

Indholdet af dette paper

Papiret omtaler to nye initiativer i Københavns Kommunes politik for at fremme cykling i byen. Det ene initiativ, nye grønne cykelruter, har til formål at forbedre og udbygge infrastrukturen for cyklisterne. Det andet initiativ, Cykelregnskabet, er et led i bestræbelserne på at påvirke den trafikale adfærd, så flere vælger at cykle.

Det er karakteristisk, at en vejafdeling i dag ikke kan nøjes med at arbejde med sit traditionelle virkefelt, at forbedre de fysiske forhold for trafikken - her cyklerne, men at det også er vigtigt at gøre befolkningen opmærksom på cyklen som seriøst transportmiddel, man kunne kalde det at markedsføre cyklingen.

København som cykelby

København har altid haft en stor cykeltrafik. Selv om den i dag, på grund af byspredning og bilisme, er mindre end i 40'erne og 50'erne, så udgør cyklerne stadig en væsentlig andel af trafikken. Det gælder især i de tætte bydele, brokvartererne og centrum.

Cyklen bruges således af op mod 1/3 af de som har arbejdsplads i Københavns Kommune. Blandt de som både bor og arbejder i Københavns Kommune er det over halvdelen som dagligt/jævnligt cykler til arbejde. I den forstand er cyklen det dominerende transportmiddel i København. For alle ture i Københavns Kommune viser TU-data, at 31% i gennemsnit bruger cyklen. Vi har således etableret en situation, hvor trafikken groft sagt fordeler sig på 3 lige store parter: 1/3 i bil, 1/3 med kollektiv trafik og 1/3 på cykel.

Gennem de seneste 25-30 år er cykeltrafikken vokset. I de tætte bydele er cykeltrafikken (målt ved snittællinger, stort set fordoblet, medens den har været konstant i yderdistrikterne.

Overalt i Europa er man i dag opmærksom på cyklens muligheder i bytrafik. Og cykling er også blevet populært mange steder, formentlig i forbindelse med en øget opmærksomhed omkring sundhed og miljø. Når København har fået så meget ud af denne nye interesse for cyklen, skyldes det sandsynligvis, at byen allerede havde en rimelig infrastruktur for cyklerne på det tidspunkt midt i 50'erne, hvor bilismen for alvor begyndte at vokse. Og København holdt fast ved dette net af cykelstier, ja selv under 60'ernes bilisme blev der anlagt nye cykelstier. Og da biltrafikkens vækst aftog i 70'erne og oliekriser havde sat fokus på nogle af bilismens svagheder, satsede København hårdt på at udbygge cykelstinet, blandt andet med anlæg af cykelstier i de vigtigste cykelgader: brogaderne.

Københavns Kommunes trafikale målsætning

Kommunen har i januar vedtaget en Trafik- og Miljøplan. Hovedmålsætningen for planen er, at biltrafikken i kommunen ikke må stige, og at et eventuelt øget trafikbehov må tilgodeses ved øget cykling og øget kollektiv trafik.

Med dette udgangspunkt anviser Trafik- og Miljøplanen bl.a. en række forbedringer for cyklisterne. De vigtigste er:

- 1) anlæg af cykelstier langs alle stærkt trafikerede veje, dvs. godt 50 km cykelsti frem til 2010
- 2) etablering af nye "grønne" cykelruter
- 3) udvidelse af konceptet med gratis Bicykler til at omfatte en større del af kommunen
- 4) forøgelse af antal cykelparkeringsmuligheder ved stationer og andre trafikknudepunkter
- 5) eksperimenter med ny brug af cykler og kampagner for at få flere til at cykle

Trafik- og Miljøplanens bud på en forøget cykeltrafik bygger altså på de to hovedelementer: en forbedret infrastruktur og en påvirkning af befolkningen til i højere grad at bruge cyklen.

Nye "grønne" cykelruter

De traditionelle cykelstier langs de trafikerede gader løser en vigtig opgave, nemlig at skabe sikkerhed og tryghed ved at give cyklisterne deres eget areal i gaden.

Men de traditionelle cykelstier har også nogle ulemper: det er forholdsvis langsomt at cykle ad dem, pga. mange stop ved signalanlæg, busstoppesteder m.m. Det giver en typisk gennemsnitlig hastighed på 15 km/time svarende til en rækkevidde på 5-7 km inden for de 20-30 min som flertallet af trafikanter er villige til at ofre på den daglige bolig-arbejdssted tur. Det dækkede stort set byen, som den så ud i 50'erne. Men den udvidelse af byområdet, som er sket i de følgende årtier, har ført til øgede afstande for en voksende del af trafikanterne. Bilen kan overvinde disse afstande uden tilsvarende tidsforøgelse, ja bilen skaber vel ligefrem disse afstande. Den kollektive trafik følger efter så godt den kan, men cyklen har en begrænset rækkevidde.

I 80'erne opstod den tanke, at en af måderne at øge cyklens rækkevidde på var at give mulighed for en højere gennemsnitlig hastighed ved anlæg af særlige cykelruter i eget tracé. Både Cyklistforbundet og Københavns Kommune arbejdede med ideen, men pengene og de praktiske muligheder var ikke til stede til at realisere tankerne.

Et tilsagn fra Trafikministeriet om et tilskud på 15 mio. kr. til etablering af en cykelrute gjorde det muligt at tage fat på problemstillingen. Samtidig har det vist sig muligt at indpasse cykelruter sammen med nogle af de store anlægsarbejder i byen: Øresundsforbindelsens landanlæg, Metroen og Ørestaden. Derfor har det været realistisk at skitsere et helt net af nye cykelruter i kommunens Trafik- og Miljøplan.

Ny cykelrute ad gamle banearealer gennem Nørrebro og Frederiksberg

Som nævnt har Trafikministeriet givet tilsagn om 15 mio. kr. til etablering af en cykelrute. Det har ført til at de to kommuner Frederiksberg og København, i fællesskab, har foreslået en cykelrute på godt 9 km gennem Nørrebro, Frederiksberg og Valby med udstrakt anvendelse af nedlagte banearealer. Et anlæg, der samlet løber op i ca. 50 mio. kr. og vil strække sig over flere år.

Ruten forløber fortrinsvis på forhenværende banearaler, som kommunerne erhverver fra DSB. Der er tale om de arealer ad hvilke banerne blev ført ind vestfra og nordfra til Københavns 2. banegård, der lå hvor Paladsteateret nu ligger. Der har ikke været banedrift på disse arealer siden tidligt i dette århundrede, men DSB har beholdt arealerne, som har anvendt til forskellige formål: grønne områder, kolonihaver, garager og småerhverv. Da arealerne har været udlejet til de forskellige formål på forskellige betingelser, etableres ruten i etaper i den takt arealerne kan frigøres. De første arealer blev tilgængelige i 1996 og de sidste arealer frigøres i år 2004. Da ruten åbnes i etaper, bliver det nødvendigt på visse strækninger at skaffe sammenhæng i ruten ved at etablere midlertidige løsninger ad parallelle gader.

Et teknisk notat udarbejdet af COWI for de to kommuner og Trafikministeriet beskriver hovedoplægget til cykelruten. I sin endelige udformning vil hele ruten ligge som en 4 meter bred dobbeltrettet cykelsti med en parallelløbende gangsti, begge placeret i et grønt parkbælte. Både gangsti og cykelsti vil få fast belægning og belysning vil blive etableret efter behov.

Alle krydsninger af tværgående veje er blevet klassificeret efter vejenes relative vigtighed. Der er udarbejdet principskitser for udformningen af de forskellige krydsningstyper, men den egentlige projektering af de konkrete krydsninger foretages af de to kommuners tekniske forvaltninger.

Der arbejdes med tre principielle krydsningstyper:

- 1) De steder, hvor cykelruten krydser store, trafikerede gader/veje regnes med signalregulering af krydsningen. I det omfang det er muligt vil der blive etableret en eller anden form for anmeldelse eller prioritering af cykelruten. Men det er naturligvis sådan, at en række af de vigtige gader og veje har et system af prioritering for bustrafikken eller et grønbølgesystem for at afvikle store trafikstrømme. Disse har en overordnet betydning, som cykelruten må underordnes.
- 2) Ved små lokale gader vil cykelruten blive ført over gaden på et hævet felt, der samtidig fungerer som bump for biltrafikken og med vigepligt for denne. Cykelruten får altså hér prioritet over biltrafikken.
- 3) Ved fordelingsveje o.l. med en moderat biltrafik skal cyklisten på cykelruten holde tilbage for bilerne. Her foreslås anlagt en midterhelle, der vil markere krydsningen for bilisterne og som vil give cyklisterne et veldefineret venteareal og overskuelig krydsning af hver færdselsretning for sig.

En cykelrute i eget tracé vil gøre cykelturen til en mere behagelig og mindre stresset oplevelse end på de eksisterende cykelstier langs vejene. Først og fremmest vil cyklisterne have cykelruten for sig selv, hvor de på de traditionelle cykelstier ofte forstyrres af den øvrige trafik: biler, der svinger ind på og ud fra sideveje, buspassagerer, der skal til og fra busserne ved stoppestederne, bilister der skal ind og ud af parkerede biler langs cykelstien, krydsende fodgængere osv. Cykelruten bliver anlagt med færre lysregulerede kryds og med færre stop. Det vil derfor være muligt at holde en jævn fart over lange afstande.

Det er vigtigt, at cykelruten anlægges med en god bredde. På mange af de traditionelle cykelstier er der i dag kapacitetsproblemer i myldretiden. Især i brogaderne med cykelstier på 2-2,2 m's bredde og cykelmængder på 10-15.000 cykler om dagen opstår der mange problemer, når hurtige cyklister vil overhale langsommere cyklister. Cykelruten giver en mulighed for at aflaste de overfyldte cykelstier og giver især de hurtige cyklister en mulighed for at holde deres egen rytme. En god bredde betyder naturligvis også, at man kan cykle sammen to og to, således at ruten også bliver attraktiv til mere rekreative ture.

Så vidt muligt vil cykelruten på hele strækningen forløbe i et grønt bælte. Det er vigtigt for rutens succes at den tilbyder en mere behagelig tur, fri af bilernes støj og forurening, og gerne med oplevelsen af natur og tilsvarende æstetiske indtryk.

Vi ved fra spørgeundersøgelser, blandt andet i forbindelse med cykelregnskabet, at cyklisterne efterspørger hurtige, direkte og bekvemme forbindelser, og at de lægger vægt på høj kvalitet i hele forløbet og i den detaljerede udformning. Man kan ikke spare på kvaliteten ved anlæg for cyklister. Cyklisterne kræver i dag lige så stor kvalitet på deres område, som bilister og kollektiv passagerer kræver på deres.

Som nævnt skønnes hele cykelruten at koste op mod 50 mio. kr. for en strækning på 9 km. Det er næsten det samme som anlæg af cykelstier i eksisterende gader koster. Cykelruterne er altså ikke en billig løsning til erstatning for cykelstier langs trafikvejene. Vi mener man må have begge dele for at fastholde eller forøge cyklingen i byen.

Andre cykelruter under planlægning

I forbindelse med store anlægsprojekter er der muligheder for at føre nye cykelruter igennem uafhængigt af det bestående gadenet. Sammen med Øresundsforbindelsens landanlæg får København (og Tårnby) nogle nye gennemgående cykelruter. Fra Valbyparken på Sjælland, over de grønne områder på Vestamager til Øresundskysten anlægges sammenhængende cykelforbindelser. På Sjælland overtager Københavns Kommune de serviceveje, som A/S Øresund har benyttet under anlægsperioden, og fører dem videre som cykel- og gangstier.

En særlig gunstig situation er opstået ved krydsningen af Kalvebodløbet. Den bro som fører jernbanen over vandet skulle forsynes med en påsejlingsikring på sydsiden, som vender mod åbent vand. Denne sikring blev udformet som en udkragning på broen, der gennem deformation kunne optage kræfterne fra en eventuel påsejling. A/S Øresund har beredvilligt udformet denne udkragede konstruktion, således at den bærer en stiforbindelse over vandet. Det er helt usandsynligt, at kommunen ellers havde haft råd til, eller fået lov til, at føre en stiforbindelse over vandet på dette sted.

Også i forbindelse med anlægget af den nye Metro i København er der opstået muligheder for at anlægge nye cykelruter. På Amager nedlægges Amagerbanen, og da Metroen ikke skal anvende alle banearealerne forhandles der nu om at kommunen overtage banearealer, der muliggør en cykelrute fra city og ud til Amagers østkyst og Amager Strand. Undervejs

passerer denne cykelrute både Københavns Universitetsområde på Amager og tætte boligkvarterer på Amagerbro. Ruten har derfor et stort potentielt trafikgrundlag.

Endelig må det nævnes, at der i planlægningen af den nye bydel Ørestaden indgår anlæg af overordnede cykelruter. Bydelen vil jo få en højklasset kollektiv trafikbetjening, og begrænset biladgang. I bestræbelserne for at begrænse biltrafikken i og til området vil gode cykelforbindelser være nødvendige.

Sammenfattende kan man sige, at København nu arbejder aktivt på at skabe et sammenhængende net af overordnede, grønne cykelruter, som i løbet af de kommende 5-10 år vil dække kommunen og skaffe mulighed for at de længere cykelture kan foregå på behagelige cykelruter, der samtidig er rige på oplevelser.

Et Cykelregnskab, hvad er det?

Som et led i kampagnerne for at få flere til at cykle, startede Københavns Kommune i 1996 et såkaldt Cykelregnskab. Ideen var at synliggøre cyklings betydning for byen ved at starte en dialog med cyklisterne. Visionen er at udvikle cykelregnskabet til et redskab for en dialog mellem kommunen og cyklisterne, på sigt også med andre trafikantgrupper, hvor kommunen og trafikanterne i et samspil finder frem til de behov, der kan tilgodeses, og til de løsninger, som kan accepteres af parterne. I den forstand kan cykelregnskabet udvikle sig til et såkaldt etisk regnskab, dvs. en status for kommunens inddragelse af borgerne i fastlæggelsen af de vilkår borgerne skal leve med.

Regnskabet har to sider:

Dels redegør kommunen for hvad den har gjort for cyklisterne. Det sker i form af nøgletal for udvalgte emner, som afspejler de forhold cyklisterne har lagt vægt på i en indledende spørgerunde. Dels giver cyklisterne "karakterer" for den kommunale indsats på de områder, som cyklisterne udpeger som vigtige.

Det er vigtigt, at de emner man belyser, er emner, som brugerne har udpeget som vigtige. Det er så let at falde i den fælde, at spørge om dét, vi i kommunen vil have svar på.

Det første regnskab, "Cykelregnskab 1995", viste klart, at cyklisterne på flere områder var utilfredse med kommunens indsats. Kommunen har gennem årene lagt vægt på at bygge anlæg til gavn for cyklisterne, først og fremmest cykelstier, men vedligeholdelse og renholdelse af cykelstierne lever langt fra op til cyklisternes forventninger. Disse forhold har været styret af tekniske parametre, men vi må konstatere, at cyklisterne lægger større vægt på komfort end vi havde troet.

Et direkte resultat af det første cykelregnskab har derfor været øgede midler til vedligeholdelse af cykelstibelæggingerne og en systematisk registrering af belæggningernes tilstand, som grundlag for vedligeholdelsesindsatsen.

Det andet regnskab "Cykelregnskab 1996" viser udviklingen i nøgletallene og i cyklisternes vurdering af kommunens indsats. Det er naturligvis begrænset, hvad ét års udvikling kan vise, men visse træk afsløres dog.

I nøgletallene kan man konstatere, at antallet af cyklister er steget kraftigt, faktisk med hele 16%. Nu svinger cykeltrafikken noget ujævnt fra år til år, så denne stigning er ikke et udtryk for den sædvanlige vækst. Også biltrafikken er steget, nemlig med 3%.

Der er ikke sket så meget med de fysiske anlæg for cyklisterne, altså cykelstier, cykelruter og prioritering i signalanlæg. En større indsats er sat i gang, men resultaterne vil først kunne ses de kommende år. Antal tilskadekomne cyklister er faldet, dog ikke så meget som vi ønsker, og strækningerne med høj luftforurening er reduceret mærkbart.

Cyklisternes vurdering af forholdene viser en positiv fremgang på de fleste områder. Generelt er cyklisterne tilfredse med København som cykelby. Det er også glædeligt, at cyklisterne gennemgående føler sig trygge ved at cykle i byen (60% føler sig trygge, 24% delvist trygge og kun 16% føler sig utrygge). Også omfanget af cykelstier og mulighederne for at kombinere kollektiv transport og cykling er cyklisterne overvejende positive overfor. De mest positive udsagn gælder de gratis Bycykler. Hele 83% af cyklisterne er positive over for initiativet.

Blandt de forhold, som cyklisterne er mest kritiske overfor, er vedligeholdelsen af veje og cykelstier. I 1995-regnskabet spurgte vi om veje og cykelstier under ét, men i 1996-regnskabet er disse skilt fra hinanden. Det viser, at utilfredsheden især gælder vedligeholdelsen af vejene, i mindre grad cykelstierne (hvor 44% dog er utilfredse). Vi må konkludere, at der skal ofres mere opmærksomhed på vedligeholdelsen af de vejarealer, hvor cyklister kører, dvs. veje uden cykelsti (ofte private), opmarchfelter/svingbaner og afbrydelser af cykelsti ud for sideveje.

Kommunens information om trafik og trafikplanlægning får de dårligste karakterer. Det er sigende, at en tredjedel er ude af stand til at vurdere Kommunens information. Af de, der svarer, finder kun 15% at informationen er god, og hele 40% anser den for dårlig. Da kommunen trods alt ofrer den del penge på at trykke cykelstikort og indformere om nye anlæg for cyklister, giver denne vurdering anledning til overvejelser om, hvilken information brugerne har behov for, og hvordan man bedre kommer ud til dem med den relevante information.

Cykelregnskabet har givet os nogle signaler om hvad cyklisterne lægger vægt på og hvor godt vi imødekommer cyklisternes behov. Det kan vi bruge, og har allerede brugt, til at sætte ressourcer ind på de områder, hvor brugerne ønsker det. Men udsagnene i cykelregnskabet er trods alt generelle, og giver ikke direkte anvisninger på konkrete lokaliteter, der skal forbedres, eller på hvordan de skal forbedres.

Direkte dialog med brugerne

For at komme tættere på de konkrete behov har vejafdelingen i forsommeren 1997 gennemført dialogmøder med et panel af studerende på Københavns Universitet på Amager. Der er her tale om en befolkningsgruppe, som vi ved bruger cyklen i meget høj grad. De er samtidig i et livsafsnit, hvor man kan forudse, at de om få år vil vælge bil til deres transport. Det forekom os interessant at få viden om disse brugeres vurderinger, præferencer og konkrete problemer på vejen til universitetet.

Dialogmøderne bestod af tre eftermiddage på hver 2½ time. Det første møde blev brugt til at afklare hvilke værdier og forventninger de studerende havde som cyklister, det andet møde til at beskrive de konkrete problemer på de studerendes ruter, og det sidste møde blev brugt til at prioritere de vigtigste problemer og drøfte dem med repræsentanter for kommunen. Forskergruppen Dialogos på Handelshøjskolen i København har styret forløbet af dialogmøderne.

Det viste sig at være et problem at få tilstrækkeligt med deltagere til møderne. Trods opsætning af plakater samt omtale i universitetsavisen og universitetsradioen og direkte telefoniske aftaler med næsten 80 studerende, lykkedes det kun at samle ca. 15 studerende i et panel. Det viste sig, at de studerende kun havde få overvejelser om sig selv i rollen som cyklist. Man kan sige at de ikke identificerede sig selv som cyklister. Man tog cyklen, når man skulle et sted hen, og når man stod af var det så at sige glemt igen.

Erfaringerne fra disse dialogmøder er positive i den forstand, at deltagerne var åbne og blev meget engagerede i problemstillingen og lagde et stort arbejde i at formulere deres oplevelser som cyklister. Kommunen fik således et omfattende materiale, der påviste konkrete problemer på mange niveauer.

Det deltagerne lagde mest vægt på var sikkerhed og hurtighed. Deltagerne oplevede ikke umiddelbart nogen modsætning imellem disse hensyn. Når man gik mere i dybden, viste det sig, at den absolut højeste prioritet blev givet til den korteste, mest direkte og hurtigste vej. Cyklen blev valgt som langt det hurtigste blandt de mulige transportmidler. Men på denne den hurtigste vej lagde deltagerne så til gengæld vægt på at sikkerheden. Hermed mente de først og fremmest at der ikke måtte være huller, dæksler, høje kanter m.v., at det skulle være tydeligt hvordan man skulle placere sig (der var et meget begrænset kendskab til betydningen af skilte m.m.) og at andre trafikanters adfærd skulle være forudsigelig (f.eks. biler fra en sidevej). Hensynet til sikkerheden omfattede ikke cykelhjelm og det ansås for usandsynligt at man ville fravælge en rute uden cykelsti til fordel for en længere med cykelsti. Som helhed var deltagerne altså brugscyklister uden dybtgående overvejelser om mulige alternativer.

Deltagerne gav udtryk for at dialogen om deres konkrete problemer havde givet dem en større forståelse for kompleksiteten i mange trafiksituationer. Især gav videooptagelser af de konfliktpunkter, som de havde udpeget, anledning til små Aha-oplevelser af hvad der egentlig foregik. Deltagerne var overraskede over, hvor mange overvejelser kommunen egentlig havde lagt i udformningen af trafiksystemet, og over at der fandtes kort o.l. som viste cykelfaciliteter i byen.

Vores konklusion af dette første lille forsøg med dialog med en gruppe cyklister har været,

- at cyklisterne vælger den for dem naturligste og mest direkte rute, og at vi derfor må sikre disse så godt som muligt. Skal vi føre cyklisterne ad andre ruter, må disse fremtræde som lige så hurtige og må desuden tilbyde nogle klare, synlige kvaliteter.
- at cyklisternes adfærd i trafikbilledet styres af den konkrete udformning. I skæve kryds o.l. må det fremgå direkte af vej- eller stianlægget, hvor cyklisten skal placere sig og hvordan man skal agere. Skilte har meget lille værdi.
- det er meget vanskeligt at nå ud til cyklisterne med information. Den skal i givet fald være selektiv, aktuel
- det er vanskeligt at samle cyklisterne om rollen som cyklist, men når det lykkes er det muligt at engagere dem og få en stor viden om deres konkrete problemer.

Videreudvikling af dialogen og cykelregnskabet

Allerede det foreliggende cykelregnskab har givet os en rettesnor for vores arbejde med at forbedre cyklisternes forhold og derigennem også fremme cyklingen i byen. Interessen for cykelregnskabet har været ganske stor, også fra udlandet, og 1996-regnskabet udkommer derfor også på engelsk.

Det er tanken, at cykelregnskabet i fremtiden skal udkomme hvert andet år. Indholdet skal hele tiden ajourføres med de emner cyklisterne udpeger som vigtige.

Det er desuden tanken, at starte en dialog mellem cyklister og andre trafikanter om de konflikter, de oplever i trafikken. Buschauffører er en gruppe, som cyklisterne ofte nævnte under dialogmøderne, at de havde konflikter med. Formålet skulle dels være at få forståelse for hinandens situation og dels at prøve at nå frem til løsninger som parterne kan forstå og acceptere. Kun på denne måde kan vi udforme trafikantlæggene på en måde, som de forskellige parter oplever som rimelig og forståelig, og som de derfor også vil anvende efter hensigten. Ikke fordi loven siger de skal, men fordi de accepterer det fornuftige i det.

Bjarne Eir