

# Cykelvenlig byplanlægning

## – fra niche til helhed



**AF MARIE KÅSTRUP**  
Bystrategisk rådgiver  
Urban Creators  
mk@urbancreators.dk

Flere danske byer er i disse år i gang med at gentænke mobilitetens rolle. Løsninger, der fremmer cykling i samspil med kollektiv transport og gang vinder indpas. Imidlertid bliver cyklen først for alvor konkurrencedygtig med de øvrige transportformer, hvis den tænkes med ind i bystrukturen som del af en samlet helhed. Og hvordan gør man så det mere konkret? Her præsenteres syv principper for cykelvenlig byplanlægning, som er udviklet af Urban Creators for Det Kommunale Cykelfagråd.



**AF TROELS ANDERSEN**  
Koordinator for  
faggruppen  
"Byplanlægning og stinet",  
Det Kommunale Cykelfagråd  
Odense Kommune  
ta@odense.dk

### Nytænkning af præmisser for by- og cykelplanlægning

Mange byer verden over, ikke mindst i Europa, gentænker i disse år de grundlæggende præmisser for byplanlægning og cyklens rolle i byerne. En række brændende platforme sætter spørgsmålstejn ved bilens dominans i byernes trafiksystemer: Klima og reduktion af emissioner fra transporten, pladsmangel og trængsel, sundhed og fysisk inaktivitet, miljøift, støj og luftforurening samt vitalisering af bymidter og kampen mod butiksdød for bare at nævne de mest oplagte.

Et øget fokus på alternativer til privatbilismen i byplanlægningen kræver imidlertid, at nye løsninger, værktøjer og tilgange vinder indpas og fokuserer på cyklen som et transportmiddel i sin egen ret. Dette gælder såvel i nye byområder som ved byudvikling i den eksisterende by.

### Principper for cykelvenlig byplanlægning

Urban Creators har udarbejdet syv principper for cykelvenlig byudvikling:

- Skab nærhed til funktioner og øvrige transporttilbud
- Fredeliggør trafikken som en regel snarere end en undtagelse
- Dedikeret og differentieret cykelinfrastruktur som del af helheden
- Strategisk dosering af parkering for de rette
- En samlet mobilitetsløsning til hverdagens behov
- Gør de gode oplevelser nærværende
- Skab dialog om gevinster og værdiskabelse

I det følgende introducerer vi de syv principper. For hvert princip giver vi desuden udvalgte eksempler på konkrete hjælpeværktøjer, koncepter og cases som inspiration til, hvordan principperne kan anvendes i praksis.



**AF LONE ANDERSEN**  
Formand,  
Det Kommunale  
Cykelfagråd  
Frederiksberg Kommune  
loan04@frederiksberg.dk

## Skab nærhed til funktioner og øvrige transporttilbud

Den overordnede planlægning af bystrukturen skal understøtte korte afstande mellem hjem, arbejde, ærinder, oplevelser, skoler og institutioner mv. Med en strategisk fortætning muliggøres bosætningsmønstre, hvor cyklen er det oplagte valg i hverdagen. Og blandede bydele med stationsnærhed understøtter en næsten bilfri livsstil, der gør cyklen mere konkurrencedygtig.

- Transitorienteret byudvikling (Transit Oriented Development / TOD på engelsk) er et koncept, der fokuserer på strategisk fortætning i nærheden af højklasset kollektiv transport, hvor også gode til- og frabringeforhold for cyklister og gående indgår.
- 15-minutters byen er et koncept for byplanlægning, hvor alle centrale funktioner i en by eller en bydel kan nås inden for et kvarters gang eller cykling. Paris er kendt som foregangsby for konceptet.
- GPS-analyser af korte bilture kan identificere områder i kommunen, hvor cyklen i særlig grad har potentiale for at erstatte bilen.
- Boligområdet Nye er ved at blive etableret på en bar mark nord for Aarhus med potentielt op til 20.000 beboere. Området ligger tæt op ad letbanen og en supercykelsti, og der er etableret en lokal købmand og café fra starten af. Alle beboere får adgang til delebiler, ladcykler mv., der er planer om en lokal shuttlebus, og kun elbiler tildeles parkeringsplads ved boligen. Andre biler må parkere lidt længere væk, og kommunen vil tilstræbe særligt lave p-normer i området.
- En ny, urban IKEA er ved at blive anlagt i København og er målrettet kunder på cykel, til fods og med kollektiv transport med parkering for 760 cykler, heraf 55 ladcykler, samt 350 bilparkeringspladser. Kunder kan desuden låne ladcykler med hjem til fragt af varer, og større møbler mv. kan fragtes af IKEA.



Urban Creators har udviklet syv principper for cykelvenlig byplanlægning



Boligområdet Nye udenfor Aarhus prioriterer grønne transportformer og lokale fællesskaber med bl.a. en café og købmand etableret fra start. Foto: Nye / Tækker Group.

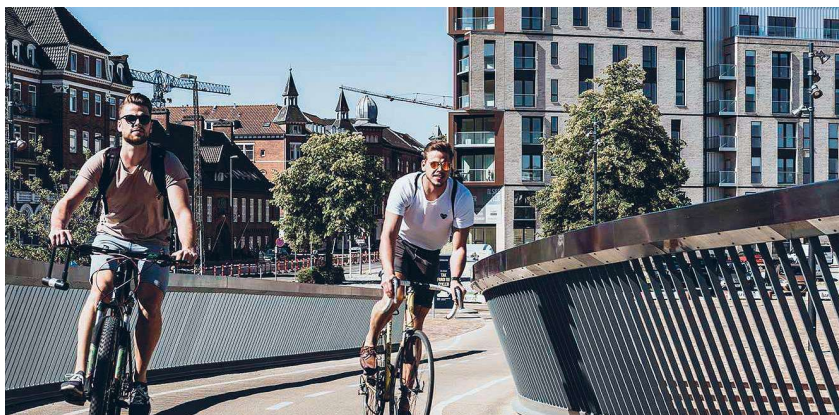
## Fredeliggør trafikken som en regel snarere end som en undtagelse

Skal byplanlægningen være cykelvenlig, vil dette kræve en aktiv prioritering af mobilitetsformer med størst fokus på cyklister, gående og byliv, dernæst kollektiv trafik og først herefter biltrafik. Hastigheden sker på cykeltrafikkens præmisser, og særligt den gennemkørende biltrafik reduceres med primær adgang for lokal ærinde- og servicekørsel.

- Trafikøer og/eller cirkulationsplaner begrænser den gennemkørende biltrafik, men muliggør lokale ærinder i bil, dog primært på de cyklendes og gåendes

præmisser. Udbredt i bl.a. Gent og Leuven (BE) og Groningen (NL), hvor det har betydet stigende cykeltrafik.

- Lokale hastighedszoner dæmper farten til 40 km/t, evt. 30 km/t, på udvalgte boligveje og gør trafikken mere cykelvenlig. Endnu større tryghed for cyklister og gående kan opnås med 15 og 20 km/t, bl.a. på lege- og opholdsgader og i gågader med cykling tilladt.
- Et nyt løsningskatalog for trafikal fredeliggørelse er netop udgivet af Det nationale videnscenter for cykelfremme. Her beskrives 11 tiltag, der fremmer cykling, gang og byliv i byer ved at fredeliggøre trafikken. »



Byens Bro i Odense forbinder byen på tværs af banen. Foto: Odense Kommune / Idekatalog for Cykeltrafik.



Cykelparkering integreret i byrummet ved Københavns Universitets nye Søndre Campus, Karen Blixens Plads. Foto: Visit Copenhagen.

- Administrationsgrundlag for bilfri byområder i Københavns Kommune giver detaljerede retningslinjer for byudviklingsprojekter med cykling, gang og kollektiv transport i fokus.

### Dedikeret og differentieret cykelinfrastruktur som del af helheden

Hvis cyklen skal være det oplagte valg, er det væsentligt, at byudviklingsprojekter opkobles på det overordnede cykelstinet. Ambitiøse cykelløsninger kan indtænkes i større udviklingsprojekter såsom motorveje og kollektive knudepunkter, så de indgår som en integreret del af et større transportsystem. I nye byområder såvel som ved transformation af den eksisterende by bør cykelforholdene målrettes efter de lokale behov. Det er derfor nødvendigt at anvende en bred vifte af cykelinfrastruktur-løsninger, som modsvarer biltrafikens omfang og hastighed, vejens bredde, stedets funktion og brug og cykeltrafikens overordnede flow og sammenhæng i stinettet.

- Supercykelstier er regionale pendlerruter for cyklister, ofte på tværs af kommuner.
- Cykelsti langs vej og rekreative stier adskiller i varierende grad cyklisterne fra den øvrige trafik.
- Cykelvenlige vejtyper såsom gågader med cykling tilladt, lege- og opholdsgader, cykelgader og stilleveje kan indgå i planlægning af nye boligområder såvel som trafiksaneringer i den eksisterende by.
- Cykelprioriterede kryds giver bedre fremkommelighed, tryk og sikkerhed for cykeltrafikken. Dette blandt andet gennem cykelprioritet i signalanlæg, vendt vigepligt, gennemførte cykelstier ved sideveje mv.
- Cykelbroer og -tunneller kan udgøre højklassede genveje udenom den motoriserede trafik og tillige fremstå som arkitektoniske vartegn, som fx Byens Bro i Odense, Viborg Banebro, Åbuen mellem Frederiksberg og København og Københavns cykelbroer over havnen.

- Netværksanalyser af sammenhængen i cykelstinet kan give viden om, i hvilke dele af byen det vil være særligt fordelagtigt at opgradere cykelinfrastrukturen. Bl.a. har IT-Universitetet, Danmarks Tekniske Universitet og Det amerikanske cyklistforbund, People for Bikes, udført netværksanalyser af danske byers cykelinfrastruktur.

### Strategisk dosering af parkering for de rette

Parkeringsnormer er et centralt parameter for biltrafikens omfang og flow og bør tilpasses den ønskede fordeling af transportformer for hhv. cykler, biler og kollektiv transport. Cykelparkering og øvrig mikromobilitet bør indtænkes i byudviklingsprojekter med høj kvalitet fra starten, så det er attraktivt og intuitivt at vælge cyklen som det første, når man ankommer til eller forlader et område.

- Cykelparkering i konstruktion med højklasset, overdækket parkering kan f.eks. indtænkes i nybyggeri og ved trafikknudepunkter. Det kan også integreres i landskabet som f.eks. ved Københavns Universitet Amager.
- Thomas B. Thriges gade i Odense er et omfattende byudviklingsprojekt med transformation af en stor trafikvej, som nu har letbane og cykelvenlige og fortættede byrum – muliggjort af et stort underjordisk bilparkeringsanlæg – med cykelparkering.
- Cykelparkeringshåndbog fra Cyklistforbundet giver vejledning og anbefalinger til gode cykelparkeringsløsninger samt inspiration og eksempler fra udlandet. En opdateret digital version udkommer i 2023.
- Parkering og bykvalitet er et inspirationshæfte fra Realdania, der opsummerer de strategiske aspekter ved bilparkering, herunder placering, kapacitet, prissætning, udformning mv.
- Best practice katalog for cykelparkering i nybyggeri fra Københavns Kommune giver en række eksempler på både gode og mindre hensigtsmæssige cykelparkeringsløsninger.



På Benedikts Plads er der skabt passage for cyklister gennem den lille park. Foto: Odense Kommune.

### En samlet mobilitetsløsning til hverdagens behov

Hvis cyklen for alvor skal være konkurrencedygtig, skal det være let at kombinere den med andre transportformer, f.eks. delebiler, kollektiv trafik, bycykler, elladcykler, elløbehjul mv. Delemobilitetsløsninger kan supplere private cykler og biler og dermed udvide udbuddet for den enkelte samt spare plads til parkering. Markedet for multimodale løsninger og delemobilitet er i løbende udvikling, hvorfor tilbud og services bør være fleksible ift. at kunne tilpasses fremtidige løsninger.

- Multimodale hubs med bycykler, udlejningsløbehjul og delebiler kan sikres plads f.eks. ved indgang til et byområde og/eller ifm. kollektive knudepunkter.
- Grøn varelevering via lokale omladningshubs med f.eks. elladcykler og mindre varebiler.
- Cykombi, screeningsværktøj for stationers cykelvenlighed er udarbejdet af Roskilde Kommune i samarbejde med DSB, Mo-

via, Sekretariatet for Supercykelstier, Region Hovedstaden, Region Sjælland, KL og Passagerpulsens.

- Campus Kollegie i Odense har reduceret bilparkering (0,064 pladser per bolig) og tilbud om gratis cykel til de studerende, der flytter ind.
- Cykelværksted placeret ved decentrale steder, f.eks. ved Syddansk Universitet i Odense, hvor der er placeret en filial af en cykelbutik lige ved supercykelstien til betjening af cyklister ved Campus og nyt supersygehus.

### Gør de gode oplevelser nærværende

Cyklens styrke sammenlignet med andre transportformer ligger blandt andet i de sanselige aspekter under cykelturen, hvor omgivelserne opleves anderledes nærværende, end hvis man sidder i en bil, bus eller et tog. Ved at gøre de oplevelsesmæssige kvaliteter i området tilgængelige på cykel – f.eks. vandkant, »



Lege- og opholdsgade, "Spielstrasse", i Vauban, Freiburg.  
Foto: Rahel Varnhagen, Stadt Freiburg.

udsigter, byliv, afvekslende arkitektur og grønne områder – gøres cyklen mere attraktiv som transportform. Modsat kan cykeltrafikken også bruges strategisk som en kilde til byliv for de øvrige brugere f.eks. ved at skabe flows hen til ankerpunkter og som tryghedsskabende faktor i områder, der ellers ligger øde i ydertimerne.

- Healthy Street Index er et kortlægningsværktøj til screening af byrum ift. 10 parametre for, hvor sund en gade er bl.a. indenfor cykelvenlighed, tryghed, luftkvalitet, støj, inklusion og tilgængelighed.
- Bikeability forskningsprojekt v. Københavns Universitet har vist, at hvis en strækning har grønne omgivelser, er cyklister villige til at cykle 0,8 km længere.
- Benedikts Plads i Odense har fået etableret en lille park. I stedet for at føre cyklisterne udenom, er de ledt lige igennem for at få en lille grøn oplevelse på den daglige cykeltur.
- Havneringen, en cykel- og gangrute i København, giver mulighed for at opleve de mange forskellige blå og grønne byrum på tværs af byen.

### Skab dialog om gevinster og værdiskabelse

For at lykkes med den cykelvenlige byplanlægning er det ofte nødvendigt at engagere aktører såsom developere, borgere, handelsliv mv. Her er det en fordel at kommunikere proaktivt om gevinsterne ved at prioritere cyklister, gående og kollektiv trafik fremfor udelukkende at fokusere på generne ved at nedprioritere biltrafikken. Så vidt muligt bør developere og borgere involveres i at skabe en fælles fortælling om fordelene ved den cykelvenlige by. Det kan også overvejes at indgå forpligtende partnerskaber og afsøge privat finansiering af cykelinfra-

### DET KOMMUNALE CYKELFAGRÅD

Hvordan kan kommunerne skabe en mere cykelvenlig byplanlægning? Denne problemstilling var i fokus for faggruppen "Byplanlægning og stinet" under Det Kommunale Cykelfagråd, som arrangerede en workshop med oplæg om de syv principper fra Urban Creators. Cykelfagrådet arrangerer desuden studieture til udlandet og fungerer som forum for faglig sparring, så man som kommunal cykelplanlægger altid kan finde en relevant kollega at sparre med. Cykelfagrådet udgør en undergruppe til KTC's faggruppe Veje, Trafik og Trafiksikkerhed og tæller pt. medlemmer fra 31 kommuner/kommunale samarbejder. Vejdirektoratet, Cyklistforbundet og KL deltager som observatører. Alle kommuner og kommunale samarbejder er velkomne i netværket. Læs mere på [www.cykeltrafikken.dk](http://www.cykeltrafikken.dk).

struktur. Både ifm. byudvikling, som del af større anlægsprojekter og i strategiske indsatser f.eks. med støtte fra private fonde.

- Cykel-Teresa er den samfundsøkonomiske metode til værdisætning af cykling og cykeltilag. Hos DTU kan de gældende enhedsværdier for 1 km kørt på hhv. cykel og elcykel ses. Disse kan danne udgangspunkt for en egentlig samfundsøkonomisk analyse af et givent projekt.
- Business improvement districts (BIDS) er offentlige-private partnerskaber om byudvikling, hvor flere aktører går sammen om at dække udgifter til både anlæg og drift.
- Borgersamlinger, borgerråd mv. er eksempler på samskabelse, hvor borgerne bidrager aktivt til udvikling af fremtidens byer. F.eks. har en borgersamling i København anbefalet at biltrafikken i Middelalderbyen begrænses, og at bilparkering omdannes til bedre forhold for cykler, gående og byliv. Ligesom et borgerklimaråd i Odense har givet en række anbefalinger til at fremme grønne transportvaner - herunder gode, brede cykelstier i hele byen, plads til både almindelige cykler, elcykler, ladcykler, løbehjul, mere tryghed for de små cyklister samt en styrket fortælling om Odense som cykelby.
- Vauban er et byudviklingsområde i den tyske by Freiburg. Udviklingen blev igangsat af lokale ildsjæle, som efterspurgte trafikdæmpede løsninger med et minimum af biltrafik og fokus på gode cykel- og gangforhold samt kollektiv transport. P-normen er på 0,5 p-plads pr. husstand, og trafikken sker primært på stilleveje med 30 km/t og lege- og opholdsgader med 5 km/t – og kun med adgang for servicekørsel i bil. Resultatet er, at bilejerskabet er det halve af andre steder i byen. ●