

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Udvidet resumé

Supercykelstier på landet – proces og effekt

Thomas Sæderup, tsae@favrskov.dk, Favrskov Kommune

Abstrakt

Favrskov Kommune er en landkommune beliggende mellem Viborg, Randers, Aarhus og Silkeborg. Der er ingen samlende hovedby, og cykelstinet mellem byerne er usammenhængende. Generelt er der mange ønsker om cykelstier på lange strækninger - også mellem de mindre byer.

Favrskov Kommune har erfaret efter projekter med midler fra cykelpuljen, at mere 'forkromede' cykelløsninger, som fx supercykelstier og cykelbarometre, ikke nødvendigvis fremmer cyklismen eller får flere på cyklen.

Med færre midler uden cykelpuljer, satses der fremover i større grad på cykeltransport for skolebørn og de kortere cykelstrækninger. Favrskov Kommune har erfaret, at det største udbytte – de lavest hængende frugter, bedst høstes i samarbejdet mellem de andre forvaltninger, som Sundhed og Børn og Skole. Et projekt kan ligge hos en anden forvaltning, mens gevinsten i det fælles arbejde også kan hjælpe en målsætning for udbredelsen af cyklismen for skolebørn i kommunen.

Baggrund

Favrskov Kommune er en landkommune beliggende mellem Viborg, Randers, Aarhus og Silkeborg. De største byer er Hadsten (8.000 indbyggere), Hinnerup (7.600 indbyggere), Hammel (7.000 indbyggere) og Ulstrup (2.200 indbyggere).

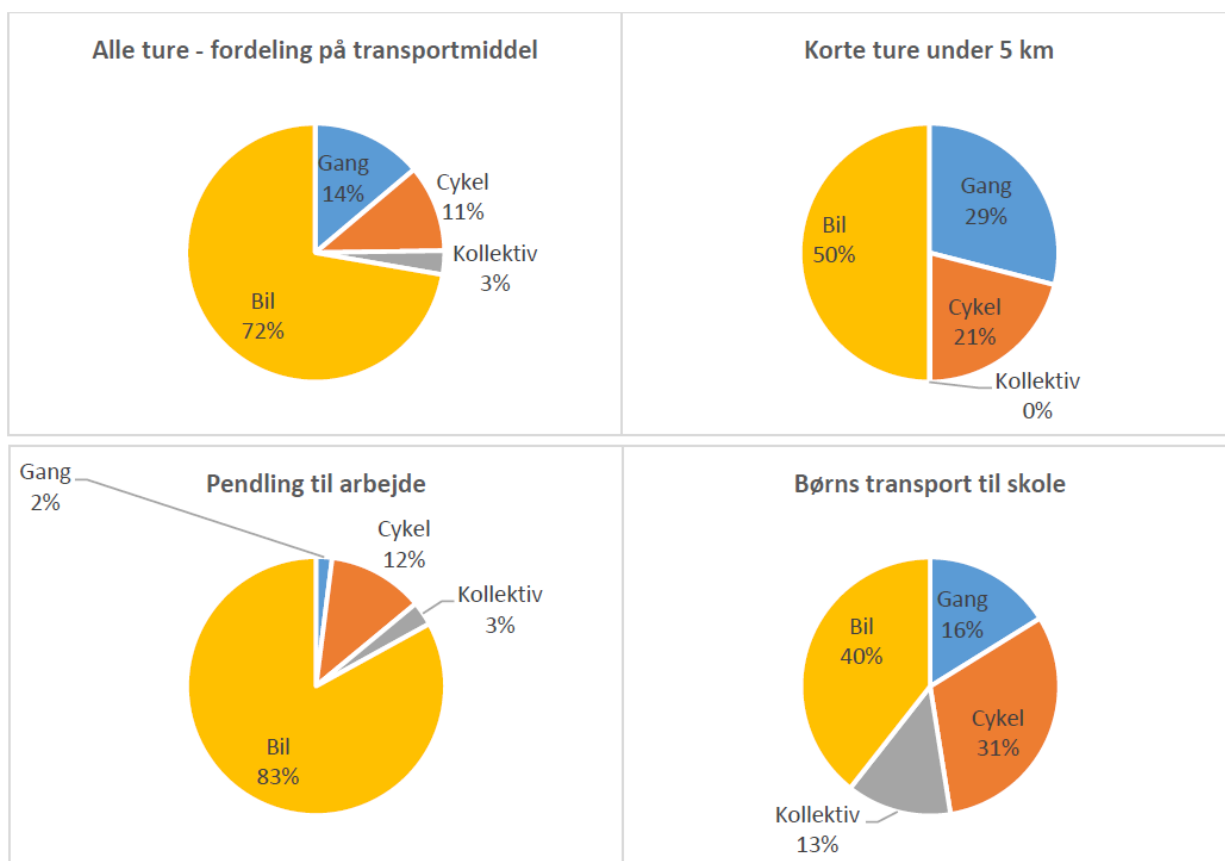
Der er derfor ingen samlende hovedby i kommunen, og cykelstinet mellem byerne er generelt usammenhængende.

Transportvaner

Fordelingen af transportmidler i kommunen viser, at på alle ture foretaget i kommunen, udgør bilen 72% og cyklen blot 11%.

Favrskov Kommune er en pendlerkommune, hvor 60 % pendler ud af kommunen til arbejdet, hvilket fremgår af transportvanerne for pendling til arbejde, hvor bilen dermed udgør 83% og cyklen 12%.

Selv ved de korte ture (under 5 km) er bilen det foretrukne transportmiddel (50%) og ved børns transport til skole er bilen også mest anvendt som transport for 40% af børnenes ture til skole.



Fordeling på transportmiddel.

Selvom bilen anvendes mest, er der generelt mange ønsker fra borgere og politikere om cykelstier på lange strækninger - også mellem de mindre byer.

Udfordringerne for cyklismen

Udfordringerne for udbrede cyklismen i kommunen er blandt andet:

- Lange strækninger mellem forholdsvis små byer.
- Et usammenhængende cykelstinet og mange ønsker til nye stier.
- Der er ingen større hovedby at samle aktiviteter i.
- Pendling ud af kommunen er på 60% og dermed er en stor del af de daglige ture svære at konvertere til cykelture.
- Ny-anlæg af cykelstier er ofte henlagt til områder med kuperet terræn og derfor relativt dyre i forhold til antallet af brugere.

- Endeligt var der tidligere i Favrskov Kommune et dårligt kendskab til data omkring cykeltrafikken og prioriteringer.

Cykelpuljen 2014

Fra midler af Cykelpuljen 2014 blev der i et budget på 11,8 mio. kr. givet 4,7 mio. kr. i tilskud til tre delprojekter: Kampagnemæssige tiltag, en enkeltrettet 1 km supercykelsti (Lyngå-Rækkevej) og en dobbeltrettet 2,5 km supercykelsti (Thorsø-Sall).

Supercykelstierne blev fulgt op med cykelrastepladser og –barometre, som betingelse for at kunne betegnes supercykelstier.

Da afstandene generelt er lange mellem byer og hovedbyer i kommunen eller som destination ud af kommunen, er cyklen ikke det oplagte valg som transportmiddel til arbejde. Supercykelstierne blev i højere grad anlagt på baggrund af politiske prioriteringer frem for trængselsproblemer på strækningerne. Cykelstierne er primært til gavn for de kortere cykelture og nogle skolebørn, men det må alligevel konstateres, at mængden af cyklister på supercykelstierne ikke er store i forhold til cykelstiernes anlægspris.

Nye erfaringer

Efter cykelpuljerne står de samme udfordringer stadig. I 2016 er der budgetteret 2 mio. kr. til cykelfremme. Dog er der nu et bedre oplyst grundlag at arbejde videre på, og der er kommet et bedre samarbejde på tværs i forvaltningens faggrupper.

Favrskov Kommune har erfaret, at:

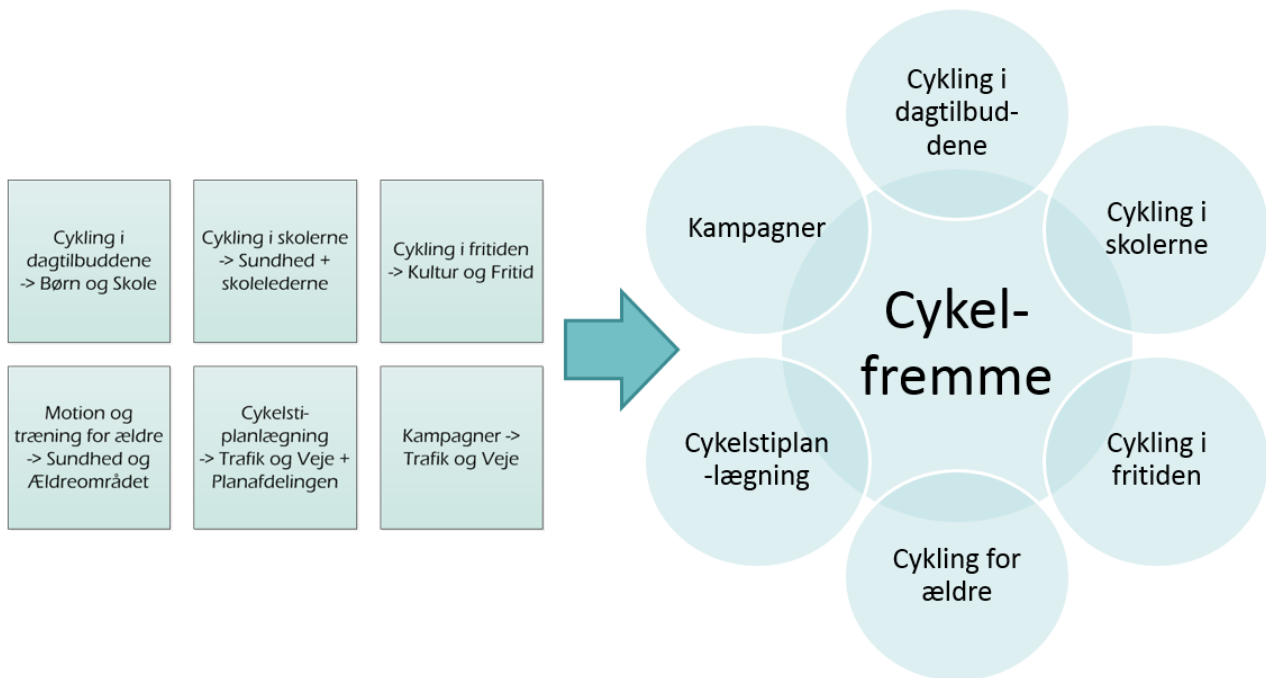
- De mere 'forkromede' cykelløsninger, som fx supercykelstier og cykelbarometre, ikke nødvendigvis fremmer cyklismen eller får flere på cyklen. Tilbagemeldinger og cyklisttællinger, viser ikke en umiddelbar nødvendighed for rastepladser og cykelbarometre - altså de ekstra 'luksuriositeter' der er forbundet med supercykelstierne.
- Der må træffes fravalg. Derfor satses der ikke i samme grad på pendlerne, fordi det er en svær gruppe at flytte til cyklen.
- Der arbejdes på at høste de lavest hængende frugter først, som indebærer, at der er mest cykelfremme for pengene ved de korte ture og ved at satse på skolebørnene.

Med færre midler uden cykelpuljer, satses der nu i større grad på cykeltransport for skolebørn og de kortere cykelstrækninger. Selvom der er mange pendlere i kommunen, er der også mange som bor og arbejder i samme by og dermed har korte ture.

Samarbejde i forvaltningen

I samarbejdet mellem kommunens andre forvaltninger, som Sundhed og Ældreområdet, Børn og Skole, Kultur og Fritid kan Trafik og Veje få gennemført tiltag der fremmer cyklismen.

Et projekt kan ligge hos en anden forvaltning, men gevinsten i det fælles arbejde kan også ramme en målsætning for udbredelsen af cyklismen for skolebørn i kommunen.



Samarbejde i forvaltningen

I kommunen arbejder vi mod tværfaglige cykelprojekter, som bl.a. indebærer:

- Projektet "Trafiksikre og sunde børn"
 - Trafikpolitikker på alle skoler
 - Skolecyklingsnetværk + trafiksikkerhedskonference
- Cykelpuljeansøgninger/-projekter
 - Geocaching serie
 - Rickshawcykler -> Ældre på hjul
- Friluftstrategi 2015
 - Midler til geocaching serie/GPS'er
 - Samarbejde omkring stiplanlægning
- Cykelplan 2015
 - "Trygt og sikkert til skole og fritid"
- Sundhedspolitik 2016
 - "Et aktivt liv i et sundt miljø"
 - "Børns Transport til Skole" i 2017?
 - Kampagnen "Trafikslangen Tim"

I forvaltningen arbejder vi især videre med cykelfremme indenfor kommende mobilitetsstrategi, som bl.a. vil indebære:

- Brugerens frem for transportmidlet i fokus
- Fokus på kombinationsrejser
- Hastighedszoner i de større byer a la Svendborg
- Midler til billigere pilotprojekter med forskellige målgrupper
- Øget fokus på "peer-to-peer" erfaringsudveksling
- Andre forvaltninger kommer i spil