

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](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

## Benchmarking af Øresund som cykelregion

Søren Fischer Jepsen, [sfj@tetraplan.dk](mailto:sfj@tetraplan.dk)

Tetraplan A/S

---

### Abstrakt

Inden for rammerne af Interreg IVA programmet om Cykling i Øresundsregionen er der foretaget både en *intern benchmarking* af byerne i Øresundsregionen og en *ekstern benchmarking*, hvor Øresundsregionen blev sammenlignet med udvalgte regioner i Holland og Tyskland. Cykel forholdene internt i Øresundsregionen er kortlagt gennem en beskrivende analyse af rejsevaner fra de nationale danske og svenske rejsevaneundersøgelser. For at få beskrevet kommunernes interne arbejde med cykeltrafik er der udsendt et spørgeskema. Resultaterne fra de to undersøgelser viser en høj grad af sammenlignelighed på tværs af sundet, både hvad angår cykelandele, og omfanget af de kommunale indsatser på området. Den eksterne benchmarking er endnu ikke afsluttet, men de foreløbige resultater viser nogle interessante forskelle i cykelandele. Hvor cykling i Øresundsregionen i høj grad er knyttet op på de større byer, er cyklingen i de udvalgte regioner i hverken Holland eller Tyskland bundet op på bystørrelsen, her cykler alle lige meget uanset om de bor i byerne eller på landet.

---

### Indledning

Formålet med at udarbejde en benchmarking for byerne i Øresundsregionen<sup>1</sup>, er at højne bevidstheden om cykelplanlægning i regionen. For at forbedre sig er man først nødt til at vide, hvor man selv står. Hvor god en cykelregion er Øresundsregionen? Benchmarkingen er derfor opdelt i to skridt; først en sammenligning af cykelforholdene inden for regionen, og i andet skridt en ekstern benchmarking mod udvalgte regioner i det øvrige Europa.

Der er således foretaget både en *intern benchmarking* i Øresundsregionen og en *ekstern benchmarking*, hvor Øresundsregionen er sammenlignet med andre regioner i Europa. Der er arbejdet både med teoretiske spørgsmål om metode og praktisk med gennemførelsen af selve benchmarkingen baseret på tilgængelige data suppleret med en spørgerunde blandt kommunerne i Øresundsregionen.

Projektet er gennemført inden for rammerne af Interreg IVA programmet om Cykling i Øresundsregionen, som også dækker en lang række andre aspekter inden for cykling<sup>2</sup>. Projektejerne er Region Hovedstaden, Region Skåne, Københavns Kommune og Trafikverket. Arbejdet er gennemført af Trivector Trafik (S) og Tetraplan (Dk).

---

<sup>1</sup> Øresundsregionen anvendes i denne sammenhæng som betegnelse for Region Skåne, Region Hovedstaden (Bornholm undtaget) samt Køge og Roskilde kommuner.

<sup>2</sup> <http://www.oresundsomcykelregion.nu/>

## Om benchmarkingen

Benchmarking kræver, at man ved, hvad man måler op imod - hvad er det som er godt? Det forudsættes, at det at flest muligt cykler er godt, og at målet med benchmarkingen er at få ideer til, hvordan man kan få endnu flere til at cykle. Under målet om at få flere til at cykle ligger motiver som at øge folkesundheden, begrænse trængslen og skabe attraktive byer. Ydermere er cykeltrafikken et væsentligt element i udviklingen af et bæredygtigt transportsystem.

En benchmarking foretages normalt som en systematisk sammenligning på tværs af geografiske og/eller organisatoriske grænser med henblik på erfaringsudveksling og at skabe afsæt for forbedringer. En benchmarking er ofte en tilbagevendende proces, hvor man opstiller en række indikatorer, som man løbende følger udviklingen på – igennem cykelregnskaber f.eks. Det er imidlertid ikke en realistisk ambition at benchmarkingen i Øresundsregionen vil blive gentaget løbende. Derfor har ambitionen her været at tilvejebringe et materiale som formidles på en måde, så det her og nu kan inspirere regionens myndigheder og andre med ansvar for at skabe bedste mulige vilkår for cyklisterne.

Det har derfor været centralt at benchmarkingen blev gennemført på en måde så den kan virke som en inspirationskilde for de myndigheder og organisationer, som kan handle. Og derigennem virke som grundlag for forbedringer, og fungere som et inspirationskatalog med nyttig viden om, hvordan man gør andre steder.

Benchmarkingen har fokus på tre områder; resultater, proces og best practice. Benchmarkingen af resultater er en sammenligning af centrale nøgletal og indikatorer, herunder f.eks. længden af cykelstinet. Proces indikatorer er en beskrivelse af hvilke planprocesser og politikker der anvendes lokalt. Med fokus på best practice er foretaget en ekstern benchmarking af cykelforholdene i to regioner i hhv. Tyskland og Holland, som kan være forbilledlige og virke som inspiration for andre.

## Om indikatorer

I screeningsfasen blev der udarbejdet en bruttoliste med knap 200 mulige indikatorer. For at systematisere de mange indikatorer, og gøre det muligt at kondensere dem til en anvendelig nettoliste til selve benchmarkingen, er de blevet opdelt i fire hovedkategorier:

1. Policy og planlægning
2. Cyklisternes transportsystem og service
3. Cyklisters adfærd og holdninger
4. Byens forudsætninger

Disse fire hovedkategorier har været den overordnede ramme for opdelingen af indikatorerne. Benchmarkingen er foretaget på de tre første kategorier, mens den fjerde *Byens forudsætninger* kan ses som den grundsten der bygges på. Kategorien bruges til at vurdere byernes indbyrdes sammenlignelighed herunder forhold som topografi og klima. Øresundsregionen er et rimeligt homogent område hvad angår alle disse faktorer. Byens forudsætninger er derfor hovedsagligt anvendt i udvælgelsen af de europæiske regioner til den eksterne benchmarking.

Proces-indikatorer				Service/udbuds-indikatorer					Effekt/resultat-indikatorer							
Policy og planlægning				Cyklisternes transportsystem og service					Cyklisters adfærd og holdninger							
Cykelpolitik og -strategi	Inddragelse af borgere og organisationer	Investeringer og personel allokering	Cykelkampagner	Cykelstier	Cykelparkering	Cykelservice	Cykelnetværk	Kvalitet og vedligehold	Trafiksikkerhed	Modalsplit	Cykelrejser	Holdning - tryghed	Holdning - vedligehold	Holdning - Infrastruktur	Holdning - Hvorfor cykle/ikke cykle	Holdning - cykel-kollektivtrafik kombination
Byens forudsætninger				Topografi og klima												
				Urbaniseringsgrad												
				Demografi												
				Bilejerskab												
				Arealanvendelse i byen												
				Cykelkultur/-historik												

De fire kategorier af benchmarkingindikatorer

## Intern benchmarking

Som udgangspunkt for benchmarkingen er det vigtigt at vide hvor mange, som rent faktisk cykler – hvor stor en andel af rejserne udføres på cykel? Herunder er det naturligt også at se på hvem som cykler; i hvilket omfang har alder, uddannelse og bopælens beliggenhed indflydelse på cykelandelen? Benchmarkingen beskriver forholdene på både dansk og svensk side, og dermed kortlægges samtidig eventuelle nationale forskelle i brugen af cykel.

## Bygrupper

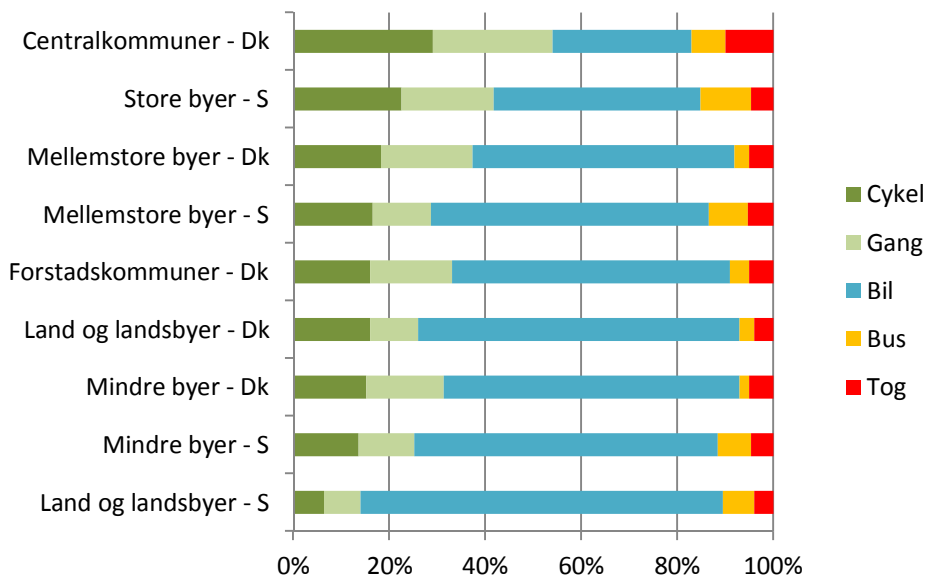
Til brug for den interne benchmarking er der foretaget en geografisk inddeling efter urbaniseringsgrad – en opdeling i de største (Storkøbenhavn, Malmø, Helsingborg og Lund), de større byer (Helsingør, Roskilde, Landskrona, Ängelholm, m.fl.). Samt to grupper med de mindre byer og egentlige landområder. Storkøbenhavn er underopdelt i centralkommuner (København og Frederiksberg) og forstadskommunerne.

- Storkøbenhavn
- Store byer (Malmø, Lund, Helsingborg)
- Mellemstore byer (22.500 – 50.000 indbyggere)
- Mindre byer (10.000 – 22.500 indbyggere)
- Land og landsbyer (færre end 10.000 indbyggere)

Den geografiske differentiering gør det muligt at sammenligne byer og områder med andre tilsvarende byer og områder internt i regionen, og på samme tid beskrive forskelle i transportmønstre, som relaterer sig til urbaniseringsgraden.

## Rejsevaner

Til brug for en beskrivelse af cyklens markedsandel er der på både dansk og svensk side trukket på data fra de nationale rejsevaneundersøgelser – hhv. Transportvaneundersøgelsen (TU) i Danmark og Resvanor Syd 2007 (RVU) i Sverige. Undersøgelserne er store repræsentative stikprøver, der beskriver aktuelle rejsemønstre og formål, og ikke mindst hvem som foretager rejserne. Data er opregnet på hver side af Sundet i de fire grupper.

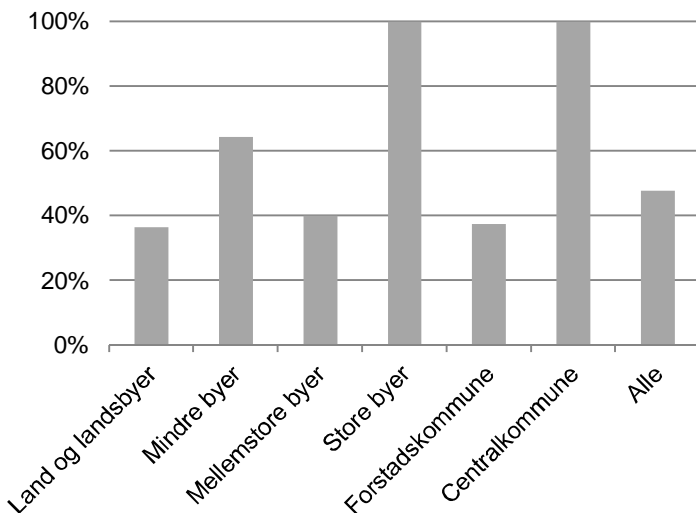


#### Transportmiddelfordeling efter bygruppe – Øresundsregionen

Generelt er cykelandelen en smule lavere i Sverige, men tendensen er den samme i begge lande – cykelandelen falder med faldende urbaniseringsgrad.

### Kommuneinterviews

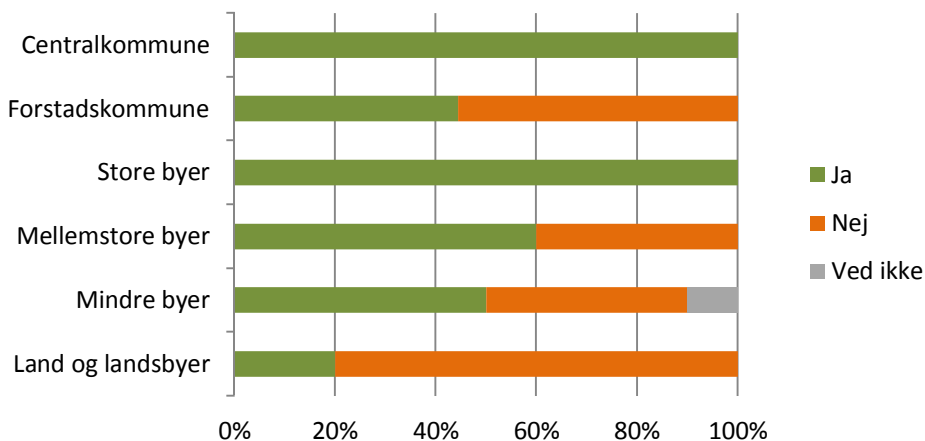
En ting er beskrivelsen af hvordan man cykler i de forskellige områder, men for at få beskrevet baggrunden for forskellene blev alle kommuner i Øresundsregionen bedt om at deltage i en spørgeskemaundersøgelse. Undersøgelsen omfattede spørgsmål om hvordan – og i hvilket omfang – kommunerne arbejder med at fremme cykling og udvikling af cykelinfrastrukturen. Svarprocenten var knap 50%. For at kunne sammenholde med konklusionerne fra rejsevaneundersøgelsen blev svarene efterfølgende kategoriseret i forhold til kommunens største by.



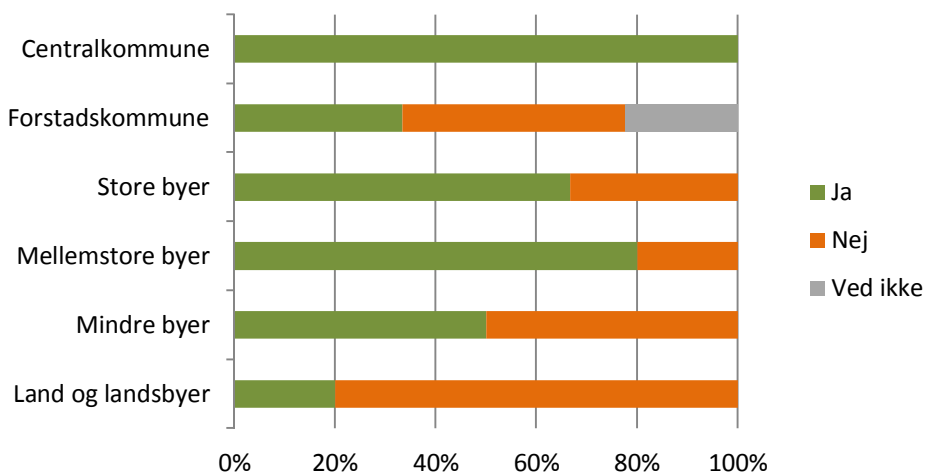
#### Svarprocent efter kommunegruppe

De centrale faktorer der blev søgt klarlagt i undersøgelsen handler om hvordan kommunerne arbejder for at fremme cykling. Generelt er der for de undersøgte forhold en sammenhæng mellem urbaniseringsgrad og indsatsen. Fra en dansk synsvinkel er det dog interessant at indsatsen i forstadskommunerne generelt er meget lav på cykelområdet. Næroplandet til København ligger lavere end gruppen af mellemstore byer

hvad angår alle de her beskrevne faktorer, hvilket i øvrigt også kan aflæses i cykelandelen. De følgende figurer viser et par af hovedpointerne fra undersøgelsen.

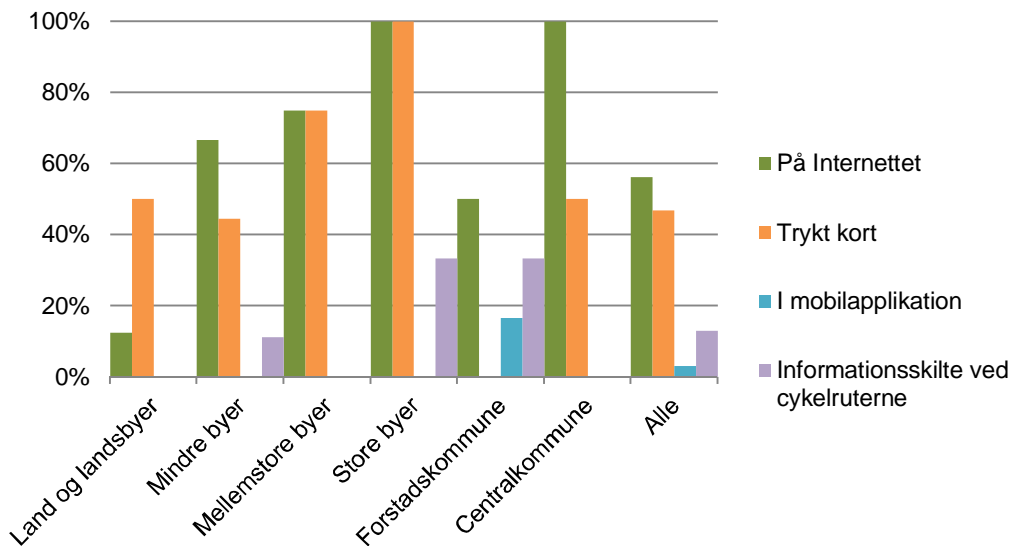


Har kommunen udarbejdet en cykelstrategi/handlingsplan? Øresundsregionen



Arbejder kommunen med borgerinddragelse i cykelspørgsmål? Øresundsregionen

Borgerinddragelsen tager mange former, f.eks. høringer i forbindelse med nye planer, men enkelte har også gennemført deciderede undersøgelser af cyklisternes ønsker og behov i form af f.eks. fokusgruppe interviews.



Har kommunen udarbejdet et cykelkort – og hvordan er det tilgængeligt?

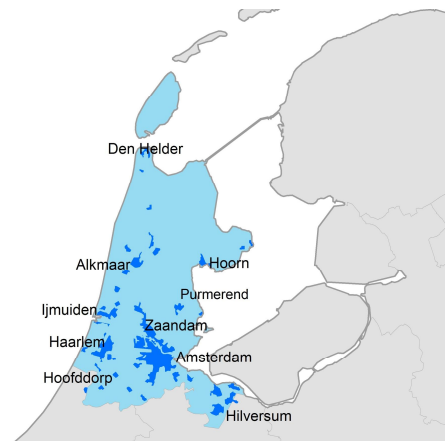
## Ekstern benchmarking

I den eksterne benchmarking rettes blikket ud over regionenes grænser mod Holland og Tyskland. For hvert af de to lande er udvalgt et område hvor der er gennemført en sammenlignende benchmarking. Den eksterne benchmarking skal virke som inspiration – særligt på det regionale niveau, hvilke planlægningsværktøjer og politikker anvendes? Fokus er på de regionale administrationers rolle i forhold til at fremme cykling.

Områderne er derfor udvalgt på baggrund af deres struktur – begge regioner består af en storby – Amsterdam hhv. Hamborg – samt et opland med byer af sammenlignelige størrelser. Oplandet til Hamborg er defineret som Slesvig-Holsten. Oplandet til Amsterdam er defineret som Provincie Noor-Holland.

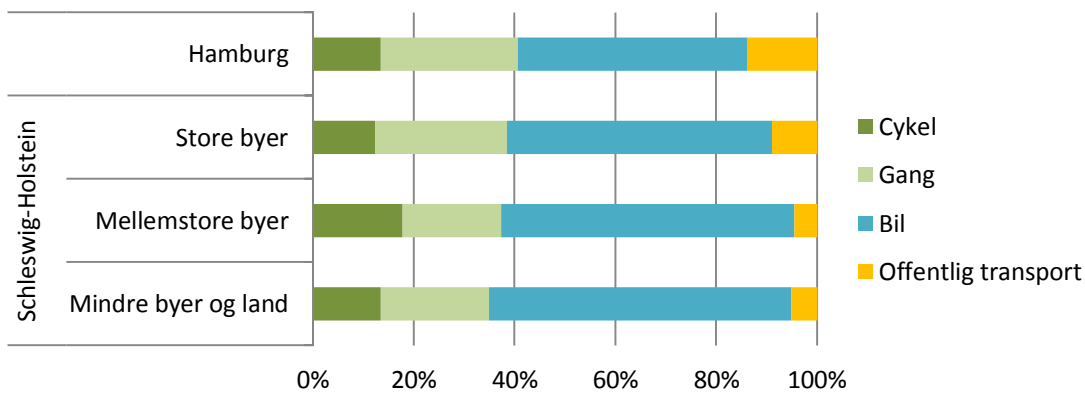


De udvalgte regioner til den eksterne benchmarking

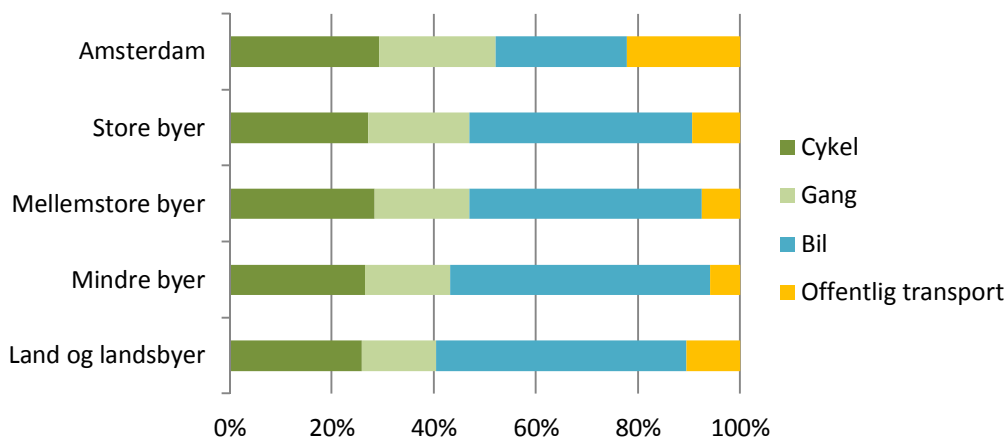


Topografisk og klimatisk adskiller de to regioner sig ikke synderligt fra Øresundsregionen.

Som i den interne benchmarking er byerne i de to regioner inddelt i fem grupper efter urbaniseringsgrad. Cyklens andel i transporten er beskrevet på baggrund af de nationale rejsevaneundersøgelser (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), 2010 og Mobilität in Deutschland (MiD), 2008).



Transportmiddelfordeling efter bygruppe – Hamborg og Slesvig-Holsten



Transportmiddelfordeling efter bygruppe – Noord-Holland

Der er stor forskel i cykelandelen i de to regioner, men det er interessant at den i begge områder er uafhængig af urbaniseringsgrad. Hvor cykling i Øresundsregionen hovedsagligt er et byfænomen – cykelandelen falder drastisk i takt med faldende indbyggertal – ændrer den sig ikke væsentligt med faldende urbaniseringsgrad i nogen af de to områder. Cykelandelen i Hamborg og Slesvig-Holsten er lavere end i Øresundsregionen, men i Noord-Holland, har man formået at udbrede cykling til hele regionen. Cykelandelen i Amsterdam er på linje med København (29%), men forskellen mellem cykelandelen i Amsterdam og på landet er kun godt 3%. Den tilsvarende forskel herhjemme mellem centralkommunerne og land og landsbyer er 13%. Forskellen mellem de store svenske byer og landsbyerne er hele 17%.

## Interviews

I løbet af juli og august er ressourcepersoner fra de regionale forvaltninger interviewet om de lokale målsætninger og udfordringer. Resultaterne herfra vil indgå i slutrapporten fra projektet.