

Midtvejsevaluering af Cykelpuljen

Af Lars Moustgaard og Zofia Jagielska

Cykelpuljen blev etableret i 2009 i forbindelse med aftalen om "En grøn transportpolitik" og der blev afsat 1 mia. kr. til puljen. Cykelpuljen har i perioden 2009-2014 givet tilskud på i alt 717 mio. kr. til 338 forskellige cykelprojekter spredt over landet. Kommuner, virksomheder og organisationer har, kunne søge om tilskud til bl.a. anlæg af ny cykelsti, prioritering af cyklister i kryds, kampagneaktiviteter eller anlæg af cykelparkeringspladser. Derudover er der givet 297 mio. kr. til 50 cykelprojekter på statsveje.

Tilbage i 2009 kunne der som hovedregel søges om en tilskudsandel på 30 pct. af den samlede projektsum, for innovationsprojekter var det dog muligt at søge 50 pct. og i særlige tilfælde op til 100 pct. Fra 2010 blev tilskudssatserne ændret til 40 pct. for almindelige cykelpuljeprojekter og 100 pct. for innovationsprojekter. I 2010 og i 2011 blev der herudover givet 100 pct. til cykelturisme på småøer som et led i en særlig indsats.

Der er i 2015 gennemført en midtvejsevaluering af effekten af 161 afsluttede cykelprojekter, der har fået tilskud fra Cykelpuljen.

Der har været stor efterspørgsel efter puljen, da der samlet har været 1.013 ansøgninger. Evalueringens formål har været at fastslå hvorvidt Cykelpuljen på nuværende tidspunkt har opfyldt de følgende tre mål:

- At bidrage til at der cykles mere
- At gøre det mere attraktivt at cykle
- At det bliver mere sikkert og trygt at cykle

For at have et solidt grundlag for at kunne sige noget om trafiksikkerheden, er det nødvendigt at indsamle uheldsdata over en 5-årig periode, efter ibrugtagningen af et cykelprojekt. Derfor er midtvejsevalueringen på dette punkt afgrænset til at analysere cyklisternes tryghed.

Der er brugt tre datakilder i midtvejsevalueringen:

1. Tilskudsmodtagernes egne evalueringsrapporter
2. Spørgeundersøgelse blandt tilskudsmodtagere for afsluttede tilskudsprojekter, hvor 112 har svaret
3. Stopinterviews foretaget ved cykelstier der er etableret under 8 konkrete cykelpuljeprojekter

Der er blevet bygget ca. 250 km ny cykelsti og etableret 3.250 nye cykelparkeringspladser i de færdige cykelpuljeprojekter.

Mere cykeltrafik

Cykelpuljen har haft som et centralt mål at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel til pendling og i fritiden.

Datakilderne viser at puljen har fået flere til at cykle. Tilskudsmodtagerne har for en del af projekterne lavet både før- og eftertællinger af cykeltrafikken. Resultaterne herfra viser, at cykeltrafikken i gennemsnit er øget med mere end 24 pct., på de strækninger hvor der er anlagt ny cykelsti. Tilskudsmodtagerne har også generelt den opfattelse, at deres projekter har potentiale til at tiltrække nye cyklister samt tiltrække cyklister fra andre transportmidler. I stopinterviewene var 4 pct. af cyklisterne overflyttet fra andre transportmidler, størstedelen heraf kom fra biler og 17 pct. var cyklister, der tidligere cyklede ad andre ruter.

Figur 1: Resultater af før- og eftertællinger for cykelpuljeprojekter opgjort i årsdøgnstrafik

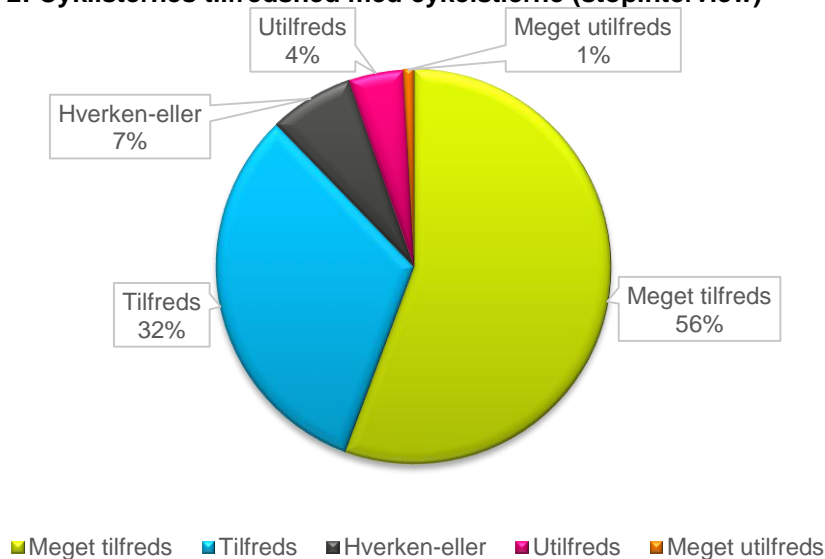
	Km ny cykelsti	Cykeltrafik før	Cykeltrafik efter
Samlet	112	19.536	24.252
Gennemsnit pr. sti	1,9	331	411

For de ni færdige projekter der indeholder cykelparkeringsanlæg er der foretaget både før- og eftertællinger af brugen for fem af projekterne. Resultaterne heraf viser at antallet af parkerede cykler er steget med 15 pct.

Det er blevet mere attraktivt og at cykle

Stopinterviewene er blevet brugt til at undersøge hvor tilfredse cyklisterne er med de forskellige strækninger ny cykelsti. Her svarer 88 pct., at de er tilfredse eller meget tilfreds, 7 pct. var hverken-eller og de sidste 5 pct. var utilfredse eller meget utilfredse.

Figur 2: Cyklisternes tilfredshed med cykelstierne (stopinterview)



Tilskudsmodtagerne har i 8 evalueringer for de enkelte projekter undersøgt tilfredsheden blandt cyklister før og efter projektets gennemførelse. Resultatet er at andelen der er tilfreds eller meget tilfreds er øget med 19 procentpoint.

Spørgeundersøgelsen blandt tilskudsmodtagerne viser, at især cykelstiprojekterne har skabt forbedret fremkommelighed for cyklister, og gjort cykelstinet mere sammenhængene. Cykelparkeringsanlæggene kan også have bidraget til bedre fremkommelighed, da bedre cykelparkering ved stationer medfører, at cyklisterne oplever, at det er nemmere at foretage kombinationsrejser med cykel og tog/bus, da det er nemmere at parkere sin cykel og rejse videre.

Tryggere cyklister

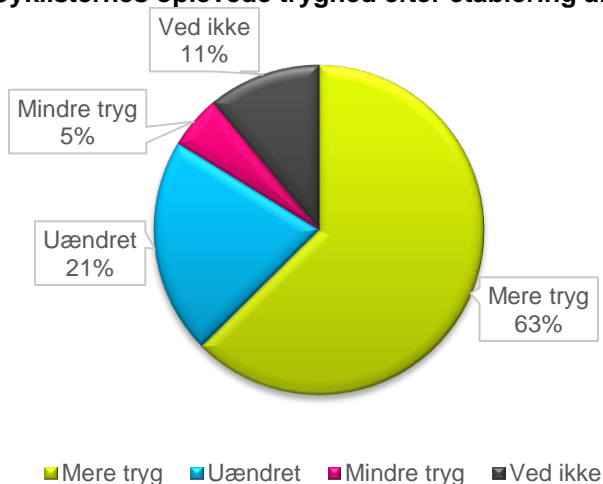
Tilskudsmodtagerne har i evalueringerne af 15 projekter undersøgt cyklisternes tryghed før og efter gennemførelsen af deres projekt. Her er det i øjnene faldende at trygheden forbedres da den gennemsnitlige andel, der føler sig tryk er steget med 39 procentpoint. Det er især i cykelstiprojekterne at trygheden stiger.

Stopinterviewene er også blevet brugt til at belyse hvordan cyklisternes tryghed er ændret på de nye cykelstier. Resultaterne viser at 63 pct. føler sig mere trygge, efter cykelstierne er blevet anlagt.

Der er også i spørgeundersøgelsen blevet spurgt til, om tilskudsmodtager vurderer, at deres projekt har givet mere sikkerhed og tryghed for cyklisterne. Overordnet vurderes det af tilskudsmodtagerne, at projekterne i nogen eller høj grad har medført mere sikkerhed og tryghed for cyklisterne.

Det er især cykelstiprojekterne hvor der vurderes at de i høj grad har medført mere sikkerhed og tryghed for cyklisterne.

Figur 3: Cyklisternes oplevede tryghed efter etablering af cykelsti (stopinterview)



Effekter af cykelbyprojekter

Cykelpuljen har givet tilskud til 40 cykelbyprojekter, der er fordelt i 22 kommuner over hele landet. Et cykelbyprojekt kan foregå i en by eller i et område. Cykelbyprojekter er helhedsorienterede indsatser til cykelfremme, og findes således også uden for de største byer. Det er projekter der således kombinerer forskellige tiltag som cykelstier, cykelparkeringsanlæg, kampagner m.v.

Det er svært at udlede den samlede effekt af disse helhedsorienterede projekter. Udviklingen af cykeltrafikken i den by eller den kommune hvor cykelbyprojektet er gennemført kan dog indikere den samlede effekt af projektet.

Der er flere gode eksempler på cykelbyprojekter hvor cykeltrafikken er steget mærkbart. Et par eksempler er Aarhus hvor andelen af cyklister, der dagligt cykler, er steget fra 34 pct. til 37 pct. under cykelbyprojektet Aarhus Cykelby. Projektet løb fra 2009 til 2011. I Randers i bydelen Hornbæk ses en samlet stigning i antallet af cyklister på mere end 30 pct. Første fase af Randers Cykelby blev gennemført i Hornbæk.

Yderligere effekter

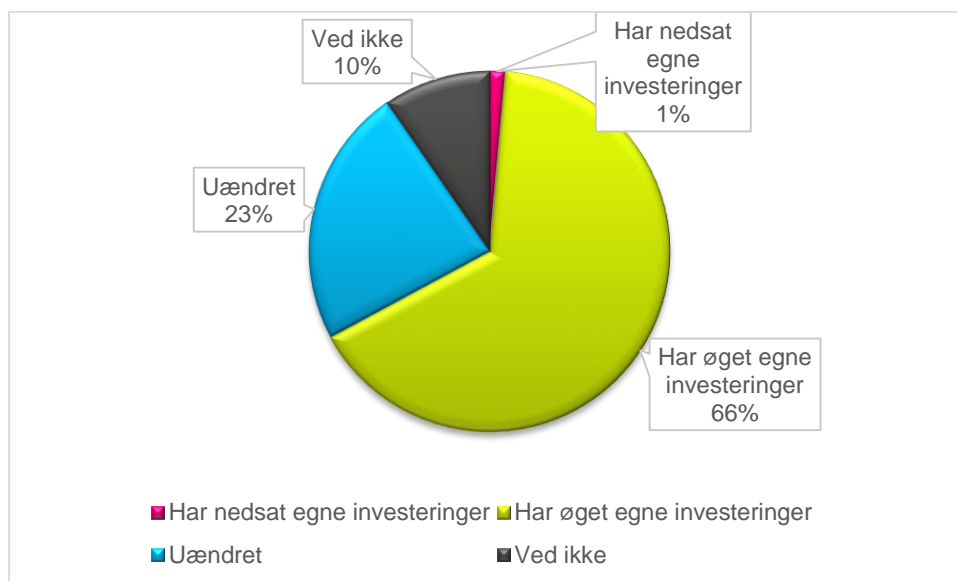
Puljen har ført til mere cykeltrafik, gjort det tryggere og mere attraktivt at cykle, men det er ikke de eneste positive effekter af Cykelpuljen som evalueringen peger på.

Det er en udbredt opfattelse blandt tilskudsmodtagerne, at cykelpuljeprojekterne har bidraget til branding af kommunen eller lokalområdet som cykelvenligt (mellem 6,4 og 6,7 på en skala fra 0 til 8).

Tilskudsmodtagerne mener samlet set også, at projekterne har ført til øget cykelfokus i deres organisation. Dette omfatter ikke mindst kommunerens beslutningstagere. Det øgede cykelfokus kan være medvirkende til at nye cykelprojekter ser dagens lys, hvilket tilskudsmodtagerne i overvejende grad mener også har været en af effekterne af Cykelpuljen.

Tilskudsmodtagernes vurdering af puljens indflydelse på deres egne investeringer, viser også positive resultater. 2/3 af tilskudsmodtagerne mener at Cykelpuljen har medført at de har øget deres egne investeringer på cykelområdet. I kun 1 % mener at deres egne investeringer er nedsat som resultat af puljen.

Figur 4: Tilskudsmodtagernes vurdering af hvilken indflydelse Cykelpuljen har haft på egne investeringer i cykelløsninger (i procent)?



Endelig evaluering

Den gennemførte evaluering viser at Cykelpuljen har haft en positiv effekt på cykeltrafikken. Midtvejsevalueringen vil blive fulgt op af en endelig evaluering, når stort set alle puljens projekter er gennemført og evalueret. En endelig evaluering af Cykelpuljen forventes at kunne gennemføres i 2019. Den samlede effekt af cykelbyprojekterne vil blive forsøgt belyst i den endelige evaluering. Ligeledes vil cykelpuljeprojekternes betydning for trafiksikkerheden blive opgjort for de projekter hvor dette er muligt.