

2010-  
2015



# [FREDERICIA CYKELBY 2010 – 2015 EVALUERING]

Titel: Fredericia Cykelby – Evaluering

Forfattere: Marianne Jensen  
Morten Kurtzmann Svanborg  
Nanette Simonsen Rytter

Udgivet af: Fredericia Kommune

Kontakt: Fredericia Kommune  
Trafik & Natur  
Gothersgade 20  
7000 Fredericia

Fredericia Cykelby er finansieret af  
Vejdirektoratet og Fredericia kommune

## Indhold

1.	Forord .....	5
2.	Sammenfatning og konklusion .....	6
	"Fredericia Cykler" – et cykelbyprojekt .....	6
	Konklusion .....	7
3.	Baggrund.....	9
	Organisation og samarbejdspartnere.....	9
4.	Fredericia Cykelby – panelundersøgelse .....	11
5.	Fysiske forbedringer .....	17
5.1	Nyanlagte cykelstier i byen.....	17
5.2	Cykelparkering og cykelservice.....	22
	Cykelparkering i gågaderne .....	22
	Montering af cykelstativer ved rådhuset syd .....	23
	Cykelparkering ved Banegården.....	23
	Særlige børnecykelstativer .....	24
	Cykelservice .....	24
	Cykelbarometre .....	26
	Stikort .....	27
5.3	Driftsforhold .....	27
6.	Aktiviteter og kampagner .....	29
6.1	Cykelscore.....	29
6.2	Aktiviteter og kampagner målrettet børn og unge .....	33
	Skolepolitikker .....	33
	Cykelbane og cykelhjelme til skoler.....	34
	Aktivitetsdag med løbecykler .....	34
	Jorden Rundt på 80 Dage .....	35
	20 cykellege med Cyklistforbundet .....	37
6.3	Aktiviteter og kampagner målrettet voksne og seniorer .....	38
	Cykelhjelme .....	38
	Idékatalog til cykelfremme på arbejdspladsen.....	39
	Pendlercykelprojekt.....	40
	Vi cykler til arbejde .....	42
	Cykelstafetten.....	44

Guidede cykelture for seniorer.....	49
Sikker cykling - testkørsel af sidespejle .....	50
6.4 Konklusion på cykelbyens aktiviteter og kampagner .....	51
7. Markedsføring .....	52
8. Formidling.....	55
9. Trafiktællinger .....	59

## 1. Forord

Med denne evalueringsrapport gøres der status over projektet **Fredericia cykler – et cykelbyprojekt**. Beslutningen om at søge Vejdirektoratets puljemidler til fremme af cyklisme blev taget tilbage i 2009 på baggrund af kommunens cykelhandlingsplan og på baggrund af et ønske om at forbedre kommunens sundhedsprofil. Med det endelige tilsagn fra Vejdirektoratet var projektet klar til at blive skudt i gang i 2010.

Erfaringer fra andre byer, både inden for og uden for landets grænser, har vist, at ved at forbedre de fysiske forhold for cyklisterne, og gennem kampagner og imageskabende markedsføring at sætte fokus på cyklisme som en attraktiv livsstil, er det muligt at få flere til at cykle og flere til at cykle mere. Gevinsterne ved, at flere cykler, er åbenlyse. Ikke alene forbedres det fysiske helbred markant, også det psykiske helbred og den generelle tilstand af velvære øges, hvilket igen gør mennesker i stand til at præstere mere og bedre.

I de seneste år har der i Fredericia Kommune været et øget fokus på bosætning, og også her spiller indsatsen for at fremme cyklisme en aktiv rolle i bestræbelserne på at fremme byens livability. I en by, hvor flere får lyst til at færdes som cyklist eller på gå-ben, og hvor de fysiske rammer er med til at understøtte det uformelle møde mellem mennesker, der skabes muligheden for, at der kan opstå det liv i byen, som så mange søger og finder attraktivt.

Cyklister og de øvrige bløde trafikanter er derfor værd at arbejde for, da nytteværdien af indsatsen er stor. Men det generelle fald i antallet af cyklister på landsplan bevidner også, at det er nødvendigt med en vedholdende indsats. Denne udfordring tager Fredericia Kommune seriøst, og der er derfor allerede sat nye projekter i søen. De kommende år vil der blive bygget flere cykelstier, blandt andet med midler fra Vejdirektoratets cykelpulje. Samtidig er Fredericia udnævnt til trafikikkerhedsby, og i årene frem vil Fredericia Kommune, i samarbejde med Vejdirektoratet, forbedre trafikikkerheden især for de bløde trafikanter.

Mogens Bak Hansen  
Direktør for Vækst



## 2. Sammenfatning og konklusion

### ”Fredericia Cykler” – et cykelbyprojekt

Fredericia Kommune indgik i april 2010 en kontrakt med Vejdirektoratet om støtte til projektet Fredericia Cykelby. Projektets overordnede formål var at få flere borgere til at cykle, få flere til at cykle mere, samt at skabe bedre forhold, herunder forbedre trafiksikkerheden, for cyklisterne.

Projektets mål var:

- At borgere i Fredericia efter eget udsagn skal opleve en forbedring i trivsel og velvære i relation til cykeltrafik og opleve, at byen er blevet bedre at cykle i.
- At cyklens andel af den samlede transport i Fredericia Kommune skal øges med basis i årene 1998 – 2001 (18%)
- At skabe sammenhæng og sikkerhed i cykelrutenettet, således at antallet af ulykker med cyklister ikke overstiger 2000-niveauet.

Budgettet var fordelt over 5 år og målrettet til at udvikle og afprøve forskellige initiativer i bestræbelserne på at fremme cyklismen i Fredericia. Projektet omfattede både fysiske forbedringer og kampagneaktiviteter for alle aldersgrupper. Indgangsvinklen til at nå de forskellige målgrupper var, at målrette kampagnerne til hhv. børneinstitutioner, skoler og arbejdspladser. For også at fange 55+’erne blev indsatser målrettet denne gruppe arrangeret med fokus på fritidsoplevelser.

Cyklisterne har fået en veludbygget hjemmeside, som samler viden og informationer om cyklisme både inden for og uden for kommunens grænser.

Projektet har øget cyklisternes fremkommelighed med infrastrukturelle forbedringer i form af cykelstier, cykelshunts og særlige cyklistsignaler i lyskryds.

Cykelparkeringen både i bymidten og ved stationen er forbedret markant, og der har været særlig fokus på tyverisikring og tilpasning af designet til det konkrete bymiljø.

De seks cykelbarometre og 23 cykelscore checkpoints er med til at fastholde opmærksomheden omkring cyklismen og signalerer, at cyklisterne tæller i Fredericia.

Kampagneaktiviteterne målrettet de mindste børn var tilrettelagt i samarbejde med pædagoger og en bevægelseskonsulent og med baggrund i viden om, at børn lærer gennem leg. De lidt større børns opmærksomhed og engagement forsøgte vi at nå gennem kampagneaktiviteter, hvor konkurrencemomentet var et afgørende parameter.

De voksne har igennem projektet fået tilbud om at få afprøvet nye transportformer i form af en pendlerkampagne, hvor bilen blev skiftet ud med tog og cykel. Igennem konkurrenceprægede kampagneaktiviteter har der været fokus på at øge cykelandelen samtidig med at styrke det sociale sammenhold og engagement på arbejdspladserne.

Trafiksikkerheden er søgt fremmet dels ved udarbejdelsen af trafikpolitikker på skolerne, dels ved en særlig kampagne, som handlede om at uddele cykelhelme til omkring 1700 borgere.

Til at evaluere projektet er der dels gennemført tilfredsheds- og transportvaneundersøgelser i hhv. 2010, 2011 og 2015, dels er der foretaget tællinger og foretaget opgørelser over uheldstal og antallet af deltagere i de aktivitetsprægede kampagner.

Panelundersøgelsen viser, at tilfredsheden med det at være cyklist i Fredericia generelt er steget igennem projektperioden. Samlet set har 85 % ikke noget negativt at sige omkring det at være cyklist i Fredericia. Når de så bliver spurgt om tilfredsheden med en række konkrete ting, så er det stadig vedligeholdelsen af veje og cykelstier, som flest er utilfredse med. Til gengæld udtrykkes stor tilfredshed med standarden, antallet og placeringen af cykelstativer, og der er ligeledes væsentlig øget tilfredshed at spore hvad angår antallet af cykelstier og cykelbaner.

Blandt de adspurgte i panelundersøgelserne oplever lidt flere nu større sikkerhed i trafikken, men samtidig er større trafiksikkerhed efterspurgt. Således svarer næsten en fjerdedel af de, der cykler mindre end 2 gange om ugen, at årsagen hertil er, at de føler sig usikre i trafikken. Næsten en tredjedel af alle adspurgte svarer, at øget trafiksikkerhed kunne motivere dem til at cykle mere.

I panelundersøgelserne blev der ligeledes spurgt til deltagernes transportvaner. Besvarelsenerne viser, at især på de korte og de lidt længere afstande er cyklen blevet flere borgeres foretrukne transportmiddel. Men også på de helt lange afstande er der nu flere, der vælger cyklen. Samlet set svarer 39 % flere i 2015 end i 2010, at cyklen er deres primære transportmiddelvalg.

## Konklusion

Fredericia Kommune har igennem "Fredericia cykler" – et cykelbyprojekt opnået at flere borgere generelt er tilfredse med at være cyklist i byen.

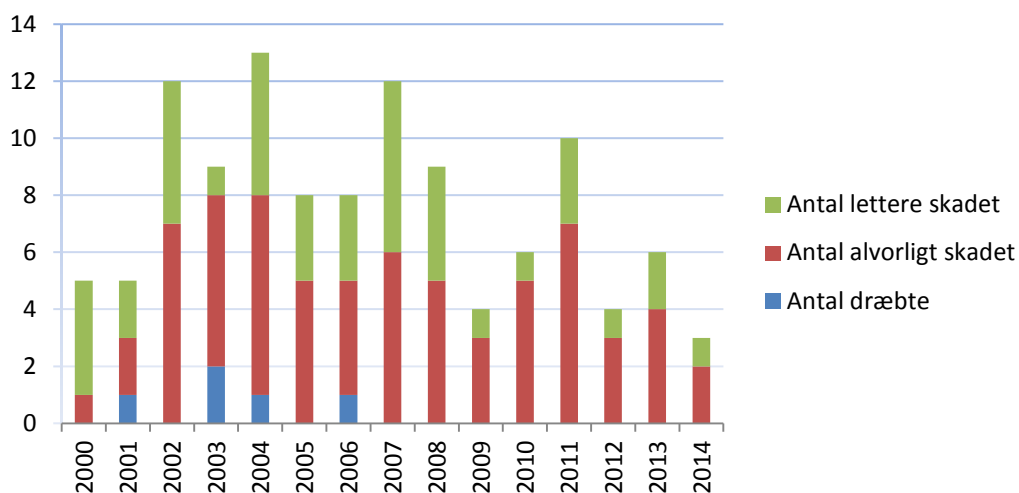
Dette på trods af, at meget store besparelser på kommunens driftsbudgetter de senere år har medvirket til, at vedligeholdelsesniveauet på veje og cykelstier ikke har været så højt, som det var projektets og borgernes ønske.

Til gengæld har de øvrige fysiske tiltag, især i form af nye cykelstier og forbedret cykelparkering, været meget værdsat blandt borgerne. Desuden er det lykkedes, bl.a. gennem muligheden for nem og hurtig internetbaseret indberetning af fejl og mangler, at rigtig mange borgere i højere grad er blevet medspillere og har påtaget sig en del af ansvaret for at medvirke til vedligeholdelsen af byen. Kommunen kvitterer, i det omfang det er muligt, med en hurtigere udbedring af skaderne.

Den øgede tilfredshed kan ligeledes tilskrives Cykelbyens kampagner og aktiviteter. Tilbagemeldingerne på de iværksatte kampagner og aktiviteter har været meget positive, og der er gjort meget ud af at synliggøre og berette om Cykelbyens aktiviteter. Cyklisterne, og cyklisme generelt, er i projektperioden blevet fremhævet og eksponeret i medierne i langt større omfang end tidligere, og især den vedvarende kampagne "Cykelscore" og de opstillede cykelbarometre er med til at fastholde opmærksomheden på, at cyklisterne prioriteres i Fredericia.

Cykelandelen i Fredericia er, ifølge de panelundersøgelser der er gennemført i perioden 2010-2015, steget betragteligt (fra 11,3 % i 2010 til 39 % i 2015). Transportvaneundersøgelser foretaget af Danmarks Tekniske Universitet i samme periode viser det modsatte, men tallene herfra er, efter eget udsagn, ikke valide på grund af et meget lille antal besvarelser. Usikkerheden i panelundersøgelsen, primært i relation til sammensætningen af respondentgruppen, sammenholdt med at cyklisttællinger på udvalgte steder har vist et ret konstant antal cyklister gør, at den beregnede cykelandel på 39 % for 2015 sandsynligvis er for høj. Dog kan det konkluderes at cykelandelen er steget i løbet af de år Fredericia har været cykelby.

De nyanlagte cykelstier har medvirket til at skabe en bedre sammenhæng og en større sikkerhed i cykelrutenettet. Dette i kombination med kampagner og aktiviteter med fokus på trafiksikkerhed, har medvirket til en generelt positiv udvikling i uheldsstatistikken for byens cyklister. I løbet af projektperioden har der ikke været dræbte cyklister på de kommunale veje, dog har antallet af tilskadekomne varieret en del. I to ud af projektperiodens fem års varighed, har antallet af tilskadekomne cyklister ligget lavere end i år 2000. Udviklingen kan ses i figuren nedenfor.



Oversigt over antallet af tilskadekomne cyklister på kommunale

Den generelt positive udvikling til trods, er der ganske mange borgere, der i deres besvarelser i panelundersøgelserne efterlyser mere sikkerhed for cyklister i den fredericianske trafik. Det er et område, der også de kommende år vil være meget fokus på. Der vil i løbet af 2015 og 2016 blive arbejdet på at opnå en endnu bedre sammenhæng og sikkerhed i cykelrutenettet, idet der er afsat midler til etablering af flere cykelstier og sikrere cykelruter blandt andet med støtte fra Vejdirektoratets cykelpulje.

I 2013 blev Fredericia desuden udpeget til trafiksikkerhedsby med tilskud fra Vejdirektoratet, og der vil i dette regi blive arbejdet målrettet på at øge trafiksikkerheden yderligere i Fredericia.

Det kan hermed konkluderes, at Fredericia Cykelby har indfriet de opstillede mål.



### 3. Baggrund

Fredericia Kommune har en god og lang tradition for at planlægge byens infrastruktur for cyklisterne. Kommunen har gjort en stor indsats for at forbedre cyklistsikkerheden og udbygge faciliteterne for cykeltrafikken, samtidig med at der jævnligt er gennemført kampagner med henblik på at øge kendskabet til mulighederne for at komme hurtigt og sikkert rundt på cykel.

Tal fra 1998 – 2001 viser, at 18 % af alle ture i Fredericia foretages på cykel, og at der cykles 1,2 km pr. tur i gennemsnit. I 2008 var der 21 cyklistulykker med 9 personskader.

Fredericia Kommune fik i 2005 udarbejdet en cykelhandlingsplan. Cykelhandlingsplanen udpeger et hovedstinet, omfattende 140 kilometer stier, som bl.a. dækker de vigtigste funktioner i Fredericia by. Hovedstinet forbinder Fredericia by med oplandsbyerne, og i en vis grad oplandsbyerne med hinanden. Derudover omhandler cykelhandlingsplanen interne stier i boligområder og rekreative stier. Planen anskueliggør en lang række udfordringer som årsag til, at potentialet for cyklisme i Fredericia langt fra er udnyttet. Mange kortere bilture vil stadig nemt kunne erstattes af cyklen.

Cykelhandlingsplanen dannede baggrund for ansøgningen til Vejdirektoratets ”Pulje til mere cykeltrafik” og er således en vigtig del af baggrunden for og historien om Fredericia Cykelby.

I cykelhandlingsplanen blev udpeget de strækninger, hvor der skulle anlægges cykelstier i forbindelse med Fredericia Cykelby.

Ligeledes er Fredericia Trafiksikkerhedsplan tilbage fra 2009 en vigtig baggrund for ansøgningen, da der i denne var fokus på en øgning af trygheden og trafiksikkerheden for kommunens trafikanter.

I både cykelhandlingsplanen og trafiksikkerhedsplanen konkretiserede Fredericia Kommune ønsket om, at flere borgere skulle lade bilen stå og i stedet vælge at cykle eller gå.

På tværs af sektorerne var der ligeledes fokus på cyklismen. De sundhedsmæssige gevinster ved at gå eller cykle frem for at køre var et element i kommunens sundhedsplan "Sundhed gennem livet" fra 2008, som satte fokus på en sundere levevis med motion og bevægelse, og i Fredericia Kommunes naturplan "Rum til det grønne" var der ligeledes fokus på cyklisme; smukke naturområder er et vigtigt incitament, når befordringsmidlet til og fra arbejde meget gerne skal være en cykel.

I 2010 fik Fredericia Cykelby tilsagn om støtte fra Vejdirektoratets cykelpulje 2010. Siden da har Fredericia Kommune arbejdet med Fredericia Cykelby.

#### Organisation og samarbejdspartnere

Projektet har været forankret i Fredericia Kommunes afdeling Vej & Park.

Internt i kommunen har der været samarbejdspartnere fra afdelingerne Børn & Unge, HR, Kultur, Idræt & Turisme, Kommunikationsafdelingen, Fredericia erhvervsudvikling og Grønt sekretariat. \*

*\* De omtalte forvaltninger og afdelinger referer til organisationen i projektperioden.*

Politikerne har undervejs fået præsentation af status på projektet. Dette har været af afgørende betydning for at fastholde ejerskabet i en tid, hvor der har været nyt politisk udvalg.

Af eksterne samarbejdspartnere kan nævnes:

- Kofoed&Co: Udvikling af Fredericia Cykelbys hjemmeside samt Cykelscore.
- Rambøll: Rådgiver på cykelstiprojekterne. Projektering og tilsyn.
- Veksø: Udvikling af cykelstativer til bymidten, cykelbarometre og cykelværksted. Levering af cykelparkering ved stationen og luftpumper.
- Veksø mobility: Konsulenter i forbindelse med Cykelstafetten og Jorden rundt på 80 dage.
- Byens cykelhandlere
- Fredericia Cycle Club
- Politiet

## 4. Fredericia Cykelby – panelundersøgelse

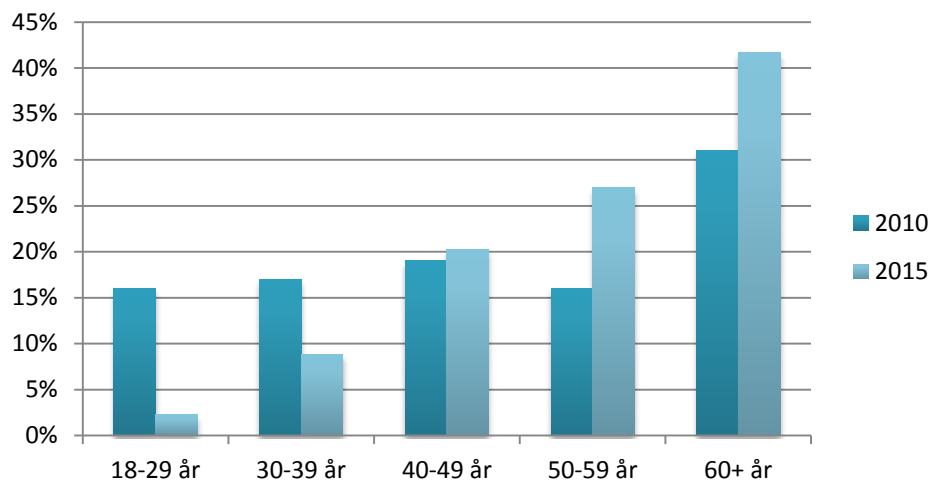
I 2010 blev der, på foranledning af Fredericia Cykelby, etableret et borgerpanel for Teknik & Miljø.

I august 2010 gennemførte Fredericia Cykelby den første undersøgelse i borgerpanelet. Da panelet stadig var under opbygning, blev undersøgelsen foretaget i kombination med YouGov Zaperas Danmarkspanel.

I september 2011 blev undersøgelsen gentaget. Denne gang blev borgerpanelet suppleret med respondenter fra en kampagne omhandlende uddeling af cykelhelme

Teknik & Miljø's borgerpanel blev i løbet af 2013 nedlagt, da der var et politisk ønske om at få oprette et nyt borgerpanel for hele Fredericia Kommune. Ca. 400 paneldeltagere fra Teknik & Miljø's borgerpanel indvilligede i at blive tilknyttet det nye borgerpanel. Fredericia Cykelby har ikke adgang til at benytte dette nye borgerpanel, men fik tilladelse til at gennemføre en undersøgelse blandt de 400 paneldeltagere fra det tidligere borgerpanel, og undersøgelsen blev igen suppleret med respondenterne fra cykelhelmskampagnen.

Respondenternes aldersfordeling i hhv. 2010 og 2015 ses nedenfor. Aldersspredningen i 2015 er markant større end i 2010, hvilket kan medvirke til en skævrinding af resultaterne. Især er gruppen af respondenter i de yngste aldersgrupper 18-29 år og 30-39 år i 2015 meget lille.



I gennemgangen af resultaterne har vi valgt at koncentrere os om sammenligning af resultaterne fra undersøgelse i 2010 og 2015, idet det viser udviklingen fra cykelbyens spæde opstart til projektets gennemførelse. Sammenligningen af resultaterne fra disse to undersøgelser har den indbyggede usikkerhed, at respondenterne fra gruppen af cykelhelmsmodtagere kan forventes generelt at være mere interesserede i cykling og cyklisme end borgerne gennemsnitligt i Fredericia. For at kompensere for dette anvendes resultaterne fra undersøgelsen gennemført i 2011 som kontrol, idet

resultaterne her er opdelt i respondentgrupper. Det kan således aflæses, hvor besvarelserne afviger betydeligt mellem hhv. paneldeltagere og cykelhjælmsmodtagere.

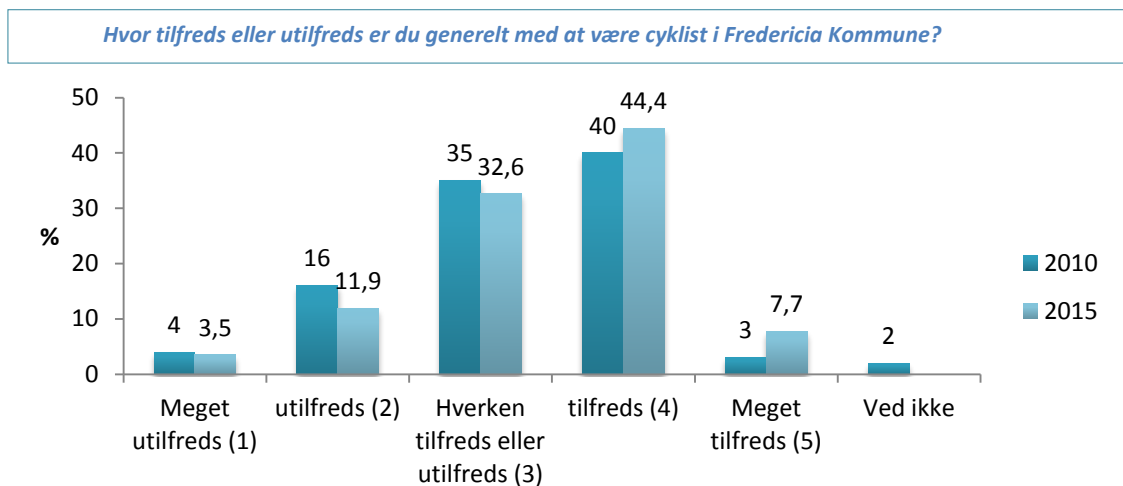
### Fokuspunkter i undersøgelserne:

Undersøgelserne er inddelt i nedenstående temaer:

- Borgernes tilfredshed generelt med at være cyklist i Fredericia
- Borgernes transportmiddelvalg
- Hvad kan få flere borgere til at cykle, og få flere til at cykle mere
- Sikkerhed og tryghed.
- Borgernes højest prioriterede ønsker til forbedring af forholdene for cyklister.

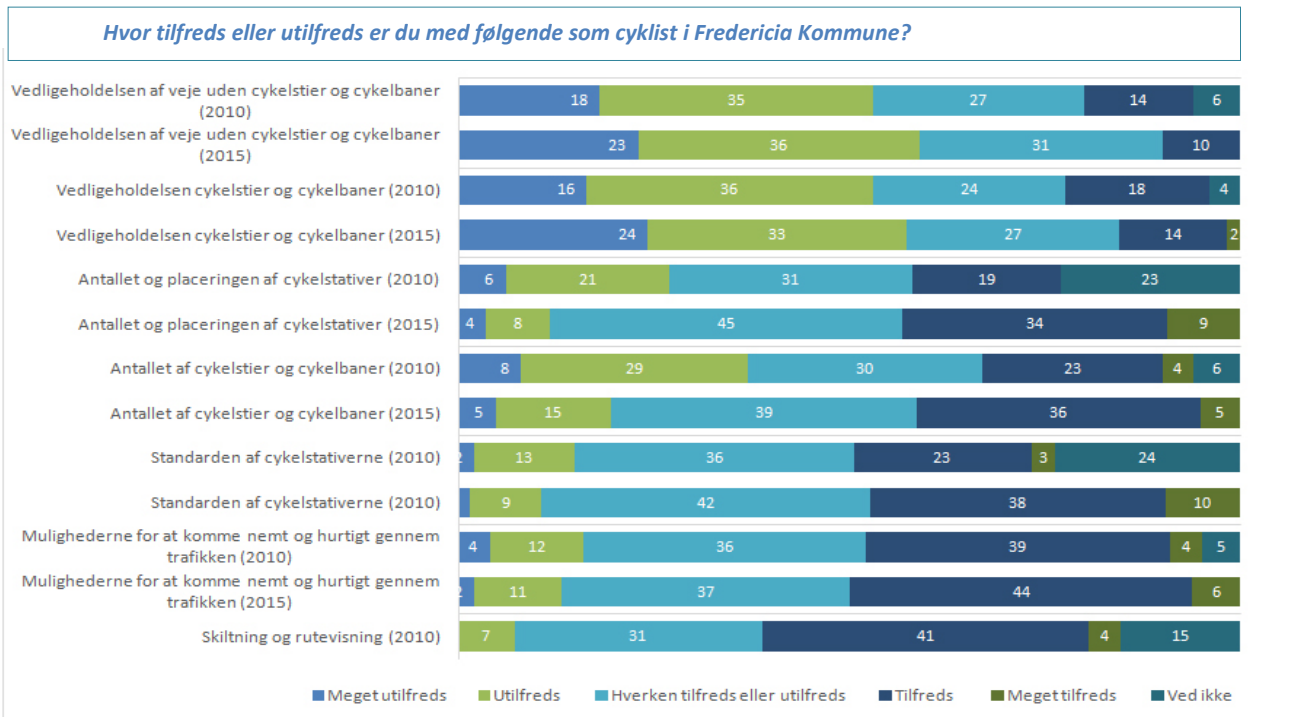
### Borgernes tilfredshed generelt med at være cyklist i Fredericia

Lidt over halvdelen af de adspurgte er i dag godt tilfredse med det at være cyklist i Fredericia. Figuren nedenfor viser, at tilfredsheden er steget svagt siden projektets start. Samlet set har næsten 85 % ikke noget negativt at sige om det at være cyklist i Fredericia.



Da undersøgelsen blev foretaget i 2011 blev der målt en endnu højere grad af tilfredshed blandt de adspurgte. De følgende års omfattende besparelser på kommunens driftsbudget har medvirket til, at vedligeholdelsesniveauet på veje og cykelstier ikke har været så højt, som man kunne ønske.

Det er da også netop vedligeholdelsen af veje og cykelstier, som flest er utilfredse med, hvilket kan ses i nedenstående figur.

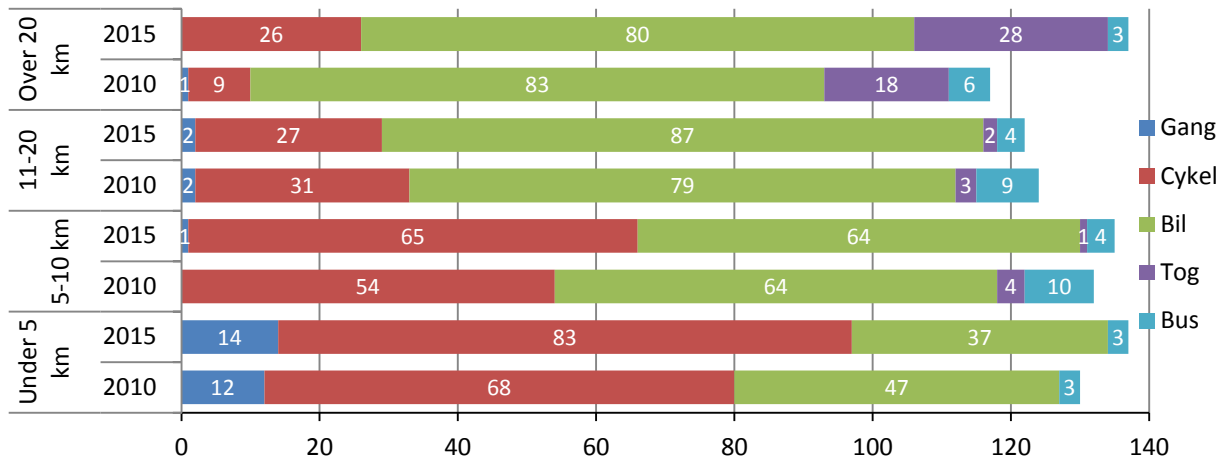


Til gengæld udtrykkes stor tilfredshed med standarden, antallet og placeringen af cykelstativer, og der er ligeledes væsentlig øget tilfredshed at spore hvad angår antallet af cykelstier og cykelbaner.

### Borgernes transportmiddelvalg

I panelundersøgelserne blev der ligeledes spurgt til deltagernes transportvaner. Resultaterne af undersøgelsen tyder på, at der i løbet af projektperioden er flere, der vælger at lade bilen stå og springer på cyklen i stedet for. I figuren nedenfor ses respondenternes primære transportmiddelvalg i hhv. 2010 og 2015 sammenholdt med afstanden til arbejdsplads/ uddannelsessted. Især på de korte (0-5km) og de lidt længere (5-10km) afstande er cyklen blevet flere borgeres foretrukne transportmiddel. Men også på de helt lange afstande (over 20km) er der nu flere, der vælger cyklen. Samlet set svarer 39 % flere i 2015, at cyklen er deres primære transportmiddelvalg. (Respondenterne kunne markere flere svar).

Der er dog stadig 37 % som foretrækker bilen som transportmiddel på de korte afstande (0-5km), og 64 % på de lidt længere afstande (5-10km). Vurderingen er derfor, at der med fortsatte tiltag og forbedringer og et vedholdende fokus på cyklisme, stadig er potentiale for at flytte nogle borgere fra bilen over på cyklen på deres daglige ture.



Tallene fra undersøgelsen i 2011 viser, at der er en overvægt af cykelhjelmmodtagere, der vælger cyklen som det primære transportmiddel, i forhold til paneldeltagere.

Til beregning af, hvor stor cykelandelen er af den samlede transport, blev respondenterne spurgt om hvor mange ture, de foretog *i går*, og hvilke transportmidler de benyttede på deres ture.

I gennemsnit foretog respondenterne ca. 3 ture hver i alle tre undersøgelser. I 2010 blev cykelandelen af den samlede transport beregnet til 11,3 %, i 2011 til 17,2 % og i 2015 til 39 %. Til sammenligning ligger tallene fra Danmarks Tekniske Universitets transportvaneundersøgelser for Fredericia på hhv. 20,5 % i 2010, 15,2 % i 2011 og 13,4 % i 2014, baseret på hhv. 122, 91 og 30 besvarelser. Ifølge DTU er resultaterne af deres undersøgelser ikke repræsentative pga. de meget lave antal besvarelser. Vurderes stigningen i cykelandelen på baggrund af panelundersøgelserne må den siges at være steget ganske betragteligt. Tages den tidligere beskrevne usikkerhed i betragtning, sammenholdt med at cyklisttællinger på udvalgte steder har vist et ret konstant antal cyklister, er den beregnede cykelandel på 39 % for 2015 sandsynligvis for høj. Dog kan det konkluderes at cykelandelen er steget i løbet af de år Fredericia har været cykelby.

### Hvad kan få flere borgere til at cykle, og få flere til at cykle mere

Fredericia Kommune vil også gerne fremadrettet arbejde for at få endnu flere til at cykle. Derfor er det vigtigt at vide, hvad der skal til for at opnå dette. I undersøgelserne blev deltagerne spurgt til, hvad der kunne motivere dem til at cykle mere. Her er der især fire faktorer, der gør sig gældende. Flere cykelstier og cykelbaner, mere tryghed for cyklister, mere sikkerhed for cyklister og så at cykling giver god motion og et sundere liv. Den gruppe af respondenter, der cykler sjældnere end to gange om måneden, svarer desuden at kortere afstand til deres arbejdsplads kunne motivere dem til at cykle mere.

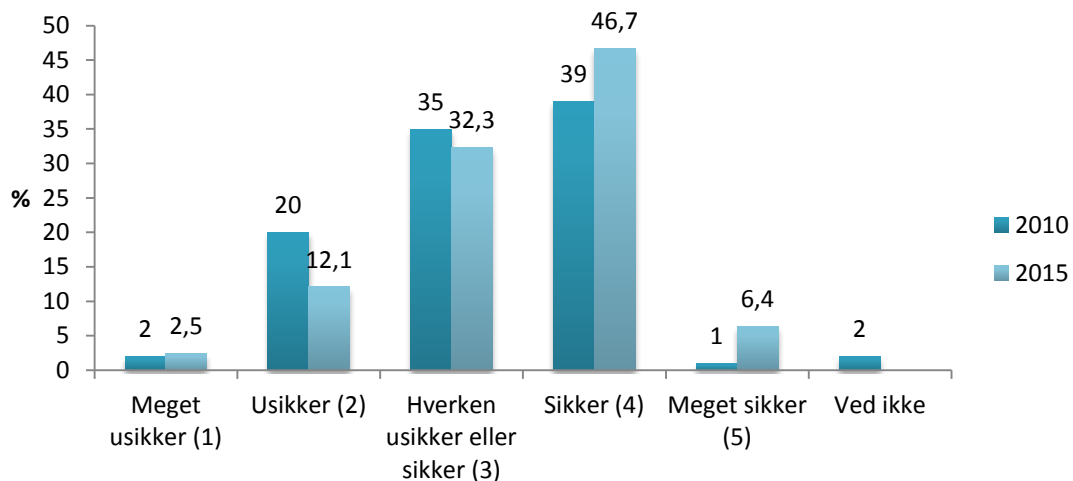
Flere cykelstier og cykelbaner og større trafiksikkerhed er områder, der er afsat midler til at arbejdet på de kommende år.

At sundhed og motion er en så betydelig motivationsfaktor peger på, at der ligger en oplagt opgave i en yderligere styrkelse af samarbejdet med sundhedsstaben omkring adfærdspåvirkende kampagner og aktiviteter.

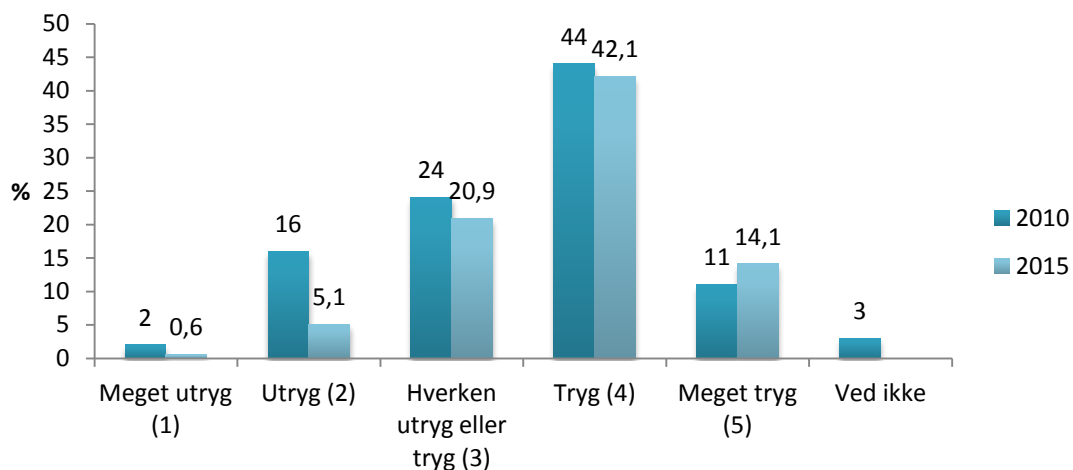
### Sikkerhed og tryghed

Som nævnt i afsnittet ovenfor viser besvarelsene, at mere sikkerhed og tryghed for cyklister kunne motivere flere til at cykle. Omvendt kan mangel på samme være medvirkende til, at flere vælger at lade cyklen stå. I undersøgelsen har vi derfor spurgt respondenterne, hvor sikre og hvor trygge de føler sig som cyklister i Fredericia.

*Hvor sikker eller usikker føler du dig som cyklist i Fredericia Kommune?*



*Hvor tryg eller utryg føler du dig som cyklist i Fredericia Kommune?*



Som det fremgår af ovenstående figurer, føler langt hovedparten af respondenterne sig overvejende både sikre og trygge som cyklister i Fredericia. Det tyder således på, at cyklisterne generelt føler sig både sikre og trygge, men at der set i relation til større trafiksikkerhed som motiverende faktor, stadig er plads til forbedringer.

### **Borgernes højest prioriterede ønsker til forbedring af forholdene for cyklister**

I panelundersøgelsen var der lagt op til, at borgerne kunne udpege specifikke lokaliteter, hvor de mente der var mest brug for forbedringer for cyklisterne, og samtidig kunne de beskrive, hvad de mente forbedringerne skulle bestå af. Spørgsmålene var sat op med åbne svarmuligheder. Det har resulteret i en række besvarelser, hvor især 18 lokaliteter er nævnt gentagne gange.

På en top 5 liste ligger følgende lokaliteter og ønsker:

1. Kolding Landevej – Cykelsti og Belysning
2. Pjedstrup/Bredstrup til Fredericia – Belysning og cykelsti
3. Ydre Ringvej – Cykelsti ved Carlsberg
4. Krydset ved 6. Julivej og SOSU skolen
5. Vejlevej – Forbedring af signalreguleringen så der kommer mere grønt lys til cyklerne

Generelt går ønskerne i øvrigt på, sikring af krydsningsmuligheder, udbygning af cykelstinet, bedre vedligeholdelse og fejning af belægninger og ønsker om større trafiksikkerhed generelt



## 5. Fysiske forbedringer

Formålet med Fredericia Cykelby har været at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel, og fastholde cyklisterne. En af de ting, som cyklisterne prioriterer højt i dagligdagen, er cykelstier og dermed bedre fremkommelighed som cyklist. Derfor har en vigtig del af cykelby projektet bestået af fysiske forbedringer i form af etablering af cykelstier, førgrønt for cyklister, cykelpumper, cykelstativer og meget mere. Dette afsnit indeholder en beskrivelse af de fysiske forbedringer der er gennemført, samt tællinger, service og driftsforhold.

### 5.1 Nyanlagte cykelstier i byen

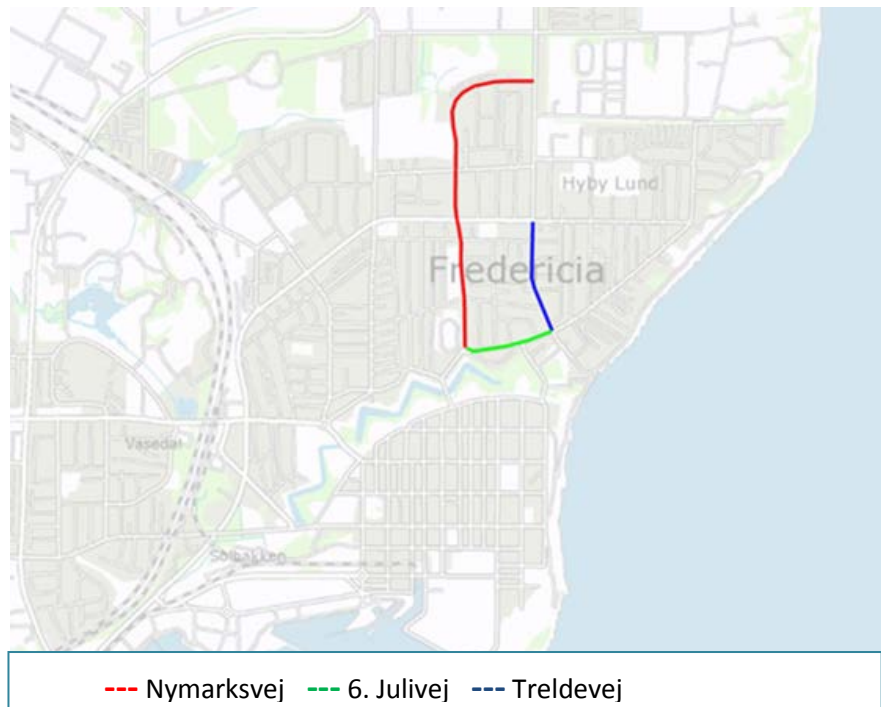
Som en del af Fredericia Cykelby er der etableret cykelstier på Nymarksvej, 6. Julivej (fra Nymarksvej til Treldevej) og på Treldevej (fra Fælledvej til Indre Ringvej).

Der er samlet etableret enkeltrettede cykelstier langs med ca. 3 km vej. Stierne er tilpasset de lokale forhold og så vidt muligt anlagt i 2 meters bredde. Stierne er alle anlagt i asfalt og afgrænset mod vejen med en granitkantsten. Stierne er etableret således, at de skaber en sammenhæng med det eksisterende stinet. De etablerede stier er beliggende som vist på kortet.

Tilpasningen til lokale forhold og ønsket om 2 meter brede cykelstier har betydet, at der på delstrækninger er mindre plads til parkerede biler, end før stierne blev

etableret. På Nymarksvej har dette været en særlig udfordring, da kun få af de tilstødende ejendomme har mulighed for parkering på egen grund. Der er af samme grund på denne strækning etableret en parkeringszone, hvor der kun må parkeres i afmærkede p-båse. Etablering af p-båsene har betydet en væsentlig lavere hastighed på strækningen, og beboere langs strækningen beretter samtidig, at antallet af gennemkørende biler er faldet.

I forbindelse med parkeringsudfordringerne har der løbende været dialog med de erhvervsdrivende for at finde en løsning, der tilgodeser alle parter. Ligeledes blev der afholdt et offentligt orienteringsmøde i forbindelse med planlægningen af stierne. I forbindelse med anlægget af stierne har der været løbende dialog med de berørte lodsejere for at få tilgodeset borgernes ønsker og få tilpasset cykelstierne til mindst mulig ulempe for beboerne på strækningen.



Etableringen af cykelstierne blev ramt af forsinkelse, da Davidsen Partnere, det lokale firma som vandt udbuddet ved den offentlige licitation, gik konkurs kort efter, at arbejdet blev igangsat. Efter en periode uden anlægsaktiviteter blev projekter overdraget til Din Entreprenør Partner, som færdiggjorde arbejdet.

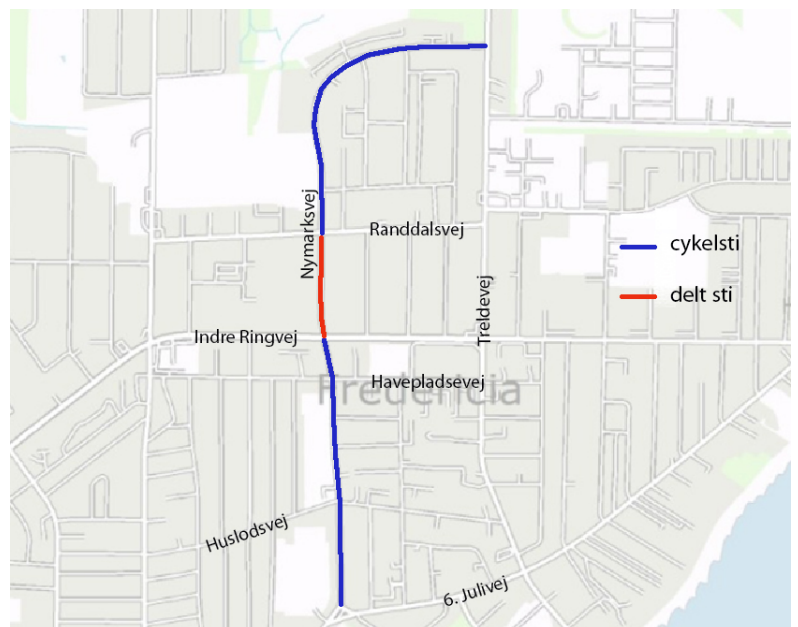
### Nymarksvej

På Nymarksvej er der anlagt 1,5 km enkeltrettet cykelsti i begge retninger, samt 0,25 km delt sti. Cykelstien fører cyklister fra midtbyen ud til den nordlige del af byen og sikrer stadiggang mod såvel skole som fritidsaktiviteter.

Stien er etableret i 2,0 meters bredde på strækningen fra Treldevej til Randdalsvej. Fra Randdalsvej til Indre Ringvej var de eksisterende forhold anderledes end forventet, hvorfor der her er etableret delt sti. For at tydeliggøre opdelingen er stien udført med midterstribe og forskelligt farvede belægninger.

Fra Indre Ringvej til 6. Julivej er stien igen etableret i 2,0 meters bredde, og der er ved Havepladsvej etableret en hævet flade, der sikrer krydsningen af Nymarksvej.

Fra Huslodsvej til 6. Julivej er der etableret parkeringszone, og hastighedsgrænsen på 40 km/t er bibeholdt.



*Herunder ses de delte stier på strækningen fra Indre Ringvej til Randdalsvej*



Etableringen af cykelstier på Nymarksvej betød ligeledes, at det på en delstrækning var nødvendigt at flytte gadebelysningen til modsatte vejside. Dette viste sig først nødvendigt sent i processen og fordyrede derfor anlægsprojektet.

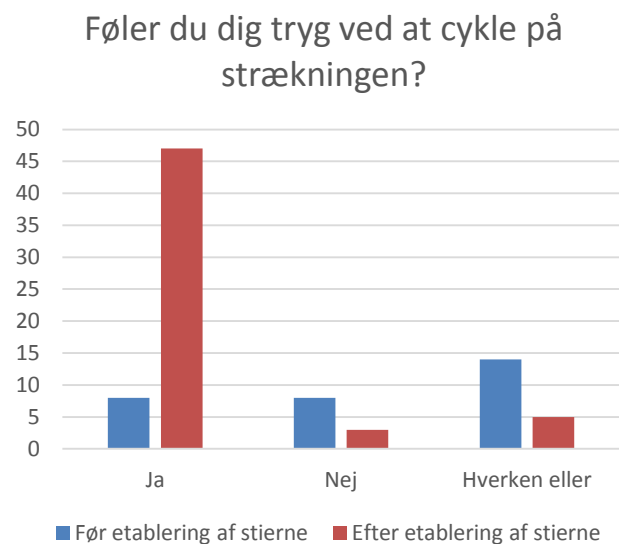
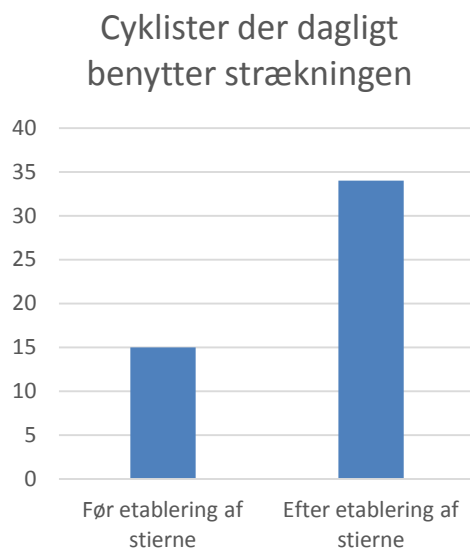


*Nymarksvej efter etablering af cykelstier. Parkeringsbåse fungerer som hastighedsdæmpende foranstaltning.*

### Stopinterviews

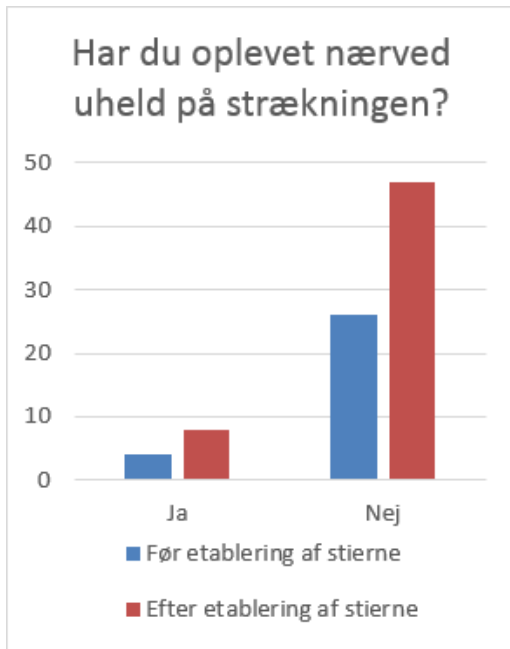
I forbindelse med evalueringen af stierne på Nymarksvej blev der i december 2014 udført stopinterviews med cyklisterne på strækningen.

Cyklister på strækningen blev stoppet om morgenen, og som tak for deres deltagelse fik de udleveret et rundstykke. 55 cyklister blev interviewet, og resultaterne af de gennemførte interviews viser, at etableringen af stierne har medført knap 20 % flere cyklister på strækningen. Ca. 40 % føler sig mere trygge ved at cykle på strækningen efter etablering af cykelstier.



Ingen af de adspurgte har været involveret i uheld efter etableringen af stierne, mens lidt flere har været involveret i et nærvædet uheld efter etableringen af stierne. Stigningen i antallet af nærvædet ulykker skyldes formentlig udviklingen af områderne langs med strækningen, hvor der efter stiernes anlæggelse er etableret to nye dagligvarebutikker. Dette har givetvis genereret en større mængde

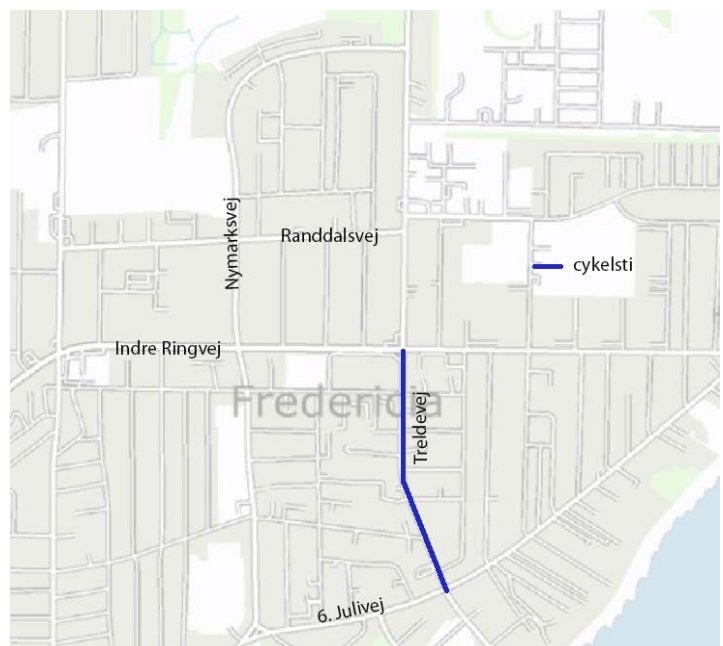
trafik på tværs af cykelstierne, og ydermere ligger bygningerne helt ud til stierne, således at der, især ved høj hastighed på stierne, kan opstå farlige situationer omkring overkørslerne pga. forringede oversigtsforhold. Ligeledes er antallet af cyklister på strækningen øget. Der kan på den baggrund spekuleres i, om cyklisternes øgede følelse af tryghed på strækningen betyder, at de er mindre påpasselige, og dermed kommer i nogle situationer, der kan give anledning til næved uheld.



### Treldevej

På Treldevej er der etableret 2,0 meter brede cykelstier på strækningen fra Indre Ringvej til 6. Julivej. Cykelstierne forbinder de eksisterende stier på Indre Ringvej og Treldevej med vejnettet mod bymidten og sikrer gode og trygge cyklistforhold på en strækning, der tidligere var uheldsbelastet.

I 2010 blev udført en tælling, der viste en årsdøgnstrafik for cyklister på 88. De nyeste spoletællinger viser en gennemsnitlig årsdøgnstrafik på ca. 145 cykler. Etableringen af cykelstier på Treldevej har altså betydet at ca. 60 % flere cyklister benytter strækningen dagligt.

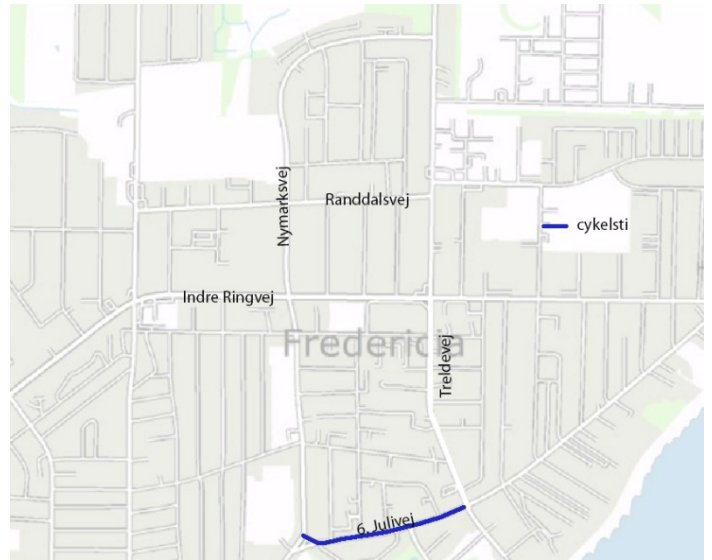


## 6. julivej

På 6. julivej er der etableret cykelstier fra Treldevej til Nymarksvej. Stierne forbinder de to øvrige nye stianlæg og giver cyklister mulighed for mere trygge og sikre forhold på 6. julivej, som tidligere var bred og med mange parkerede biler.

På strækningen er hensynet til parkeringsbehovet indarbejdet i anlægsprojektet, og der er derfor etableret flere parkeringsspor på strækningen, som er afgrænset af plantebede med træer og bunddække.

De berørte strækninger er før og efter anlæggelsen af nye cykelstier gennemført og filmet.



## 5.2 Cykelparkering og cykelservice

Fredericia Cykelby har ønsket at udbygge cykelparkeringsmulighederne og servicefaciliteterne centrale steder i byen. Cyklisterne i Fredericia skal have mulighed for at parkere både centralt og sikkert, og der skal være mulighed for at klare mindre udfordringer med cyklen undervejs.

### Cykelparkering i gågaderne

I 2010 gennemførte Fredericia Cykelby en analyse af den daværende cykelparkering i Fredericia bymidte. Her var fokus på cykelparkeringsens type, omfang og placering. Alle cykelparkeringspladser blev optalt, og det blev noteret, hvor stor belastning der var på de enkelte stativer.

På baggrund af analysen blev det besluttet at udvide antallet af stativer samt udskifte den eksisterende cykelparkering i bymidten med en ny type stativ. De nye stativer blev specielt fremstillet til byen og udviklet i samarbejde med Veksø ud fra kriterier om funktion, robusthed og design.

Stativerne var dengang de første i landet med indbygget wirelås. Fordelen ved, at låsen er integreret i stativet er, at man i en og samme arbejdsgang parkerer sin cykel og trækker wirelåsen ned til cyklens egen lås og fastgør den der. Hensigten er at gøre det let for cyklisten at fastlåse sin cykel, og samtidig gøre livet surt for cykeltyvene. Princippet er siden blevet kopieret flere steder i landet.



Der er opsat 270 cykelstativer i bymidten, som alle er udført i galvaniseret stål. Selve låsen er udformet som en "hængelås" og udført i messing. Låsen er specialstøbt, fordi det var vigtigt at det er en lås man har lyst til at tage fat i. Den må ikke virke beskidt eller kantet, tværtimod må den gerne være lidt eksklusiv.

I december 2014 blev Fredericia Cykelby nomineret til at modtage en donation fra forsikringselskabet Almindelig Brand som led i selskabets bestræbelser på at komme cykeltyverier til livs. En række tilmeldte borgere havde mulighed for at stemme på to udvalgte projekter, hvoraf cykelstativerne i Fredericias gågader var ét af dem. Desværre for Fredericia gik donationen til Furesø, som fik 56 % af stemmerne, men alene nomineringen må siges at være en cadeau til Fredericia Cykelby.



I 2011 blev der talt 121 parkerede cykler i gågadesystemet. Efter etablering af nye cykelstativer er antallet af parkerede cykler steget. Der er således talt 199 cykler i februar 2015. Antallet af cykelstativer viser sig stadig at være i underkanten.

## Montering af cykelstativer ved rådhuset syd

I forbindelse med opsætning af nye cykelstativer i gågaderne blev de eksisterende stativer nedtaget. 50 af de nedtagne stativer blev forsynet med wirer til fastgørelse i cykellås, og efterfølgende opsat på sydsiden af rådhuset. Disse fungerer i dag dels som cykelparkering for rådhusets personale, og dels som cykelparkering for byens borgere med ærinde på eller i nærheden af rådhuset.

## Cykelparkering ved Banegården

Fredericia Station er et af landets vigtigste knudepunkter for kombination af togrejser og bus, cykel, gang og bil. Imidlertid er stationsområdet hverken visuelt eller funktionelt optimalt. Derfor har Fredericia Kommune og DSB i 2010 i fællesskab udarbejdet "Helhedsplan for Fredericia Stationsområde". Blandt intentionerne i helhedsplanen er etablering af langt flere cykelparkeringspladser i umiddelbar nærhed af stationens hovedindgang.

En cykeltælling på stationens område foretaget primo september 2014 har vist, at der er en præference for at benytte de uaflåste overdækkede cykelparkeringspladser tæt på stationsbygningen. Der er således talt en belægningsgrad på hhv. 111 % på østsiden og 113 % på vestsiden med løst henstillede cykler til følge.



Samtidig har tællinger vist, at der var overkapacitet på den tidsbegrænsede skråparkering umiddelbart foran stationsbygningen, og at der er uudnyttet kapacitet på de øvrige parkeringsarealer rundt omkring stationen.

Halvdelen af skråparkeringen blev nedlagt, og på arealet blev i stedet for opsat 208 overdækkede cykelparkeringspladser i to etager. Fredericia Cykelby har finansieret halvdelen, mens DSB har finansieret resten. Cykelparkeringen blev taget i brug ultimo december



En tælling foretaget i februar 2015 viser, at der i området umiddelbart foran stationens hovedindgang nu er langt færre cykler uden for stativ. Den reelle effekt vil dog først kunne vurderes senere på sæsonen.

### Særlige børnecykelstativer

Et særligt fokuspunkt har været at få flere børn og deres familier til at cykle mere. For at signalere og synliggøre dette har Fredericia Cykelby valgt at opsætte cykelstativer, som størrelsesmæssigt og visuelt appellerer til børn. Cykelstativerne er importeret fra England og udmærker sig ved, at det også er muligt at fastlåse løbehjul. Cykelstativerne er opstillet ved Fredericia Idrætscenter, ved Madsby Legepark og på gasværksgrunden, en urban idrætslegeplads i bymidten. Med andre ord tre centrale steder med stor tilstrømning af publikum.

Forleden fik Madsby Legepark et par nye cykelstativer - og de første "anmeldelser" kom fra børnene på Ullerupbæk Skolen, afd. Skjoldborgvej 5d og 6d:

**"Orv, de er seje!"**



### Cykelservice

For at sikre bedre forhold for cyklisterne i Fredericia er der opsat fem cykelpumper, som alle placeret centrale steder i byen. Fire af pumperne er manuelle pumper, som er placeret ved indfaldsvejene til bymidten - Danmarks Port, Kongens Port, Nørre Port samt Sjællandsgade. Alle fire manuelle pumper er placeret sammen med et cykelbarometer.



Cykelpumpernes placering





*Cykelumpen placeret ved Nørre Port*

Den sidste pumpe er en elektrisk pumpe, placeret i et centralt kryds ved Banegården. Samme sted er indrettet en servicestation, som fungerer som "Gør-det-selv" værksted for cyklister.

Servicestationen, den første af sin art i Danmark, er udviklet i samarbejde med Veksø og udstyret med fastgjort værktøj og en slangeautomat. Cyklisterne har her bekvem mulighed for at foretage mindre reparationer på stedet, da cyklen kan hænges op. Værktøjet kan frit benyttes, og det er muligt at købe cykelslanger i automaten. Slangeautomaten serviceres af en lokal cykelsmed.



*Servicestation til vedligehold af cykler*



*Diverse værktøj monteret på servicestationen*

I panelundersøgelsen svarer lidt over 40 % af borgerne, at de er tilfredse eller meget tilfredse med antallet og placeringerne af cykelservice faciliteterne. Tilfredsheden med standarden og vedligeholdelsen er lidt lavere. I begge tilfælde svarer ca. 50 % af borgerne *hverken utilfreds eller tilfreds*, hvilket sandsynligvis skal tolkes som at mange ikke, eller kun meget sjældent, benytter faciliteterne.

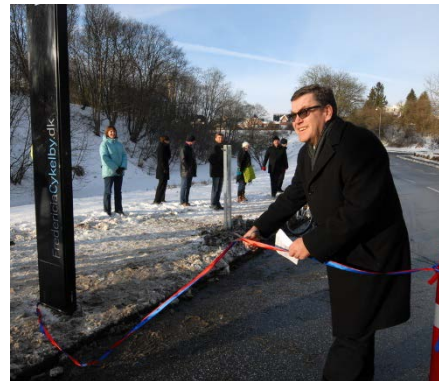
## Cykelbarometre

Baseret på forsøg og erfaringer, primært fra Odense og Århus, valgte Fredericia Cykelby at opstille cykelbarometre, i første omgang ved de fire byporte. Barometrene fungerer som faste tællestationer for cykeltrafik, men lige så vigtigt er det, at de synliggør cykelaktiviteten. Signalværdien af et barometer er høj for såvel cyklisterne, som dagligt gøres opmærksomme på, at de værdsættes og "tæller" i statistikkerne, samt for andre passerende, som mindes om brugen af cyklen som transportmiddel. Intentionen dermed er at motivere flere til at cykle og flere til at cykle mere. Ved de to største indfaldsveje til bymidten er siden opsat endnu to barometre udført i maxi størrelse. De store barometre blev udviklet for at sikre synlighed i forhold til det brede vejprofil og for at cementere, at cyklisterne tæller i Fredericia.

Cykelbarometrene tæller cyklisterne hele døgnet via spoleregistreringer, og alle data kan udtrækkes online og eksporteres til Excel. Cykelbarometrene er udført i pulverlakeret stål og udover at vise antallet af cyklister hver dag, viser barometrene temperaturen samt en summering af det samlede antal cyklister i løbet af året. For at øge synligheden og højne signalværdien bliver det samlede tal fra byens seks barometre streamet på cykelbyens hjemmeside.

### "Hvorfor talte jeg ikke med?"

- Når man er kommet forbi og man kan se, at man ikke er blevet talt med, så bliver vi ofte gjort opmærksomme på det.
- Kommunens driftschef ]



*Her ses billeder fra indvielsen af det første cykelbarometer ved Kongens Port.*

*Formanden for Teknisk udvalg, Mads Lund, klipper snoren, og byrådsmedlem Lars Ejby Pedersen iførte sig cykelhjelm og passerede som den første barometret ved Kongens Port.*

## Stikort

Der er i august 2012 fremstillet et stikort, som er udført i et format, så det i sammenklappelig stand ikke fylder mere, end at det kan være i en brystlomme. Formatet er bevidst valgt, så det er enkelt at håndtere og nemt at have med på cykelturen. Stikortet viser alle cykelstier, cykelbaner, rekreative stier, servicemuligheder samt de regionale og nationale cykelruter i kommunen. På kortets bagside, der grafisk er opbygget, så den matcher cykelbyplakaten, kan findes informationer om blandt andet oplevelsesmuligheder, cykelparkering, servicemuligheder og der er henvisning til den landsdækkende cykelruteplanlægger "Cyclistic".



Stikortene er uddelt til biblioteker, turistbureau, sportshaller og ligger desuden til fri afbenyttelse i rådhusets forhal.

## 5.3 Driftsforhold

Driftskvaliteten af byens cykelstier er en vigtig faktor for at kunne fastholde byens cyklister. Panelundersøgelsen foretaget i august 2010 viste, at blandt de borgere, der cykler mindst et par gange om måneden, pegede 56 pct. på, at dårlig vedligeholdelse af cykelstier og veje var det, der generede dem mest.

Fredericia Cykelby fik derfor indført muligheden for, at borgerne via cykelbyens hjemmeside kunne indberette fejl og mangler digitalt på et kort. Systemet er sidenhen implementeret, så det i dag også kan tilgås fra Fredericia kommunes hjemmeside og omfatter et bredt udsnit af kommunens øvrige driftsområder.

Job ved kommunen

BORGERE ERHVERV FORENINGER POLITIK

Du er her: > Trafik, parker og veje > Indberet > Fejlmeld huller i veje og stier

Artikler

- > Fejlmeld afvanding
- > Fejlmeld byinventar
- > Fejlmeld Fortove
- > Fejlmeld gadelys og signalanlæg
- Fejlmeld huller i veje og stier
- > Indberet
- > Kommunens ansvarsforsikring - Veje

Fejlmeld huller i veje og stier

Her kan du anmelde huller i veje og stier. Beskriv gerne hullets størrelse og dybde, samt et billede, hvis det er muligt.

Selvbetjening

- Fejlmeld huller i veje og stier

Opdateret 27-03-2014 08:19 af Fredericia Kommune

Kontakt

Fredericia Kommune  
Gothersgade 20  
7000 Fredericia  
Tlf.: 7210 7000  
> Mail: [kommunen@fredericia.dk](mailto:kommunen@fredericia.dk)  
> Mail: [sikkerpost@fredericia.dk](mailto:sikkerpost@fredericia.dk)

Åbnings-/tlf. tider

> Rådhuset og Jobcenter

Hjemmesiden

- > Hjælp til hjemmesiden
- > Cookies
- > Få siden læst op

Leve

- > Kor
- > Ser
- > EAI
- CVR-
- Bank

Ligeledes fik borgerne mulighed for at sende en sms med oplysninger om huller og skader på veje og stier. Den digitale indberetningsmulighed har nu kørt i en årrække, og det er oplevelsen, at systemet er blevet taget godt imod blandt borgerne. Rigtig mange borgere er i høj grad blevet medspillere og har påtaget sig en del af ansvaret for at medvirke til vedligeholdelsen af byen. Kommunen kvitterer, i det omfang det er muligt, med en hurtigere udbedring af skaderne.

Fejning og vintervedligeholdelsen af de primære cykelstier prioriteres højt i Fredericia Kommune, da fremkommeligheden på cykel, også i vintermånederne, er vigtig for at holde cyklisterne i sadlen, helst hele året rundt.

Omfattende besparelser på kommunens driftsbudget har dog medført, at vedligeholdelsesniveauet, især på de sekundære veje og stier, ikke er så højt, som vi og borgerne kunne ønske. Det viser sig da også i undersøgelsen foretaget februar 2015, hvor der nu, blandt de borgere, der cykler mindst et par gange om måneden, er hele 69 %, der peger på, at dårlig vedligeholdelse af cykelstier og veje er det, der generer dem mest.

I 2010 peger 56 % af de borgere, der cykler mindst et par gange om måneden på, at dårlig vedligeholdelse af cykelstier og veje er det, der generer dem mest. I 2015 er tallet steget til 69 %

## 6. Aktiviteter og kampagner

Fredericia Cykelby har gennemført en række aktiviteter og kampagner, der søger at motivere flere borgere til at cykle og flere til at cykle mere. Gennem forskellige kampagner, aktiviteter og events har Fredericia Cykelby fået borgere i Fredericia til at afprøve nye tiltag i relation til cykling. Aktiviteternes forskellige karakterer har haft til formål at ændre borgernes adfærd i relation til transport og få borgerne til at se de fordele, der er forbundet med at vælge cyklen som transportmiddel. I flere sammenhænge har oplevelser og konkurrencer været det motiverende element, som har tiltrukket folk.

### 6.1 Cykelscore

Fredericia Cykelby lancerede i 2011 **CykelScore**, et nyt helårligt kampagnekoncept til fremme af cykeltrafik baseret på moderne teknologi. Deltagernes indsats eksponeres online på internettet, og de præmieres året rundt. Konceptet var i udgangspunktet målrettet skoler og virksomheder, men er udvidet til også at omfatte børneinstitutioner og seniorer, der har forladt arbejdsmarkedet. I realiteten kan alle, der ønsker det, deltage.

#### Baggrund

Kampagnerne Vi cykler til Arbejde og Alle Børn Cykler har igennem mange år vist, at både børn og voksne gerne cykler mere, når der er konkurrencer og præmier forbundet med indsatsen. Imidlertid kræver det tidskrævende manuelle indtastninger og afkrydsninger, og kampagnerne kører kun i få uger hvert år. Derfor var det et stort ønske at få udviklet et nyt koncept til vedvarende cykelkampagner, baseret på en kost-effektiv teknologi. Prisen for startinvesteringen måtte godt være høj, hvis bare investeringen pr. ny cykeltur blev lav.

#### Konceptet

Fredericia Cykelby har derfor udviklet et koncept – CykelScore – hvor man eksponerer og præmierer god adfærd – jo oftere du cykler, jo større er din chance for præmier.

En elektronisk RFID-chip monteres på cyklen, og cyklisten registreres derved hver gang, de ankommer til jobbet eller skolen eller idrætscenteret. Hver chip har et unikt nummer. Deltagerne monterer selv chippen på cyklens eger og indtaster deres personoplysninger på hjemmesiden, således at chippen tilknyttes personen. Så skal de ikke gøre mere. Når cyklen ankommer til skolen eller arbejdspladsen, bliver det automatisk registreret af en elektronisk boks – et checkpoint. På boksen viser et kvitteringslys, at cyklen er registreret. Kommer man forbi andre checkpoints i løbet af dagen, giver det ekstra CykelScore og dermed flere lodder i lotteriet. Data tidsstempler og overføres løbende.



Cykel Score skal få skoleelever og medarbejdere til at konkurrere om at have flest cykeldage. Ved at registreringen foregår elektronisk, er det utrolig nemt at være med, og kampagnen kører kontinuerligt året rundt – populært sagt 12 gange så lang tid som Vi Cykler til Arbejde. Det koster ikke noget for arbejdspladserne og cyklisterne at deltage. Alle data er fortrolige og benyttes kun til statistik og til kontakt med deltagerne. Alle deltagere kan stoppe straks, hvis de ønsker det. Med Cykel Score holdes der hele tiden øje med, hvor tit der cykles til arbejde. Arbejdspladserne/ skolerne sammenlignes i forhold til hinanden, og arbejdspladserne/ skolerne kan konkurrere imod sig selv eller hinanden.

Man behøver ikke at have et lokalt checkpoint for at deltage i konceptet, eksempelvis har Center for Høretabs medarbejdere ønsket at deltage. Medarbejderne benytter bare de checkpoints, der er opstillet rundt i byen.

CykelScore er et koncept, som umiddelbart kan opskaleres til at dække hele Danmark, og alle kommuner, skoler og arbejdspladser er derfor velkomne til at deltage i CykelScore. Kommunerne kan stå som lokal initiativtager, men reelt kan både skoler og arbejdspladser medvirke,

uden at den pågældende kommune er aktiv part. Man kan som arbejdsgiver abonnere på CykelScore som et sundhedskoncept, således at de definerer deres egen præmiepulje. Konceptet rummer mulighed for, at man kan opstille cykelture, hvor deltagerne skal forbi bestemte checkpoints/virtuelle zoner i enten en tilfældig eller en fast rækkefølge. På den måde kan aktiviteten sidestilles med de store motionsløb og orienteringsløb, og såvel tilmeldinger som registreringer vil være fuldt automatiserede.



### **www.CykelScore.dk**

Hjemmesiden fungerer som en database, der modtager alle registreringerne, der lagres med oplysninger om sted, tidspunkt og ID. Brugere anfører mobiltelefonnummer, postadresse og e-mail, hvilket giver mulighed for en tovejskommunikation med brugere, herunder nyhedsbrev og brugerundersøgelser.

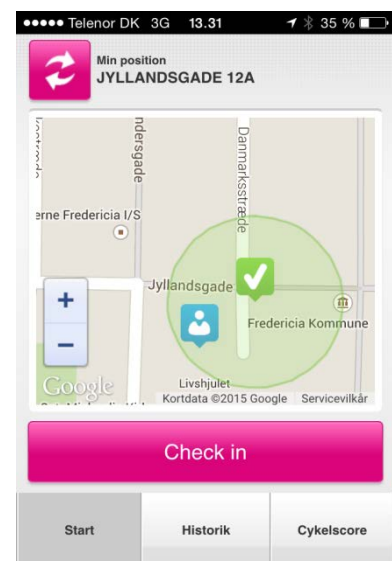
Hver deltager kan logge ind og se en opgørelse på dage, uger og måneder. For skolerne vises tallene klassevis, for hver skole og totalt for alle skoler. For arbejdspladserne vises tallene for hver afdeling, for hver arbejdsplads og totalt for alle arbejdspladser. Database kan generere udtræk af vindere, således at hver registreret cykeldag giver et lod i lotteriet – dermed kan selv de mindst aktive godt vinde, men de mest aktive har størst chancer. Passeres en boks flere gange på en dag, tæller det kun som 1 CykelScore, mens passage af 2 bokse på en dag giver en CykelScore på 2.

Hjemmesiden indeholder et administrationsmodul, som holder styr på checkpoints, deltagere, præmier mv. Et præmiemodul udtrækker det ønskede antal vindere inden for den brugergruppe og tidsperiode, som der ønskes.

The screenshot displays the CykelScore website interface. At the top, the user is identified as Nanette Simonsen Rytter, Fredericia Rådhus, with a current score of 110 points for May 2015. Navigation tabs include MIN SIDE, NYHEDER, EVENTS, RANGLISTE, CHECKPOINTS, and HJÆLP. The main content area features a user profile for Nanette Simonsen Rytter, showing her photo, name, and affiliation with Trafik & Natur hos Fredericia Rådhus. Below the profile is a bar chart representing activity for the month of May 2015. To the right, there is a dropdown menu for 'Trafik & Natur' and a list of other users with their respective scores: Anna Marie Kjærgaard (4 points), Henriette Voss (3 points), and Gitte Sejr Hansen (2 points). At the bottom, there are two columns of event listings. The left column, labeled 'MIN LOGS', shows recent events at Fredericia Rådhus and Axeltorv. The right column, labeled 'AKTIVITET', shows a list of active users like Dikte Damkjær Bruus, Birthe Dyreborg, and others.

### CykelScore GPS App

Systemet er udvidet med muligheden for at anvende GPS. Ved at anvende en gratis applikation får man automatisk registreret cykelturene i CykelScore, uden brug af fysiske installationer. App'en åbner mulighed for, at størstedelen af den danske befolkning potentielt kan deltage i CykelScore uden at have fået tildelt en RFID chip. Det vil være muligt at oprette virtuelle checkpoints i CykelScore, som kan fungere akkurat som almindelige RFID bokse i forbindelse med pointgivningen. Teknisk set er det en mobil hjemmeside, hvor brugeren kan checke ind på de virtuelle checkpoints, når der er opnået satellitforbindelse. Registreringerne sendes til CykelScore databasen, som tjekker data og tildeler point. Loggen viser en liste over de sidste registreringer og CykelScoren i forhold til andre deltagere. App'en er en lidt mere teknisk løsning end brug af chip, så den er mindre egnet for især børn og ældre.



## Status

I Fredericia står der i dag 23 fysiske checkpoints, og der er ca. 1200 aktive brugere. Senest er CykelScorefamilien udvidet med fire børneinstitutioner i kommunen. På baggrund af en spørgeundersøgelse er der lavet en infographic for perioden 2011 til 2013, som ses på figuren til højre. Her skitseres i hovedtræk effekterne af konceptet.

CykelScore udbydes i dag af virksomheden Kofoed&Co., og siden opstarten i Fredericia anvendes konceptet nu også på skoler i Frederikshavn, Næstved og Odense.

## Bike the Track – Track the Bike

Projektet er desuden udgangspunkt for et EU projekt 2012 - 2015, som vil udbrede konceptet til mange lande. Projektet har ni europæiske partnere og et antal følgebyer. Fredericia deltager som demonstrationsby og som ekspert for de øvrige byer.

Projektet Bike the Track – Track the Bike skal reducere energiforbruget ved fritidsture, særligt for børnefamilier. Disse erfaringer kan videreføres i andre byer og lande i EU.

# CYKELSCORE I FREDERICIA

Fredericia Kommune har kørt med i CykelScore siden august 2011. Mere end 1200 borgere – børn såvel som voksne – cykler 1 dag med som deltagere i CykelScore. Der er i alt 23 fysiske checkpoints og 5 virtuelle checkpoints placeret ved skoler, private og kommunale arbejdspladser samt rundt i Fredericia by.

Nedenstående data bygger på de deltagende cyklisteres aktivitet ved checkpointene siden opstarten i august 2011 og indtil november 2013 samt interviews fra 2012 og resultater fra to spørgeskemaundersøgelser fra henholdsvis 2012 og 2013. Tallene er minimum.

### KILOMETER

**364.000** →  
**KILOMETER** HAR DELTAGERNE  
I ALT CYKLET SIDEN OPSTART

### SPØRGESKEMA FACTS

**60% SIGER:**   
"VI CYKLER  
FORDI DET GØR OS GLADE"

### CYKELSCORE KONCEPTET

**85%** SYNES  
**CYKELSCORE**  
ER  
**RIGTIG GODT** ELLER GODT

### MOTION OG OVERSKUD

 **4 UD AF 5 VOKSNE**  
**DELTAGERE CYKLER**  
**FOR MOTIONENS SKYLD**  
**2 UD AF 3 CYKLER FORDI**  
**DET ØGER DERES TRIVSEL**

### UDTALELSE

"DER ER **MANGE ELEVER,**  
SOM ER MED... JEG HØRER DEM SIGE,  
**AT DE GÅR OP I DET.**"

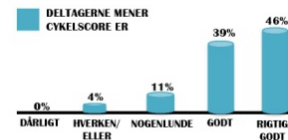
### DET SVARER TIL...

 **JORDEN**  
**RUNDT**  
**MERE END**  
**9 GANGE**

### SPØRGESKEMA FACTS

**53%** SIGER  
"VI CYKLER MERE  
MED CYKELSCORE"

### CYKELSCORE KONCEPTET



### SUND KONKURRENCE

**30%**  
**AF BØRNERNE**  
SYNES KONKURRENCE GØR DET  
**SJOVT AT CYKLE**



**306**  
**SPAREDE SYGEDAGE\***  
VED AT DELTAGERNE  
HAR KØRT DE  
**364.000 KM PÅ CYKEL**

\*Udregningen er baseret på tal fra "Samfundsøkonomiske analyser af cykelsuperstierne - Baggrundsrapport", Incentive & Sekretariatet for Cykelsuperstier, 2013. Heraf fremgår det, at omkostninger pr. sygedag er kr. 1.072 (produktionslab). Dertil kommer en antaget gennemsnitlig timeløn på kr. 200.



**780.912 KR.**  
**ER SPARET\***  
VED AT  
DELTAGERNE HAR CYKLET  
I STEDET FOR AT KØRE I BIL

\*Udregningen er baseret på tal fra "Cycling more often 2 cool down the planet! Quantifying CO2 savings of cycling", ECF, 2011

### UDTALELSE

"JEG SYNES, DET [CYKELSCORE] ER  
EN RIGTIG GOD IDE.  
DET ER SIMPELTHEN  
**ALLETIDERS!**"

### MILJØ

**90** TON CO2  
ER  
**SPARET\***  
VED AT DELTAGERNE HAR TAGET  
CYKLEN FREM FOR BIL

For uddybende informationer om nærværende data, kontakt CykelScore på [anne.kirstine@cykelscore.dk](mailto:anne.kirstine@cykelscore.dk). Læs mere om CykelScore konceptet på [www.CykelScore.dk](http://www.CykelScore.dk) eller på [www.Linkedin.com/company/cykelscore](http://www.Linkedin.com/company/cykelscore)



## 6.2 Aktiviteter og kampagner målrettet børn og unge

### Skolepolitikker

Fredericia Cykelby ønskede at sætte fokus på trafikpolitik på skolerne. Hensigten var at involvere børnene, forældrene, skolerne, politiet og forvaltningen, ud fra ideen om, at selve arbejdet med trafikpolitikken kan være lige så værdifuldt som den nedskrevne trafikpolitik. Det var dog op til hver enkelt skole og deres bestyrelse at vurdere, hvordan emnet skulle prioriteres, og hvor meget skolen ønskede at deltage.

En trafikpolitik er et dokument, der beskriver, hvad skolen gør for at ruste børn og unge til at færdes sikkert i trafikken. Det kan være et større eller mindre dokument eller blot 10 gode råd som bliver fulgt – essensen er, at der sættes fokus på trafik i undervisningen, på afviklingen af trafikken omkring skolen og på trafikvaner hos børn og voksne.

Trafikpolitikken kunne bygges op på den måde, som den enkelte skole fandt mest hensigtsmæssig, men som udgangspunkt anbefalede Fredericia Cykelby, at skolerne fulgte den udarbejdede skabelon, der imødekommer anbefalingen fra Rådet for Sikker Trafik og dermed sætter fokus på:

- På vej - trafikken i og omkring skolen.
- Undervisning gennem hele skoleforløbet.
- Rollemodeller.
- Samarbejde mellem alle parter.

Fredericia Cykelby opfordrede skolerne til at nedsætte en arbejdsgruppe og tilbød at bistå processen med workshops og sparring. Gruppens sammensætning kunne variere og kunne f.eks. bestå af færdselskontaktlæreren, lærere, pædagoger i SFO, skolens bestyrelse, skolens ledelse, elever og særligt engagerede forældre.

På flere skoler blev afholdt workshops under ledelse af Fredericia Cykelby med deltagelse af elever, skoleleder, færdselskontaktlærer, forældrerepræsentanter mfl.



I 2013 besluttede byrådet at ændre skolestrukturen i kommunen, hvilket medførte sammenlægninger af skoler og flytning af elever. De udarbejdede skolepolitikker har således haft en meget begrænset levetid, og det har ikke været muligt at vurdere effekterne af dem.

*Trafikpolitik for Bøgeskov skole.*

*Politikken er udarbejdet med udgangspunkt i skabelonen, og herefter*

### **Cykelbane og cykelhelme til skoler**

Rådet for Sikker Trafik og TrykFonden forærede i 2011 landets kommuner en nyudviklet cykelbane, som eleverne i 4. - 6. klasse kunne træne deres cykelfærdigheder på. Politiet oplevede nemlig ofte, at det kneb med elevernes færdigheder, når de mødte op på skolerne til cyklistprøven i 6. klasse. Cykelbanen var tænkt til at skulle bruges i færdselsundervisningen, i idrætstimerne og af SFO'erne. Fredericia Cykelby koordinerede i den anledning en testkørsel med deltagelse af politiet, en politiker fra Børne- og Ungdomsudvalget og 4.c på Skjoldborgvejens skole.

Arrangementet fik mediedækning i bl.a. TVSYD.

Selve banen består af forskellige dele, der skal samles til ti forskellige øvelser, hvor børnene lærer at blive bedre til at køre med én hånd, orientere sig bagud og i det hele taget manøvrere cyklen. Alle kommunens skoler har nem og hurtig adgang til at booke cykelbanen gennem skoleafdelingens elektroniske bookingsystem.

Som tak for indsatsen blev der uddelt et gratis klassesæt af cykelhelme til de små test-piloter fra 4.c på Skjoldborgvejens skole.

### **Aktivitetsdag med løbecykler**

I 2011 blev der afholdt Tallship Town i Fredericia. I denne anledning afholdt Fredericia Cykelby en aktivitet for mindre børn. Cykelfanten, som var kendt fra Århus, blev inviteret til at bevæge sig rundt på pladsen iført sin flotte grønne cykelhelme og en kurv fyldt med karameller.

Der var 10 løbecykler, som børn under 6 år kunne komme forbi og prøve på den til formålet opstillede cykelbane. Der var cykelhelme til de små, som de skulle have på, når de cyklede. Efterfølgende fik børnene udleveret et diplom som bevis på, at de havde klaret turen.

De første 50 børn, som gennemførte turen, vandt en præmie i form af et smart båthorn til deres egen cykel.

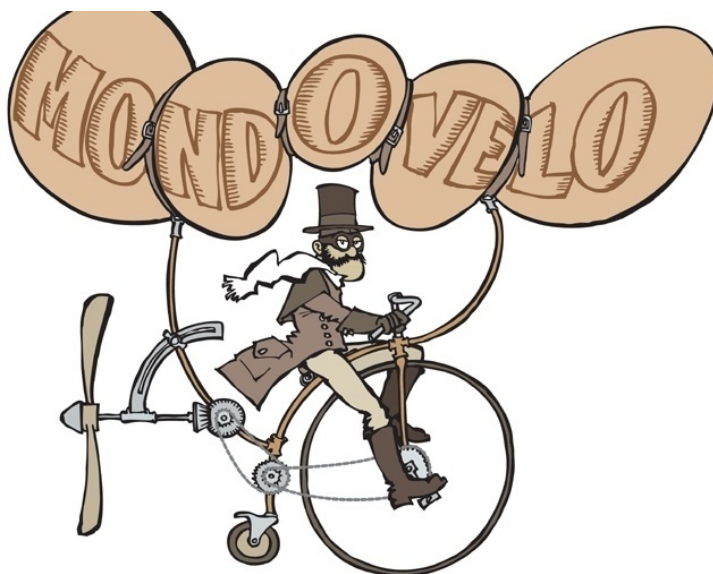


## Jorden Rundt på 80 Dage

6. - 8. klasserne i Fredericia var i august til november 2011 inviteret til at deltage i cykelkampagnen "Jorden rundt på 80 dage". Kampagnen var på dette tidspunkt helt ny. Hver klasse fik tildelt to GPS-enheder, og på skift skulle børnene cykle med dem, således at de tilsammen skulle prøve at nå hele jorden rundt - 40.000 km - på 80 dage.

Cykelturen bringer Dr. Glob og eleverne rundt til kendte og mindre kendte steder i verden, hvorfra Dr. Glob sender postkort hjem om mærkværdige fænomener, som han observerer. Så udover sjov motion og fede præmier kan eleverne også lære en masse om berømte turistattraktioner, lokale trafikforhold og andre skøre ting, som Dr. Glob hiter på at skrive hjem om.

Ruten gik fra Fredericia til Paris, Frankrig - Madrid, Spanien - Casablanca, Marokko - Cairo, Egypten - Bagdad, Irak - New Delhi, Indien - Beijing, Kina - Ulaan Baatar, Mongoliet - Magadan, Rusland - Anchorage, Alaska - Los Angeles, USA - New York, USA - Nuuk, Grønland - London, England - Berlin, Tyskland og slutter, hvor det hele startede i Fredericia, Danmark.



## Formål med kampagnen

Intentionen er gennem venskabelig kappestrid at give eleverne en masse gode oplevelser med at cykle, så de får bedre sundhed og bliver mere sikre i trafikken. Målet er, at de efter kampagnen af sig selv vælger cyklen frem for bagsædet af forældrenes bil på de korte ture.

For lærerne er der gode muligheder for at inddrage relevante emner i undervisningen.

## Resultater

19 skoleklasser deltog i kampagnen med i alt 23.567 cyklede km. Vindeklassen 6. a på Bøgeskov Skole cyklede 4.593 km, på 2. pladsen kom 6. a på Erritsø Centralskole, og 6. b på Erritsø Centralskole fik 3. pladsen med 4.057 km. En enkelt elev cyklede hele 351 km i perioden.

Bodil Nordahl, klasselærer for den vindende klasse, er også begejstret for cykelkampagnen:

*"Eleverne har været vildt optaget af kampagnen. Der har virkelig været knald på, og de har lagt meget energi i det. Vi førte i lang tid, men blev pludselig overhalet af Erritsø Centralskole. Det gav lige et ekstra boost til eleverne. I efterårsferien arrangerede de for eksempel selv en hel dag, hvor de mødtes og kørte stafet to og to med GPS'en. Vi har også brugt cyklen i skoletiden – for eksempel har de fået lov til at cykle med GPS'en, når de var færdige med en bestemt opgave i timerne. Det allerbedste ved kampagnen har været, at vi har fået nogle elever op på cyklen, som bestemt ikke var vant til at cykle, og de tilmed har fået oplevelsen af, hvor fedt det er!"*

**"Det allerbedste ved kampagnen har været, at vi har fået nogle elever op på cyklen, som bestemt ikke var vant til at cykle, og de tilmed har fået oplevelsen af, hvor fedt det er!"**

- Klasselærer for 6.a Bøgeskov skole ]

De 3 vindende klasser fik spurtpræmier for at nå først til 6 målbyer på ruten jorden rundt samt:

- Pizza og biograftur for hele klassen
- Biograftur for hele klassen
- Cykelkage og kakao til hele klassen

"Kampagnen er anerkendt og præmieret med en bronzemedalje i Free Style ved Direct Marketing Day den 5. maj 2011 med den begrundelse, at den har en fremragende metodik og skaber resultater og adfærdsforandringer hos en målgruppe, der ellers er svære at få op ad sofaen og ud af bilerne. Specielt blev der lagt vægt på brugen af GPS'ere som centralt og motiverende værktøj."

## 20 cykellege med Cyklistforbundet

Cyklistforbundet har, med støtte fra Trygfonden og Pulje til mere cykeltrafik, udgivet 20 CYKELLEGE Sjøv cykeltræning for alle børn. Filosofien er, at det at lege er en fantastisk indgangsvinkel til at lære at cykle. Børn lærer bedst, når de har det sjovt – og de lærer både cyklen og kroppen rigtig godt at kende, når de prøver mulighederne og begrænsningerne af i lege. Langt bedre end ved en cykeltræning, der kun handler om at cykle.

Bog, undervisningskompendium og en række rekvisitter er uddelt til fire børneinstitutioner i byen. Fredericia Cykelby har gennemgået materialet med pædagogerne i de fire børnehaver, og cykellegene er med succes implementeret i det pædagogiske arbejde.



Små ihærdige cyklister fra Børnehaven Labyrinten. Foto Peter Autzen, Lokalavisen Budstikken

## 6.3 Aktiviteter og kampagner målrettet voksne og seniorer

### Cykelhjelme

**Få en gratis cykelhjelme og deltag i konkurrencen om at blive "Fredericias smarteste cyklist".**

Idet sikkerhed spiller en afgørende rolle for lysten til at cykle, valgte Fredericia Cykelby at tilbyde gratis cykelhjelme til 1.700 cyklister. Interesserede skulle tilmelde sig på hjemmesiden, og uddelingen foregik efter først til mølle-princippet. Ved kampagnens afslutning var 1473 hjelme blev uddelt.

Kampagnen var målrettet voksne og unge over 15 år. Denne gruppe er bagud i forhold til børnene, både med hensyn til at cykle mere og med hensyn til at bruge cykelhjem. Intentionen var dels at sætte fokus på, at det er smart at bære hjelm, dels at få flere forældre til at bruge cykelhjelme i forventningen om at det yderligere vil påvirke antallet af børn med hjelm positivt.

Interessen for kampagnen var ganske overvældende, idet alle hjelme var "udsolgt" på tre dage.

Også medierne blev fanget af historien, eksempelvis blev kampagnen nævnt i hele to indslag i TVSyd



*Familiefoto taget ved uddeling af gratis cykelhjelme*

Alle blev fotograferet med hjelmen på, og billederne blev lagt ud på hjemmesiden til afstemning om at blive "Fredericias smarteste cyklist". Der blev i alt afgivet 5818 stemmer i løbet af de otte afstemningsdage. Der blev fremstillet en planche, en mosaik, bestående af samtlige hjelmmodtagere.

Vinderen fik et gavekort til en 5-retters middag for to med tilhørende vinmenu på den lokale gourmetrestaurant Ti Trin Ned.

*Planche hvor fotoet af vinderen er fremhævet og dannet som en mosaik bestående af billeder af samtlige hjelmmodtagere.*



*Panelundersøgelsen foretaget i 2010 og 2015 viser, at flere borgere nu ejer en cykelhjelme, og at flere også husker at bruge den.*

## Idékatalog til cykelfremme på arbejdspladsen

Det kan være svært at finde tid og energi til at motionere i dagligdagen. Men vælger man, bare nogle dage i ugen, cyklen som transportmiddel til og fra arbejde i stedet for bilen, er det muligt at slå to fluer med et smæk.

Ovenstående er udgangspunktet for, at Fredericia Cykelby har udgivet en folder med ideer til, hvordan virksomheder og andre større arbejdspladser kan medvirke til at understøtte dette valg og dermed fremme eller skabe en cykelkultur.

Kataloget indeholder gode konkrete idéer i større og mindre målestok, som umiddelbart kan sættes i gang. Indholdet i folderen er baseret dels på Fredericia Cykelbys egne erfaringer, dels med inspiration fra Trafikstyrelsen, Cyklistforbundet og Formel M samarbejdet, som Fredericia Kommune også er en del af. Kommunen tilbyder desuden fremadrettet yderligere information og sparring i forhold til hvilke initiativer, der kan gavne den enkelte arbejdsplads.

Idékataloget blev færdiggjort umiddelbart før cykelby projektets afslutning i december måned. Det har derfor ikke været muligt at indhente konkrete tilbagemeldinger fra virksomhederne inden aflevering af evalueringsrapporten.

**Promovér og synliggør cykelkulturen**

Er turen fra bopæl til arbejdsplads for lang, kan en kombination af tog og cykel være et udmærket alternativ.

For at fremme cykelkulturen kan virksomheden vælge at investere i firmacykler med logo til brug mellem station og arbejdsplads.

Firmacykler kan fungere som virksomhedens visitkort i bylillede og bliver samtidig forbundet med de miljø- og samhøvede værdier, der er knyttet til cykling. Det kan give et godt billede af virksomhedens og omverdens ånd og cykelinitiativene kan vise sig at være attraktive i rekrutteringen af nye medarbejdere.

**Ideer til cykelfremme målrettet virksomheder**

Udgivet af



**FredericiaCykelby.dk**

**Cykelfremme på arbejdspladsen**



**Cykelreparationer i arbejdstiden**

Det kan være svært at få tid til at få repareret sin cykel, fordi cykelhandlerne kun har åbent i arbejdstiden. Løsningen kunne være at bruge betalt mobil cykelværksted, som kører ud til arbejdspladsen og reparerer og servicere medarbejders cykler i arbejdstiden.

Konceptet findes i form af Cykelven.dk - indtil videre dog kun i hovedstadsområdet.

En mulighed kunne være, at en af byens lokale cykelsmede kunne tilbyde en lignende service.

Er du interesseret i at vide mere, eller ønsker du sparring ift. hvordan og hvilke tiltag der kan gavne netop din virksomhed, er du velkommen til at skrive til kommunen.

kommunen@fredericia.dk

**med inspiration fra bl.a.**



**formel M**  
Trafikstyrelsen

**Frisk luft og bevægelse** giver mere energi til hjernen, og man er i stand til at præstere mere.

**Motion i fællesskab** eller konkurrence kan virke motiverende og medvirke til at styrke det sociale liv og øge den sociale kapital på arbejdspladsen.

Her er det oplagt at virksomheden motiverer medarbejderne til at deltage ved at betale dagtergebyret for de medarbejdere der har lyst til at være med.

Investeringen kommer som regel mange fold igen, både på sundhedsiden og i form af et styrket socialt sammenhold, der bidrager til øget trivsel på arbejdspladsen.

travelsdage per år end inaktive personer.

**Vi er først lige begyndt at forstå, hvor kraftigt motion påvirker vores hjerne. Men allerede nu står det klart, at motion er den stærkeste måde at forbedre vores humør og hukommelse, mindske stress og angst og øge vores koncentration og fokus.**

*"Chris MacDonald"*

**Overdækket cykelparkering** tæt ved hovedindgangen er med til at signalere at virksomheden prioriterer cyklisterne, særlig for medarbejdere med diverse specialcykler er det afgørende, at der også er mulighed for aflast cykelparkering.

**Omkødningsfaciliteterne** kan være afgørende for at medarbejderne vælger at cykle. Her er det vigtigt med tilstrækkelige antal brusekøber og garderober, så man kan komme godt suppleret med gode muligheder for at få tøret vådt tøj og våde sko.

**Et gør-det-selv værktøj** med kandespray, værktøj, kompressor og vandlange til bl. a. afbenytelse og et lille udvalg af reservedele, som man kan købe, kan være et rigtig godt supplement for de mere entusiastiske cyklister.

Et godt fysisk rammer er det, der virkelig gør en forskel

Blotlagt gode cykelforhold som en del af medarbejderplejen på linje med eksisterende firmacykler og materielle gode. For at motivere medarbejdere til at cykle, er det vigtigt at sikkerheden, cykel sikringsforholdene og omkødningsfaciliteterne er i orden.

**Kom i gang**

Her er det oplagt at virksomheden motiverer medarbejderne til at deltage ved at betale dagtergebyret for de medarbejdere der har lyst til at være med.

Investeringen kommer som regel mange fold igen, både på sundhedsiden og i form af et styrket socialt sammenhold, der bidrager til øget trivsel på arbejdspladsen.

**Kom i form**

Spinningløb og helvetjek på arbejdspladsen kan være med til at knække koden for de der har svært ved at finde motivationen til at cykle.

Timerne på spinningcyklen hjælper medarbejderne til at få opbygget en grundform og opnå bedre fysisk velvære. Herfra synes springet til cyklen som velegnet, og ligefrem foretrukket, transportmiddel langt mindre.

Og som sidegevinst kan den fælles træning bidrage til et styrket fællesskab blandt kollegerne.

**Cyklar til favorable priser**

Virksomheden kan oprette en profil på medarbejdercyklen.dk, hvor medarbejderne kan købe cykler og udstyr til favorable priser.

Medarbejdercyklen.dk tilbyder mange forskellige cykelmodeller fra bestillercyklar til racercykler til priser fra 2.600 kr. op til 32.000 kr. Cyklerne kan sælges til en god pris idet medarbejdercyklen.dk er både grossist og forhandler.

Det kan være svært at finde tid og energi til at motionere i dagligdagen. Men vælger man, bare nogle dage i ugen, cyklen som transportmiddel til og fra arbejde i stedet for bilen, er det muligt at slå to fluer med et smæk.

I dette lille katalog giver vi ideer til, hvordan virksomheden kan medvirke til at understøtte dette valg og dermed fremme eller skabe en cykelkultur.

Husk, at du som leder fungerer som rollemodel.

## Pendlercykelprojekt

For at flytte flere pendlere fra bil til cykel og tog har Fredericia Cykelby og DSB i samarbejde gennemført et demonstrationsprojekt i foråret 2011. Fra 1. april 2011 og 3 måneder frem, fik 30 pendlere mulighed for at benytte toget gratis fra deres hjemby til Fredericia. Til turen fra stationen til deres arbejdsplads fik de stillet en spritny carboncykel til rådighed. Ligeledes var der adgang til en særlig og aflåst cykelparkering på banegården. Projektet skulle understøtte Fredericia Cykelbys og DSB's mål om øget cykeltrafik og flere passagerer i den kollektive trafik. Hos DSB var projektet en af flere aktiviteter, der under overskriften "Den Grønne Rejsekæde" skulle belyse potentialet for at kombinere tog med andre transportmidler.

Det eneste krav til deltagerne var, at de dagligt pendlede fra andre kommuner til Fredericia, og i den 3-måneders periode skulle benytte tog og cykel i stedet for bilen. Interessen var stor, og 136 personer meldte sig som interesserede.

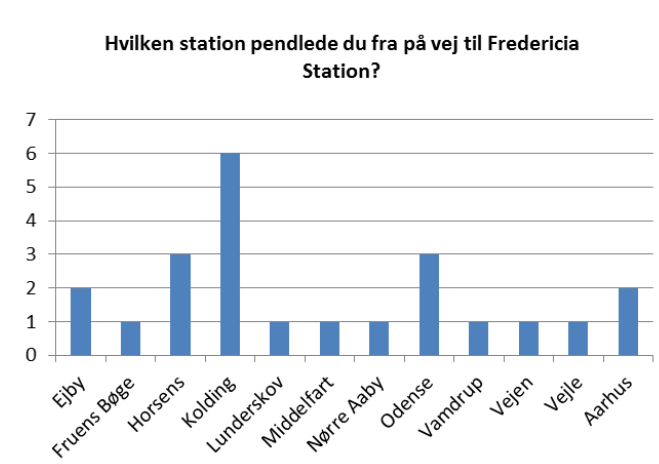
Ud over togkort og pendler cykel blev deltagerne også udstyret med cykelhjelm, samt kædelås som ekstra låsemulighed.



### Effekter af projektet

I februar 2012 blev deltagerne bedt om at besvare et spørgeskema for at belyse effekterne af 1. periode, således at der kunne tages stilling til, om projektet skulle forsættes på samme vilkår eller i en justeret udgave. 23 deltagere besvarede spørgsmålene.

Herunder ses resultater fra spørgeskemaundersøgelsen.



#### Hvor pendler du fra?

Her ses fra hvilke stationer de 23 deltagere pendlede fra.



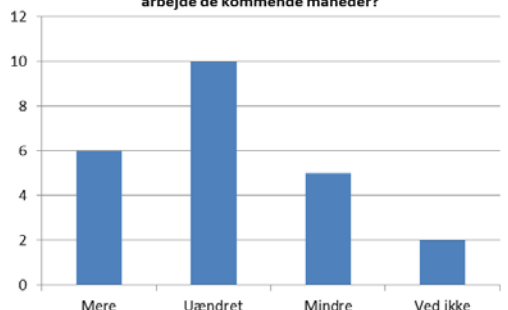
Hvor ofte benyttede du toget til og fra arbejde i januar 2012?



#### Hvor ofte med tog nu?

12 deltagere svarende til 52 % kørte med tog i januar 2012. Måneden var uden sne og frost og kan dermed tænkes at være repræsentativ for hele året.

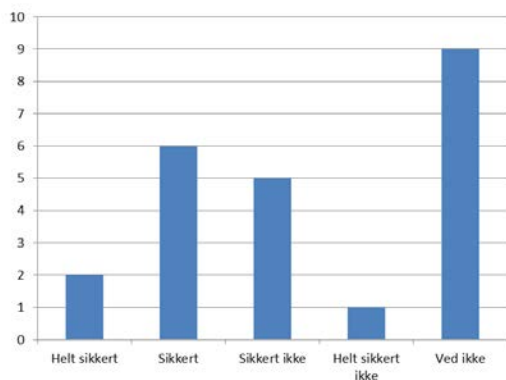
Hvor meget forventer du at anvende toget til og fra arbejde de kommende måneder?



#### Hvor ofte med tog fremover?

16 deltagere svarende til 70 % forventede at anvende toget mere eller uændret i de kommende måneder. 4 af de 11 ikke-brugere forventede at benytte tog fremover.

Jeg vil anbefale andre at skifte bilen ud med tog og cykel



#### Anbefale tog til andre?

8 vil anbefale andre at skifte bilen ud med tog, mens 6 ikke vil. 9 ved ikke, om de vil.

## Økonomi

På baggrund af Rejseplanens oplysninger om priser kunne der skønnes en årlig billetindtægt på de 12 deltagere på kr. 83.880,-. Udgiften til projektperiodens 3 måneders pendlerkort var et kvart år, dvs. for 30 deltagere estimeret kr. 39.319,-. Flere har dog reelt ikke anvendt toget i projektperiodens 3 måneder, og den reelle udgift kunne nærmere antages at være omkring kr. 30.000,-. Dertil kom, at DSB reelt ikke havde haft merudgifter på togdriften.

Udgifterne til de gratis pendlerkort kan således forudsættes at være hentet ind på nye billetindtægter godt 4 måneder efter projektperioden. Hvis det antages, at de nye kunder fastholdes i 5 år, kan projektet siges at være omkring 12 gange så rentabelt som de gratis pendlerkort. Hertil kommer pr-værdien i form af personlig anbefaling til andre samt den generelle positive omtale, som projektet ville kunne generere.

## Resultat

Over halvdelen af projektdeltagerne benyttede toget i større eller mindre omfang et halvt år efter projektperioden, og flere havde til hensigt at benytte toget. Projektet var derfor særdeles rentabelt og hensigten var, at det skulle gentages 2-3 gange efterfølgende.

De gode resultater og det store potentiale til trods valgte DSB af sparehensyn at trække sig fra samarbejdet, og projektet blev derfor ikke gentaget.

## Vi cykler til arbejde

For at understøtte og fremme cyklismen kobledes Fredericia Cykelby sig i 2010 og 2011 på den landsdækkende kampagne "Vi Cykler til arbejde"(VCTA) med bl.a. uddeling af grønne cykeljakker til alle deltagere. Der deltager årligt omkring 100.000 i kampagnen arrangeret af Cyklistforbundet og Dansk Firmaidrætsforbund, se [www.vcta.dk](http://www.vcta.dk). Cyklistforbundet har fået en del tilbagemeldinger om, at man som deltager i VCTA ikke oplever, at man er del af et stort fællesskab – og det vil deltagerne gerne.

I 2011 dannede Fredericia Cykelby rammen om det lokale fællesskab for VCTA med tilmelding på cykelbyens hjemmeside og uddeling af pins og klistermærker til deltagerne. Kampagnen understøttedes med en lang række lokale aktiviteter, som skulle medvirke til at øge deltagerantallet og styrke fastholdelsen under og efter kampagnen.

Hvervningen foregik dels ved udsendelse af invitationer til arbejdspladser i kommunen, dels ved



uddeling af frugt, chokolade og tilmeldingspostkort ved byportene og de større veje. Samtidig udsendtes annoncer og pressemeddelelser i den lokale presse.

*Startevent med uddeling af grønne cykeljakker til deltagerne i "vi cykler til arbejde" 2010*

I samarbejde med det lokale agenda 21, naturvejledere, bymuseet og Cyklistforbundets lokalkomité arrangeredes cykelture med forskellige temaer. Der blev desuden oprettet en Pin-patrulje, som præmierede de deltagere der cyklede iført pin eller klistermærke i løbet af kampagneugerne.



I lighed med de tidligere år kunne de deltagende hold indstille deres arbejdsplads til at modtage prisen som "Fredericias mest cyklistvenlige arbejdsplads". Diplom og præmie, et gavekort på kr. 4.000,- til restaurant Oven Vande, blev overrakt af borgmesteren i forbindelse med et afslutningsarrangement. Desuden blev uddelt sidepræmier i form af cykelværktøjssæt, cykelpumper og håndklæder med Fredericia Cykelby logo til 5 andre arbejdspladser, der alle har gjort en særlig indsats.

I alt deltog 1.184 personer i Fredericia Kommune – hvilket i 2011 var 42 % over landsgennemsnittet og 3 gange så højt som de øvrige kommuner i Trekantområdet.

Der blev cyklet sammenlagt 127.480 km af deltagerne i Fredericia.



## Cykelstafetten

Fredericia Kommune har afprøvet et nyt koncept, hvor borgerne skulle cykle stafetløb med elektroniske GPS-enheder. Der er opnået nye erfaringer med teknologien og brugernes ønsker og behov. Kampagnen har kørt i to omgange i hhv. april – juni 2012 og april – maj 2013.

Arbejdspladserne kan være en vanskelig målgruppe, da mange har problemer i relation til tid og afstand mellem bopæl og arbejdsplads. Det kan være svært at tiltrække nye cyklister i denne gruppe, da vanerne ofte er meget faste.

Formålet var at få flere til at cykle eller cykle mere, samt at aktivere en stor del af målgruppen inden for kort tid. Initiativet skulle give stor omtale og dermed et potentiale for afledte effekter. Projektet skulle kunne overføres til andre byer og skulle umiddelbart kunne gentages som en fast årlig begivenhed.

Fredericia har tidligere kørt en kampagne med 'Jorden rundt på 80 dage' for skolebørn, hvor det tekniske omdrejningspunkt var brug af GPS-enheder med upload til en hjemmeside og en historiefortælling i relation til rejsen. Projektet opnåede rigtig gode resultater med stort deltagerengagement.

Dette projekt benytter de samme gule GPS-enheder, men i en voksen kontekst. Team Rynkeby har vist vejen, men her opbygges et koncept blandt almindelige mennesker og integreret i hverdagen – cykelstafetten.

Kampagnen går ud på at medarbejdere på arbejdspladser i Fredericia Kommune skiftes til at cykle med en GPS, uploade turene til en kampagneside, videregive GPS'en til en kollega og konkurrere om hvilken arbejdsplads/virksomhed, der cykler længst.

Projektet forløb over 2 x 2 måneder, hvor der skulle cycles 40 hverdage, dvs. 8 uger. Med 25 GPS-enheder, én pr. hold, ville projektet dermed kunne involvere op til 2.000 aktive cyklister i alt.

GPSenhederne fungerede som en gul holdstafet. Den kunne komme vidt omkring, men man kunne altid følge den på kampagnesitet.

Da der var tale om to runder med ca. et års mellemrum, blev erfaringerne fra første runde brugt til at justere setup'et for anden runde. De to kampagneforløb var således ikke identiske.

*Byrådspolitiker og holdkaptajn Lars Ejby Pedersen med den gule GPS – stafet.*



I **første runde** var holdkaptajnen den første cyklist i rækken, som skulle skyde kampagnen i gang. Det var et afgørende argument i rekrutteringen, at holdkaptajnerne ikke blev gjort ansvarlige for, at stafetten blev ved med at rulle. Holdkaptajnerne bestod af byrådspolitikere, erhvervsledere samt øvrige personer i lokalområdet – f.eks. redaktøren for lokalavisen. Efterfølgende var det op til den enkelte cyklist at finde én til at overtage stafetten. Ideen var, at holdets sammensætning skete gennem den frie netværksspredning, en idé, som mange syntes var anderledes og nyt ved dette kampagnekoncept.

Ved evalueringen af første runde viste det sig, at for mange havde svært ved at finde en ny person at give GPS'en videre til. I anden runde fik holdkaptajnen en mere forpligtende rolle, idet denne skulle sørge for, at GPS'en blev holdt i gang på arbejdspladsen, og at kollegerne fik uploadet kilometer til holdet til kampagnesiden.

Vinderholdet blev i begge runder det hold, hvis GPS havde tilbagelagt flest km og havde skiftet hænder flest gange. Præmien var en middag for hele holdet på op til 40 personer, samt et års gratis personligt medlemskab af Dansk Cyklistforbund.

Der blev udarbejdet en kampagnehjemmeside med følgende elementer:

- Beskrivelse af kampagnekonceptet og præmier.
- Hold- og brugerregistrering med profilfotos og evt. link til LinkedIn-profil.
- Upload af GPS-data.
- Totaloversigt over de forskellige hold, hvor man på kort kunne se, hvor langt de forskellige var nået, samt hvor mange gange GPS-enhederne havde skiftet hænder.
- Autopåmindelse hvis en person ikke uploadede indenfor tidsrammen. Hvis et hold skiftede til en ny rytter, fik de 20 % oven i de kørte km for den forrige rytter. I weekenderne skulle der ikke skiftes.
- Ugentlig mail til alle tilmeldte deltagere med link til status.

Kampagnerne blev evalueret på baggrund af de indsamlede data og registreringer af presseomtaler samt anden mundtlig feedback, som er fremkommet undervejs i kampagnen.

Der gennemførtes desuden en spørgeundersøgelse blandt deltagerne efter første runde. 35 af deltagerne havde indvilget i at få tilsendt et evalueringsskema, og ud af disse besvarede kun 12 spørgsmålene. Dvs. at svarene dækker 5 % af alle 220 deltagere i konkurrencen, hvilket ikke er tilfredsstillende.

Målsætningen i kampagnens første runde var

1. At få voksne til at cykle og samtidig udvide deres netværk.
2. 25 holdkaptajner.
3. Mindst 30 deltagere pr. hold, dvs. 750 personer i alt.

Resultatet af kampagnens første runde var

1. At Cykelstafetten fik 220 personer til at tage mindst 1 tur på cyklen, og af respondenterne i evalueringen svarede 33 %, at de har cyklet mere eller meget mere, end de plejer.
2. Kampagnen startede op med 22 holdkaptajner. Desværre var det ikke muligt at rekruttere helt så mange blandt byrådspolitikerne som håbet, derfor skulle der på kort tid skaffes en del holdkaptajner andre steder fra.
3. Kun 1 hold opnåede 30 deltagere, og 4 hold fik over 20 deltagere. I alt kørte 220 personer med GPS'en i løbet af kampagneperioden, hvilket er 10 personer i gennemsnit pr. hold og 30 % af målsætningen.

Der var dog 7 hold med 1 - 3 deltagere, som reelt ikke var aktive i konkurrencen. Fratrækkes disse hold, stiger den gennemsnitlige holdstørrelse til 14 personer.

Ifølge evalueringsskemaerne oplevede deltagerne betydelige udfordringer med at finde en ny person at give GPS'en videre til, samt tekniske problemer bl.a. med at uploade kilometer fra GPS'en. Disse to faktorer kan begge have været væsentlige barrierer for, at deltagerantallet ikke blev højere.

I alt har deltagerne kørt 20.276 km, hvoraf de tre første hold alene står for 10.802 km. Der var fra starten to hold, der skilte sig ud og tog førerposition. Vinderholdet havde således mange cykelryttere. Det har muligvis været med til at tage pusten fra nogle af de andre hold.

Det viste sig vanskeligt at få engageret medierne til at følge kampagnen. Trods vedholdende og gentagende kontakt til lokalaviser, radio og TV, var der minimal interesse for at bringe noget.



Vinderholdet fik en fælles middag på en lokal restaurant

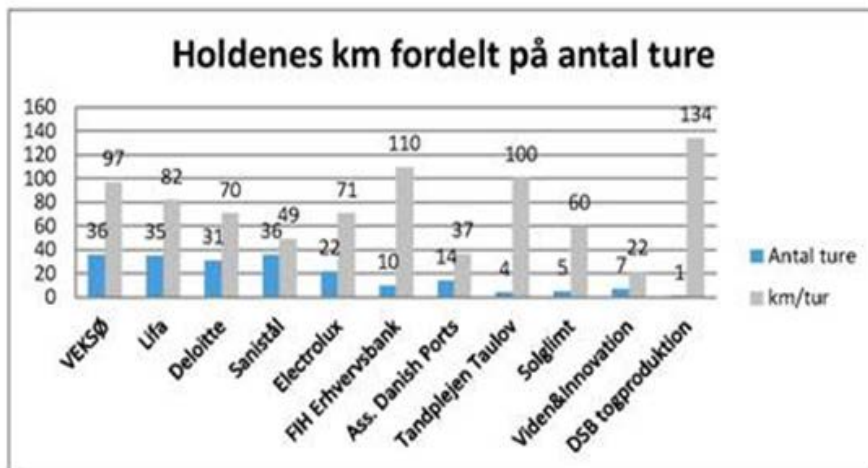
### Målsætningen i kampagnens anden runde var:

1. At 500 forskellige personer deltager i kampagnen
2. At deltagerne i alt cykler 25.000 km

### Fakta fra ranglisten:

Der var 16 hold tilmeldt fra start, som repræsenterede 16 forskellige virksomheder og offentlige institutioner i Fredericia Kommune. 12 hold var aktive i konkurrence, mens 4 hold ikke kom i gang. I alt var 75 personer aktive i Cykelstafetten, hvilket også i dette tilfælde var langt fra målet på de 500 personer.

I alt har de deltagende hold kørt knap 15.000 km på 202 ture – svarende til 74 km i gennemsnit pr. tur.



I grafen ses, at de 4 bedst placerede hold er de, der har kørt over 30 ture samtidig med at de gennemsnitlige kørte kilometer er højt.

I forbindelse med pressemeddelelser fremkom følgende udtalelser:

Holdkaptajn hos Deloitte Rune Rasmussen plejer normalt ikke at cykle ret meget. Men på grund af konkurrencen fik han hevet den gamle citybike ud af skuret:

*”Normalt løber jeg mest, men jeg tror, at jeg vil holde fast i de gode vaner fra Cykelstafetten og supplere lidt mere med cyklen. Det er som om, at flere af medarbejderne er blevet positive over for at cykle,”* fortæller Rune.

Holdkaptajn og VEKSØs økonomidirektør Torben Børsting:

*"Cykelstafetten har givet et kolossalt sammenhold og teamspirit. Det er jo en lille ting, som vi får til at leve i organisationen, og som giver inspiration til andre aktiviteter – også rent fagligt. Socialt har det betydet en masse snak på gangene og i frokostpausen på tværs af faggrænser, som jeg anser for rigtig vigtigt i en organisation som vores. Det har været sjovt for mig som holdkaptajn, fordi jeg godt kan lide at motivere folk og få dem til lige at yde det ekstra der gør, at vi sammen kan nå lidt længere."*

**["Cykelstafetten har givet et kolossalt sammenhold og teamspirit"]**

- Holdkaptajn Torben Børsting

fra Veksø ]

## Resultat

Konceptet er meget klart og enkelt. Det bygger på en direkte involvering af en ret stor målgruppe, som alle er koblet sammen af personlige relationer og en direkte eksponering på hjemmesiden og i pressen.

Kampagnen nåede ikke sit ambitiøse mål mht. antal deltagere. En øget indsats i relation til rekruttering og markedsføring kan muligvis ændre dette.

Men Cykelstafetten nåede et andet mål, nemlig at skabe et koncept, der tager over fra "Jorden rundt på 80 dage" og genbruger GPS-teknologien. Det var dog ikke alle elementer, der fungerede optimalt, og med de teknologiske muligheder der findes, vil det være en fordel at anvende en mere let tilgængelig platform eksempelvis smartphone.

Konceptet kan justeres og gentages i andre danske byer. En gentagelse vil være væsentlig billigere, når først udgifterne til hardware og software er afholdt.



## Guidede cykelture for seniorer

8 Fredag 27. juni 2014 Fredericia Dagblad

### Fredericia



Fredericia Cykelby ønskede at invitere kommunens 55+’ere på en guidet cykeltur igennem byen. Målgruppen var dem, som har fysikken til at cykle, men ikke gør det, fordi det er en vane altid at tage bilen, og det at bruge cyklen slet ikke falder dem ind. Byens ældre borgere blev opfordret til at tilmelde sig, også selvom de måske ikke ejede en cykel. Fredericia Cykelby ville så stille en cykel til rådighed.

Arrangementet omfattede aftaler med byens cykelsmede, som stillede op og lavede gratis cykeltjek og småreparationer, og der blev trakteret med kaffe, te, frugt og kage samt uddelt en flaske vand til alle deltagere.

Arrangementet havde til hensigt at give de, der kan cykle, men som af forskellige årsager ikke gør det, en god oplevelse i håbet om at flere fremadrettet oftere vælger at gribe cyklen i stedet for bilen. Ideen var at kombinere cykling med socialt samvær, tilbyde et højt serviceniveau og imødekomme den naturlige nysgerrighed, som mange ældre borgere har i relation til at vide mere om deres egen by. Der var indgået aftaler med lokale guider, som fortalte om udvalgte steder i byen, og ruterne var valgt ud fra, at størstedelen af strækningerne forløb på stier og gågader, altså steder man ikke kan komme i bil.

Arrangementet blev afholdt to gange i hhv. juni og oktober 2014, og begge gange var det en stor succes med hhv. 45 og 60 tilmeldte, samt god pressedækning.

Det viste sig, at rigtig mange af de fremmødte i forvejen var aktive cyklister, så det lykkedes kun i begrænset omfang at nå målgruppen i forhold til ønsket om at flytte borgerne fra bil til cykel. Men deltagerne fra første arrangement viste sig at være gode ambassadører og blev derfor opfordret direkte pr. e-mail til at hverve deltagere i deres omgangskreds, og derved nåede vi bredere ud ved afviklingen af det andet arrangement.

Vurderingen er, at med yderligere gentagelser vil konceptet have potentiale til at nå endnu flere.



## Sikker cykling - testkørsel af sidespejle

Ældre har fire gange så stor risiko for at komme galt af sted i trafikken end andre cyklister. En del af årsagen hertil skal antagelig findes i det faktum, at en del ældre ikke længere er så smidige fysisk som de yngre. Der kan derfor opstå situationer, hvor den ældre cyklist ikke formår at orientere sig tilstrækkeligt i trafikken, før de eksempelvis fortager et sving.

Fredericia Cykelby har derfor valgt at uddele sidespejle til en gruppe ældre cyklister, med henblik på at få dem til at testkøre spejlene og dermed få belyst, hvorvidt et sidespejl kan øge trafikikkerheden blandt de ældre cyklister. Valget faldt på sidespejle af mærket Ergotech. Af hensyn til monteringen blev det udgaven med lang arm til montering inde på styret. Selve spejlet er stort og giver et bredt udsyn, og det er fremstillet af robuste materialer i et smart design.



35 cyklister meldte sig til at deltage, og spejlene blev testkørt i en periode på to måneder. Efterfølgende blev testpersonerne bedt om at besvare et spørgeskema.

Desværre lykkedes det, trods gentagne henvendelser og opfordringer, at få 16 af testpiloterne (7 kvinder og 9 mænd) til at besvare spørgeskemaet. Resultaterne af en så lille undersøgelse er naturligvis på ingen måde repræsentative. Vi vælger alligevel at præsentere de opnåede resultater her, men ønskes brugbare og repræsentative resultater, skal undersøgelsen gentaget med en langt større gruppe testkørere og mange flere respondenter.

Af de 16 deltagere i undersøgelsen cykler 4 dagligt, mens 6 deltagere cykler 3-6 gange pr. uge. 6 deltagere svarer at de cykler hver 14. dag eller mindre.

Halvdelen af deltagerne kører længere ture på 6-10 km, mens de øvrige primært kører kortere ture til såvel indkøb som fritidsaktiviteter.

Derudover er deltagerne blevet spurgt til deres erfaringer med at køre med sidespejl på cyklen, herunder deres oplevede tryghed og om de vil anbefale andre at køre med sidespejl.



En stor del af deltagerne vil anbefale andre at bruge sidespejl på cyklen, men kommenterer dog at spejlene skal justeres ofte, at spejlet gerne måtte være større og at det kræver øvelse at indstille spejlene. Enkelte har beskrevet, at spejlene øger trygheden for folk med nedsat hørelse, da eksempelvis bagfrakommende knallerter ses i spejlet.

Undersøgelsen viser en svag tendens til, at spejlene kan øge trygheden for halvdelen af de deltagende seniorer. Samtidig viser kommentarerne, at der er et ønske om et produkt, der ikke kræver hyppige justeringer. Det er muligt, at Ergotechs udgave af sidespejlet med kort arm til montering i styrenden ville tilfredsstille flere af de adspurgte.

## 6.4 Konklusion på cykelbyens aktiviteter og kampagner

En opgørelse viser, at i alt har 4.934 borgere været aktive deltagere i de kampagner og aktiviteter, som Fredericia Cykelby har iværksat. Medregnes VCTA-deltagerne i fra 2011, altså det år hvor Fredericia Cykelby aktivt gik ind i kampagnen, ligger det samlede tal på 6.082 deltagere. Derudover har en stor gruppe skoleelever, forældrebestyrelser og ansatte på skoler været involverede under udarbejdelsen af skolepolitikkerne. Slutteligt har Fredericia Cykelby haft berøring med et ukendt antal borgere i kraft af, at projektet har været repræsenteret på messe og Tall Ships.

Fredericia Cykelby har bevidst tilrettelagt kampagner og aktiviteter ud fra intentionen om at de skulle medvirke til at styrke byens sociale cykelfællesskab. Ofte har konkurrencemomentet været en del af den bærende idé. Mange positive tilbagemeldinger fra deltagerne har bekræftet os i, at fællesskab og konkurrencer er gode indgangsvinkler til at nå borgerne.

## 7. Markedsføring

Fredericia kommune ønskede med projektet Fredericia Cykelby at fremme og profilere en aktiv livsstil som cyklist. Indgangsvinklen var den, at fysiske forbedringer var nødvendige for blandt andet fremkommelighed og sammenhængen i cykelrutenettet, mens holdningspåvirkende kampagner og aktiviteter skulle understøtte de fysiske tiltag og samtidig påvirke borgerne adfærd i retningen af en øget lyst til at cykle.

### Synlighed

For at skabe synlighed omkring projektet blev der udviklet et logo og en stærk designlinie, som fungerede som visuelt bærende og identitetsgivende element på plakater, bannere og hjemmeside, og diverse merchandise, som blev indkøbt som en del af markedsføringen.

Plakaterne blev fremstillet i 300 eksemplarer, og uddelt til turistbureauet, alle skolerne, de virksomheder der deltog i CykelScore samt Fredericia Bibliotek. Plakaterne var desuden med på messer samt Tall Ships, hvor interesserede kunne få et gratis eksemplar.

Bannere, blev der fremstillet 7stk. af, og de blev hængt op i wirer i gågaderne for at sætte fokus på cykelbyens mange aktiviteter.

I forbindelse med Lillebælt Halvmaraton 2010, blev bestilt et antal løbetrøjer, påtrykt logo og hjemmesideadresse, som via kommunens intranet blev uddelt efter "først-til-mølle"-princippet blandt de af kommunens personale, der deltog i løbet.

Ligeledes blev der indkøbt "cykeljakker" med logo og hjemmesideadresse, som skulle bruges i forbindelse med "ud-af-huset" aktiviteter for blandt andet cykelbyens personale. Forvaltningens direktør fik ligeledes en jakke i forbindelse med hans deltagelse i "pendlercykel-projektet". Iført denne på sine cykelture var han således med til at eksponere cykelbyprojektet ude i byen!

Derudover blev der indkøbt strøgaver med cykelbyens logo i form af nøglering med mønter til indkøbsvogne samt karameller. Begge dele var til uddeling ved diverse aktiviteter, kampagner, messer, foredrag mm.

### Hjemmeside

Hjemmesiden blev oprettet i 2010. Det overordnede formål med cykelbyens hjemmeside var at informere om projektet til såvel byens borgere og forretningsdrivende som til beslutningstagere og medarbejdere i kommunen og øvrigt interesserede i resten af landet. Dele af hjemmesidens informationer er oversat til engelsk for også at have mulighed for at nå en udenlandsk målgruppe, samt understøtte EU projektsamarbejde. Hjemmesiden er dynamisk. Projektets indhold er beskrevet,



og nye tiltag og resultater bliver hele tiden opdateret. Siden orienterer hovedsagligt om Fredericia Cykelbys projekter, men informerer også om andre tiltag i kommunen og på landsplan med relation til cyklisme.

For at promovere den nyåbnede hjemmeside, blev der fremstillet sadelovertræk, påtrykt hjemmesidens adresse. Sadelovertrækkene blev uddelt gratis, og sat på parkerede cykler i bymidten. Sadelovertrækkene blev ligeledes brugt på messerne samt til prisoverrækkelsen ved VCTA2010.



Det samlede antal visninger af hjemmesiden er ved projektets afslutning opgjort til 1.205.552 og antallet af unikke besøgende er 989.564.

### **Cykelrutedesigner**

Værdien af byens cykelstinet afhænger i høj grad af, at cyklisterne kan finde den bedste rute. Dette er afhængigt af, hvem man er, og i hvilken sammenhæng cykelturen foretages. Derfor valgte Fredericia Kommune i samarbejde med Århus Kommune at udvikle et nyt digitalt værktøj, hvor cyklisterne selv kunne designe deres individuelle cykelruter. Cykelrutedesigneren er tilgængelig via cykelbyens hjemmeside.

#### *Baggrund*

Selv om man har boet i den samme by i mange år, er det de færreste, der kender hele cykelstinet. Skal man besøge nye områder, eller er man tilflytter eller indpendler, kan man have særlige behov for at finde den bedste cykelrute. Der fandtes i forvejen et system baseret på samme princip som turplanlæggere for biler. Udvidelsen bestod i, at der skulle være mulighed for at anvende en mere tryk rute, hvor lav biltrafikmængde og lav hastighed er afgørende parametre, og samtidig skulle det være muligt at tilvælge andre faktorer, som kunne påvirke valget af cykelrute. Derfor betegnes løsningen som en cykelrutedesigner.

#### *Princip*

Cykelrutedesigneren er baseret på, at den bedste cykelrute afhænger af, hvem man er. Nogle foretrækker at cykle en kort rute og dermed kun cykle på cykelstier på noget af ruten, mens andre vægter sikkerheden og trygheden væsentligt højere. Måske vælger man sit mål afhængigt af, hvor der er god cykelparkering. Tidspunktet er også meget afgørende – f.eks. om det er mørkt eller lyst. Tilsvarende er vejret vigtigt, og selve situationen er ofte afgørende. Er man på vej til arbejde, eller er der tale om en søndagstur med familien, hvor rekreative mål er vigtige. På den samme tur er der altså flere svar på, hvad der er den bedste cykelrute.

#### *Data*

For at systemet skal være attraktivt at bruge, er det afgørende, at der konstant foreligger de korrekte data. Derfor er en nem opdateringsmulighed meget afgørende for systemets værdi. Løsningen er således baseret på de gratis kort fra Google Maps, der efterhånden er i en meget god kvalitet. Kortet

kan vises som et traditionelt kort, et satellitfoto, et hybridkort og som et terrænkort. De øvrige oplysninger i Cykelrutedesigneren er placeret på en række aktive lag i kortet og er valgfrie.

De aktive lag defineres af kommunen, som selv kan påføre lokaliteter i hvert lag eller kan eksportere eksisterende GIS-data. Brugeren vælger selv hvilke lag, man ønsker tændt på skærmen, og der kan vælges mellem følgende: Cykelparkering, regionale cykelruter, signalanlæg, cykelhandlere/cykelværksted, vandposter, cykelpumper, cykelbarometre, kultur, seværdigheder, klubber, sport, skoler.

### Funktion

Brugeren vælger korttype og aktive lag og placerer start- og slutpunkt på kortet eller ved indtastning af adressen, eller ved klik direkte på kortet. Der kan placeres op til 10 viapunkter – enten som mål undervejs, eller fordi man ønsker at trække den foreslåede rute tættere på cykelstinet eller nogle af de ting, som er vist i et af de aktive lag – f.eks. en skole, en cykelpumpe eller væk fra et signalreguleret kryds mv.

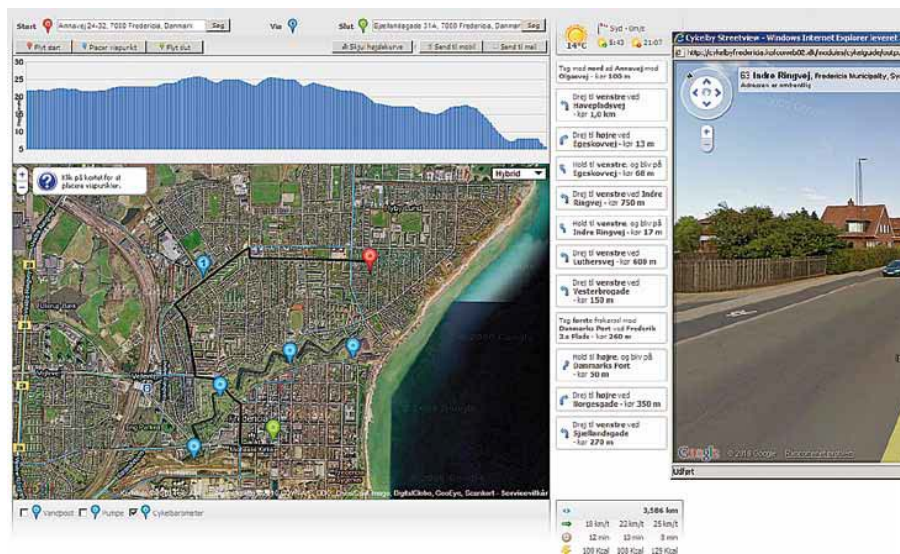
Cykelrutedesigneren vil så vise:

- Turbeskrivelse,
- Turens længde
- Turens tidsforbrug
- Turens energiforbrug ved henholdsvis 18, 22 og 25 km/t
- Turens højdeprofil,
- Aktuell lokal vejrudsigt med temperatur, nedbør, vindretning og lygtetændingstider

Der kan endvidere vises billeder fra de aktuelle Street View-fotos, som er koblet til den valgte strækning. Denne funktion er f.eks. nyttig, hvis man vil vurdere rutens visuelle kvaliteter eller en konkret skolevej.

### Tilpassede stikort

Systemet betyder reelt, at brugeren kan udskrive de stikort, som de gerne vil have. De kan vælge baggrunden, kortudsnittet og vælge, om der skal være påført en udvalgt cykelrute eller ej. De kan sende en rutebeskrivelse til en mobiltelefon som en sms eller som et link til egen eller andres e-mail, således at ruten kan genfindes eller deles med andre.



Løsningen er baseret på gratis standardkomponenter, hvor kommunerne leverer den del som er vigtig for cyklisterne. Systemet er meget brugervenligt, og vedligeholdelse og forbedringer er meget håndterbare fremover.

### **Facebook**

Fredericia Cykelby ønskede at være repræsenteret på de sociale medier, og oprettede derfor en Facebook-side, som primært var møntet på uformel videreformidling af initiativer, kampagner, nyheder osv. Desuden blev der lagt op til interaktion og dialog med "venner" af Cykelbyen og andre interesserede. Det viste sig at kræve for mange ressourcer at vedligeholde profilen og besvare henvendelser. Siden bliver derfor ikke længere benyttet, i stedet koncentreredes kræfterne på formidling gennem Cykelbyens hjemmeside.

## **8. Formidling**

Det har været en vigtig del af Fredericia Cykelby at formidle projektets initiativer og projekter bredt. Der var generelt et stort og vedholdende fokus på at få Fredericia Cykelby omtalt og præsenteret i fagblade/via artikler, og cykelbyen har derfor også aktivt deltaget i cykelfællesskaber som Det kommunale cykelfagråd og "Cycling Embassy of Denmark".

Fredericia cykelby har desuden deltaget i diverse konferencer som Velocity i Sevilla 2011, Vancouver 2012, Wien 2013, på Trafikdage 2011 og 2012, på Vejforum 2011, 2012 og 2014 samt den årligt tilbagevendende nationale cykelkonference. Herunder nævnes et udvalg af de steder, hvor projektet har været beskrevet eller præsenteret:

- Cykelviden, Cyklistforbundets nyhedsbrev – diverse artikler om Fredericia Cykelby
- Cykeltrafikken, nyhedsbrev – diverse artikler om Fredericia Cykelby
- Trafik og Veje, september 2010 - Artikel om cykelrutedesigner
- Den nationale cykelkonference 2010 – Session, Fra bilby til Cykelby-Fredericia i forvandling
- Trafik og Veje, april 2011 – Artikel bl.a. med omtale af Fredericia Cykelby
- Bikes Belong 2011 – Fredericia Cycle City
- Nordiskt Vägforum NVF – Workshop om cykeltrafik
- DIS Climate Seminar 2011 – Cycling is More Than Infrastructure
- Den nationale cykelkonference 2011 i Fredericia – Fredericia Cykelby
- Trafikdage 2011 – Den globale Cykelby
- Vejforum 2011 – Cykelscore
- Trafik og Veje, juni 2012 – Artikel om cykelscore
- Vejforum 2012 – Resultater fra Fredericia Cykelby
- Velocity Vancouver 2012 - Cykelscore og EU projektet Bike The Track
- Trafikdage 2012 - Cykelstafetten
- Velocity Wien 2013 – Cykelscore og EU projektet Bike The Track

Fredericia Cykelby deltog desuden med en stand på landets første bæredygtighedsmesse "Den Bæredygtige Familie", som blev afholdt i MesseC i Fredericia. Repræsentationen på messen, samt ved Tall Ships, kom i stand gennem et veletableret samarbejde med Grønt Sekretariat og Fredericia Erhvervsudvikling. Deltagelsen var en måde at øge synligheden på, men også en måde at indgå i en tættere dialog med byens borgere og interessenter. Fredericia Kommune sponsorerede endvidere et af messens mere fantasifulde indslag i form af teatergruppen EnCykloPædisternes optræden.

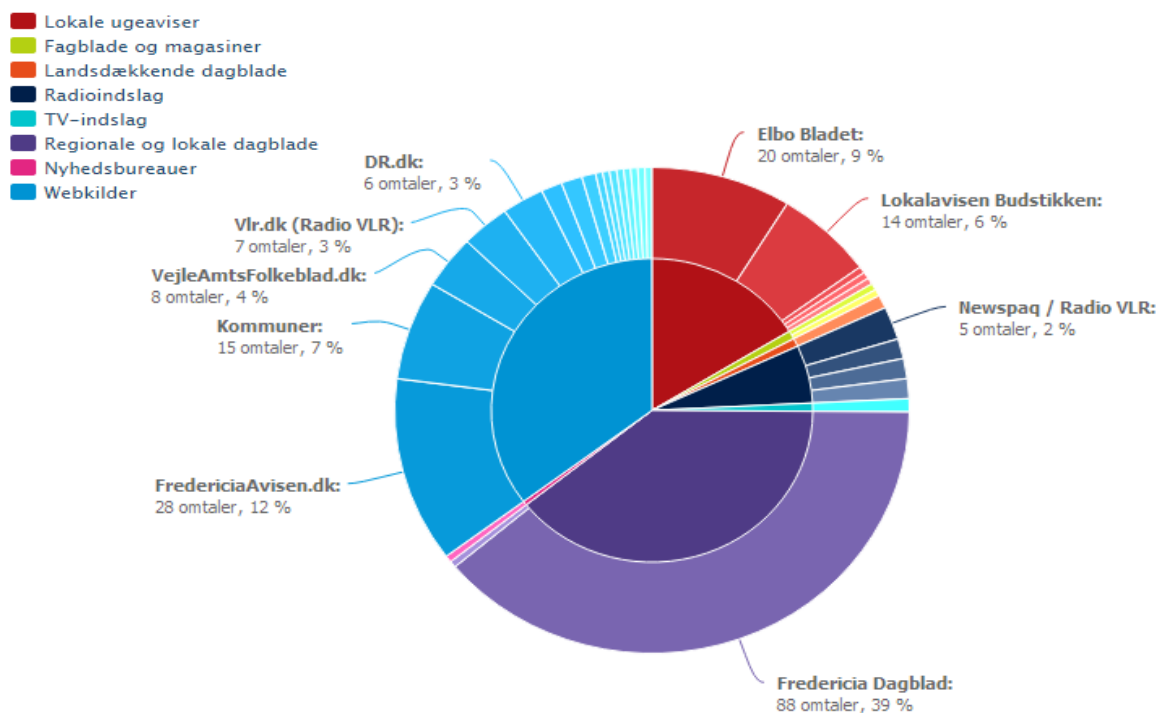
## Presse

I henhold til det fokus cykelbyen havde på at etablere et godt samarbejde med pressen, blev der jævnligt udsendt pressemeddelelser omhandlende cykelbyens aktiviteter. Med det formål at generere omtale af cykelbyen, blev der desuden oprettet en Flickr-konto med omfattende billedmateriale af cykelbyens aktiviteter. Dette blev gjort primært med henblik på at stille billedmateriale til rådighed for pressen, idet man via Flickr kan up- og downloade billeder i store størrelser.

Fredericia Cykelby nævnt adskillige gange i såvel lokale som landsdækkende medier. I perioden fra december 2009 og frem til december 2014 har Fredericia Cykelby været nævnt 222 gange i lokale og landsdækkende medier.

- 31 landsdækkende omtaler
- 191 omtaler i Region Syddanmark

Omtalerne fordeles sig på følgende medier:





### Nyhedsbreve

Som en del af både den interne og eksterne kommunikation udgav Fredericia Cykelby et cykelnyhedsbrev. Det udkom tre gange i løbet af Cykelby-projektets første to år. Nyhedsbrevet samlede op på cykelbyens projekter og informerede om forskellige tilbud i cykelregi. Rent indholdsmæssigt drejede nyhedsbrevene sig om, hvad der foregik i Fredericia Cykelby. De fortalte om arrangementer, konkurrencer og kampagner og viste billeder fra de forskellige aktiviteter. Nyhedsbrevet blev udsendt til omtrent 1520 modtagere, som enten selv havde tilmeldt sig via hjemmesiden eller på messe, eller som havde deltaget i cykelhjelmkampagnen.

Udsendelse af nyhedsbrevet stoppede i 2011, fordi den krævede indsats ikke stod mål med effekten. I stedet blev kræfterne lagt i at informere og udbrede viden på Cykelbyens hjemmeside.

### PUBLIKATIONER

Cykelnyhedsbrev, maj 2011



Cykelnyhedsbrev, oktober 2010



Cykelnyhedsbrev, maj 2010





## 9. Trafiktællinger

Fredericia Cykelby har opstillet 6 cykelbarometre ved de primære indfaldsveje til bymidten. Ud over cykelbarometrene, der registrerer cyklister via spoler, er der etableret spoletællinger af cyklister i to signalanlæg. Dette afsnit indeholder en beskrivelse af de tællinger, der er indsamlet i perioden fra 2011-2014.

### Cykelbarometre

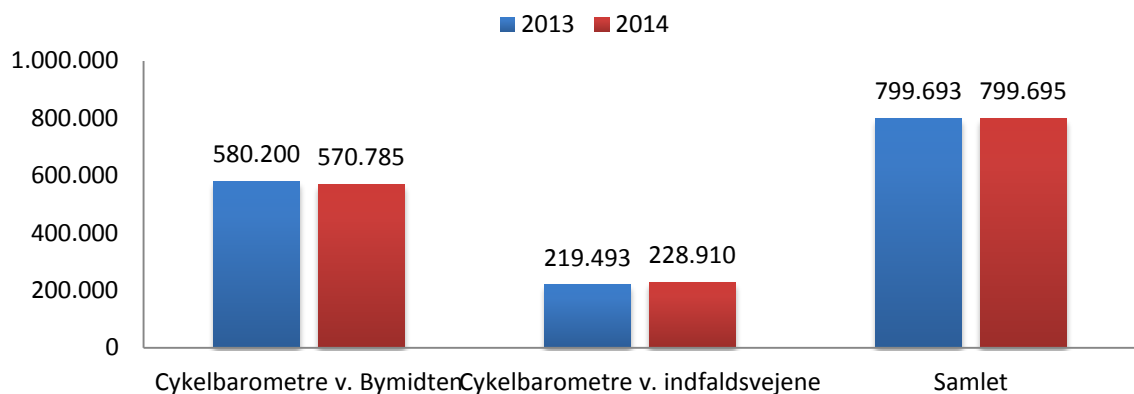
De seks cykelbarometre har registreret cyklister siden oktober 2011. Der har gennem 2013 og 2014 været talt cyklister hver måned på alle seks cykeltællere. I løbet af 2014 har der været en række udfordringer, med de to XL barometre på Strandvejen og Vejlevej. Disse har i perioder ikke registreret tællinger, og der mangler derfor data for enkelte måneder.

På den baggrund er det valgt, at de fire barometre i Danmarks Port, Kongens Port, Nørre Port og Sjællandsgade sammenlignes – da disse alle er placeret ved indkørslen til Fredericia Bymidte. For disse tællere er det muligt at sammenligne 2013 og 2014 til og med november i begge år.

For tællerne placeret ved Vejlevej og Strandvejen er det valgt at sammenligne følgende måneder i 2013 og 2014:

- Januar, februar, juli, august, september, oktober og november

### tællinger - Cykelbarometre

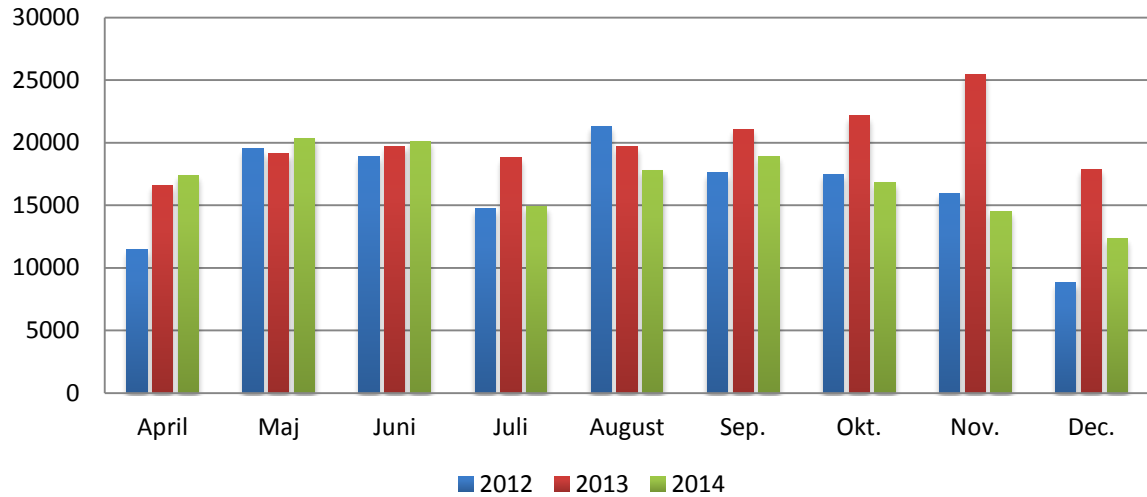


Ovenstående viser at antallet af cyklister talt på cykelbarometrene i 2013 og 2014 samlet set er uændret.

### Spoletællinger, cykelsti – 6. julivej / Treldevej

I forbindelse med cykelstiprojekterne på Treldevej / 6. juli vej er der etableret cykelspøler tre steder i krydset 6.julivej / Treldevej. Disse spøler har foretaget registreringer i 2012, 2013 samt 2014. For at sammenligne de tre år er udvalgt månederne april til oktober, da der for disse måneder er tællinger alle tre år.

### Spoletællinger, cykelsti 6. julivej



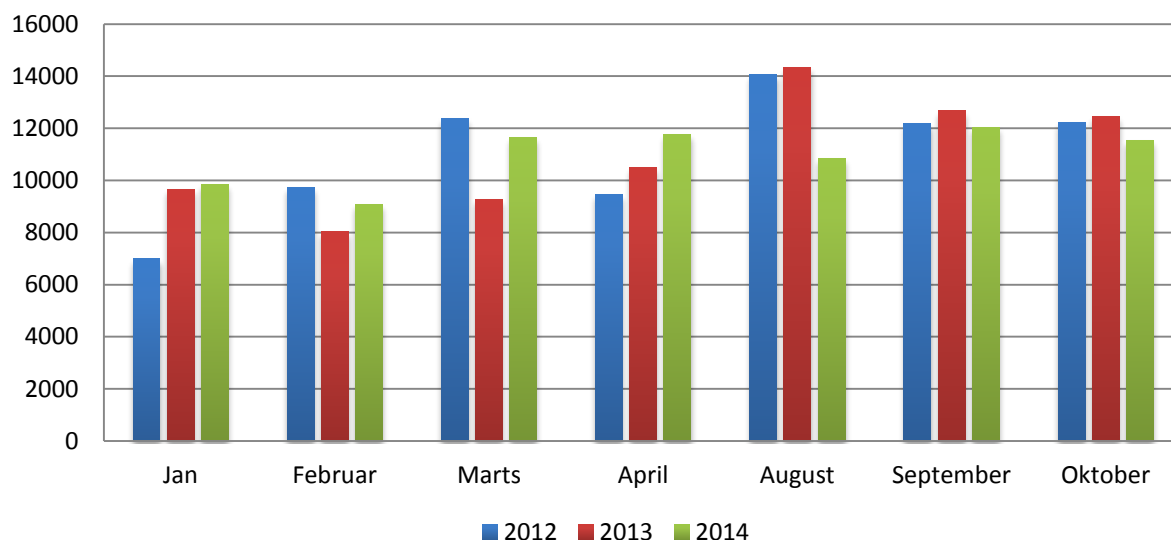
	April	Maj	Juni	Juli	August	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.	I alt
<b>2012</b>	11495	19502	18895	14778	21266	17582	17479	15937	8790	<b>145.724</b>
<b>2013</b>	16570	19156	19711	18852	19692	21032	22140	25449	17869	<b>180.471</b>
<b>2014</b>	17387	20327	20124	14877	17782	18896	16798	14510	12368	<b>153.069</b>

Spoletællingerne i dette kryds viser en stigning i cykeltrafikken fra 2012 til 2014 på ca. 5 %, hvor 2013 skiller sig markant ud.

### Spoletællinger, cykelsti – Strandvejen / Holstensvej

Spolen i dette kryds har registreret cyklister siden oktober 2011. Desværre har der været et udfald, hvilket har bevirket at spolen ikke har registreret i perioden maj-juli 2012. For sammenlignelighedens skyld har vi derfor valgt at udelade månederne maj-juli for alle årene i nedenstående opgørelse.

### Spoletællinger, cykelsti Strandvejen



	Jan	Februar	Marts	April	August	September	Oktober	I alt
<b>2012</b>	7.000	9.742	12.376	9.474	14.052	12.190	12.237	<b>77.071</b>
<b>2013</b>	9.665	8.034	9.284	10.507	14.335	12.668	12.443	<b>76.936</b>
<b>2014</b>	9.863	9.084	11.647	11.775	10.835	12.043	11.535	<b>76.782</b>

Resultaterne viser, at der er registreret stort set lige mange cyklister hvert år i de år der sammenlignes. En sammenligning af tallene for hele året 2013 og hele året 2014 viser, at der i 2013 er registreret 135.929 cyklister mod 135.395 cyklister i 2014. Dette underbygger yderligere konklusionen om at antallet af cyklister på strækningen er meget stabilt.

### Biltrafiktællinger

Det har i forbindelse med evalueringen af projektet ikke været muligt, at inddrage biltrafiktællinger. Dette skyldes at tællemetoden er ændret i projektforløbet. Tidligere udførtes tællinger af et døgn varighed, og beregningen af ÅDT skete manuelt i et excel-ark. I dag udføres tællingerne over syv døgn og indlæses i Mastra. Da tælle-, og især beregningsmetoderne i de to systemer er væsentlig forskellige, kan tallene ikke sammenlignes, og er derfor ikke medtaget i denne evalueringsrapport.



