

Cykeltrafik i New York

Baggrund

Studieturen blev arrangeret som led i projektet med at skrive et opdateret "Idékatalog for cykeltrafik" ("Collection of Bicycle Concepts"), som har fået støtte fra den nationale cykelpulje. Turen blev gennemført i marts 2011.

Formålet var at belyse, hvordan New York har opnået fine resultater gennem en målrettet indsats iværksat af borgmester Bloomberg og udført af transportborgmester Janette Sadik-Khan. De har fokus på etablering af separeret infrastruktur for cyklister delvist efter dansk forbillede, de såkaldte "Copenhagen lanes", som suppleres med målrettet information, kommunikation og events. Mange projekter er lavet som midlertidige ændringer, hvorved implementeringen er gået meget stærkt. Dette rejste en række spørgsmål, som vi gerne ville belyse:

- Hvordan etablerer man 80 km cykelsti på et år i en by som New York?
- Hvilke infrastrukturelle løsninger benytter de sig af?
- Hvilke udfordringer står de med, og hvordan løser man de nye problemer, der er opstået?
- Hvordan fremmes en cykelkultur fra et lavt udgangspunkt?
- Hvordan kommunikerer de med borgerne i NY om de store forandringer i infrastrukturen?
- Hvad kan danske byer lære af New Yorks metoder?

Deltagere

Studieturen havde deltagelse af projektets arbejdsgruppe:

- Marianne Weinreich, VEKSØ A/S
- Malene Kofod Nielsen, COWI A/S
- Niels Jensen, Københavns Kommune
- Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen, Dansk Cyklist Forbund
- Morten Riisgaard-Dam, Aros Kommunikation
- Troels Andersen, Fredericia Kommune

Aktiviteter

Vi havde møder med:

- Hayes A. Lord, Director of Bicycle Program, NYC Department of Transportation.
- Dani Simons, Director of Communications and Marketing, Institute for Transportation & Development Policy.
- Robin Lester Kenton, Director of Communication at NY DOT.

- Caroline Samponaro, Director of Bicycle Advocacy at Transportation Alternatives.
- Jeff Olson, Principal, Alta Planning + Design.

Vi lejede cykler og afprøvede en del af infrastrukturen på Manhattan, i Brooklyn og i Queens.

I forbindelse med studieturen blev der endvidere afholdt møde med:

- Susanne Nordenbæk, Director North America, Visit Denmark.
- Ulla Dubgaard, Press & Communication Officer, Generalkonsulatet, New York.

Vi diskuterede mulighederne for nye dansk-amerikanske cykelaktiviteter.

Generelt

New York har vedtaget et mål om, at cykeltrafikken skal tredobles fra 2007 til 2015.

Dette skal ses i lyset af, at cykling primært ses som en fritidsaktivitet, en sport og en aktivitet for børn. For mange indbyggere er cyklen kun noget, som de kender fra barndommen. Racercykler og mountainbikes er mest udbredte. Pga. stor risiko for tyveri ses der ikke mange kvalitetscykler.

Der er planer om at indføre 10.000 bycykler i de centrale bydele i 2012. Bycykler vil kunne ændre opfattelsen af, hvem der kan cykle og give mulighed for at prøve det af og kan dermed åbne op for nye brugergrupper.

Infrastruktur generelt

New York ønsker at skabe en 'World Class Cycling City'. I 1997 lavede New York en cykelhandlingsplan, som var meget ambitiøs.

Der er blevet åbnet op for, at de amerikanske byer kan ansøge om statsstøtte til cykeltrafik. Portland fik penge igennem en benzinskatt, men for andre byer var den nye støtte meget afgørende.

New York får nu midler for 4. gang, og støttemidlerne stiger. I 2007 fik New York en national cykelpris på baggrund af en rapport fra 2006. Man erkendte, at trafikstigningen ikke kunne håndteres uden fremme af cykeltrafikken. 200 miles cykelstinet blev vedtaget og implementeret på 3 år.

Trafikafdelingen har studeret andre amerikanske og europæiske byer, men fandt London som den bedst egnede model for cykelinfrastrukturen i New York. Taxier, vareleveringer og fodgængere på kryds og tværs giver særlige udfordringer i New York. Cyklisterne har brug for et separat cykelrutenet på hele deres rute.

Samtidig med et voksende cykelstinet er cykeltrafikken steget markant, samtidig med at antallet af cyklistulykker er faldet. "Safety in numbers" effekten er således tydelig i New York. Nu begynder forældre at tage deres børn med ud på cykel, og flere kvinder begynder også at cykle – derfor tælles cyklister også opdelt efter køn og med og uden hjelm.

Detailudformning

New York ønsker generelt ikke at reducere kapaciteten for biltrafikken.

Næsten alle veje i New York er ensrettede, og derfor har de valgt ikke at anvende de amerikanske anbefalinger fra AASHTO. Cykelbanen placeres ofte til venstre for de kørende biler for at undgå konflikten med åbne bildøre i førersiden. Ofte placeres der en midterhelle imellem bilerne og cykelbanen ved krydsene.

'Shared lanes' er veje med cykelsymboler, som markerer, at bilisterne skal tage hensyn til cyklisterne. Løsningen er reelt cykelgader efter det tyske princip om fahrradstrassen. Hensigten er, at bilisterne skal blive bag cyklisterne, hvilket markeres på cykelsymbolernes placering, men reelt trækker cyklisterne længere ud til siden og lader bilerne overhale. Fodgængernes ulykker er reduceret med 25 %.

'Dedicated bicycle lanes' har reduceret ulykkerne med 34 %, og bilernes hastighed er faldet. Højresvingende biler placeres til højre for cykelbanen.

'On street bicycle paths' reducerer ulykkerne med 50 %, og der sker 29 % færre fodgængerulykker. Cykling på fortovet er faldet med 84 %

Bilernes parkeringsspor laves ekstra brede, således at bildørene kan åbnes uden risiko for cyklisterne. Cykelbanerne laves grønne og ofte med en spærreflade - en såkaldt 3 fod bred 'buffer zone'. Bufferzonen er en afmærket spærreflade imellem bilerne og cyklisterne, som typisk afkortes 15 fod før krydset. Nogle steder placeres pullerter på spærrefladen.

Enkelte strækninger har enkeltrettede cykelstier placeret på hver side af en gennemgående midterhelle. Udenfor cykelbanerne er der en spærreflade, og ud mod bilerne er der en kantsten. Kantstenen er skrå, således at bilerne kan overskride den i tilfælde af, at andre biler foran laver dobbeltparkering.

I de tilfælde, hvor cykelstierne placeres til venstre for de kørende biler, skyldes det særlige forhold, f.eks. at cyklisterne primært skal til venstre længere fremme og dermed ikke skal svinge til højre.

I de første projekter blev de fremførte cykelstier adskilt fysisk fra bilerne op til krydsene med pullerter. Men det har vist sig ikke at være nødvendigt, så længe der blot er tilstrækkelig kapacitet i bilernes venstresvingsspor. Nu etableres der primært en løsning, hvor cykelstien afkortes, og hvor højresvingende biler pålægges vigepligt for cyklisterne, når de kører ind i højresvingsbanen.

Ofte trækkes bilisternes stopstreg tilbage ved lyskrydsene, hvilket giver bedre plads til venstresvingende cyklister og krydsende fodgængere. Der anvendes også en cykelboks foran bilerne i en del kryds med mulighed og opfordring til bløde venstresving.

Den danske model med kantsten er fravalgt, dels fordi det er væsentlig dyrere, dels fordi de frygter, at fodgængerne i så fald vil gå ude på cykelstien.

Bilparkeringen beholdes ofte næsten uændret bortset fra den plads, der tages til fodgængerheller mv.

Maskiner til snerydning og fejning har brug for, at cykelstierne er 10 fod brede – det betyder desværre, at enkeltrettede cykelstier ofte anvendes dobbeltrettede.

Fremover vil parkometrene gradvist blive erstattet af p-automater. Det giver en større fleksibilitet i forhold til udformningen af cykelfaciliteterne og kantstensparkeringen.

Mange af projekterne laves som pilotprojekter, hvilket gør det nemmere at etablere mange projekter på kort tid samt mulighed for at justere efterfølgende – kun hvis der opstår store problemer med kapaciteten eller trafiksikkerheden, vil et projekt kunne blive fjernet.

Folk klager meget over forandringer, men efter 3 måneder har de fleste vænnet sig til det.

Cykelparkering

Der er opsat 11.000 cykelstativer i New York. Der blev afholdt en konkurrence om et nyt cykelstativ, som blev vundet af to danske designere – der er pt. opsat 250 af deres LOOP-stativ.

Når parkometrene afmonteres, kan standerne påmonteres et cykelstativ.

De har pt. opsat 19 cykelskure med glastag – de er baseret på et ombygget buslæskur, så overdækningen dækker ikke hele cyklens længde. Cykelkortet i buslæskuret er populært og anvendes også af mange andre.

'Bikes in Buildings' programmet, der netop er vedtaget, giver ansatte ret til at parkere cyklen i bygningen, hvor de arbejder – der skal en god grund til at afvise den ansattes cykel. Der er nu krav om, at der skal være mindst 1 cykelparkeringsplads for hver 10 bilparkeringspladser. Til gengæld må ejerne frit bestemme prisen for parkeringen, og det betyder, at prisen for cykelparkering nogle gange sættes meget højt for at undgå cyklerne.

Kampagner og information

Cykling er blevet mere trendy blandt de unge. Men mange borgere, der måske håber, de selv får en bil engang, vil forsvare bilisternes rettigheder, selv om de ikke selv kører bil ret ofte.

Bike NYC markedsfører, at cykling er for alle typer mennesker, og at det er nemt og hurtigt. Der anvendes bl.a. plakater og billboards i metrostationerne.

Igennem årene er 'Bike Day' udvidet til 'Bike Week' og nu til en 'Bike Month'.

'Summer Streets' er 3 lørdage i august i tidsrummet kl. 7 – 13. Her er der hver lørdag 250.000 deltagere. Der uddeles 2.000 gratis cykelhjelme og drikkevand til cyklisterne. Desuden arrangeres der cykelkurser med træning på cykel. Der e-mails til 2,3 millioner borgere, som er på forskellige mailinglister.

Der arrangeres mange forskellige aktiviteter såsom f.eks.:

- Cykel tegnekurser
- Cykler kan blive velsignede i kirken
- Cykel filmfestival
- Cykelparader etc.

Der er lavet en kampagne for at få cyklister til at vige for fodgængere og ikke cykle på fortovene. "So don't be a jerk ..." er mottoet. De arbejder tæt sammen med politiet, som dårligt kender til færdselsreglerne for cyklister.

'I Bike Smart' handler om god og sikker adfærd i trafikken og at lære de urutinerede cyklister de helt basale færdselsregler for cyklister, og hvordan de nye cykelprojekter skal bruges korrekt.

'Bike Bonanza' handler om cykeltræning, salg af brugte børnecykler og gratis cykelhjelme.

DOT giver lygter, ringklokker og hjælp til at justere cykelhjelmene.

'Biking Rules'-kampagnen skulle gøre færdselsreglerne sjove, se mere på www.bikingrules.org.

Der er fokus på små detailvirksomheder, da mange tror, at cykelstier ødelægger deres forretningsgrundlag. De cykelvenlige forretninger kan få et kort til butiksruden, som viser, at de f.eks. giver rabat til cyklister eller støtter fremme af cykelstier.

Hvert år afholdes der en 'Bike to School Day'. Der uddeles ringklokker og cykellygter ved særlige events.

'Bicycle Catwalk' hjemmesiden er en pendant til den hjemlige Cycle Chic, som handler om at sætte fokus på den smarte bycyklist.

New Yorks cykelstikort fornyes hvert år og uddeles gratis. Det indeholder også færdselsreglerne for cyklister, da mange ikke kender dem. Det er trykt med engelsk, spansk og kinesisk sprog.

Transportation Alternatives som er en stor NGO arbejder gennem lobbyisme, samarbejde med bystyret og underskriftsindsamlinger for at få etableret nye stiprojekter.

Refleksioner

New York har formået at fremme cykeltrafikken fra næsten nul til et niveau, hvor cyklister og cykelinfrastruktur nu er en del af dagligdagens trafik. Væksten i cykeltrafikken er imponerende, men der er stadig mange elementer, som skal implementeres, før der er tale om et samlet tilbud til cyklister, uanset alder og køn – altså også til de svage cyklister.

Danmark bør overveje følgende fysiske elementer:

- En cykelbane kan muligvis opnå en større sikkerhed og tryghed ved indførelse af en spærreflade ud mod bilerne. Det kan eksempelvis være relevant på brede veje i industriområder, hvor deciderede cykelstier ikke prioriteret.
- Alternativt kan fysiske elementer som pullerter eller klodser forstærke adskillelsen ud mod bilerne på samme niveau som en traditionel kantsten, men til en væsentlig lavere etableringsudgift.
- Cykelgader bør afprøves og evalueres.
- Blå baner kunne anvendes udenfor krydsene som led i en særlig markedsføring af nye cykelruter.
- Cykelbokse bør testes og evalueres i firbenede signalregulerede kryds. Cykelboksen bør kun gå ud foran den højre kørebane (for at undgå at cyklisterne laver "lille venstresving").
- Flere projekter kan med fordel etableres som pilotprojekter og efterfølgende ombygges i en mere permanent form. Det kan være med til at "reservere plads" eller vænne borgerne til en ændring, før den fulde løsning økonomisk set er mulig.
- Der kan fastsættes regler for mindste krav til cykelparkering ved arbejdspladser, herunder antal og kvalitetsniveau.
- Privat sponsering af cykelparkering på offentlige veje bør afprøves.

Danmark bør overveje følgende kampagne elementer:

- Viral markedsføring med større anvendelse af e-mails og sociale medier, primært Facebook.
- Butiksejere kan inddrages i at fremme cykeltrafikken.
- Massiv uddeling af stikort, som opdateres årligt.



Hvide ghostbikes opsættes til minde om dræbte cyklister.



En typisk gade med malede cykelsymboler og stikrydsning.



Gaden er opdelt i felter til biler, cykler og gående, markeret med farver, symboler og plantekummer.



Malede cykelbaner holder ikke alle biler væk.



Cykelbanen er afkortet og kombineret med en højresvingsbane.



På broerne deles cyklister og fodgængere om den begrænsede plads.



Nye cykelstianlæg placeres typisk efter, hvor pladsen nemmest kan skaffes.



Strækningen langs sydvestsiden af Manhattan har stor kapacitet og høj kvalitet.



Fodgængerkrydsningen er udformet med gode detaljer.



Ventende cyklister har et gelænder at støtte sig til.



Symboler i granit understreger vigtigheden af cykelruten.



Tydelig skiltning og afmærkning skaber en god klarhed for alle trafikkanter.



Cykelboksen er placeret foran det yderste kørespor.



Midterhellen adskiller cykeltrafikken fra bilerne og hjælper fodgængerne.



Dårlige cykler fylder de fleste cykelstativer, og alt er lænket fast.



Tyveri af cykler og cykeldele udgør en massiv trussel mod stigende cykeltrafik.



Private tilbud om cykelparkering virker urimeligt dyre.



Enkelte cykelstativer er udformede af kunstnere.



Sponseret byudstyr bidrager enkelte steder med cykelstativer.



Overdækket cykelparkering findes endnu kun få steder i bybilledet.



Det nye New York stativ opsættes gradvist over hele byen.