

Supercykelstier i København

Steffen Rasmussen
Områdechef, Center for Trafik, Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns
Kommune, steras@tmf.kk.dk.

Nicolai Ryding Hoegh
Trafikplanlægger, Rambøll, nich@ramboll.dk

I dag er gaderum statiske og fastlagt i givne rammer. Men teknologiens udvikling kan rykke ved denne opfattelse af gaderum. ITS ses mere og mere anvendt i trafikale løsninger, og netop ITS giver mulighed for at skabe en fleksibel anvendelse af gaderummet. Med ITS er der mulighed for at ændre på arealet for de enkelte trafikantgrupper henover døgnet og prioritere enkelte trafikantgrupper frem for andre. Supercykelstien anvender ITS (Intelligent Transport Systemer) som et grundlæggende og bærende element der kombineres med kendte løsninger inden for sikkerhed, fremkommelighed og service. Derved bliver der skabt innovative løsninger der sætter cyklisten i centrum.

København er i dag kendt som en af verdens førende byer på cykelområdet. Kommunens ambitioner rækker dog længere og i forbindelse med Miljøvision 2015 fra 2007 er der formuleret nogle konkrete målsætninger for CO₂, cykler og trafikulykker, der bl.a. siger, at i 2015 skal:

- CO₂-udslippet være reduceret med mindst 20 %
- mindst 50 % cykle til arbejde eller uddannelse i København
- antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister være halveret
- 80 % af de københavnske cyklister føle sig trygge i trafikken

Denne målsætning er meget ambitiøs og kan kun opfyldes, hvis trafikanterne i langt højere grad end i dag vælger at lade bilen stå til fordel for cyklen. Det kræver en målrettet indsats, der kan sætte ny fokus på cykling og hæve komfort og serviceniveau markant.

Det kan Rambølls projektudviklingsplan for "Supercykelstien". Formålet med Supercykelstien er at forbedre forholdene for cyklisterne inden for trafiksikkerhed, fremkommelighed, service, komfort og kommunikation, således at flere cykler mere.

Hvad udgør en Supercykelsti?

Supercykelstien kan indeholde mange forskellige elementer og kan løbende udbygges. der er dog en række grundelementer, der til sammen definerer en supercykelsti. Disse elementer sikrer, at der er den fremkommelighed, sikkerhed, komfort og service trafikanter skal kunne forvente af en supercykelsti. Samtidig træder supercykelstien frem med sit helt eget markante udtryk. Nedenfor er beskrevet et uddrag af de bærende elementer i Supercykelstien:

Info-stribe.

Det mest synlige element på supercykelstien er info-striben, der er en 30 cm bred grøn stribe langs cykelstiens venstre kant. Info-striben vil være

kendemærke for supercykelstien og vil være en tydelig visuel indikation af, at man færdes på en supercykelsti. Den grønne farve er vigtig for synligheden, men hovedformålet med info-striben er at give cyklisterne informationer under rejsen, der kan gøre turen lettere og mere behagelig. Informationen består dels af piktogrammer, dels af lanelights, som omtales nærmere nedenfor.

Lanelights.

For at visualisere den grønne bølge for cykler, etableres der lanelights i cykelstien der lyser som løbelys og dermed indikerer at man cykler i bølgen, når man følger lysene.

Fast lane/Comfort lane.

Hvor der er plads til det, etableres der ekstra brede cykelstier således at de kan deles op i en Fastlane og Comfortlane. Fremkommelighed og hastighed hænger uløseligt sammen for mange cyklister. Nogle vil hurtigt frem, mens andre vil køre i lavere tempo. Begge typer af cyklister kan føle sig generet af hinanden. Derfor kan der på udvalgte strækninger etableres to baner, der giver mulighed for at vælge, hvor hurtigt man vil cykle – 'Fastlane' til de hurtige og 'Comfortlane' til dem, der vil køre i normalt tempo.



Visualisering af grøn info-stripe samt Fastlane/Comfortlane.

Cykelgrønbølge.

Som en naturlig del af supercykelstien etableres der grøn bølge for cykler i signalanlæggene. Dette øger fremkommeligheden for cyklisterne, og sender et generelt signal om at cyklerne prioriteres på den givne strækning.

LED mod højresvingsulykker.

Udover løbelysene i cykelstien, etableres der særlige lanelights i cykelstiens kantsten, der skal gøre højresvingende lastbilchauffører opmærksomme på cyklisterne. Når der er cyklister tæt på et kryds, blinker disse lanelights i retning mod lastbilens førehus, og advarer derved om at der er cyklister på vej mod krydset, som chaufføren skal holde tilbage for.

Grøntidsforlængelse.

I udvalgte signalanlæg etableres mulighed for at forlænge grøntiden, således at cyklister der ligger lige efter den grønne bølge, har mulighed for at nå med over krydset for grønt lys, og dermed mulighed for at indhente den grønne bølge.

Servicestationer.

Langs supercykelstien etableres der servicestationer der skal give cyklisterne de tilbud, som bilister kender fra tankstationerne. Det vil sige, at både cykel og cyklist skal kunne serviceres.

Først og fremmest skal det være muligt at pumpe cyklen ved servicestationen, men der skal være lappegrej, drikkevand, regnslag, cykellygter og mulighed for at vaske hænder efter lapning.



Visualisering af servicestation.

Virtuelle busheller.

På strækningen hvor vejprofilet er smalt, etableres såkaldte virtuelle busheller ved stoppestederne. Formålet er at bevare cykelstiens bredde forbi hellen i de tidsrum hvor der ikke er busser der holder ved stoppestedet. Når der ankommer en bus ved stoppestedet, aktiveres et lys der afgrænser en helle på en del af cykelstien. Derved opstår der et støttepunkt for passagererne og cykelstien bliver smallere ud for hellen.



Visualisering af virtuel bushelle, ved ankomst af bus.



Visualisering af virtuel bushelle, uden bus.

Udnyttelse af GPS data.

I en nær fremtid har mange cyklister cykelcomputer med GPS som både modtager og sender millionvis af data til centrale servere. Det betyder at vejmyndigheden for eksempel får mulighed for at forlænge grøntiden i lyskryds, hvis der er et større antal cyklister på vej - på samme måde som vi forlænger grøntiden for, at busserne skal undgå ventetider i kryds.

Realisering af Supercykelstien.

Projektudviklingen af supercykelstien skal i det videre forløb konkretiseres yderligere i et projektforslag, fordi flere af løsningerne til supercykelstien er nye, innovative løsninger, som ikke er afprøvet før. I det videre arbejde er det derfor vigtigt, at relevante myndigheder involveres i projektet, så løsningerne kan afprøves i nogle forsøg i en given periode. Evalueringen af forsøgene vil hermed danne baggrund for den endelige myndighedsgodkendelse.