

Cykelvenlig byplanlægning kan realiseres i hele landet – ikke kun i storbyerne

Hvis flere skal vælge cyklen i hverdagen, kræver det, at byer og byområder planlægges med cyklister som en central målgruppe.

LAV TÆTHED

Børn på vej til skole i Børkop V – dem er der mange af her, fordi der er planlagt børne- og cykelvenligt med niveaufri krydsninger af større veje.

FOTO: JENS HASSE

Af Emil Maj Christensen, byplanlægger (MSc) og projektleder for "Cykelvenlig byudvikling og stationsområder"

Cyklistforbundet har de seneste år gennemført landsdækkende undersøgelser af, hvordan cykelvenlig planlægning kan understøtte mere cykling i både nye byudviklingsområder og omkring stationer – også uden for de største byer.

Undersøgelsen viser, at byplanlægning spiller en afgørende rolle, hvis flere skal vælge cyklen i hverdagen – enten hele vejen eller som del af en kombinationsrejse. Effekten af forskellige tiltag afhænger dog af den lokale kontekst, både i nye byudviklingsområder og omkring stationer.

Der findes derfor ikke én universal-løsning; indsatserne må tilpasses de konkrete forhold. Succesfuld cykelvenlig planlægning forudsætter samarbejde på tværs af fagområder og forvaltninger samt politisk prioritering. Attraktive tiltag for cyklister – som gode stier og faciliteter – bør kombineres med greb, der begrænser bilens dominans, hvis transportvanerne for alvor skal ændres, også i villakvarterer og provinsbyer.

Resultaterne peger på, at cykelvenlig byplanlægning ikke er forbeholdt storbyer, men kan fungere i alle typer bymiljøer, hvis virkemidlerne tilpasses den bymæssige kontekst.

Nye byområder

Sådan påvirker bykontekst cykelvanerne

Analysen af de nye byområder viser tydelige forskelle i cykelandelen afhængigt af bebyggelsestæthed. Nedenfor opsummeres de centrale resultater og anbefalinger for hver kategori.



Lav tæthed

Cyklen kan blive et hverdagsvalg for flere

Rækkehus- og villakvarterer har generelt den laveste cykelandel, men undersøgelsen viser, at variationen er stor – især afhængigt af turens formål. I nogle nyere villakvarterer er cykelandelen på visse korte ture næsten på niveau med storbyernes. Det peger på et betydeligt potentiale for mere hverdagscykling, også i områder, der traditionelt er bilorienterede.

Særligt tryk og sammenhængende cykelinfrastruktur har stor betydning. Flere børn cykler til skole, hvor større veje kan krydses via sikre stiforbindelser, og flere voksne vælger cyklen til arbejde, når der findes direkte, separate cykelstier til byens arbejdspladser. Med andre ord kan målrettet planlægning af stier og krydsninger gøre cyklen til det mest oplagte transportvalg – også i villakvarterer.



Mellem tæthed

Små justeringer i parkering og stier øger cyklingen

I områder med mellem tæthed såsom tættere forstæder med rækkehuse eller lavt etagebyggeri er bilen mindre dominerende end i villakvarterer, men transportvalget påvirkes stadig tydeligt af de fysiske rammer. Undersøgelsen viser, at placeringen af parkering spiller en vigtig rolle: Når bilparkering placeres længere fra boligen, og cykelparkering ligger helt tæt på indgangen, bliver cyklen det letteste valg.

Derudover er et fintmasket og sammenhængende cykelstinet afgørende – især langs større veje, hvor tryghed og direkte ruter er vigtige. Grønne og rekreative stiforløb kan yderligere øge cyklens attraktivitet. Terrænet har også betydning: Flade områder understøtter cykling, mens kuperet terræn kan begrænse antallet af daglige cykelture.



Høj tæthed

Plads, kvalitet og sikkerhed afgør cykelvalget

I tætte byområder er cykelandelen allerede høj – alligevel peger undersøgelsen på flere vigtige indsatsområder. Cykelstier langs de store trafikårer skal have tilstrækkelig bredde og god belægning – smalle eller slidte stier, hvor overhaling er vanskelig, kan få nogle til at vælge cyklen fra.

Delte trafikarealer med andre trafikantgrupper kan også opleves som utrygge, hvis ikke der er god plads og tydelige rammer. Derudover er cykeltyveri et markant problem i byerne, og vi kan se, at flere fravælger cyklen som hverdags-transportmiddel, hvis risikoen for tyveri er for stor. Flere overvågede og aflåste parkeringsmuligheder, bredere stier og bedre vedligeholdelse kan derfor bidrage til at fastholde og udbygge cyklismen i storbyerne.

Stationer

Cyklen som nøgle til togpendlingen

Undersøgelsens anden del ser på cykling til og fra stationer og viser, at også her varierer de mest effektive tiltag afhængigt af stationens omgivelser. Stationerne blev opdelt i fire kategorier, som hver har deres egne fokusområder:

Metode

Analysen bestod af to dele: nye byudviklingsområder og stationsområder. I byudviklingsdelen blev kvantitative data om socioøkonomi, transportvaner og geografi samt kvalitative udsagn fra beboere i 34 nye områder indsamlet. For stationsområderne blev cyklister til- og frabringstrafik registreret ved 117 stationer, og cykelinfrastrukturen vurderet ved 34 udvalgte stationer. Spørgeskeundersøgelser blandt pendlere og lokale afdækkede muligheder og barrierer ved cykling til stationer. Analysen kombinerede statistiske sammenhænge med kvalitative udsagn for at forklare og nuancere resultaterne.

Læs mere

Projektets anbefalinger og konklusioner om cykelvenlig planlægning i nye byudviklingsområder og stationsområder kan findes på cyklistforbundet.dk/cykelvenligby



Små provinsbyer

Direkte ruter og god parkering skaber cyklister

I mindre byer er direkte og overskuelig adgang til stationen afgørende. Hvis cyklister skal køre store omveje for at krydse jernbanen, vælger mange cyklen fra. Samtidig skal der være tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet med god tilgængelighed – mangler den, fravælger nogle helt at cykle og tager i stedet bilen. Et sammenhængende stinet, der forbinder byens kvarterer direkte med stationen, kan omvendt øge brugen af cyklen i kombination med tog.



Mellemstørrelse byer

Pendlercykling styrkes med stier, grønne ruter og parkeringsplads

I mellemstore byer og i hovedstadens ydre områder går mange af de samme mønstre igen. God cykelparkeringskapacitet med god tilgængelighed er en forudsætning for, at pendlere vælger cyklen til stationen. Derudover har veludbyggede stinet – gerne med grønne og rekreative ruter – stor betydning, især ved S-togsstationer. Stationer, hvor det er let at klare daglige ærinder som indkøb, tiltrækker desuden flere cyklende togpassagerer.



Større byer

Infrastruktur og sikker parkering booster cykel+tog

I større provinsbyer og i Københavns forstæder spiller omfanget og kvaliteten af cykelinfrastrukturen en central rolle. Jo større en andel af det lokale trafiknet, der består af cykelstier, desto flere cykler til stationen. Også cykelparkeringsforholdene er vigtige: Overdækket og aflåst parkering samt små servicefaciliteter kan mærkbart øge andelen af cykel-tog-pendlere. Stationens placering har også betydning. Stationer tæt på motorveje har relativt færre cyklende togbrugere, fordi bilen her ofte fremstår mere bekvem. Omvendt gør hyppige og direkte togafgange kombinationen af cykel og tog mere konkurrencedygtig.



Storbykernen

Trygge og praktiske stationer giver flere cyklister

I de centrale bydele i Aarhus og København er cykelandelen allerede høj, men tryghed og bekvemmelighed er afgørende for at få endnu flere med. Cykeltyveri er en udbredt bekymring, og der er en tydelig sammenhæng mellem adgang til aflåste cykelparkeringspladser og andelen af cyklende. Flere sikre parkeringsløsninger tæt på stationerne er derfor et vigtigt virkemiddel. Derudover betyder hverdagslogistik meget. Stationer med dagligvarebutikker i umiddelbar nærhed tiltrækker flere cyklende pendlere, fordi det er let at kombinere transport og indkøb. Analysen viser også, at stationer i områder med mange arbejdspladser har en særlig høj andel af cykel+tog-rejsende, hvilket understreger potentialet i at koble tætte bykerner, kollektiv trafik og gode cykelforhold.