

PARIS'

cykelrevolution

Paris er ikke den første by, man tænker på, når der hentes inspiration til bedre cykelbyer. Men der er sket rigtig meget i byen de seneste år, og de har fået både cykelstier og cyklister. Spørgsmålet er, om denne pludselige vækst har fungeret, eller om der er behov for at justere kursen i de kommende år. I Paris har man haft rigtig meget fart på udviklingen, og der er taget nogle af de upopulære opgør med bilisterne, som vi ikke har villet tage i Danmark.



AF TROELS ANDERSEN
mail@troels-andersen.dk



AF PABLO CELIS
Celis Consult
Pablo@celis.dk



AF NIELS HOË
Hoë 360 Consulting
niels@hoe360consulting.dk

Vi ønskede at følge op på historierne om, at Paris på få år skulle være blevet en by for cyklister, et sted hvor man gerne tager cyklen på en nem og sikker måde – kunne det virkelig passe, at der var sket denne forvandling?

Spørgsmålet er, om det egentlig behøver at tage over hundrede år for at få en stor andel cyklister? Hvordan kan man på kort tid opnå tydelige stigninger i cykeltrafikken uden nødvendigvis at lave store og kostbare investeringer? Netop i tider med energikrise, ambitiøse CO₂-målsætninger og pressede budgetter har de danske byer behov for denne type løsninger.

Den franske cyklist

I en international storby kommer cyklisterne fra rigtig mange lande. Der er både turisterne, dem som bor der i længere tid og så ikke mindst de lokale pendlere, som bare ønsker at komme hurtigt frem – og det gør de så. Færdselsregler virker kun som om, de er vejledende, og enhver må passe på sig selv. Derfor ses der ingen børn, som cykler selv, men nogle voksne har dog barnesæder på deres cykler.

Næsten alle cykler i almindeligt tøj. 40 % af cyklisterne er kvinder. Omkring 2/3 bruger cykelhjelme,

mens det i Danmark er halvdelen, der bruger cykelhjelme. Tallet afspejler, at det helt tydeligt er farligere at være cyklist i Paris.

Paris har i siden 2007 haft det offentlige bycykel-system Vélib', som nu findes med og uden elmotor. Mange af byens cyklister har fået deres cykeltræning på en Vélib'. Der er igennem årene sket en overflytning fra Vélib' bycykler til egne cykler og til nogle af de private bycykler.

Véligo er et lokalt tilbud om at leje elcykler for en periode for at få nye cyklister til at komme i gang. Seks til ni måneders leje af en elcykel koster 300 kr./måned, mens én til tre måneders leje af en ladcykel koster 600 kr./måned. Studerende betaler halv pris.

Man kan få op til 800 euro i tilskud til køb af en elcykel eller en el-ladcykel.

Løbehjul bruges næsten ikke. Der har netop været afholdt en lokal folkeafstemning om elektriske udlejningsløbehjul - kun 8 % stemte, og 90 % stemte imod. For at skabe plads til parkerede udlejningsløbehjul har byen fjernet over 2.000 p-pladser, og spørgsmålet er så, hvem der får den plads fremover?

Starten

I 90'erne var der så få cyklister i Paris, at de typisk kendte hinanden. Dengang var der 5 km cykelstier – i dag er der 225 km. Medregnes cykelbaner er net-

Mange af de nye enkeltrettede
cykelstier er sikre, men alt for smalle.



En dobbeltrettet cykelsti er placeret
på en del af den tidligere kørebane.





Figur 3: På Rue de Rivoli har cyklisterne fået næsten hele gaden.

tet de sidste fem år blevet udvidet med knap 800 km ny cykelinfrastruktur, og de kan nu tilbyde mere end 1.000 km rimelig god infrastruktur for cyklister.

I perioden 2001 – 2018 faldt antallet af bilture med 60 %, og ture med kollektiv trafik er steget med 40 %.

Igennem de senere år er de mange ændringer af trafikken i Paris kommet fra den socialistiske borgmester Anne Hidalgo. Hun har bl.a. stået bag lukningen af 168 gader ved skolerne og en markant stramning af parkeringspolitikken.

Der har i mange år ligget en vedtaget stiplan for Paris, som de flere gange har brugt til at bygge ud fra, senest under Corona, hvor mange søgte fra den kollektive trafik og ud på cyklerne. Cyklen bruges på 2 % af turene i Paris, mens det i de centrale dele af byen er 8 - 10 %

Cykelstier og andet godt

Der er sket en tydelig forbedring af de fysiske forhold for cyklisterne. Der findes mange cykelstier og cykelbaner, men så meget tydeligere er det også, at nettet slet ikke hænger sammen endnu. Derfor er det slet ikke for børn – det ene sted kan man cykle på nogle af de bredeste cykelstier i verden, mens man andre steder ikke har nogen form for beskyttelse trods store trafikmængder.

Krydsene er en hel historie for sig. Cyklisterne er helt tydeligt lagt ind som en ny form for trafikanter, og løsningerne er usikre og ulogiske. Derfor føles det også mest sikkert, at man som cyklist bryder reglerne og kører efter selv at komme frem på nogenlunde sikker vis. Højresving for rødt lys er tilladt enkelte steder.

Der er nationale anbefalinger for cykelinfrastruktur i Frankrig, men de er enten ikke gode nok, eller også har man i Paris bevidst valgt ikke at følge dem.

Eksempelvis ser man forskellige farver for cykelbaner i hver bydel i Frankrig – i Paris er man startet med grønt, men i de nyere løsninger anvendes der ingen farver.

I bolig-gaderne er trafikken typisk ensrettet pga. de smalle gader. Her tillades cykling mod ensretningen de fleste steder.

En del gader har fået enkeltrettede cykelstier. Der er lagt granitsten på kørebanen for at beskytte cyklisterne, typisk en 30 cm. bred bordursten. Disse stier bliver ret smalle – typisk 1,5 meter – hvor en smallere kantsten med fordel kunne have givet bredere cykelstier. Bilisterne har typisk en hastighedsgrænse på 30 km/t.

Løsningen er også valgt på Champs-Élysées. Desværre er stierne også her alt for smalle – de er under 2 meter – men burde efter dansk standard være 2,5 – 2,8 meter i hver side.



Figur 5: Voie Georges Pompidou langs Seinen ved Louvre er en tidligere vej-tunnel, som nu er overtaget af cyklister og gående.



Figur 4: Her etableres et lysreguleret kryds efter hollandsk design.



Figur 6: Philippe Crist fra Paris forklarer, hvorfor cykelstierne på Champs-Élysées ikke er lavet korrekt.

Andre steder er cykelstierne lavet dobbeltrettede i den ene vejside, typisk uden bekymring om sikkerhedsproblemerne i krydsene. Løsningen ses f.eks. langs med Seinen, hvor cykelstierne har fået 4 meter af kørebanen, afgrænset med en granitsten.

Der findes også varianter med en dobbeltrettet cykelsti placeret på et midterareal imellem de to kørebaner – her får man konflikterne med fodgængerne på strækningen og konflikterne med bilisterne i krydsene.

På strækninger med brede fortove ses også de meget enkelte løsninger med malede cykelbaner på fortovet.

En anden variant er busbaner kombineret med cyklister. Den løsning virker ret utryk, da busserne har travlt og pludselig dukker op bagfra.

Men cyklisternes kongerute i Paris er uden sammenligning Rue de Rivoli, hvor cyklister har fået op til 8 meter af kørebanen. Her cykler 10 – 30.000 cyklister dagligt, og gaden sætter en virkelig høj standard for, hvordan flere af de store boulevarder kan prioritere cyklisterne.

En anden meget utraditionel løsning ses på Voie Georges Pompidou langs Seinen ved Louvre, hvor en tidligere vej-tunnel i dag er helt forbeholdt cyklister og gående på en 850 meter

lang strækning. Tunnellen er dekoreret med farvet effektbelysning, som gør det til en ganske særlig oplevelse at cykle igennem.

Der er næsten ingen vejvisning for cyklister. Enkelte primære ruter er dog skiltet med oversigtstavler, og enkelte steder er der malet rutenumre på asfalten.

Der er placeret cykelparkering på små områder rundt omkring i byen. Det er der også behov for, da risikoen for tyveri virker høj. I nogle p-anlæg inddrages parkeringsbåse og omdannes til cykelparkering. Planen er at etablere 130.000 cykelstativer frem til 2026.

Der findes enkelte cykelpumper, cykelværksteder og cykeltællere på gaderne i Paris.

Konklusion

Ja, franskmændene har fundet cyklen frem og kæmper en daglig kamp for at komme frem i trafikken. De skal fokusere meget mere på at få et sammenhængende net, som er baseret på meget af den sikkerhedsmæssige viden, som vi har i Danmark. Til gengæld har de turdet tage nogle kampe med bilisterne, hvor de har taget pladsen og slået hastighederne ned. Det kan vi lære meget af! ●