

CYKELPOLITIK – for første gang

Planlægger Niels Jensen og planlægger Maria Helledi Streuli, Plankontoret, Vej&Park, Københavns Kommune. (nijen@btf.kk.dk/maste@btf.kk.dk).

Københavns Kommune udgav i 2002 for første gang en cykelpolitik. *Cykelpolitik 2002-2012* er en samlet fremstilling af kommunens politik og planer på området. Der skal etableres et sammenhængende tilbud til cyklisterne med udgangspunkt i transportkvalitet. Der er opstillet kvantitative målsætninger om, at flere skal cykle, risikoen halveres, trygheden forbedres, rejsehastigheden og komforten øges. Indsatsen udmøntes i ni indsatsområder.

Udarbejdelsen af Cykelpolitikken har været en god lejlighed til at tænke bredere over cyklisternes forhold i stedet for blot at fortsætte med det vi er gode til – fx at etablere cykelstier langs veje.



Transportkvalitet, mål og indsats

Til daglig kan man godt komme til at glemme, at cyklismen i København bidrager væsentligt til byens forholdsvis gode trafikale og miljømæssige situation. Mens cykeltrafikken er faldet i resten af landet, har København sammen med andre større byer, der gør noget for cykeltrafikken, oplevet en stigning. En tredjedel cykler på arbejde.

Der skal etableres et sammenhængende tilbud til cyklisterne med udgangspunkt i transportkvalitet: Sikkerhed, tryghed, rejsehastighed, sundhed, komfort og oplevelse er alle væsentlige for, om cykling bliver mere konkurrencedygtig og attraktiv.

Det forudsætter en konstant indsats at fastholde antallet af cyklister og en endnu større indsats at øge det. Der er opstillet fem mål for cykelpolitikken:

- Andelen af mennesker, der cykler til arbejdspladser i København øges fra 34% til 40%.
- Cyklisternes risiko for at komme til skade eller blive dræbt i trafikken reduceres med 50%.
- Andelen af københavnske cyklister, der synes det er trygt at cykle i byen, øges fra 57% til 80%.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km forbedres med 10%.
- Cyklisternes komfort forbedres, så max. 5% af cykelstistrækningerne har utilfredsstillende belægning.

Målsætningerne søges nået ved at arbejde med ni indsatsområder:

- Cykelstier og forstærkede cykelbaner
- Grønne cykelruter
- Forbedring af cyklisternes forhold i Indre By
- Kombination af cykel og kollektiv trafik
- Cykelparkering
- Bedre signalregulerede kryds
- Bedre vedligeholdelse af cykelstier
- Bedre renholdelse af cykelstier
- Kampagner og information.

Hvordan får man flere til at cykle i København?

Københavns cyklister tages ofte for givne, men i virkeligheden vil en stor del af de nuværende cyklister holde op med at cykle, hvis de ikke længere føler sig velkomne i byen (– mens en lille kærnegruppe ville fortsætte med at cykle uanset forholdene). Heldigvis er fire femtedele af Københavns cyklister tilfredse med København som cykelby. En femtedel synes København er en dårlig by at cykle i.

De fleste af de københavnere, der ikke cykler overhovedet, ville føle sig utrygge i trafikken på cykel. Hvis vi vil have flere til at cykle, må vi derfor satse på tryghed. Løsninger, der er sikre, men ikke føles trygge, kan ikke overbevise skeptikere om, at cyklen er attraktiv og konkurrencedygtig i Københavns trafik. Omvendt kan vi som vejmyndighed selvfølgelig ikke være ligeglade med sikkerheden. Bestræbelsen går derfor på at finde løsninger, der er både trygge og sikre. Et eksempel herpå er cykelstier, der giver tryghed, samtidig med at de forbedrer sikkerheden (især når der samtidig gøres noget for cyklisterne i de større kryds). Cykelstierne signalerer også at cykling er anerkendt som en selvstændig transportform i København.

Det er vigtigt at forbedre transportkvaliteten for dem, der allerede cykler, om ikke andet for at undgå, at de skifter til andre transportmidler. Men det er selvfølgelig også vigtigt, at få flere bilister og kollektivt rejsende til at cykle. Halvdelen af bilisterne og de kollektivt rejsende har en mening om, hvad der kunne få dem til at cykle. Det er så heldigt, at der ikke er nogen for-

skel på, hvad de siger kunne få dem til at cykle og hvad de nuværende cyklister ønsker forbedret.

Umiddelbart siger 38% af bilisterne og de kollektivt rejsende ”intet i denne verden” og 15% ”ved ikke”, når de bliver spurgt om hvad der kan få dem til at cykle. Både kampagner som Cykel til arbejde (hvor der er indbygget et konkurrencemoment) og Miljøtrafikugen (hvor der afprøves løsninger i praksis) kan give flere af disse – også de mere modvillige – mulighed for at prøve, hvor dejligt det er at cykle i København.

Samspelet mellem Cykelpolitik og Cykelregnskab

Cykelregnskabet bliver nu brugt til at holde et vågent øje med, at der arbejdes i retning af at nå målene i Cykelpolitikken. Det første Cykelregnskab er fra 1995 og Cykelregnskabet har siden været udgivet hvert andet år. Den seneste udgave udkom i 2003 og vedrører 2002.

Der arbejdes nu med tre slags kvantitative opgørelser i Cykelregnskabet:

- Det mener cyklisterne
- Nøgletal
- Cykelpolitiske måltal



45% af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstier. Det er lidt flere end i 2000. Fra Cykelregnskab 2002.

Cyklisternes holdninger er indhentet ved repræsentative telefoninterviews gennemført af et konsulentfirma. Resultatet afspejles forenklet i et kokkehuesystem med op til ”10 små cyklister”. Nøgletallene giver en række facts om infrastruktur, cykeltransportarbejde, tilskadekomne mv. De cykelpolitiske måltal forholder sig direkte til målsætningerne i Cykelpolitik.

Ses på udviklingen i Cykelregnskaberne fra 1995 til 2002, får København høje – og over årene stigende – vurderinger som en god by at cykle. Næsten fire ud af fem cyklister mener, at København er meget god, god eller rimelig at cykle i.

Der er under ét en faldende tilfredshed med mængde og bredde af cykelstierne. Det skyldes nok ikke utilfredshed med de nye cykelstier, der er meget synlige i gadebilledet, idet mange er etableret i de centrale byområder. Problemet er snarere, at der med stigende cykeltrafik nu er kapacitetsproblemer på nogle cykelstier. Selvom problemet opleves af mange cyklister, er de problematiske strækninger kun på 3-5 km ud af et samlet net på 323 km. Vej & Park overvejer, hvad der kan gøres, for selvom det er få kilometer det handler om, er kampen om gaderummet hård netop disse steder.

Cyklisterne er i de senere år blevet lidt mere venligt stemt overfor cykelstivedligeholdelsen efter en stor indsats for at skaffe jævne asfalt på cykelstierne. Tilfredsheden med vedligeholdelsen af cykelstierne ligger dog på et forholdsvis lavt niveau og endnu lavere for veje. Det er derfor et emne, hvor der stadig er fokus på forbedringer.

Det er imidlertid ikke altid det går efter fortjeneste i Cykelregnskabet. Det er således ikke lykkedes at få en større tilfredshed med cykelparkeringsforholdene på trods af at kommunen også her har gjort en stor indsats med etablering af cykelstativer. Det er især det stigende antal cyklister i Indre By, der har øget efterspørgslen kraftigt og indsatsen har langt fra været stor nok til at holde trit med efterspørgslen. Især visse steder i Middelalderbyen og ved et par større stationer ser cykelparkeringssituationen ret kaotisk ud. Det bebudes i Cykelpolitik, at der skal udarbejdes en handlingsplan for cykelparkering.



Cykelparkeringen foran Hovedbanegården.

Flere cyklister er tilfredse med byens information om trafikplanlægning efter at kommunen i højere grad diskuterer trafikproblemerne med borgerne. Både Cykelpolitik og Cykelregnskab medvirker til at gøre borgerne opmærksom på de forbedringer der faktisk gennemføres for cyklisterne. Når borgerne spørges, viser det sig i øvrigt, at hele 10% kender til Cykelpolitikken, uden at der er gjort en særlig oplysende indsats herom fra Kommunen side.

Cykelregnskabet har vist sig af være meget værdifuldt til opfølgning på Cykelpolitikken. Det kan meget vel vise sig, at input herfra og fx fra Trafik- og Miljøplanen på sigt vil kunne indvirke på, hvilke indsatsområder, der skal lægges vægt på i fremtiden. Det har således, i forbindelse med udarbejdelsen af en ny **Trafik- og Miljøplan 2003**, vist sig at borgerne ønsker sig flere cykelstier, bredere cykelstier, nye grønne cykelruter, mere cykelparkering i tætte byområder samt bedre ren- og vedligeholdelse af cykelstier.

Cyklisternes dårlige adfærd i trafikken var ikke et emne i Cykelpolitikken, men er højt oppe på dagsordenen både i forbindelse med Trafik- og Miljøplanen og Cykelregnskabet. Halvdelen af bilisterne og de kollektive trafikanter føler sig generet af cyklisterne, to tredjedele me-

ner, at cyklister sjældent overholder færdselsreglerne og at de ofte er skyld i farlige situationer.

Opfyldelsen af de cykelpolitiske mål

Cykelregnskabet er et instrument for de københavnske politikere til at holde øje med, om den indsats der gøres på cykelområdet er tilfredsstillende i forhold til de politiske mål og om de indsatsområder, der arbejdes med i henhold til Cykelpolitikken, skal justeres. I forordet til Cykelregnskab 2002 følger borgmester Søren Pind således op på, at der fra det foregående Cykelregnskab har været en tilbagegang fra 34 til 32%, i den andel der cykler på arbejde:

“ Målet er, at 40% af pendlerne til arbejdspladser i København skal cykle til arbejde i 2012. Det vil kræve en stor indsats, men jeg synes dette mål er så vigtigt at nå, at jeg vil lægge meget vægt på, at der i de kommende par år arbejdes målrettet herpå. ”

Cykelregnskabet giver også borgerne, Cyklistforbundet og pressen mulighed for at følge med i hvad der sker på cykelområdet i København og giver grundlag for en mere velfunderet diskussion.

De cykelpolitiske måltal indikerer i hvor høj grad byen når sine cykelpolitiske mål:

- Andelen, der cykler til arbejdspladser i København er nu 32% . Dette er et svagt fald i forhold til det foregående Cykelregnskab.
 - ⇒ Det vil kræve en stor indsats – bedre infrastruktur kombineret med kampagner – at nå målet om at 40% cykler til arbejde i 2002!
- Cyklisternes risiko er nu 0,46 alvorligt tilskadekomne per 1 million cykelkilometer. Udviklingen i 1990erne (der allerede har halveret cyklisternes risiko) fortsætter skønt reduktionen gennem de sidste 2 år kun er på 4%.
 - ⇒ Målet er endnu en halvering af risikoen i 2012. Det betyder, at der skal ske flere forbedringer af cyklisternes sikkerhed, især i kryds. Men det hjælper også, at når antallet af cyklister forøges forventer bilisterne i højere grad, at der kan være en cyklist at tage hensyn til.
- 56% af cyklisterne føler sig trygge i trafikken. Det er et lille fald i forhold til det foregående Cykelregnskab. Målet er, at 80% skal føle sig trygge i 2012.
 - ⇒ Der arbejdes på at få cyklisterne til at føle sig mere trygge. Steder med sikkerhedsmæssige problemer, for lille kapacitet på cykelstierne og cyklisternes trafikadfærd er vigtige emner at tage fat på.
- Cyklisternes rejsehastighed på ture over 5 km skal forbedres med 10% inden 2012.
 - ⇒ Denne målsætning kunne ikke evalueres for 2002, da der mangler en målemetode.
- Målsætningen om at max. 5% har utilfredsstillende belægninger, er nået i 2002.
 - ⇒ Belægningerne er blevet målt for første gang i 2003 ved hjælp af tilpasset hollandsk udstyr. Det vil kræve en vedholdende indsats – og sandsynligvis stigende bevillinger – at holde andelen af utilfredsstillende belægninger under 5%.

Fire ud af de fem målsætninger i Cykelpolitikken har således kunnet kvantificeres allerede i Cykelregnskab 2002. Der arbejdes på en metode til måling af rejsehastighed, og Københavns og Frederiksberg Kommuner har søgt Trafikministeriet om midler til projektudviklingen.

Cykelpolitik 2002-2012, Cykelregnskab 2002 og *Forslag til Trafik- og Miljøplan 2003* er gratis og kan fås ved henvendelse til Vej & Park, Njalsgade 13, 4. 2300 København S. Tlf. 33663500. Email: VejPark@btf.kk.dk. Publikationerne kan også findes under Byens trafik (for Cykelpolitik og Cykelregnskab vælg "Cyklernes By") på www.vejpark.kk.dk. Både Cykelpolitik og Cykelregnskab findes også på engelsk.