

Pendling på cykel i Københavnsområdet

– flytningen fra bil til cykel starter uden for København

Af Civilingeniør Jimmy Valentin Lukassen, Via Trafik, og Projektleder Ulrik Djupdræt, Københavns Kommune.

Manchet

Københavns Kommunes mål er, at halvdelen af pendlingen til arbejds- og uddannelsespladser i København foregår på cykel i 2015. For at opnå dette arbejder kommunen løbende på at forbedre cyklistforholdene. Som noget nyt har kommunen fået udarbejdet en analyse af, hvordan udvalgte cykelstier, der er oplagte til pendling, kan forbedres over længere strækninger. Resultatet skal kun betragtes som eksempler på linjeføring og tiltag, og undersøgelsen dækker både København og flere omegnskommuner. Første skridt er en screening af 13 ruter, som er beskrevet i dette paper. Næste skridt er et samarbejde mellem de berørte kommuner om hvilke ruter der skal satses på, og hvilke kvalitetsniveau de skal have.

Baggrund

Københavns Kommune har en vision om at skabe et højklasset, sammenhængende cykelrutenet i Hovedstadsområdet og på den måde få flere pendlere i sadlen. Derfor arbejder kommunen løbende på at forbedre stinettet i kommunen, blandt andet for at forbedre forholdene for cykelpendlere til og fra København. Det er kommunens målsætning, at 50% af pendlingen til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i København foregår på cykel i 2015. Flere cykelpendlere betyder mindre trængsel og bedre bymiljø.

En af udfordringerne i at opnå flere cykelpendlere er, at målgruppen i høj grad er bosat uden for Københavns Kommune. Kommunegrænsen ligger ca. 7 km fra søerne, men det er sandsynligt, at flere er villige til at cykle længere end 7 km for at komme på arbejde. En forbedring af forholdene for cykelpendlere skal derfor både ske i København og i de omkringliggende kommuner.

Formålet med screeningen er at skabe overblik over, hvor der er behov for forbedringer på 13 udvalgte ruter samt at give et overslag over, hvad forbedringerne vil koste. Der er ikke tidligere gennemført en tilsvarende screening på tværs af kommunegrænserne.

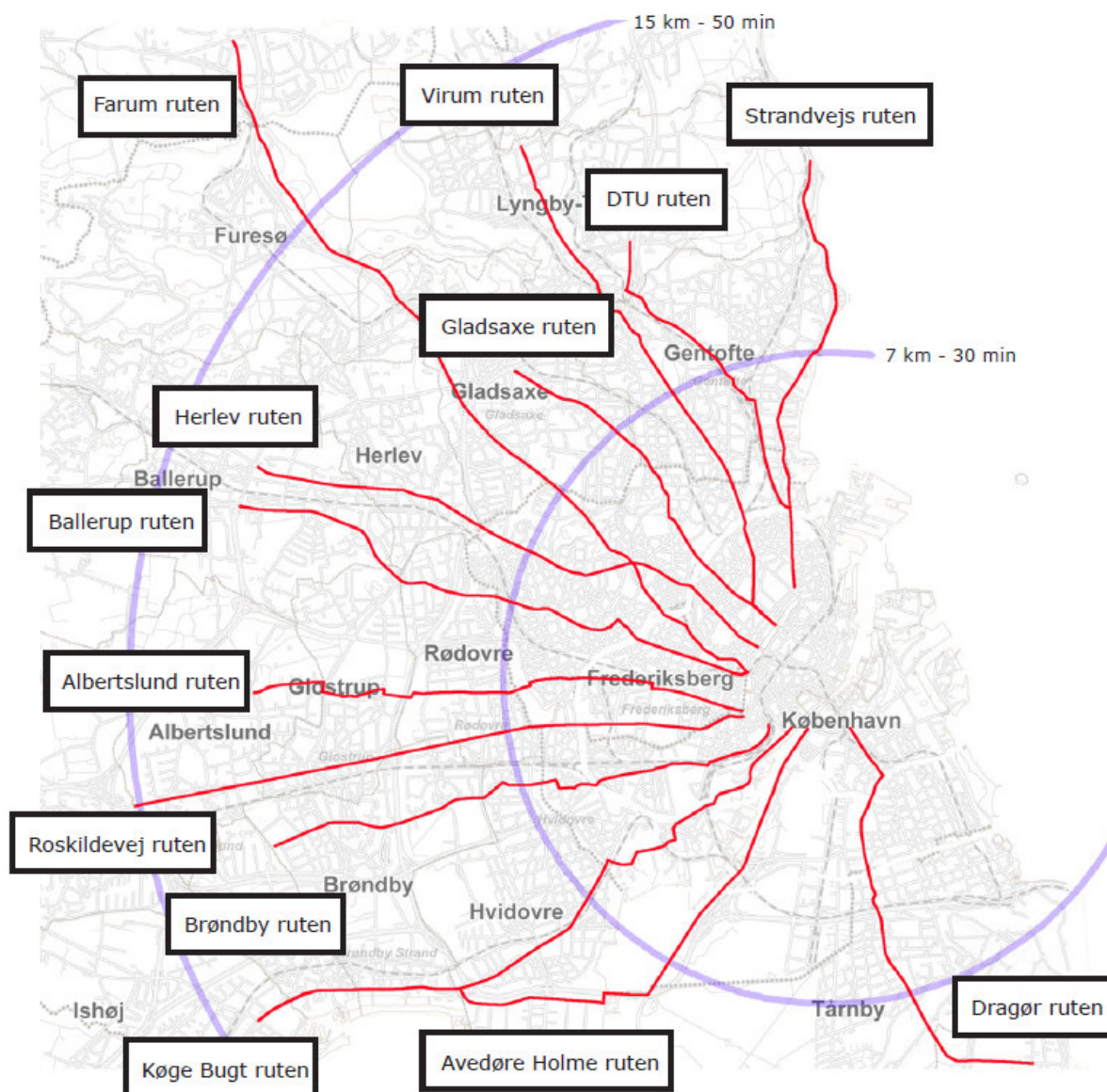
Screeningen kan muligvis være starten på et visionært fælles kommunalt arbejde på at forbedre cykelforholdene på tværs af kommunegrænserne. Det er en af de opgaver, der har haft begrænset bevågenhed efter nedlæggelse af amterne.

Udpegning af ruter

I dialog med en række nabokommuner og Dansk Cyklist Forbund har Københavns Kommune indledningsvist udpeget 13 pendlerruter i en afstand på mellem 7 og 15 km fra sø- og havnesnittet i København. Kriterierne for udpegningen har været, at ruterne:

- skal dække alle ”fingrene” omkring København
- skal tage udgangspunkt i eksisterende veje og stier
- kan falde sammen med det tidligere amts hovedstinet
- kan falde sammen med Det Grønne Cykelrutenet i København og på Frederiksberg

Udover de 13 undersøgte ruter er flere ruter relevante at undersøge. Det gælder både flere ruter ind til København og tværgående ruter, der blandt andet fungerer som føderuter til de udpegede cykelpendlerruter.



De 13 ruter, som er screenet.

Kvalitetsmål

I dialog med Dansk Cyklist Forbund er der opstillet kvalitetsmål inden for fire centrale temaer. "Den gode cykelpendleroute" er en rute, hvor alle kvalitetsmål er opfyldt. Temaerne er:

- *Fremkommelighed:* Hurtig rute med vejvisning forbeholdt cyklister med overhalingsmulighed og uden omvej
- *Komfort:* Jævn, fast belægning, hyppig renholdelse og belysning
- *Sikkerhed:* Lav uheldsrisiko
- *Tryghed:* Gode forhold for cyklisterne i kryds og ved sideveje

Inden for hvert af disse temaer er der opstillet en række konkrete mål. Blandt andet er det et mål, at cyklisterne har separate cykelstier med en god bredde. Krydsninger med veje bør ske i signaler eller niveaufrie krydsninger. I signaler og kryds med sideveje bør cykelstien have høj prioritet, og udformningen skal være trafiksikker.

Screening

Med udgangspunkt i kvalitetsmålene er der udviklet en metode til at gennemføre en screening, som har givet et første bud på forbedringsmuligheder. Forslagene til forbedringer omfatter typisk nye stier, niveaufrie krydsninger, ombygning af signaler og vigepligtskryds samt belysning. Forslagene udgør eksempler på forbedringer og er endnu ikke afklaret med nabokommunerne.

Screeningen er gennemført på grundlag af kort og luftfoto samt lokalkendskab. Endvidere er udvalgte steder besigtiget. Ulykkesoplysninger er hentet fra VIS og opgjort i overordnede grupper.

En foreløbig screening af ruterne er drøftet gennem interviews med nogle af de omkringliggende kommuner samt Dansk Cyklist Forbund.

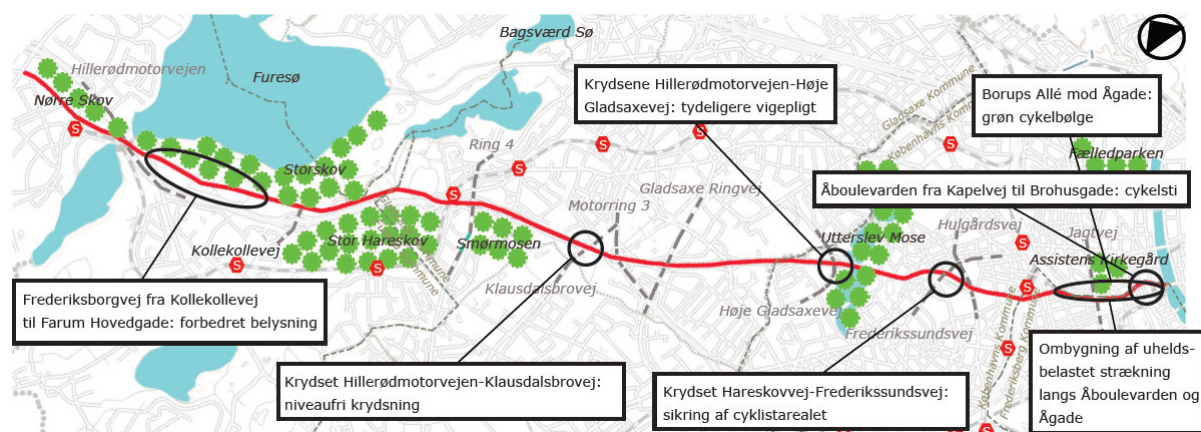
Screeningens overordnede karakter gør, at den har resulteret i overordnede idéer til projekttyper. De enkelte projekter må afhænge af en nærmere analyse. Screeningen har imidlertid peget på de steder på hver pendlerrute, hvor der er behov for forbedringer samt indikeret, hvordan stedet kan forbedres. Endvidere har screeningen resulteret i et skønnet investeringsbehov.

Resultater

Hovedresultatet af screeningen af 13 cykelpendlerruter til København er:

- De 13 screenede ruter omfatter 165 km.
- Det samlede investeringsbehov er anslået til 200-250 mio. kr.
- Investeringsbehovet pr km er 1,2-1,5 mio. kr.
- Helt nye stier af en tilsvarende længde vil koste i størrelsesordenen 1,3 mia. kr.

Nedenfor er vist to eksempler på screenede ruter – Farumruten og Albertslundruten. Farumruten løber primært langs Hillerødmotorvejen – det vil sige i eget trace, adskilt fra biltrafik – samt i København. Her er der blandt andet vurderet at være behov for en niveaufri krydsning samt ny cykelsti over en relativt kort strækning. Endvidere er der kortlagt en særligt uheldsbelastet strækning, som bør forbedres. På en strækning i København er der mulighed for at etablere en grøn bølge.



Frederiksborgvej – Langs Hillerødmotorvejen – Hareskovvej – Borups Allé – Ågade – Åboulevarden

Albertslundruten løber både langs større byveje og ad separate stier. På byvejene er der ofte krydsende sideveje. På ruten er der blandt andet fundet behov for nye cykelstier samt mulighed for at etablere en grøn bølge for cyklister.



Fabriksparken – Bystien – Rødovre Parkvej – Hyltebjerg Allé – Finsensvej – Nordre Fasanvej – Smallegade – Gl. Kongevej

For hver screenede rute er alternative ruter overvejet. I stedet for den inderste del af Albertslundruten, hvor der er fundet behov for en række forbedringer, kunne ruten løbe via Den Grønne Sti på Frederiksberg og videre ad Thorvaldsensvej og Danasvej, hvor der er planlagt ny cykelsti.

For alle de screenede ruter er de foreslåede tiltag opdelt i fem typer:

- Nye cykelstier, stiudvidelser eller asfaltering
- Niveaufri krydsning
- Signalforbedringer
- Forbedring af vigepligtskryds
- Andet

Screeningen har peget på, hvor der er behov for forbedringer, og hvilken type tiltag der er behov for. I forlængelse af screeningen er det nødvendigt at præcisere tiltaget gennem en nærmere analyse.

Potentialet

Parallelt med screeningen af cykelpendlerruter har Tetraplan udarbejdet en analyse, der viser mængden af pendlere på de valgte relationer og giver en vurdering af potentialet på relationerne. Hvis antallet, der pendler på cykel til København, når samme niveau som antallet, der pendler internt i København, er der et potentiale på omkring 6.000 personer pr dag.

Næste skridt

Det er oplagt, at der i forlængelse af denne indledende screening bliver gennemført yderligere analyser af cykelpendlerruterne. Det kan være en mere detaljeret analyse af de første 13 ruter, ligesom helt andre ruter – blandt andet tværgående forbindelser – er relevante. I de følgende analyser kan brugere og potentielle brugere tages med på råd.

Opgaven med at flytte flere pendlere fra bilen og eventuelt bussen over på cyklen er ikke afgrænset af kommunegrænserne. Derfor kan screeningen forhåbentligt være startskuddet til et visionært samarbejde mellem kommunerne om at etablere et højklasset cykelrutenet.

Nogle af de første skridt til et tværgående samarbejde er taget, idet Gladsaxe, Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og Københavns Kommuner er gået sammen om en forbedring af to ruter og en tværgående forbindelse. Kommunerne har søgt om tilskud til forbedringerne fra ”Pulje til mere cykeltrafik”.

Gevinsten for alle parter er åbenlys – øget cykelpendling giver mindre trængsel på vejene, et bedre bymiljø og et positivt bidrag til Hovedstadsområdets CO₂-regnskab.