

Cykelpendleruter i hovedstadsområdet - en plan, et koncept og en pilotrute

Af

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

Jens Frost
Trafikplanlægger
Albertslund Kommune
Miljø og Teknikforvaltningen
Trafik og Natur

Henrik Grell
Seniorfagleder
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 cykelsuperstier i hovedstadsområdet. Visionen er at blive verdens bedste cykelregion, og målet er at få flere til at pendle på cykel over de lidt længere afstande (5-20 km og med elcykler måske endnu længere). Projektet har ændret navn fra cykelpendleruter til cykelsuperstier, hvilket vil blive forklaret under afsnittet Brand, kommunikation og kampagner.

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



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 sekretariat 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.

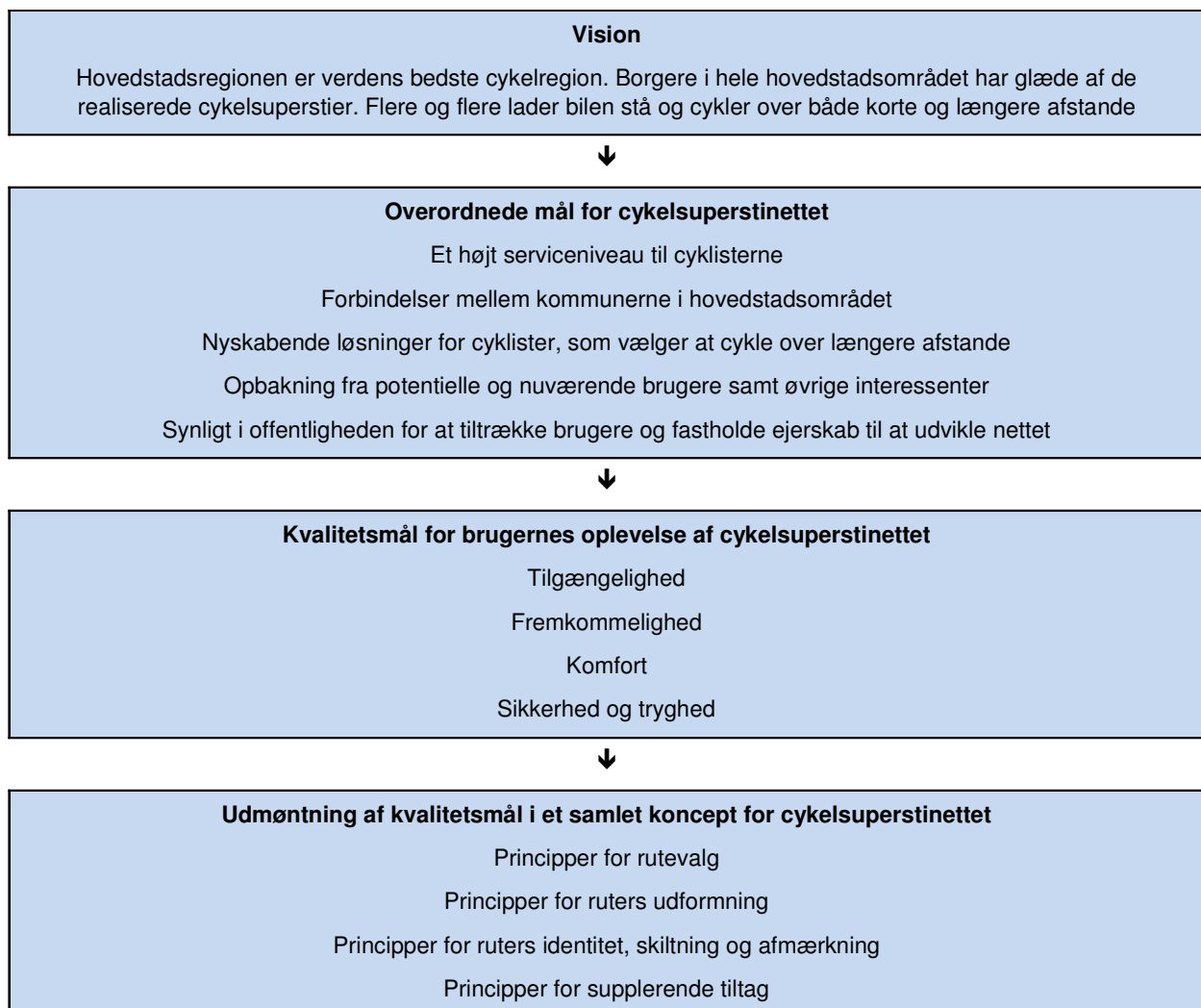
Projektets succes afhænger af, at kommunerne tager det til sig og efterfølgende afsætter midler til realisering af cykelsuperstierne. Derfor har vi i de sidste måneder arbejdet meget intensivt med stor involvering af de enkelte parter, både på medarbejder- og chefniveau. Erfaringen har været, at der 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. Når planen er klar til politisk behandling, planlægger derfor vi en fælles seance for alle kommunerne, hvor politikerne får planen præsenteret. Målet med denne seance er at motivere politikerne til både at godkende planen og efterfølgende også at afsætte de fornødne ressourcer til at føre planen ud i livet.

Udover den interne forankring i projektet, så er det også vigtigt at samarbejde med trafikselskaberne, 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.

Plan og koncept - hvordan bliver cykelsuperstierne?

De 18 kommuner arbejder på workshops og i arbejdsgrupper med at fastlægge en plan for et samlet net af cykelsuperstier. Naturligvis kommer de mange parter med forskellige ønsker, muligheder og forståelser af, hvad nettet skal kunne. Et vigtigt element er derfor at formulere enkle kvalitetsmål og overføre dem til operationelle principper, som kan bruges i bestræbelserne på at realisere nettet.



Foreløbig formulering af samarbejdspartneres overordnede tilgang til projektet

Planen udtrykker i dette projekt et forslag til det samlede fremtidige net af cykelsuperstier. Det vigtige kvalitetsmål er her *tilgængelighed*, som et udtryk for adgangen til og sammenhængen i nettet. For en bruger skal nettet

- gøre det muligt at finde en rute til at cykle til og fra arbejde over længere afstande.

- forbinde koncentrationer af arbejdspladser, studiepladser og boliger samt give adgang til kollektive trafikterminaler.
- hænge sammen og ruterne skal være nemme at finde.

Det samlede net til at forbinde de 18 kommuner kommer til at bestå af radiale ruter og ringruter.

En vurdering af, hvor godt rutenettet forbinder de vigtigste koncentrationer af rejsemål foretages ved at udnytte baggrundsdata om indbyggertal, antal arbejdspladser og pendlingsture mellem zonerne for hver af de over 800 zoner i trafikmodellen for hovedstadsområdet (OTM modellen).

For flere ruter drøftes valg mellem næsten parallelle linjeføringsalternativer. Valget kan f.eks. stå mellem den mest direkte rute på en befærdet og kompleks strøggade med nuværende smalle cykelstier og mange kryds eller et alternativ, der f.eks. kræver nyanlæg af separate stier langs en jernbane. Det sidste kan svare til den gængse "omfartsvejs"løsning for biltrafik gennem byområder. Valget drøftes i forhold til de opstillede kvalitetsmål om fremkommelighed, komfort, sikkerhed og tryghed, som er udmøntet i mere konkrete retningsgivende principper som illustreret nedenfor.

<p>Fremkommelighed</p> <p>Så direkte en rute som muligt (omvejsfaktor 1:?)</p> <p>Så få stop som muligt (antal stop)</p> <p>Plads til at køre i sit eget tempo uden forsinkelser forårsaget af andre trafikanter inkl. cyklister (mulighed for overhaling, bredde min 2,5 m)</p>
<p>Komfort</p> <p>Jævn belægning uden store punktvisse gener (udtrykt ved f.eks. BPI)</p> <p>Høj vedligeholdelses- og driftsstandard året rundt (udtrykt ved antal inspektioner, prioritering af snerydning mv.)</p> <p>Mulighed for oplevelser (f.eks. visuelle indtryk og herlighedsværdi) og service</p> <p>Hensyn til lokalt klima (støj, læ, skygge og luftforurening)</p>
<p>Sikkerhed og tryghed</p> <p>Lav ulykkesforekomst</p> <p>Trafikal tryghed</p> <p>Social tryghed.</p>

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.

Albertslundruten - hvordan implementerer vi?

Parallelt med projektet for plan og koncept for cykelsuperstier er fem kommuner gået sammen om at etablere den første cykelsupersti, Albertslundruten som et pilotprojekt i 2010 og 2011. Ruten forbinder kommunerne Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og København med hinanden i en øst-vest-gående linje mellem det centrale København og den vestlige ende af Albertslund.

Pilotruteprojektet og plan- og konceptprojektet forløber parallelt, og begge projekter søger at udnytte den synergi det giver. Det giver os en rigtig god fornemmelse af, hvilke udfordringer der er ved implementering af de enkelte ruter.

Samarbejdet mellem de fem kommuner går rigtig godt. Ligesom på hovedprojektet er de fem kommuner blevet enige om at finansiere projektsekretariatet, således at én part har hovedansvaret for at sikre fremdrift og koordinere i denne fase. Senere, når projektet skal anlægges, så er det hver enkelt kommunes ansvar.

Dog er der en række tværgående tiltag, som ligeledes vil blive realiseret fra projektsekretariatets side. Det skyldes, at alle er enige om, at det er vigtigt at skabe et sammenhængende forløb og identitet på ruten, og der er derfor sat en del midler af til fællesudgifter såsom fælles dispositionsforslag, skiltning, særlig afmærkning, kampagner og kommunikation etc. Disse projekter, der går på tværs af kommunegrænserne, koordineres af projektsekretariatet med COWIs hjælp. COWI står for udarbejdelsen af dispositionsforslaget.

Dispositionsforslaget er i skrivende stund ved at være færdigt, og kan fremvises på trafikdagene.

Udfordringerne i projektet er kommunernes økonomi og tradition både hvad angår design og trafikale løsninger. Fx har Københavns Kommune ikke på nuværende tidspunkt ressourcer til at realisere en niveaufri krydsning af Ring 2, og Rødovre Kommune vil gerne bevare en belægning af SF-sten på cykelstien.

De primære fysiske tiltag, der arbejdes med på ruten, er nye cykelstier, forbedring af belægning, færre stop og gener for cyklisterne (grønne bølger, ændrede vigepligtsforhold, ingen bomme osv.) og forbedrede kryds. Derudover har vi arbejdet med et skilte- og afmærkningskatalog (endnu ikke godkendt i Vejdirektoratet), som vi også kan vise elementer fra på konferencen.



Specifikt for Albertslund Kommune så hænger projektet rigtig godt sammen med kommunens egen Cykelstrategi 2009, der opstiller en række principper for pendlerruter, som sidenhen har skiftet navn til cykelsuperstier.

Det betyder bl.a. at delstrækninger udenfor byområde indrettes til cykelkørsel på 30 km/t og byområder så vidt muligt til 25 km/t. Det endelige design og omfanget af ekstra tiltag ligger ikke helt fast i skrivende stund, men strækningerne vil nedenfor blive gennemgået, som de med stor sandsynlighed bliver etableret.

Albertslund tilbyder i dag unikke muligheder for cyklisme, fordi byen er bygget op over et separat stisystem, der næsten udelukkende passerer biltrafikveje ad broer og tunneller – 130 stk. i alt. Erhvervsområderne står dog i nogen grad uden for det system. Disse to præmisser sætter rammen for de tiltag, der gennemføres i år for at etablere cykelsuperstier.

I det følgende beskrives Albertslund Kommunes del af Albertslundruten mere specifikt:

Rutens forløb gennem Albertslund ligger primært på to eksisterende stier i eget tracé (Trippendalsstien og Poppelstien) og en ny stistrækning langs en trafikeret vej (Fabriksparken). Trippendalsstien var før projektet en øst-vestgående højklasset sti gennem Albertslund, hvor alle tværgående bilveje passerer på bro. Stien ligger i en slugt og var tilgroet, der var ringe gennemsigtighed til den omkringliggende by og relativt mørke tunneller. Det, sammen med historier om overfaldsmænd, gjorde, at den blev forbundet med utryghed. Gennem et tværfagligt projekt gennemgår stien nu en revitalisering (Arkitekter, Landskabsarkitekter og ingeniører – fra kommunen og rådgivere).

Det betyder, at beplantningen ryddes og/eller skifter karakter, der arbejdes med større gennemsigtighed til byen med særlig fokus på eksisterende sammenhænge som f.eks. ved trampestier, der viser en aktiv sammenhæng med en lokalitet og ved indkøbscentre. Belægningen gennemgår en fornyelse på flere delstrækninger hvor komforten og fremkommeligheden ikke har vist sig at være i orden. Der etableres ny LED-belysning i

tunnellerne, som nogle steder overvejes at holdes tændt om dagen også. Der gennemføres tiltag for at øge trafikanternes opmærksomhed ved krydsninger – særligt ved passage til skoler, og endelig vil der i forbindelse med evaluering og markedsføring blive arbejdet med stiens image.

Poppelstien er en integreret del af det separate stisystem med relativt lav trafikbelastning. Dens relativt smalle tunneller forventes derfor ikke at give problemer i de første år, men der vil blive holdt øje med det ligesom med en stikrydsning med en anden hovedsti, hvor det PT vurderes nødvendigt at give cykelsuperstien vigepligt af hensyn til oversigtsforhold og forskellen i trafikmængde. Det er ellers i høj grad lykkedes på den øvrige del af Albertslundruten at vende vigepligten til fordel for cyklisterne på cykelsuperstien.

Fabriksparken er hovedfærdselsåren i Hersted Industripark – et stort erhvervsområde i Albertslund. Albertslund er netto indpendlingskommune med 50% arbejdspladsoverskud og Fabriksparken varetager derfor en del pendling og en del varetransport. Før 2010 var der på sydsiden af vejen ingen cykelsti og stien på nordsiden bød på dårlig komfort med belægningssten og biltrafikken var prioriteret ved sideveje i form af kantsten m.m. – nok et af de ringeste steder, man kunne cykle i Albertslund, som ellers tilbyder høj standard. På sydsiden etableres ny sti i mere end 2 meters bredde uden niveauspring ved sideveje og på nordsiden omdannes den eksisterende sti til at kunne tilbyde det samme. Det giver således et væsentligt løft i komfort.

Fabriksparken opgraderes samtidig med S-busbetjening (højklasset busbetjening med få stop). Derfor gennemføres fremkommelighedstiltag for busserne og en ny samordning af signalanlæggene, der også vil give god fremkommelighed for cyklerne. For at understøtte cyklisternes oplevelse af god fremkommelighed opstilles dynamiske skilte, der oplyser om rette hastighed for at køre gennem delstrækningens to lyskryds uden stop. Busstoppestederne indrettes så af- og påstigende har vigepligt for cyklisterne.

I den vestligste ende af Albertslundruten arbejdes primært med fremkommelighed, hvor der eksempelvis etableres en mindre stistrækning (shunt) for at undgå unødvendig omvejskørsel.

Udover Albertslundruten etableres også en cykelsupersti mellem Albertslund og Ballerup, som senere kan blive del af en ringrute, og en cykelsupersti langs Vestvolden. Begge disse to ruter løber igennem rekreative og nogle steder fredede områder og rummer derfor en anden type udfordringer end Albertslundruten. Bl.a. er det en udfordring at sikre tilstrækkelig tryghed i form af god oversigt og belysning.

Brand, kommunikation og kampagner - hvordan får vi fat i pendlere?

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.

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:

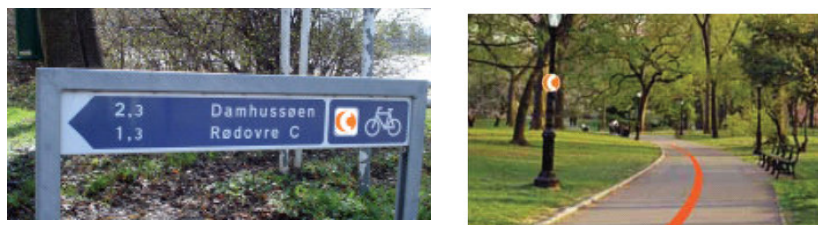


Logoet skal kunne bruges i mange forskellige former og sammenhænge. Det kræver et enkelt og visuelt symbol:



Logoet skal gøre det let at identificere ruterne i byen og vise, at disse er noget særligt. Derfor skal det:

- vække opsigt
- være enkelt
- skille sig ud



Fundamentet for kommunikationen er udarbejdet - dvs. vi har defineret projektets målgrupper, faser, kommunikationsmål og budskaber. Og hjemmesiden www.cykelsuperstier.dk vil være et vigtigt omdrejningspunkt.

Vi er endnu ikke begyndt at tilrettelægge konkrete kampagner, men vi bruger fx testpendlere til at give input om ruterne, og 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 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.

Vi ved også allerede, at et vigtigt element vil være, at kommunerne samarbejder med centrale virksomheder på de enkelte ruter i forhold til at få fat på medarbejderne og påvirke deres

Det videre arbejde

Vi forventer at være færdig med Plan og koncept i løbet af efteråret, hvorefter det skal politisk behandles. Efterfølgende kommer den omfattende realiseringsfase, som også bliver rigtig spændende. Trafikdage på Aa