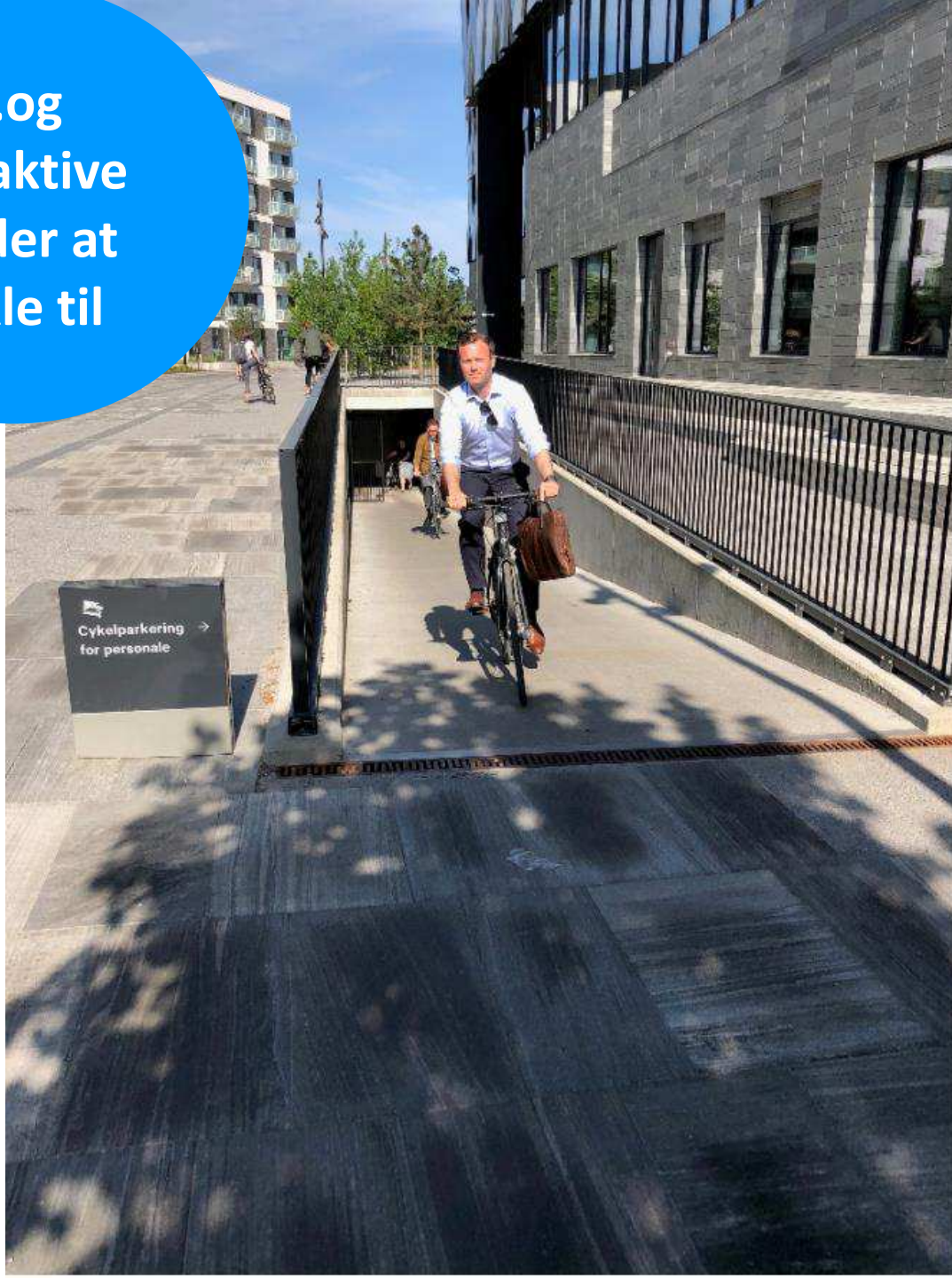
...og
attraktive
steder at
cykle til



...og
attraktive
steder at
cykle til

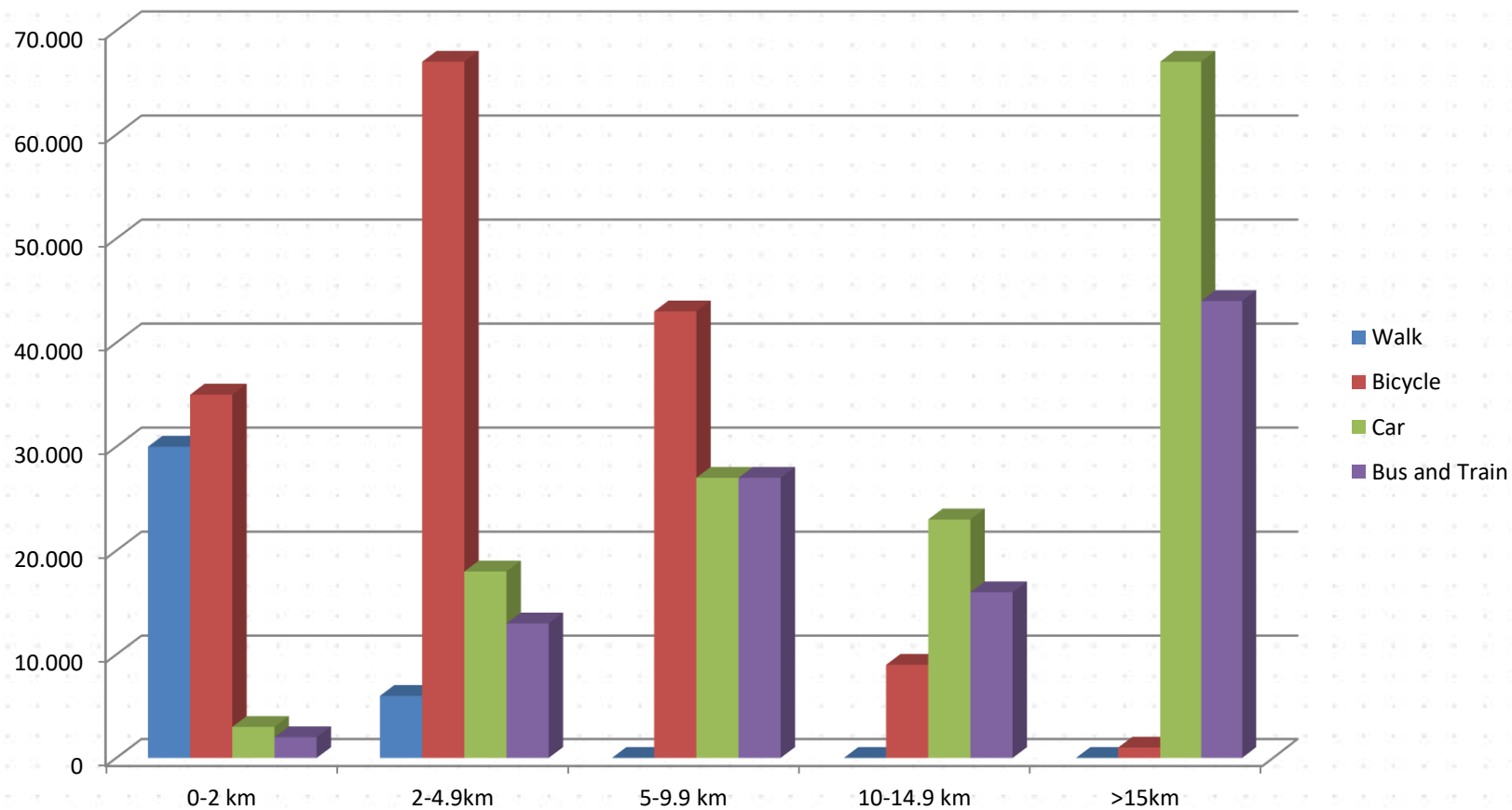


...og
attraktive
steder at
cykle til



PERSONALEPARKERING I KÆLDER

...der ikke er for langt væk



Ture til arbejde og uddannelse i København. Transportform opdelt på afstand

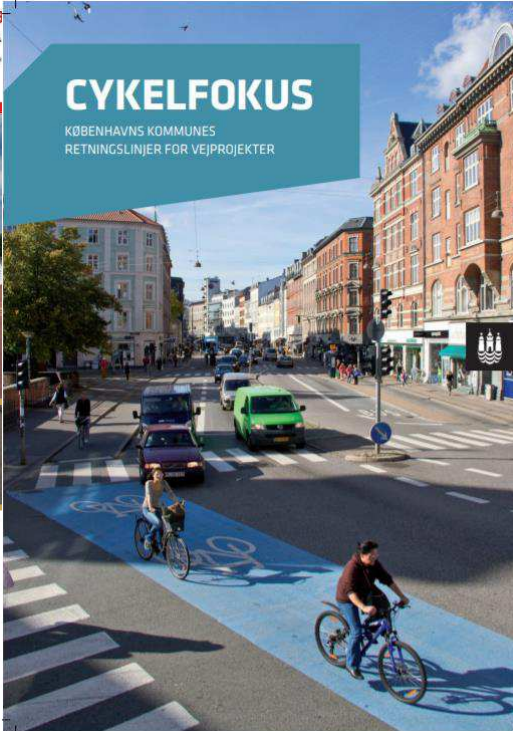
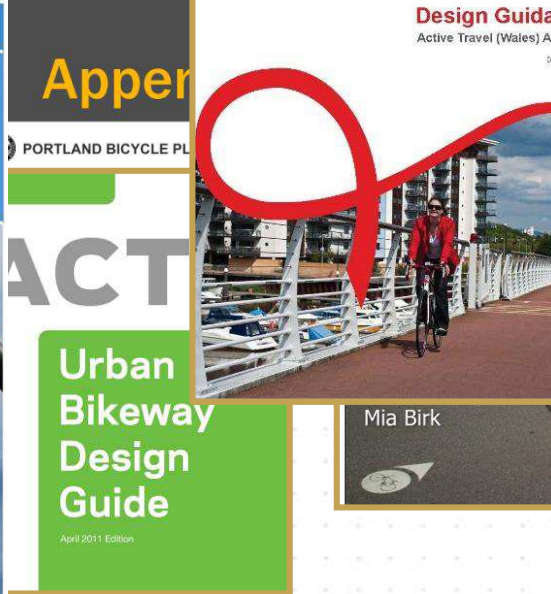
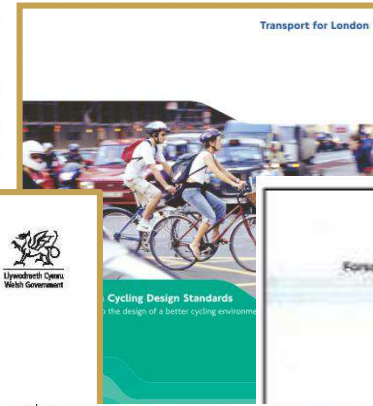
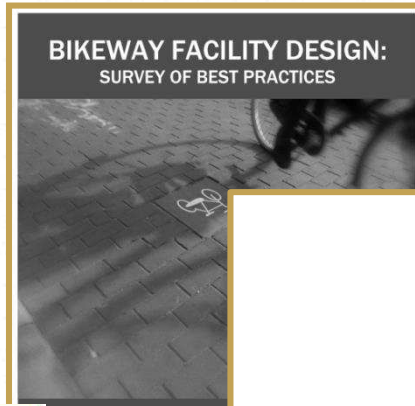
**Særlig
udfordrin
g**



Det cykelspecifikke



Ab in die Pedale!
Radfahren in NRW



Trafik Dæmpning



Bern



Bern

Andel af gader der er trafik dæmpede :

- 85% München
- 78% Berlin
- 75% Wien
- 63% Basel
- 54% Zurich

Pucher & Buehler, 2017



Eksempler



Randers

Skolefokus

og 22%
stigning i markedsandel
på ture under 5 km

Cykelregnskab
2015

www.randers



Randers Cykelby



Foto: Randers Cykelby



København
Pendler fokus

København, daglig bil- og cykeltrafik til indre by, 1970-2016

København:

Genveje. Virker.

4000->6000->19000

12%

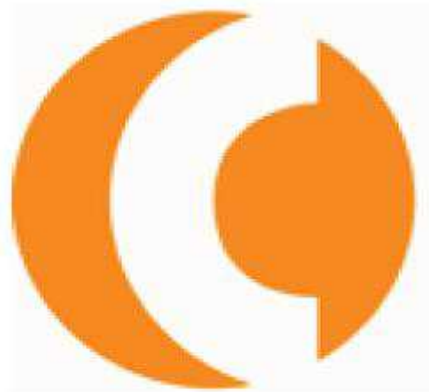
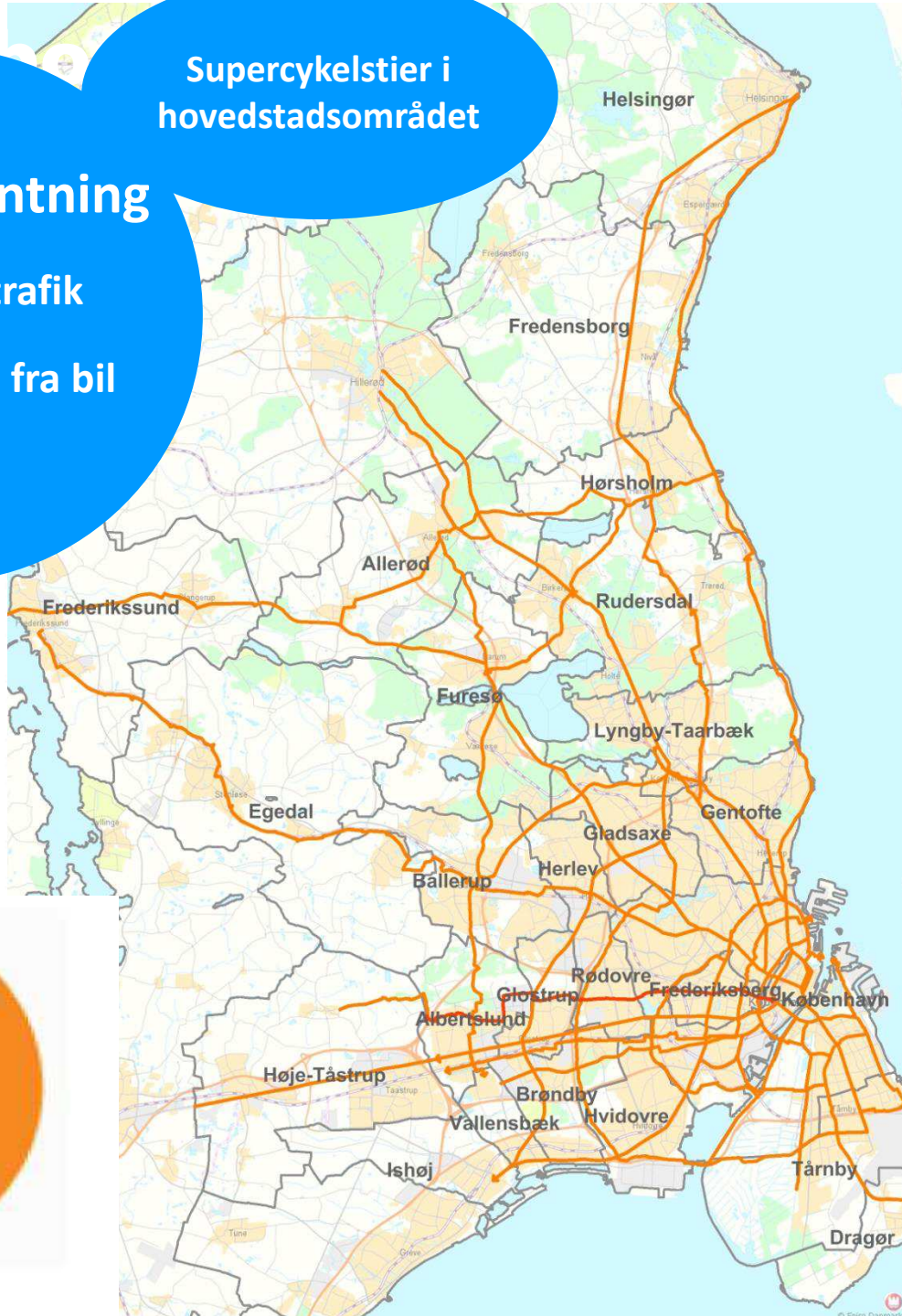


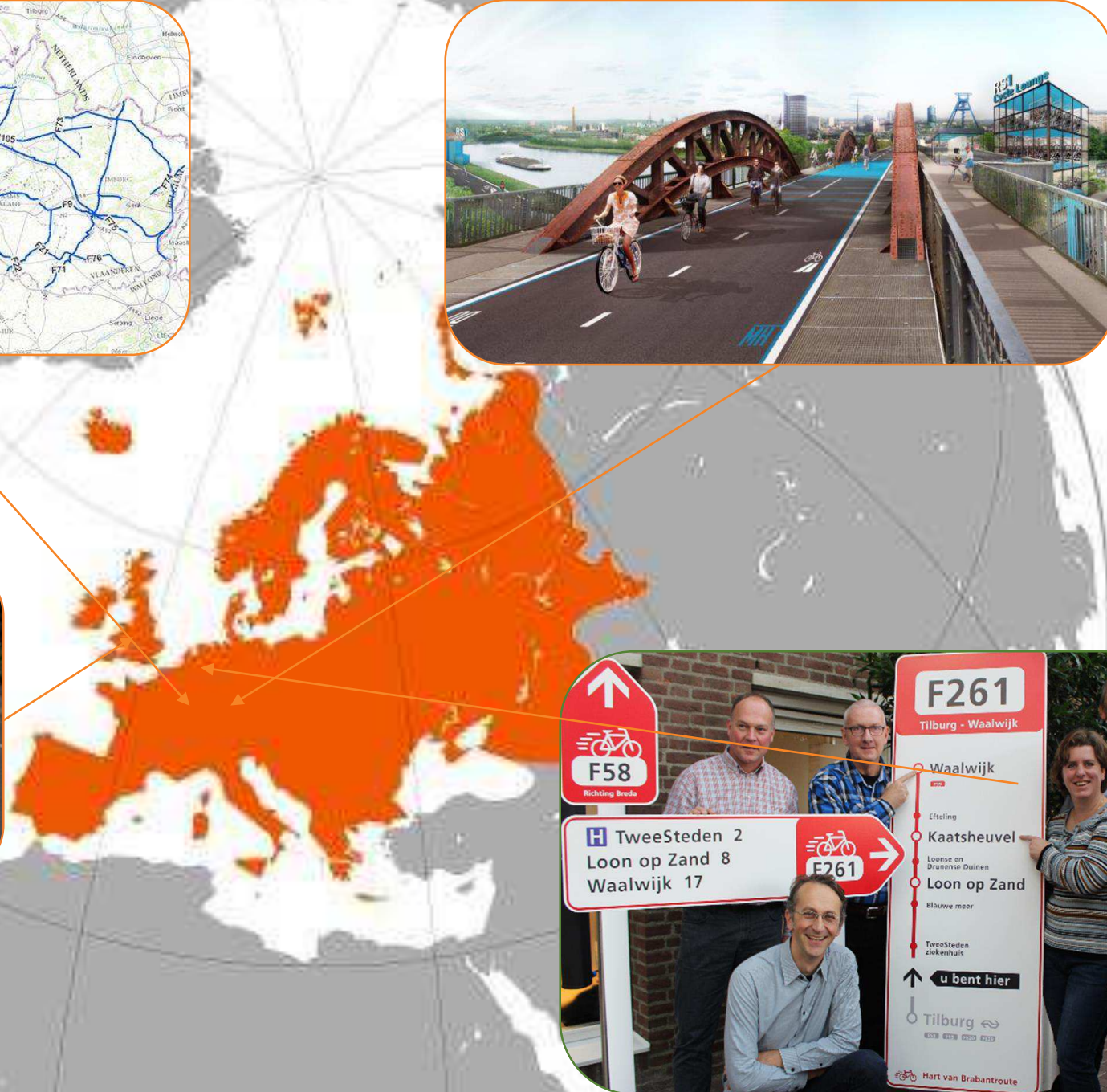
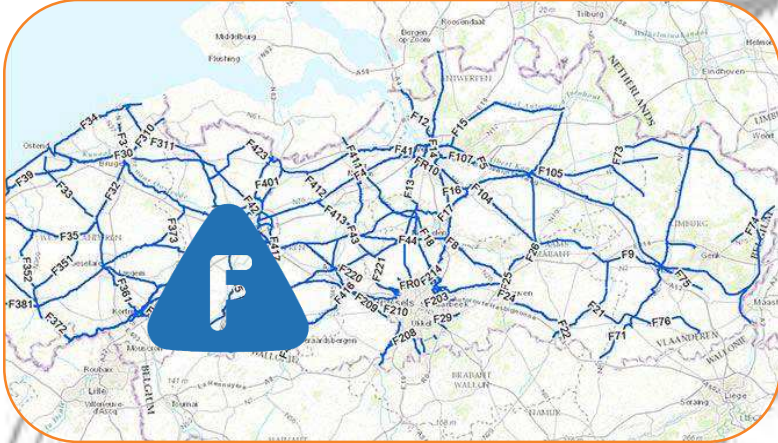
Supercykelstier i hovedstadsområdet

11% i forrentning

+23% cykeltrafik

Heraf ca. 20% fra bil





4

Fysiske forbedringer

Formålet med Odense Cykelby har været at skabe nye løsninger til fremme af cyklen. For at få flere til at vælge cyklen og fastholde cyklisterne er det nødvendigt at være lydhøre og imødekomme deres ønsker. En af de ting, som cyklisterne prioriterer højt i dagligdagen, er cykelstier og dermed bedre fremkommelighed som cyklist. Derfor var det naturligt, at en del af Cykelbyprojektet drejede sig om at forbedre stier og ruter for at gøre det lettere for cyklisterne i Odense at komme frem. Forbedringerne møntede sig dels på stiernes belægningskvalitet, men også på fargønt for cyklister og en reduktion i unødvendige stop for rødt lys.



I flere kryds kan cyklisten uden fare dreje til højre uden om lyskrydset.

Fysiske forbedringer på stier og ruter

Smutveje

En stor hindring for cyklisterens fremkommelighed er de mange unødvendige stop på ruten for rødt lys. Odense Cykelby lavede derfor forsøg i udvalgte lysregulerede kryds for at se, om der var mulighed for at begrænse antallet af stop for cyklisterne. Et af forsøgene var at skabe smutveje i lysregulerede kryds, så cyklisten fik mulighed for at dreje til højre uden om krydset ad en særlig cykelsti. Smutvejene betyder, at cyklisten ikke behøver at holde for rødt, men lovligt kan dreje til højre uden at genere trafikken og uden fare for at blive kørt ned.

Smutvejene har således 2 funktioner, idet de sikrer cyklisten i trafikken og giver et flow i cykelturen. Samtidig er de et tegn på, at Odense er bevidst omkring vigtigheden af at anerkende cyklen som transportmiddel på lige fod med bilen.

Forsøgene viste sig at være en god idé, og i Odense har man nu indført smutveje i flere kryds.

spurgte cyklister føler sig mere trygge, efter at løsningen er etableret. Cykelbyen vil senere offentliggøre den sikkerhedsmæssige effekt af disse krydsløsninger.

Cyklisten foran bilisten

Cyklisten er ofte ofre for ulykker, fordi de ikke er lige så synlige i gadebilledet som bilisterne. For at skabe større synlighed omkring cyklisterne i lyskryds har Odense Cykelby skabt en »cyklist-lomme« i krydset ved Klaregade/Filosofgangen. Lommen er markeret med blå og placeret således, at bilen

kommer til at holde bag den. På den måde kommer cyklisten foran bilen, og bliver mere synlig for chaufføren. Lommen har også den effekt, at cyklisten kommer først over krydset, hvilket er en ekstra sikkerhed.

Løsningen er permanent i krydset ved Klaregade/Filosofgangen, men der er pt. ikke planlagt flere i tilsvarende kryds. Udformningen findes kun få steder i Danmark, men er almindelig i flere af vores nabolande. Cyklisterne er ofte ret glade for løsningen, og det er en billig måde at markere cykeltrafikens prioritet i byens trafikpolitik på.

Cyklisten er mere synlig, når han kommer foran bilisten.



Odense 1999-2002

National cykelby

+20% i cykeltrafik
50% af turene overflyttet fra bil



Kampagner rettet mod børn & unge



Der var underholdning for store og små til de årlige cykeldage.

skærpe borgernes interesse for kvalitetscykler samt vise dem det store udvalg af cykler, der findes på markedet. Da målgruppen for arrangementet både var børn og voksne, sørgede Odense Cykelby for underholdning, der kunne trække folk i alle aldre til.

I et samarbejde med byens cykelhandlere fandt Odense Cykelby frem til de grossister, der skulle repræsenteres på Cykeldagen. Hver grossist fik en standplads, og de havde mulighed for at in-

vitere de lokale cykelhandlere. Udvalget af cykler var stort og inspirerende. Der var også chance for at vinde cykler, udloddet af grossisterne, enten ved lodtrækning eller fysiske aktiviteter. Forretningerne i Odense centrum blev et år inviteret til at være med i en cykeltemaueg op til Cykeldagen. 15 forretninger tilsluttede sig ideen og dekorerede ud fra temaet. Butikken, der gjorde det bedst, vandt en firmacykel. Et år var butikkerne med til at sætte deres præg på cykeldagen ved at udsmykke deres vinduer.

Cykeldagen blev kommunikeret ud gennem følgende virkemidler:

- Radiospots (1999)
- Annoncer i Fyens Stiftstidende og Ugeavisen
- Pressemeddelelser
- Foldere
- Tryk bag på parkeringsbilletterne
- Hjemmesiden www.cykelby.dk

Cykeldagene var en succes, som på en sjov og underholdende måde både informerede folk om cyklens variationer og muligheder. Samtidig styrkede dagene Odense Cykelbys image blandt odenseanere.



Fysiske forbe-

Formålet med Odense Cykelby er at skabe nye løsninger til cyklen. For at få flere cyklister og fastholdt interessen er det nødvendigt at være mere derude med cyklen. På...

af Årets Cykelby
le cyklister.
et for de
neret i
kær

Odense 2012-2016

Gør det igen

- +18% i cykeltrafik
- 78% cykler eller går til skole
- 58% cykler til stationen
- Del af større udvikling

Photo: Thomas Mørkeberg

en lyskrydset.

at holde bag den. På den

Fysiske forbedringer og stier

Smutveje
En stor hindring for cyklister er kommerlighedige stop på Cykelby-lan. Lysregulering var mulig, men af stop for var at skilskryds, så dreje til særlig cyklistrødt, uden for at

Smutveje idet giver et tegn på, at Odense er omkring vigtigheden af at anerkende cyklen som transportmiddel på lige fod med bilen.

Forsøgene viste sig at være en god idé, og i Odense har man nu udvalgt bestemte



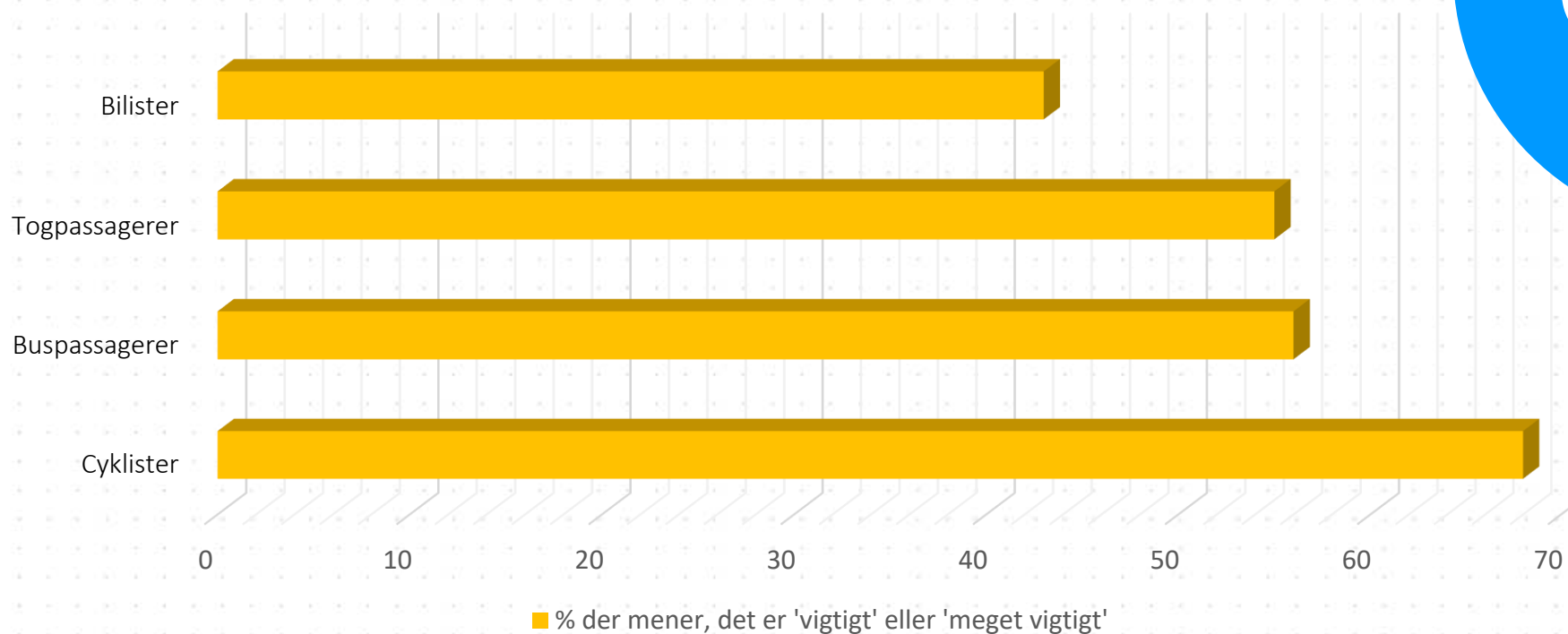
De de

Odense der kunne



REGION HOVEDSTADENS BORGERE MENER
AT DET ER "VIGTIGT" ELLER "MEGET VIGTIGT", AT
FORBEDRE FORHOLDENE FOR:

68%

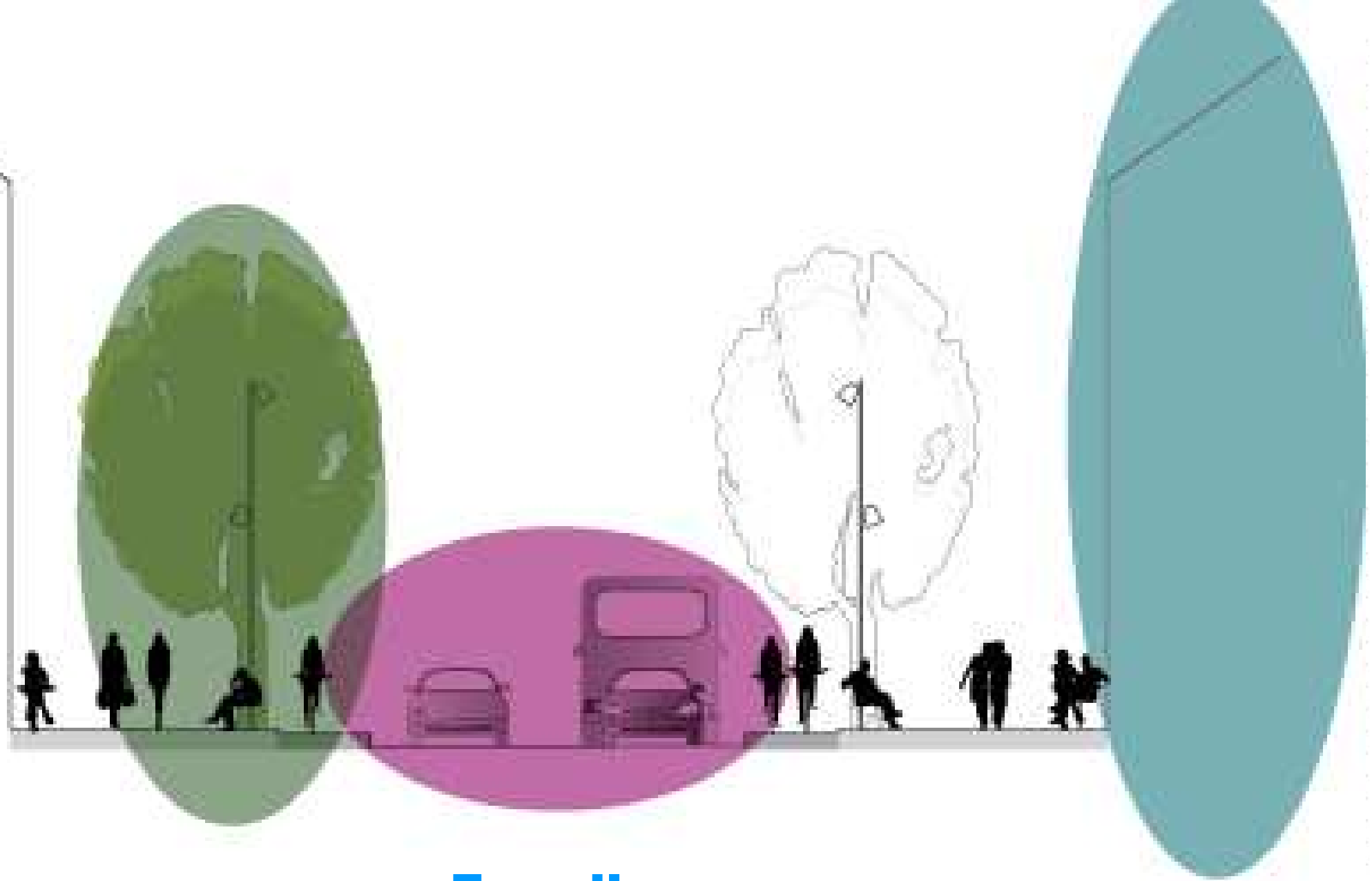


- God samfundsøkonomi
- Vi ved hvad vi skal gøre
- Vi har set det virke
- Det efterspørges

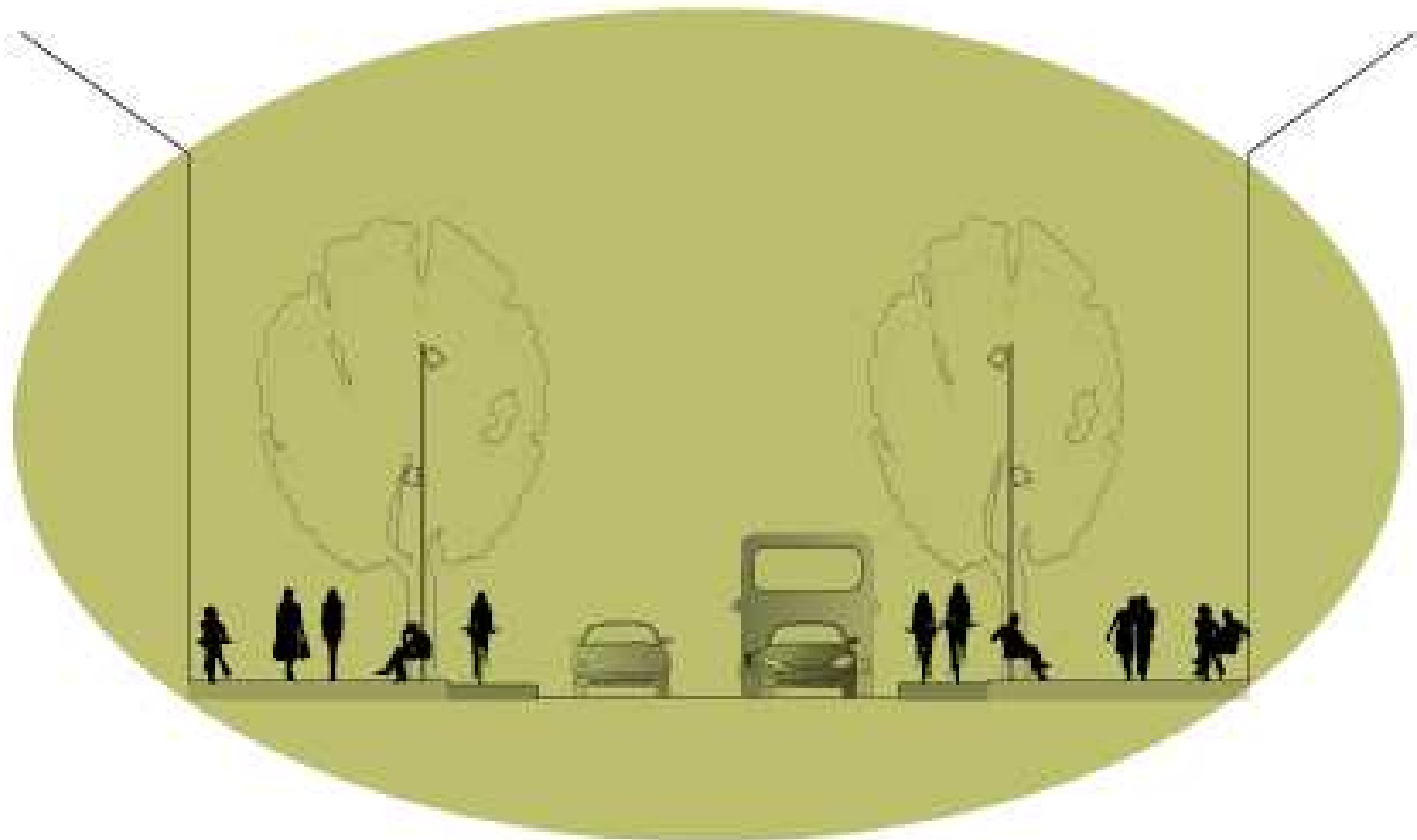
Ikke hvordan og hvorfor, men...

Hvorfor ikke (mere)?

Spredte fordele...



Fra siloer...



**til mere holistisk
planlægning**



Men det her arrangement er stadig en undtagelse

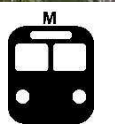
- Et stykke vej til at cykling på recept er mainstream...

**til mere holistisk
planlægning**

For billigt...



Foto A. Enggaard/Bygningsstyrelsen,



Priseksempler, transport investeringer:

• Odense, National cykelby (2018 priser):	30.000.000 KR
• København, 2006-2015, cykling, total:	1.200.000.000 KR
• Hovedstadsområdet, et net af supercykelstier:	2.200.000.000 KR
• København 2006-2015 bus transport, total:	3.500.000.000 KR
• Nordhavnsvejen:	2.500.000.000 KR
• Metrocity Ringen:	23.000.000.000 KR
• Nyt Odense Universitetshospital	6.000.000.000 KR

Supercykelsti net i Hovedstadsområdet=

1,5 km Metro Cityring

Supercykelsti net i Hovedstadsområdet, Trekantsområdet, omkring Odense, Ålborg og Århus=

1,5 km Femern Belt Tunnel

10 nationale cykelbyer =

1 omfartsvej, eller

1 mindre motorvejsudvidelse, eller

1 jernbane overkørsel omlagt til tunnel

**“What about 30
days?”**

Rahm Emanuel, Mayor of Chicago



Tak