

Cykelpendlerruter i hovedstadsområdet

Af

Maria Helledi Streuli
Projektleder
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Trafik

Henrik Grell
Seniorspecialist
COWI
Plan, Udvikling og Trafik

Introduktion til projektet

18 kommuner (se kort) og Region Hovedstaden er gået sammen om at udarbejde en plan og et koncept for cykelpendlerruter i hovedstadsområdet (fremover kaldet cykelsuperstier). Visionen er at blive verdens bedste cykelregion ved at skabe et højklasket net af cykelsuperstier. Målet er at få flere til at pendle på cykel over de lidt længere afstande (5-20 km og med elcykler måske endnu længere).

Staten støtter projektet økonomisk med 30 % via den nationale cykelpulje.



Indlægget er bygget op omkring følgende overskrifter:

- Hvorfor cykelsuperstier?
- Proces og samarbejde - hvad har vi lært?
- Hvad er en cykelsupersti?
- Første pilotrute
- Hvordan bliver cykelsuperstierne til virkelighed?
- Hvordan får vi pendlere til at bruge cykelsuperstierne?

Hvorfor cykelsuperstier?

Udgangspunktet har været, at cyklen skal være et ligeværdigt alternativ til de andre transportformer for pendlere i hovedstadsområdet. Cykelsuperstierne skal være det regionale alternativ, der skal gøre det mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel til og fra arbejde og uddannelse - også over de længere ture.

Hidtil har hver enkelt kommune planlagt egne forbedringer, og der har ikke været

koordineret på tværs af kommunegrænser. For cyklisterne kan det opleves som et stort problem, at kvaliteten på deres tur er meget varierende.

Og interessen for projektet må siges at være overvældende både fra de deltagende kommuner og regionen, fra pendlere, medierne såvel nationalt som internationalt og fra kollegaer, studerende, forskningsprojekter mv.

Proces og samarbejde - hvad har vi lært?

Projektet er organiseret med en styregruppe og en projektgruppe på tværs af kommunerne og regionen. Det er nyskabende, at så mange kommuner arbejder sammen om det samme projekt med fælles mål,

og alle parter kan mærke, hvordan projektet er med til at styrke netværket på tværs af kommunegrænserne - noget som vi kan bruge i mange andre sager end lige dette projekt.

For at sikre fremdrift i projektet, koordination osv. har alle parterne besluttet at finansiere et projektsekretariat med en projektleder, en projektsekretær og en kommunikationsmedarbejder. Sekretariatet er knyttet til Københavns Kommune, men varetager altså alle projektparternes interesser. Det er et stort arbejde at koordinere projektet, og der bruges mange ressourcer på det. Men uden en sådan funktion, så vil det være rigtig vanskeligt at gennemføre et projekt med så mange involverede kommuner.

Projektets succes afhænger af, at kommunerne tager det til sig og efterfølgende afsætter midler til realisering af cykelsuperstierne. Derfor har vi i de sidste måneder arbejdet meget intensivt med stor involvering af de enkelte parter, både på medarbejder- og chefniveau. Erfaringen har været, at der er stort engagement og stor deltagelse fra alle parter. Og selvom sådan en proces tager lang tid, så giver det forhåbentlig i sidste ende et produkt, som alle har ejerskab til.

Politikerne er en nøgleinteressent. Der har været afholdt et vellykket inspirationsmøde for politikerne i kommunalbestyrelsen/regionsudvalget. Politikerne blev enige om at mødes igen, når der foreligger en investeringsplan/prioriteringsplan, og der var umiddelbart stor vilje til at søge at få cykelsuperstierne med i de kommende års budgetforhandlinger.

Udover den interne forankring i projektet, så har vi også inddraget en række eksterne interessenter, som fx trafikelskaberne, Dansk Cyklist Forbund, Vejdirektoratet, Cykelbussen, og mange andre. Alle er de interessenter, som kan bidrage positivt til udvikling af et koncept, som for alvor kan få nye cykelpendlere i sadlen. Derudover har interesserede via hjemmesiden kunnet komme med input til rutenettet og ideer til hvad der skal til. Og endelig har 25 testpendlere hjulpet os med at identificere kerneproblemstillinger.

Hvad er en cykelsupersti?

Mange spørger, hvad forskellen egentlig er på en cykelsupersti og en almindelig cykelsti. Med udgangspunkt i målgruppen, som er pendlere, er det vigtigste ved cykelsuperstierne, at der er høj fremkommelighed og komfort.

Fremkommelighed sikres ved så direkte ruter som muligt og ingen eller få stop. Komforten sikres ved god og ren belægning hele året rundt.

Når det så er sagt, så er det også helt centralt at nettet af cykelsuperstier er tilgængeligt fra hele regionen, og ruterne skal naturligvis være både sikre og trygge for cyklisterne.

Konceptet for cykelsuperstierne indeholder en lang række principper for løsninger indenfor følgende overskrifter:

- udpegning af rutenettet
- stityper
- strækninger
- steder med krydsende trafik
- supplerende tiltag (servicetiltag)

Kort fortalt så er nogle af de aller vigtigste elementer bredere cykelstier, grønne bølger for cyklister, detektering af cyklister i enkeltstående signalanlæg, sammenhængende drift og vedligehold på tværs af kommunegrænser hele året rundt. Og så ikke mindst særlige servicebetonede tiltag, som gør det ekstra godt for cyklisten at køre ad en cykelsupersti – tællestationer, luftpumper, vandposter, rejsetidsinformation, fodstøtter og meget mere.

En total realisering af nettet af cykelsuperstier til det højeste ønskede kvalitetsniveau vil kræve en række nyanlæg af kryds, niveaufrie krydsninger, separate stier mv., som sandsynligvis ikke kan realiseres inden for en overskuelig årrække. Imidlertid må komplicerede trafikale problemstillinger og økonomi helst ikke bremse projektets realisering. Derfor arbejder vi med både et ideelt niveau og et basisniveau, som vil beskrive, hvad der som minimum skal til, for at en rute kan kaldes en cykelsupersti. Samtidig foreslås mere vidtgående tiltag, som på sigt kan gøre ruten endnu mere attraktiv.

Et eksempel på problemstillingen kan være en rute, hvor det er vanskeligt at gennemføre en grøn bølge på mellem 20 og 25 km/t over en lang strækning, fordi den tværgående trafik på en hovedfærdselsåre skal have første prioritet. Her foreslår vi, at der som minimum etableres andre positive tiltag for cyklisterne, som f.eks. nedtællingssignaler og/eller en visuel bistand til at holde den lave og evt. varierende hastighed, der skal til for at opnå grønt lys.

Første pilotrute

Parallelt med udviklingen af planen og konceptet, arbejdes der med den første pilotrute – Albertslundruten – hvor fem kommuner (Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og København) samarbejder. Det arbejde har i høj grad givet os en viden om, hvilke udfordringer vi kommer til at stå overfor, når vi skal implementere konceptet på de konkrete ruter.

Nogle af disse udfordringer knytter sig til praktiske problemer. Et eksempel her på er, at en del af strækningen er en privat fællesvej, hvor særligt driften kan være vanskelig at sikre. Vi er lige nu ved at beskrive, hvilke muligheder vi har, og en af løsningsmulighederne kan være, at udlægge selve cykelsuperstien som offentlig sti på privat fællesvej.

Andre knytter sig direkte til økonomiske begrænsninger, dvs. at kommunerne er nødt til at ”skære projektet ind til benet”. Vi mener stadig, at ruten kan kaldes en cykelsupersti, men der vil være en række tiltag, som først vil blive realiseret senere.

Der er også udfordringer forbundet med at kombinere konceptet for cykelsuperstier med kommunernes egne designmanualer og traditioner, hvilket fx kommer til udtryk, når vi vil sikre identiteten på tværs af kommunegrænserne ved hjælp af afmærkning og skiltning. Det gør ikke noget, at der er forskel på det visuelle udtryk igennem ruten, da det vil sikre en variation. Men det er samtidig vigtigt, at pendleren ikke kommer i tvivl om han/hun stadig er på ruten. Derfor afprøver vi på Albertslundruten forskellige niveauer af skiltning og afmærkning, sådan at vi får høstet erfaringer med effekten til de kommende ruter.

Og netop effekten af de forskellige tiltag er utrolig vigtig at følge med i. Det er første rute i det samlede net og det er nødvendigt, at vi får nogle erfaringer, som vi kan bringe ind i de kommende ruter, både i forhold til de konkrete tiltag og processen, men også i forhold til kommunikationsindsatsen.

Vi er i gang med evalueringen og har i september-oktober gennemført registreringer af før situationen:

- Testpendlere. Vi fik udvalgte nuværende cykelpendlere på ruten til at give kommentarer om deres oplevelse af fremkommelighed, komfort og tryghed i en længere periode. De har desuden haft GPS udstyr, således at vi har viden om deres rejsehastigheder, antal stop mv.
- Tællinger. Vi har talt antallet af cyklister 5 steder på ruten. Resultaterne viser, at der kører mellem 500 og 3.000 cyklister i døgnet, med en spidstimetrafik på 100 - knap 400 cyklister.
- Rejsetidsmålinger. Vi har på hele ruten målt rejsehastigheder med GPS udstyr med en metode, der gør det muligt at vurdere, om forbedringstiltag i efter situationen medfører en højere rejsehastighed.
- Målinger af belægningens kvalitet. Ruten er gennemkørt med en målebil, der har målt jævnheden. Resultatet kan benyttes til at prioritere, hvor belægningen kan forbedres. Desuden

kan efter målinger sammenholdt med brugernes egne oplevelser fortælle, hvordan reelle forbedringer opleves af brugerne.

- Spørgekort. Vi har uddelt postkort til knap 1.400 cyklister på ruten og fået svar fra knap 600 af disse, hvor langt størstedelen er daglige brugere af strækningen. Mange svar indeholder en række positive kommentarer til det, at der arbejdes med "cykelsuperstier". Blandt de beskrevne oplevede problemer kan nævnes manglende vedligehold og irriterende vejarbejder, hurtigkørende knallerter og dårlig opførsel hos andre cyklister, smalle stier på trafikerede steder, manglende belysning.

Hvordan bliver cykelsuperstierne til virkelighed?

Indtil videre har kommunerne ikke behandlet planen politisk. Det vil ske til januar. Med planen vil følge et overblik over økonomien i de enkelte ruter sat overfor det vurderede potentiale. Og så vil den indeholde et forslag til rækkefølgeplan set fra et fagligt perspektiv.

Herefter er det op til politikerne at indarbejde projekterne i de kommende års budgetforhandlinger.

Vi sidder netop nu og arbejder på at beskrive, hvilken proces der skal til efter planens politiske godkendelse, for at vi sikrer, at planen ikke blot bliver en "skuffeplan".

Et af elementerne er et årligt møde udvalgsformændene imellem – et møde hvor de kan enes på tværs af kommunegrænser om, hvilke ruter der bliver de næste. Politikerne vil naturligvis mødes på baggrund af et oplæg fra projekt- og styregruppe. Dvs. at disse to grupper vil fortsætte efter planens godkendelse.

Et andet element er, at vi skal sikre os det nødvendige kvalitetsniveau på ruterne, sådan at konceptet ikke udvandes. Vi er ikke helt klar med en model herfor, men vi skal i den kommende måneds tid afprøve en model, hvor Albertslundrutens dispositionsforslag skal godkendes af det samlede projekts styregruppe – dvs. den gruppe hvor alle kommunerne og regionen er repræsenteret.

Hvordan får vi pendlere til at bruge cykelsuperstierne?

Alle erfaringer fra andre projekter siger, at det ikke er nok at lave en plan og gennemføre de fysiske tiltag, hvis man vil have folk til grundlæggende at ændre vaner. Kommunikation og kampagner er altafgørende, og derfor tænker vi det ind allerede fra starten i dette projekt.

Vi har udviklet en kommunikationsstrategi - dvs. vi har defineret projektets målgrupper, faser, kommunikationsmål og budskaber. Og hjemmesiden www.cykelsuperstier.dk er et vigtigt omdrejningspunkt.

Med udgangspunkt i målgrupper og budskaber har vi udviklet projektets brand/logo, og tanken bag projektets logo er, at det skal:

- udvise seriøsitet
- være enkelt
- være synligt og genkendeligt

Logoet skal signalere, at cyklisme er en seriøs transportform på linje med alternativerne:



Logoet skal kunne bruges i mange forskellige former og sammenhænge. Det kræver et enkelt og visuelt symbol, som vækker opsigt og skiller sig ud. Eksempler herpå:



Det skal understreges, at brug af logo i vejvisning og afmærkning er ikke godkendt af Vejdirektoratet endnu, og der kan forekomme justeringer.

Når vi kommer længere frem i processen, er kampagner og dialog med eksisterende og potentielle pendlere selvfølgelig helt centralt. Her i planlægningsfasen har vi særligt haft fokus på den interne kommunikation. Det er et stort projekt med mange parter og forskellige indgangsvinkler. Her er det væsentligt at alle har den information, de har behov for.

Men i øjeblikket arbejder vi med en konkret kampagnestrategi for Albertslundruten, hvorfra vi til selve konferencen kan komme med input. Kampagnestrategien for Albertslundruten vil være udgangspunktet for det samlede koncept for kampagner på de kommende ruter. Et element heri vil være, at kommunerne samarbejder med centrale virksomheder på de enkelte ruter i forhold til at få fat på medarbejderne og påvirke deres transportvaner.

Afrunding

Alt i alt har vi været i gennem en rigtig spændende og lærerig proces, og vi håber, at planen ender med at blive realiseret, så vi får skabt et reelt alternativ for pendlere med lidt længere til og fra arbejde.

Vi håber samtidig, at vores arbejde kan være med til at inspirere andre i Danmark og i udlandet til at gøre noget lignende.