

STRATEGI FOR KOBLING AF CYKEL OG LETBANE

I LOOP CITY

LOOP CITY
PART OF
GREATER
COPENHAGEN



INDHOLDSFORTEGNELSE

INTRODUKTION OG VISION	3
MÅLSÆTNINGER OG VÆRDIER	4
FOKUSOMRÅDE 1: SUPERCYKELSTI	5
FOKUSOMRÅDE 2: KOBLINGSPUNKTER	6
FOKUSOMRÅDE 3: CYKELPARKERING	7
FOKUSOMRÅDE 4: BRUGERRETTEDE INITIATIVER	8
AFSLUTNING	9

KREDITTERING: SUPERCYKELSTIER, REGION HOVEDSTADEN

LOOP CITY er et samarbejde mellem Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Vallensbæk, Ishøj, Brøndby, Hvidovre kommuner, Transportministeriet og Erhvervsstyrelsen.

INTRODUKTION

For mange mennesker er cyklen en naturlig forlængelse af den kollektive trafik, der giver fleksibilitet i rejsens ender. Siden 2010¹ har der været en positiv udvikling i brugen af cykler som til- og frabringer til den kollektive trafik. Et godt samspil mellem de to transportformer kan få endnu flere til at kombinere cykel og den kollektive trafik og derved mindske trængslen på vejene, reducere udledningen af CO₂ fra biltrafikken og forbedre den generelle folkesundhed.

Der er udarbejdet en fælles cykelstrategi for LOOP CITY for at understøtte samspillet mellem cyklen og den kommende letbane. Fokus på de gode muligheder for kombinationsrejser mellem cykel og letbane forventes at have en positiv effekt på letbanens passagertal og samtidig give flere borgere bedre muligheder for at vælge cyklen til og fra stationen samt på langs med Ring 3.

1. Transportministeriet 2013

Det er strategiens hensigt at beskrive det fysiske anlægsperspektiv såvel som det brugerrettede, for at skabe en koordineret indsats, der kan lette fremkommeligheden i Ring 3 ved at fastholde og udbygge cykeltrafikken. Det sker gennem fire fokusområder:

1. Supercykelsti (Ring 3-ruten)
2. Koblingspunkter
3. Cykelparkering
4. Brugerrettede initiativer

En supercykelsti langs Ring 3 skal styrke fremkommelighed, komfort og sikkerhed for cyklisterne, mens et fokus på koblingspunkter til det eksisterende cykelstinet skal sikre en god opkobling mellem supercykelstien, letbanens stationer samt de omkringliggende by- og erhvervsområder. Cykelparkering på stationerne skal gøre det nemt at skifte mellem cyklen og den kollektive trafik. Til slut foreslås det, at etableringen af den gode cykelinfrastruktur følges op af en række brugerrettede initiativer, der kan skabe opmærksomhed om de forbedrede forhold for de potentielle, nye cyklister.

VISION

Cyklen skal være det foretrukne transportmiddelvalg til og fra stationen for letbanens passagerer inden for et stationsopland på 2000 meter svarende til en cykeltur på 10 minutter².




Det skal ske ved at gøre cyklen til det nemmeste, mest attraktive og tilgængelige transportmiddel til letbanens stationer.

2. Trafikstyrelsen 2009: 8



KREDITTERING: SUPERCYKELSTIER, REGION HOVEDSTADEN

Der er opstillet følgende målsætninger for strategien. Den skal:

-  mindske trængslen i Ring 3 ved at tilbyde en naturlig sammenkobling af cyklen og letbanen,
-  øge antallet af rejsende med letbanen gennem gode muligheder for kombinationsrejser med cykel,
-  fastholde en 30 pct. stigning³ i antallet af cyklister på Ring 3-ruten – også efter letbanen er åbnet.

3. Beregninger viser et potentiale på 30 pct. for hele Supercykelstinetet, mens ruten langs Ring 3 har et potentiale på op mod 50 pct. flere cykelpendlere (Sekretariatet for Supercykelstier 2014)



KREDITTERING: SUPERCYKELSTIER, REGION HOVEDSTADEN

Den fælles cykelstrategi er udarbejdet på baggrund af følgende værdier:

FREMKOMMELIGHED

Mindske trængslen ved at tilbyde gode kombinationsmuligheder mellem cyklen og letbanen

SAMARBEJDE

Styrke det tværkommunale samarbejde på cykelområdet

MILJØ

Understøtte den grønne klimadagsorden ved at reducere udledningen af CO₂ fra biltrafik

SIKKERHED

Fokusere på trafiksikkerheden, så cyklisterne oplever at være prioriterede og trygge

SUNDHED

Fremme den generelle folkesundhed ved at flere vælger cyklen som transportmiddel

FOKUSOMRÅDE: SUPERCYKELSTI

PLAN FOR ANLÆGSPROJEKTER

Supercykelstien Ring 3-ruten skal etableres og fungere i samspil med letbanen. Derfor er det vigtigt at planlægge anlægsarbejdet ud fra et mål om, at cykelsti og letbane kan tages i brug samtidig. De 21 km supercykelsti, der udgør Ring 3-ruten, er vurderet til at have en potentiel vækst af cykelpendlere på ca. 50 pct. fra andre transportmidler til cykel på ture mellem 4 og 20 kilometer⁴.

KRYDSNING MED LETBANEN

De steder på ruten, hvor det er nødvendigt for cyklisterne at krydse letbanens spor, kan eksempelvis en dobbelttrettet cykelsti overkomme den barriere, dette ellers kunne være. Dog kan der med fordel indtænkes andre løsninger i fællesskab.

GODE FACILITETER

Der kan arbejdes for at gøre ventetiden i de signalregulerede kryds til en god oplevelse for cyklisterne. Eksempelvis ved at placere fodstøtter i lyskryds eller ved nedtællingssignaler med visning af resttid, som giver cyklisterne mulighed for at tilpasse deres fart. Det har der været gode erfaringer med fra Albertslundruten, hvor der er givet dispensation fra Vejdirektoratet til et sådanne forsøgsprojekt⁵.

PRIORITERING AF CYKLISTERNE

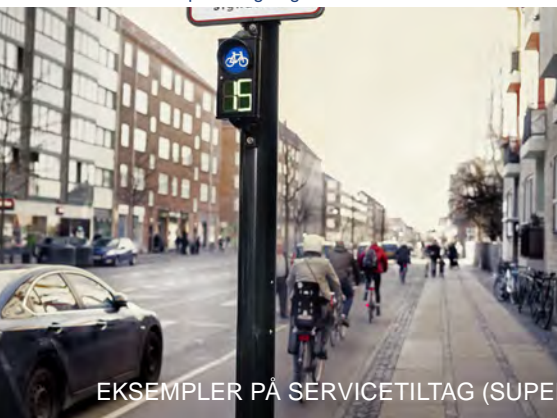
Krav til supercykelstiens kvalitet, prioritering af gode faciliteter og den rette information skal løfte cykelforholdene til et højt niveau af fremkommelighed, sikkerhed og tryghed og bidrage til cyklisternes oplevelse af at være prioriteret.

Opgraderingen af de eksisterende cykelforhold langs letbanen til supercykelstistandard vil bidrage til en markant forbedring af kvaliteten på ruten og at pendlerne får endnu et attraktivt alternativ til bilen.



4. Baseret på beregninger fra OTM

5. Frederiksberg Kommune/ COWI 2013



EKSEMPLER PÅ SERVICETILTAG (SUPERCYKELSTIER REGION HOVEDSTADEN)

FAKTA

Betegnelsen supercykelsti dækker over en række kvalitetskrav. Ring 3-ruten udformes i henhold til disse krav og rutens forløb vil overvejende følge letbanens tracé.

FORESLÅET FORLØB RING 3-RUTEN
(SUPERCYKELSTIER REGION HOVEDSTADEN)

FOKUSOMRÅDE: KOBLINGSPUNKTER

TILKØRSELSRUTER

Krydsende supercykelstier eller andre primære cykelforbindelser er punkter på ruten, der bør fremhæves for cyklisterne, så det bliver let at orientere sig og skifte mellem ruter. Som vist på side 4 vil Ring 3-ruten krydse fem andre supercykelstier, nemlig Ring 4-ruten, Farumruten, Frederikssundruten, Albertslundruten og Ishøjruen. Disse krydsende forbindelser kobler Ring 3-ruten op på det større net af tværgående supercykelstier.

FOKUS I LOKALPLANLÆGNINGEN

I lokalplanlægningen kan der planlægges efter at skabe gode cykelforbindelser til og fra de eksisterende by- og erhvervsområder såvel som til nye byudviklingsområder, så supercykelstien kobles op til den lokale cykelinfrastruktur.

TYDELIGHED OG IDENTITET

Koblingspunkterne er vigtige at planlægge efter, da det er punkter på ruten, som mange cyklister krydser på deres vej. Derfor bør der skabes tydelighed og identitet om punkterne, så cyklisterne bliver gjort opmærksomme på, at de med cyklen som transportmiddel kan nå vidt omkring i LOOP CITY.

FORMIDLING OG INFORMATION

På ruten vil der være brug for grundig vejledning og skiltning, der beskriver, hvor man er og afstanden til den nærmeste letbanestation. Informationstavler kan sikre en naturlig overgang og sammenkobling mellem cykel og letbane, mens gode orienteringsmuligheder langs ruten giver en klar og gennemskelig opkobling til de omkringliggende trafikforbindelser.

Koblingspunkter er der, hvor supercykelstien krydser centrale funktioner eller trafikforbindelser som eksempelvis letbanens stationspladser eller andre tilkørselsruter, som kræver ekstra fokus.



KREDITTERING: SUPERCYKELSTIER, REGION HOVEDSTADEN

FOKUSOMRÅDE: CYKELPARKERING

Tilstrækkelig og funktionel cykelparkering er vigtig for at sikre et nemt skifte mellem cykel og letbane ved kombinationsrejser. Cykelparkeringen skal samtidig være let tilgængelig, tryk, sikker og tæt på stationen.

ANTAL CYKELPARKERINGSPLADSER

Det er nødvendigt, at der etableres et tilstrækkeligt antal cykelparkeringspladser på stationerne. I Koncept for Stationspladser har Hovedstadens Letbane udarbejdet en vurdering af cykelparkeringsbehovet på stationerne baseret på erfaringer fra metroens yderstationer. Det vurderes, at der samlet vil være brug for 2000-3000 cykelparkeringspladser, men det vil være op til den enkelte kommune at fastlægge det reelle cykelparkeringsbehov.

PARKERINGSFORHOLD

Erfaringer viser, at cyklister ikke parkerer længere end 30 meter fra stationer, og at de vælger at parkere uhensigtsmæssigt, hvis det betyder, at afstanden til stationen mindskes. Cykelparkeringen bør udføres i integration med det omkringliggende byrum, tæt ved stationen, så den er lettilgængelig for brugerne. Det vil skabe overskuelighed for cyklisterne og deres medtrafikanter. Ligeledes kan der stilles krav til cykelparkering gennem lokalplanlægningen og derved sættes en standard for parkeringsforholdene i de omkringliggende områder.

VALG AF CYKELSTATIVER

At skabe de gode cykelparkeringsforhold er en balance mellem kapacitet og komfort. Står cykelstativerne for tæt, vil cyklisterne vælge kun at benytte hver anden holder. Er afstanden mellem stativerne derimod for bred, kan der placeres ekstra cykler mellem holderne, hvilket er uhensigtsmæssigt for brugerne. En anden overvejelse i valget af cykelstativer er muligheden for at låse cyklen fast til stativet og dermed yderligere sikre den mod tyveri.

CYKELPARKERINGSHUSE

På større stationer kan en langsigtet plan være parkeringshuse, der kan imødekomme kapacitetsbehovet. Her vil det være nødvendigt at indarbejde forskellige tryghedsskabende tiltag som gode belyningsforhold, valg af lyse farver og mange ind- og udgange. Parkeringshuset skal være en integreret del af stisystemet og tydeligt skiltet.

FAKTA

LOOP CITY er blevet tildelt statslige midler til etableringen af cykelparkeringspladser på alle stationer samt luftpumper på udvalgte stationer. De statslige midler dækker 40 pct. af anlægsudgifterne svarende til et samlet beløb op til 3.078.000 kr.



FOKUSOMRÅDE: BRUGERRETTEDE INITIATIVER

Forbedringer i cykelinfrastrukturen kan ikke stå alene. Derfor er det vigtigt at inddrage både borgere og virksomheder gennem dialog, så budskabet om tiltagene bliver delt.



KREDITTERING: SUPERCYKELSTIER, REGION HOVEDSTADEN

POTENTIELLE NYE BRUGERE

Førstegangsbrugere skal opleve, hvor nemt det er at benytte de nye supercykelstiltag, kombinere cyklen med letbanen og derved ændre deres transportvaner. Information og målrettede kampagner kan tiltrække de nye brugere og fastholde de brugere, der gennem anlægsperioden er blevet inspireret til at benytte cyklen oftere.

DELING AF INFORMATION

Anlæg af letbanen betyder, at der vil blive foretaget ændringer i de eksisterende cykelforhold. Det er derfor vigtigt at tydeliggøre over for brugerne, de punkter, hvorpå forholdene forbedres. Eksempler på dette er de ekstra servicetiltag og den gode, jævne asfalt, der vil være på den nye supercykelsti, og den stærke integration med letbanens infrastruktur.

FÆLLES INITIATIVER

Ved åbningen af Ring 3-ruten kan kommunerne gå sammen om en fælles indvielse, der kan sætte fokus på de forbedrede forhold. Samtidig kan man i fællesskab ligeledes arrangere borger- såvel som erhvervsrettede kampagner og udnytte eksisterende mobilitetsnetværk i LOOP CITY.

AFSLUTNING

Den fælles cykelstrategi har til formål at løfte den eksisterende cykelinfrastruktur og sikre en god, naturlig kobling mellem cyklen og letbanen. Strategiens fire fokusområder bidrager til dette fra hver sin vinkel.

Strategien er udarbejdet i samarbejde med en projektgruppe bestående af repræsentanter fra LOOP CITY, Sekretariatet for Supercykelstier samt Trafik- og Byggestyrelsen.

Det er hensigten, at strategien danner et fælles grundlag for udviklingen af cykeltrafikken i LOOP CITY og sikrer gode, tværkommunale indsatser, der styrker muligheden for kombinationsrejser mellem cykel og den kommende letbane i Ring 3. Samtidig kan den fælles cykelstrategi også være et værktøj i kommunernes lokale arbejde med cykelfremme.

LITTERATUR

Dansk Cyklist Forbund 2007. Cykelparkeringshåndbog.

Frederiksberg Kommune/COWI 2013. Visning af resttid for cyklister i signalanlæg.

Hovedstadens Letbane 2015. Koncept for Stationspladser.

Sekretariatet for Supercykelstier 2014. Supercykelstier i Hovedstadsområdet. Rutebeskrive: Ring 3 ruten.

Trafikstyrelsen 2009. Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik.

Transportministeriet 2013. Cyklen og den kollektive trafik.



VISUALISERING: HOVEDSTADENS LETBANE