

Et designkritisk blik på cykelsuperstierne

Larsen, Jonas; Bradtberg, Nils Eigil

Published in:
Trafik & Veje

Publication date:
2014

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Larsen, J., & Bradtberg, N. E. (2014). Et designkritisk blik på cykelsuperstierne. *Trafik & Veje*, 2014/01(91), 20-24.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@kb.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Et designkritisk blik på Cykelsuperstierne

Projekt Cykelsupersti er blevet offentligt anerkendt som en ambitiøs politisk og tværkommunal satsning på pendlercyklisme. To cykelsuperstier er allerede opført, og projektet har fået positiv medieomtale og umiddelbar politisk medvind. Senest nævnes cykelsuperstier som en løsningsmodel i Trængselsrapporten. Og i maj 2013 sikrede et politisk forlig, med en kommunal medfinansiering, at 344 millioner kroner blev tilføjet projektet. Heraf er 208 millioner kroner afsat til hovedstadsområdet, hvorved yderligere 9 ruter tilføjes. Forliget sikrer desuden de første cykelsuperstier i Odense, Esbjerg, Aarhus og Aalborg.



Figur 1. Lyskryds ved Fabriksparken.

Af Nils Eigil Bradtberg, videnskabelig assistent,
Roskilde Universitet
neigilb@ruc.dk

Lektor, Jonas Larsen, 'Urban Cycle Mobilities',
Roskilde Universitet
jonaslar@ruc.dk

Projektets formulerede kriterier om at være hurtige, sikre og komfortable ruter har til formål at skabe konkurrencedygtig cykelinfrastruktur for især langdistance pendlere (mellem 5 og 20 km) – heraf betegnelsen ”super”. Og idéen er super. For at ændre det faktum, at cyklen i dag primært bruges til kortere ture, skal der netop anlægges infrastruktur, der skaber mulighed for, at cykling kan konkurrere tidsmæssigt med bilisme og offentlig transport også på længere afstande. Når man hører ordet cykelsupersti og måden, hvorpå de omtales i medierne og af politikerne, forestiller man sig, at der er anlagt motorveje for cyklister, og at (fremtidens) cykelpendlere virkelig forkæles.

Denne artikel argumenterer for, at det ikke er tilfældet. Der er indtil videre investeret få penge i projektet, og de realiserede designs er både for få og for dårlige. De to eksisterende ruter (C99 Albertslundruten og C95 Farumruten) lever hverken op til projektets ambitioner eller flere af langdistance pendlernes behov og ønsker. Ruterne har hver især ”super” elementer, men de egenskaber havde de også, før de blev om-døbt. Vores analyse påviser især problemer med Albertslundruten som helhed og udvalgte design ved Farumruten. Afslutningsvis opstilles designforslag til at gøre de eksi-

sterende og fremtidens planlagte ruter reelt "super". Artiklen er baseret på analyser af det officielle materiale, egne videnskabelige observationer og interviews med pendlere på ruterne.

Kosmetiske ændringer

Problemet er, at projekt cykelsupersti kun ridser i overfladen; alt, hvad der er udført, er små kosmetiske justeringer. Der er ikke tale om et samlet design. Ruterne (især C99) er et kludetæppe af gamle cykelstier af forskellig kvalitet; nogle er smalle, andre igen deles med modkørende cyklister og fodgængere. Kun få af de oprindelige stier er blevet udvidet eller forbedret. Man fornemmer, at intentionen er, at designet bindes sammen af små vejskilte (der angiver vej og afstande) og smalle røde striber, samt logoer. Skiltene er hyppige, mens striberne og logoerne – designets "røde tråd" – til stor forvirring er fraværende flere steder med det resultat, at nogle cyklister er i tvivl om – eller slet ikke ved – at de kører på projektets ruter.

C99 Albertslundruten

Der skrives, at cykelsuperstier skal have direkte ruter med få stop, og at gennemsnitshastigheden bør være 20 km/t. Det er svært selv for en trænet pendler. En testkørsel på ruten blev udført for Københavns Kommune i 2012 med en gennemsnitshastighed på 17,5 km/t. På vores testkørsel, hvor vi tilstræbte at køre i vores normale tempo på 28-30 km/t, endte vi ikke desto mindre med gennemsnitshastighed på omkring 22 km/t. Hvis man skal køre med en gennemsnitshastighed på 20 km/t, skal man derfor køre langt stærkere på dele af ruten. Det kan skabe farlige situationer, hvilket skyldes flere forhold. Dels er der mange lyskryds og dels få stræk, hvor cyklister kan finde ind i et flow. Øges hastigheden, mindskes sikkerheden. Kørslen bliver derfor en balancegang mellem hastighed og sikkerhed, uden nogle af disse parametre indfries.

Lyskryds

De mange lyskryds på ruten skaber mange stop, forlænger rejsetiden og ødelægger cyklisterens flow. På vores testtur blev cirka 12 minutter tabt i lyskryds og ved skarpe sving. Projektet tilstræber ellers, at cykelpendlere skal stoppe så få gange som muligt, og cykelsuperstien skal være gennemgående ved sidevejene. Denne koordinering har til formål at sikre cyklisterne flow. Men i praksis er der ikke nedlagt lyskryds for cyklister eller indført vigepligt for andre typer af trafikanter. Nogen få steder er kryds udbedret for at skabe større sikkerhed for cyklister (f.eks. ved Grøndals Parkvej). Prisen er dog længere vente- og rejsetid og et dårligere flow.



Figur 2. Uensartet underlag.



Figur 3. Parkerede biler.



Figur 4. Bil på cykelsti.



Figur 5. Kombineret cykel- og gangsti.

I København er der opført nedtællings-signaler før lyskryds (dvs. visning af resttid), som et forsøg på at skabe såkaldte ”grønne bølger”. Det er en reel forbedring, da cyklisten kan ”økonomisere” med sine kræfter og øge rejsehastigheden. Men indsatsen er sporadisk og mangler koordinering ved større lyskryds. Man spejder forgæves efter tiltagene på resten af ruten.

Flere steder har man ligefrem opført flere lyskryds for cyklister. Ved Fabriksparken (se figur 1) betyder tre nye lyskryds ved virksomheder, at cyklister rutinemæssigt holdes tilbage trods få ind- og udkørende biler, så der holdes ofte for rødt, uden at biler passerer. Det opleves som en unødvendig og derfor ekstra irriterende ventetid. Resultatet er ofte cyklister, der kører over for rødt, hvilket vores interviews og observationer afslørede.

Underlag

Ambitionen er, at en cykelsupersti skal have høj komfort og en jævn belægning. Flere steder er der dog sten, grus, flisebelægnin-ger, brostenspassager og generel dårlig vedligeholdelse (figur 2). Pendlerne giver udtryk for, at sådanne underlag er ubehagelige at køre på, øger risikoen for punktering og sænker farten. Ved Rødovre Centret bumler man f.eks. af sted på et brostensunderlag, som oprindeligt må være designet til at forhindre for hurtig kørsel.

Bredde og udformning

Ved Hyltebjerg Allé holder biler parkeret på begge sider (figur 3), og der må køres med lav hastighed for at undgå uheld. Frem mod Damhussøen indsnævres vejen, således, at enten cyklisten eller bilisten nogen gange må vige for den modkørende, hvilket i myndretiden opleves meget utrygt. Cyklisten skal orientere sig mod bl.a. bildøre, krydsende fodgængere, modkørende biler, indsnævret vej, legende børn og andre cyklister. Da der tale om en regulær vej, undres man over, at der ikke er foretaget justeringer, der tilgode-der cyklisternes sikkerhed og fart.

Ved Fabriksparken deles cykelsuperstien i udadgående retning med fodgængere, og den kan passeres i begge retninger. På den modsatte side ophører cykelstien i et kryds, og erstattes af en én meter bred cykelsti (figur 4 og 5) på trods af, at alle cykelsuperstier skal være minimum 2 ½ meter brede.

Sikkerhed

Som perler på en snor føres cyklisten gennem såvel industriområder med tung trafik og boligområder med bløde trafikkanter og legende børn. Det er bevidst gjort for at skabe direkte og korte ruter og forbinde arbejdspladser og boliger. Men dette skaber utilsigtede faremomenter. Egne ture og

interviews bevidner, at der er flere stræk i boligområderne med snoede veje, skarpe sving og dårlige oversigtsforhold, som næsten uundgåeligt skaber farlige situationer, når der køres med hastigheder på 25 km/t i myldretiden. Disse cykelstier er bygget til korte og rolige ture. Bestemt ikke til at sammenblande hurtigkørende langdistancependlere med legende børn, hunde og gående. Pendlernes fart gør altså stierne farlige.

Et andet færemoment er busperronen ved Fabriksparken, hvor cyklisten føres mellem stoppested og buskur. At buspassageren har vigepligt er utydeligt. Passagen gennem Fabriksparken er generelt risikobetonet med manglende optegning af blå cykelfelter (der ville kunne mindske højresvingsulykker), tung trafik (der ofte har dårlige oversigtsforhold og lang bremselængde), smalle cykelstier og blandet trafik. En optegning af en blå cykelsti og/eller fodgængerfelter kunne mindske faren. Det er ikke gjort. Omvendt er den røde streg flere steder udvisket.

C95 Farumruten

Denne rute har mange egenskaber, der potentielt gør den "super" for cykelpendleren. Den er bygget samtidig og parallelt med Hillerødmotorvejen (afstand på 5-10 meter). Cyklisten har omtrent samme rejsedistance som bilisten, gode oversigtsforhold, og de lange lige stræk med god asfalt giver et kontinuerligt flow og høj hastighed. Cyklisten føres ofte under tunneller frem for ad passager gennem lyskryds. Og cykelstiens lave placering og støjhegn skåner desuden for vind og larm. Mellem Utterslev Mose og Farum passerer kun et enkelt lyskryds, og man kan køre "hurtigt, sikkert og komfortabelt". Ved en gennemkørsel af den 20 kilometer lange rute fra Farum til Bellahøj,

hvor kun fire lyskryds passerer, kørte vi risikofrit med en gennemsnitshastighed på 31,5 km/t. Vi observerede mange motionister og pendlere på racercykler, hvilket er et særsyn på Albertslundruten. Farumruten er et realistisk alternativ til bilen og den offentlige transport, hvad angår rejsehastighed. Den har ligeledes et langt mere homogent udtryk og underlag og fremstår ikke som et kludetæppe, som er tilfældet med Albertslundruten.

Farumruten havde således for starten forudsætningerne for at blive "super". I modsætning til Albertslundruten er det en oplagt rute at udnævne og re-designe som en cykelsupersti, idet der kræves langt mindre. Vi er dog kritiske over for designarbejdet omkring Farumruten. Der er både store mangler og problematikker omkring det realiserede. Flere steder er cykelstien tosporet og derfor i praksis smallere end kriterierne. Sikkerheden halter, da det forhold ikke er optegnet med striber, og derfor ikke kan aflæses. Flere steder er der plads til at udvide dem uden større besvær.

Et andet problem er Klauvalsbrovej, som cyklister – modsat bilister på motorvejsbroen – skal køre ned til og krydse. Her har man i krydset – i lighed med Fabriksparken på Albertslundruten – opstillet flere lyssignaler. Resultatet er et virvar af lyssignaler, der regulerer henholdsvis biler og cykler. Det har måske øget sikkerheden, men prisen er lang ventetid, som vi målte til et par minutter. Alt imens bilerne uforstyrret kører henover cyklisterne. Faren er, at cyklisterne bliver så utålmodige, at de kører over for rødt.

Fremadrettet

Hvis cykelsuperstier skal blive "super" i

praksis, skal designindsatsen forbedres. Faktum er, at design udføres som "business as usual" – cyklisten må vente. Hvorfor opføres der ikke en hævet cykelbro på Klausdalsbrovej, ligesom bilerne har en bro på samme stræk (forslag hertil se figur 6).

I stedet udføres komplicerede løsninger som trafikregulering, der giver ventetid, og samtidig ikke løser sikkerhedsproblemerne i dette kryds. En bro vil på kort sigt være en dyrere løsning end opførelsen af lyskryds. Men på længere sigt kan den resultere i færre uheld, mindsket rejsetid samt en afledt effekt på antallet af cyklister. Den overvejelse leder os frem til vores designforslag, der kan sikre at fremtidens cykelsuperstier rent faktisk bliver "super".

De nuværende design og den manglende vedligeholdelse indikerer, at pendlercyklisterne ikke prioriteres højest. Koordineringsproblemer mellem kommunerne og de begrænsede økonomiske ressourcer kan givet forklare en del (se Cowi's evaluering fra 2012). Men det kan ikke stå til regnskab for de realiserede design. F.eks. er de dyre lyskryds på Fabriksparken overflødige og kunne være reguleret med vigepligt for bilisten. Pengene var bedre brugt på en cykelsti på Hyltebjerg Allé. De mange penge, der er blevet brugt på skilte, logoer, fodstøtter og pumper, har mere brandingsværdi end praktisk relevans; de hjælper ikke cyklisten til at køre hurtigere eller sikrere.

Som vores diskussion af cykelstien ved Farummotorruten indikerer, burde man, hvis midlerne var til rådighed, bygge cykelsuperstier fra "bunden af" og tilstræbe, at de blev så "motorvejsagtige" som muligt. Dvs. et minimalt antal lyskryds, ensartet underlag og brede baner – mere veje end stier. Det vil betyde, at der kan køres stærkt på en sik-

ker og bekvem måde. Samtidig vil risikoen for højresvingsulykker mindskes.

Da ressourcerne er begrænsede, må den første fase i designprocessen være en mere kritisk udvælgelse af potentielt egnede ruter. Ikke alle stier har forudsætningerne for at blive super, medmindre der investeres uforholdsvist mange penge i dem. Det gælder ruter med:

1. mange lyskryds og tværgående veje
2. få lige stræk
3. ujævnt og forskelligartet underlag
4. smalle og snoede stier, der ikke er egnede til høj hastighed
5. stier hvor børn og hunde færdes og leger
6. lille adskillelse fra biltrafikken.

Ud fra følgende kriterier har vi argumenteret for, at Albertslundruten egner sig dårligt (dvs. er dyr i forhold) til at blive re-designet som "super", mens det forholder sig omvendt med Farumruten. Da der er blevet investeret få penge, er resultatet blevet pauvert på førstnævnte rute (budgetteret med 13,4 millioner) og rimeligt på den sidstnævnte (budgetteret med 29 millioner).

Nedenfor lister vi nogle design, som vores analyser indikerer bør anlægges ved såvel de eksisterende som fremtidige ruter, før betegnelsen cykelSUPERstier giver mening for langdistancependlere. Ellers fortsætter

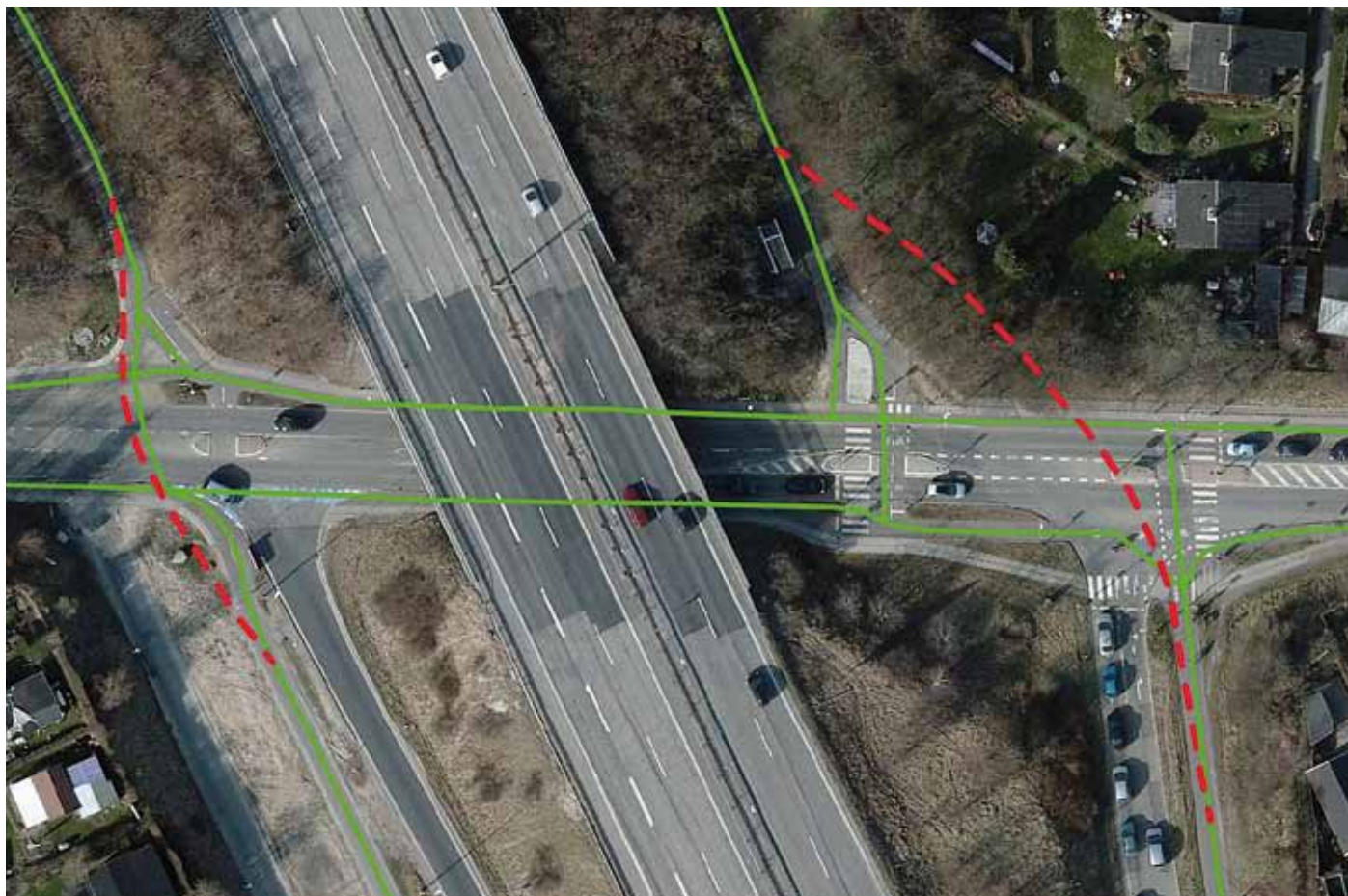
projektet med at lave stier "som altid", og det vil ikke få mange til at erstatte bilen med cyklen, når arbejdspladsen er "lidt på distancen". De listede design forudsætter, at cyklisten prioriteres højere end bilen, når de to parter mødes på en cykelsupersti. Biler har deres eget rum på motorvejene, og sådan bør det også være for cyklister på cykelsuperstierne. Bilisternes rettigheder må derfor begrænses på disse ruter, hvilket ikke er tilfældet i dag. De nødvendige design, som må gå igen på hele ruten, er:

- Nedlæggelse af mulige lyskryds og ensretning eller lukning af mindre tværgående veje. Vigepligt for bilister ved kryds
- Grønne bølger og nedtællingslyskryds
- Opførelse af cykelbroer og tunneller ved vejkryds, hvor der er ekstra lang ventetid og forøget risiko for højresvingsulykker
- Et cykel-venligt og ensartet underlag (og vedvarende vedligeholdelse)
- Fysisk "udretning" af snoede og snørklede stier samt skarpe sving
- Underlaget bør males i hele dets *bredde*, som man kender det fra London. Det skaber langt højere *synlighed* end den nuværende smalle stribe. Herigennem skabes både bedre branding og sikkerhed.
- Udvidelse af cykelstier, så alle er 2½

-3 meter brede (5-6 meter ved kørsel i begge retninger)

- Nedlæggelse af passager på ruten, hvor ruten deles med biler og gående. Cyklisterne skal have deres eget rum.

De listede design vil forøge sikkerheden, komforten og hastigheden på fremtidens cykelsuperstier. Med sådanne tiltag vil cyklisme være et realistisk alternativ til motoriseret pendling. De kan lyde utopiske, men er det ikke, hvis der sammenlignes med de anlæg, der bygges eller er i støbeskeen for bilismen – for bevillinger i milliardklassen – såsom motorveje og havnetunneller. Og med de nye relativt store bevillinger er der visse muligheder for at realisere disse design. ■



Figur 6. Forslag til broer over Klausdalsbrovej.