

Hollandske SuperCykelstier

Danmark har meget at lære af hollænderne, når det kommer til at planlægge og implementere SuperCykelstier, som gør en forskel for den samlede mobilitet. Kvaliteten og dermed også effekterne slår klart danskernes indsats. Visionerne i Danmark skal hæves, og budgetønskerne skal følge med opad.

Troels Andersen, Odense Kommune
TA@odense.dk

Velo City 2017 blev afholdt i Holland med 1.500 deltagere. Hollandske indlæg og ekskursioner fyldte meget og med god grund. Som dansker bør man lære af hollændernes kompromisløse tilgang, for kan man overhovedet påstå, at vi har SuperCykelstier i Danmark på dette kvalitetsniveau?

Danske prestigeprojekter som f.eks. Cykelslagen i København og Byens Bro i Odense når lige op på den hollandske standard. Men kun lige.

SuperCykelsti imellem Nijmegen og Arnhem

I provinsen Gelderland etableres der SuperCykelstier imellem de større byer, således at der næste år samlet er 100 km. Herefter er der planer om yderligere 5 nye ruter i provinsen. Nijmegen og Arnhem er 2 fine hollandske cykelbyer, som begge er lidt mindre end Odense. De er nu knyttet sammen af en ny SuperCykelsti på 25 km.

I Nijmegen er der bygget en ny stibro, der hænger på en eksisterende jernbanebro. Der kører 5.000 cyklister pr. dag. Stibroen har kostet 28 mio. euro.

Resten af den, 25 km til Arnhem, har

Figur 1. Stibro bygget på en eksisterende jernbanebro med rigelig bredde til både cyklister og fodgængere.





Figur 2. Nye stitunneller med fortov og LED dekorationslys.

kostet 15 mio. euro, og det tog 4 år at bygge den. Dermed er udgiften i gennemsnit næsten 13 mio. kr./km.

Rød asfalt er næsten standard på cykelstier i Holland, og det koster 4 gange mere end sort asfalt. Det giver en tydelig angivelse af cykelruterne. De almindelige dobbeltrettede cykelstier etableres i 3 m bredde, mens det er 4 - 4,5 m på Super-Cykelstier.

En del af ruten forløber på en cykelgade i åbent land.

Der er etableret flere cyklisttunneller på ruten, alle i et fint og unikt design. De

Figur 3. Stibelysning med hvidt lys og farvet markørlys som angivelse af en specifik rute.



nye stitunneller er bredest foroven, og flere steder er der også et fortov i siden. Et af stederne anvendes der marksten på tunnelvæggene for at forhindre graffiti. Der er etableret et overvågningskamera, som bare er en dummy.

Der er anvendt LED dekoration af nogle af tunnellerne. App'en Bicycle Buddy gør, at jo oftere man cykler på ruten, jo flere LED tænder i tunnelen – der er 12 forskellige levels. Bicycle Buddy måler desuden cyklists hastighed og kalorieforbrug.

Cykelruten har fået sit eget logo og design. Stibelysningen er designet ud fra logoet, og markørlysets farve passer til en specifik rute.

SuperCykelstien imellem Nijmegen og Beuningen

Beuningen er et boligområde med 25.000 indbyggere lige vest for Nijmegen. Super-Cykelstien skal flytte bilpendlere over på cyklen.

Ruten har åbnet op for bagsiden af byen og dermed skabt en grøn korridor for cyklister og fodgængere.

Planlægningen

Både byer og provinser arbejder praktisk og teoretisk med fremme af cykeltrafik, herunder SuperCykelstier som et centralt element.

Der er foretaget nogle nye avancerede modelberegninger for cykeltrafik i Utrecht, hvor 6 forskellige faktors effekter på cykeltrafikken er testet i modellen Brutus. Beregningerne viser, at investeringer i krydsningspunkter har større effekt end investeringer i strækningerne. Forbedringer af overfladerne, separation fra bilerne og prioritering af cyklisterne over bilisterne kan øge cykeltrafikken.

I Amsterdam er cykeltrafikkens andel nu steget til 36%. Der er 30 km/t begrænsning på 90% af alle vejene i byen. Desværre oplever 40% af indbyggerne, at det er stressende at cykle i Amsterdam. Der er lavet en 5 års cykelhandlingsplan med fokus på hele tiden at udvide cykelinfrastrukturen. De har udpeget 150 potentielle udvidelser (broer, ruter gennem parker, tunneller) og beregnet, hvilke 20 projekter der giver størst nytteværdi – cyklister/kr. 7% kortere rejsetid giver 8% flere cyklister.

Groningen lader antallet af trafikanter afgøre prioriteringen – hvis der er flere cyklister end bilister på vejen, bør vejen indrettes med prioritet af cyklisterne. Myld-



Figur 4. Der er etableret en ny grøn kile igennem byen, her med en stor skraldespand til cyklisterne.

rekryds med samtidigt grønt for cyklister giver den højeste kapacitet af mennesker igennem krydset.

Et hollandsk studie fra 2007 viser, at cyklister er mere lykkelige end bilister og især brugere af kollektiv trafik. Det kan benyttes i markedsføringen.



Figur 5. Sideløbsdræn er standard på de fleste hollandske cykelstier.