

# Bologna

## springer på cyklen

Man skal huske at kigge sig godt omkring, når man leder efter god inspiration. Bologna overrasker med sin satsning på cykeltrafik og lave hastigheder. Det giver god effekt, som danske byer bestemt bør lade sig inspirere af.



**AF NIELS HOÉ**  
Hoé 360 Consulting  
niels@hoe360consulting.dk

**I**talien er ikke det land, man først tænker på som et sted, hvor cykeltrafikken er i vækst. Men det er den faktisk i flere byer, og Bologna er et godt eksempel på en italiensk by, der understøtter cykeltrafikken.

Bologna har fordoblet cykeltrafikken de sidste 10 år og cykeltrafikken udgør allerede 14 – 15 % af turene, hvilket er en af de højeste andele i Italien.

Tallet er højere end i de fleste danske byer. I regionen omkring Bologna er andelen 8 %.

Målet i mobilitetsplanen for 2030 er 18 %. Set udefra virker det bestemt som et realistisk mål, når der gradvist kommer flere og bedre cykelløsninger.

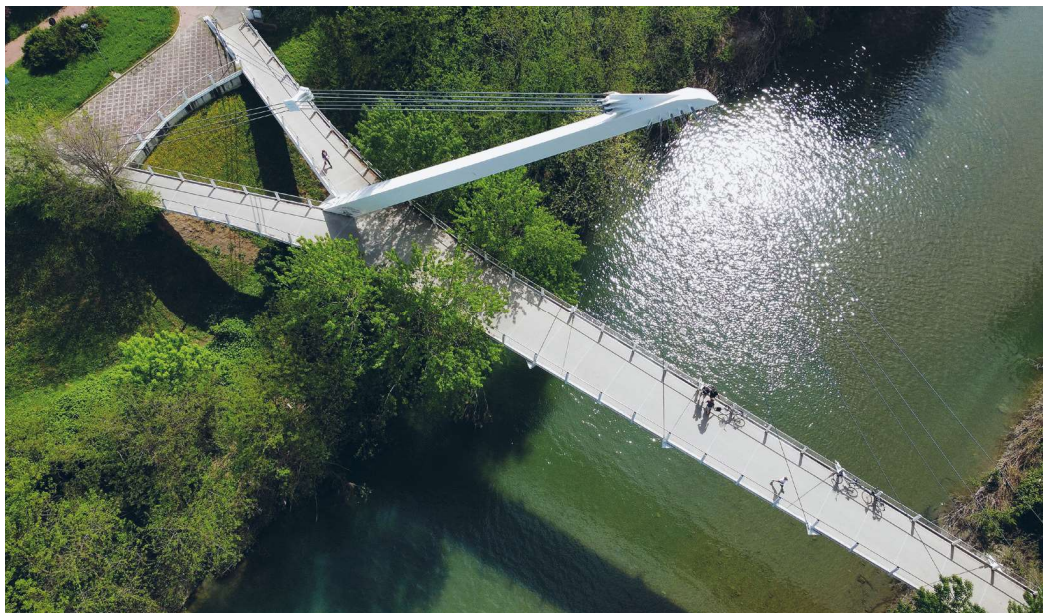
Bologna vil desuden etablere to nye letbanelinjer i de kommende år. »



**AF TROELS ANDERSEN**  
Privat  
mail@troels-andersen.dk



**AF PABLO CELIS**  
Celis Consult  
pablo@celis.dk



Der er de fineste cykelruter langs med og på tværs af floderne.

## Cykelinfrastruktur

Den centrale del af den gamle bymidte spærres af for biler hver weekend, og dermed fungerer disse gader alle som gågader med cykling tilladt.

Mange steder er der malede cykelbaner på fortovsarealerne, og de er omkring 20 år gamle. Mange er for smalle og ulogiske, men de fungerer dog som rutevejledning for cyklisterne.

Cykelstierne på ringgaden blev etableret i 2015. Der er tale om dobbeltrette cykelstier, der er placeret i midterrabatten, en ret usædvanlig løsning. Cykelstierne overholder ikke de danske mindstemål på 2,5 meter i bredden. Men man cykler fysisk adskilt fra bilerne, og ikke mindst cykler man i skygge under de store flotte vejtræer. Med en sommertemperatur, der ofte overstiger 40 grader, er skygge en afgørende kvalitet for cyklisterne.

Bologna etablerer i de kommende år et net af supercykelstier, i første omgang til Verona. Området er allerede velegnet til rekreative cykelture, både i fladt terræn og i mindre bjerge.

Bologna udgiver snart Italiens første vejregel for cykelprojekter. Og det er, hvad der skal til - mere kvalitet for cyklisterne! Og der udtryktes en forventning om, at udgivelsen vil danne præcedens og benyttes af flere andre italienske byer.

I Bologna kan man i øvrigt som borger få 1000 euro i tilskud af kommunen ved køb af en ladcykel.

### 30 km/t

Der er indført 30 km/t på cirka en tredjedel af vejnettet i starten af 2024 i Bologna. Planen er, at 90 % af vejene skal have 30 km/t som en påbudt hastighedsgrænse.

Der var en vis modstand mod forsla-

get, og der var endda fake news om, at der skulle være massiv kameraovervågning og politikontrol.

Indførelsen af de lavere hastigheder har allerede nu en synlig effekt på ulykkestallene.

I de første seks måneder blev der gennemført massive kampagneaktiviteter, samtidig med at politiet undlod at udskrive fartbøder.

Planen indeholder over 500 skilte og over 300 afmærkninger på kørebanen.

## Konklusion

Italienerne har formået at tage udfordringen og skaffe en markant stigning i cykeltrafikken. I kombination med en generel hastighedsdæmpning til 30 km/t formår Bologna sandsynligvis at sætte cyklisterne over bilerne og dermed slå danskerne i cykeltrafik.

Hvem havde set den komme ...? ●



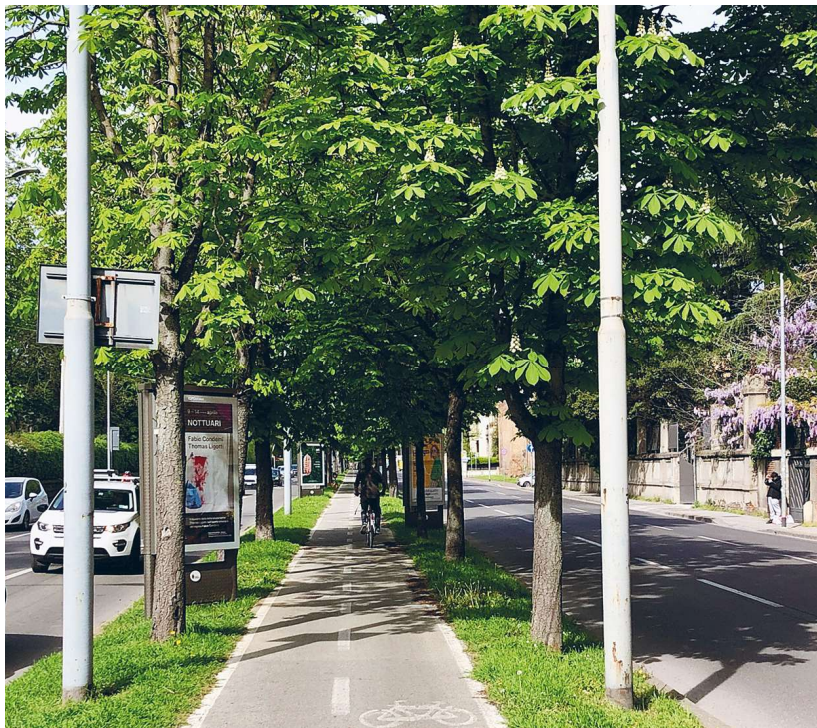
I den høje ende af byen er stigningerne på 15-20 %, og det er derfor tilladt at trække cyklerne.



Der er etableret cykelboks i flere lyskryds.



Enkle løsninger med cykelbaner og pullerter giver cyklisterne bedre forhold end bilene.



På ringgaden er den dobbeltrettede cykelsti placeret i skyggen af store træer.



Der er indført hastighedsbegrænsning på 30 km/t på en tredjedel af vejnettet i Bologna – og cyklisterne elsker det!