

Dansk cykelviden til Kina

Et ambitiøst cykelbyprojekt i Kina er baseret på de bedste danske erfaringer. Med lokale tilpasninger kan mange års danske erfaringer udgøre basis for en ny cykelkultur i de store kinesiske byer.

Af Troels Andersen,

Troels Andersen Trafikplanlægning

mail@troels-andersen.dk

Efter at have været verdens førende cykel-land er cykeltrafikken i lodret fald i flere kinesiske byer. Det skyldes naturligvis den økonomiske vækst og dermed også flere biler. Men størsteparten af indbyggerne i de store byer rejser med kollektiv trafik, mens cyklen anses som en gammeldags transportform for de fattige. Imidlertid har mange fået øje på, at cykling egentlig kan være både nemt og sundt, og der er dermed basis for en ny trend, som vi allerede ser i Vesten – unge, højuddannede cyklister.

ITDP er et amerikansk firma med opgaver i mange udviklingslande. Jeg er tilknyttet som cykelekspert med henblik på at kunne bidrage med de bedste danske erfaringer inden for cykeltrafik – i en vis kontrast til de amerikanske erfaringer.

Figur 1. Voldsomme veje med massiv trafik er en trussel mod den nuværende cykeltrafik.

Status

Det første projekt er startet i Guangzhou, en sydkinesisk by med flere indbyggere end Danmark. Klimaet er meget varmt og fugtigt, hvilket giver cyklisterne nogle andre udfordringer. Der er stor økonomisk aktivitet i området, og nye meget store højhuse skyder op. En boligblok med 5.000 indbyggere er normalt.

ITDP har med held fået kommunen til at gennemføre verdens næststørste BRT (Bus Rapid Transport) projekt – dvs. et meget højklasset busnet i vejmidten med check-in på busstationerne og elektroniske tavler, aircondition mv. I tilknytning med stationerne er der netop etableret 5.000 bycykler, mens der er bestilt yderligere 10.000 bycykler. Hensigten er dermed at kunne udvide dækningsområdet for kombinationen af BRT og bycykler.

Noget af den eksisterende cykelinfrastruktur slår faktisk alt, hvad vi har i Danmark – 4 - 6 meter brede enkeltrettede cykelstier med skillerabat med træer og blomster. De tusinder af vejtræer giver en meget vigtig skygge for solen og tager den værste regn. Bevogtet cykelparkering findes overalt til 75 øre/dag. Cykelsmeden på cykelstien kan også klare en hurtig klipning.

Men en del veje har ingen cykelfaciliteter, trods massiv trafik. Cykeltrafikken udgør omkring 10% af turene. I krydsene er der ingen faciliteter, og ventetider op til 5 minutter er normalt – det er lang tid at vente i tropisk sol eller tropisk regn. Mange steder cykler de på fortovet og imod ensrettede cykelstier til stor gene for andre og hinanden.



Tyveri af cykler er en kæmpe barriere for mange – en ældre mand havde fået sin cykel stjålet 20 gange. Man parkerer helst ikke cyklen uden vagt. Mange vælger at købe en foldecykel, som de kan tage med op i lejligheden – på 6. Sal, uden elevator er det dog ikke særlig attraktivt.

Pilotprojektet

Vi valgte at satse på en bydel, hvor der i forvejen er en del cykeltrafik. Hensigten er, at hvis forholdene her forbedres op til noget, der ligner dansk standard, vil der helt sikkert kunne påvises en vækst i cykeltrafikken. Det er væsentlig nemmere at skubbe gang i en eksisterende cykelkultur end at skabe en helt ny fra bunden af. På den baggrund kunne en opskalering af projektet til dele af eller hele byen være en realistisk mulighed.

Første skridt var at starte registreringen



af en masse grunddata:

- Tællinger af cykeltrafik og svingbevægelser i kryds
- Cykelulykker registreres desværre ikke, og vi valgte derfor at foretage videoregistreringer af potentielle konflikter
- Registreringer af cykelparkering og parkerede cykler
- Fokusgrupeinterview med borgere fra pilotområdet
- Interviews af cyklister på gaden
- Fotoregistrering.

Alle registreringer sammenholdes med GIS data om erhverv, boliger, kollektiv trafik osv.

Forslaget

Det første skitseforslag lå klar efter en uges arbejde. Udgangspunktet er, at selv hvis



Figur 2. Green Ways er et flot tilbud til cyklister i grønne korridorer.

man intet gør, bliver trafiksituationen hver dag meget værre. Trafikken er tæt, mens tilmelang køkørsel som f.eks. i Mexico City ikke er blevet dagligdag – endnu.

Guangzhou har netop investeret meget store millionbeløb på at omdanne triste områder til såkaldte Green Ways, hvor fodgængere og cyklister kan nyde fine parkkorridorer med anlæg til leg og sport. Derfor vil et mere pendlerrettet cykelstinet være et fint supplement.

Der tages klart udgangspunkt i de danske anbefalinger omkring separation, stibredder, busstop og krydsudformninger, dog tilpasset lokale færdselsregler, trafikantadfærd og klima. Den danske adskillelse i



Figur 3. Et lokalt kryds med visualisering af en dansk trafiksanering.

form af kantsten er et nøglebegreb for tryk og sikkerhed. Desuden indarbejdes der mulighed for integration via trafiksaneringer og skolevejsprojekter.

I flere lyskryds kan vi øge cyklisternes grøntid med 43% og nedsætte deres ventetid med 47%, uden at påvirke bilisternes forhold væsentligt.

Processen fremad

ITDP Chinas kontor ligger i samme bygning som kommunens vejforvaltning for netop at kunne få et nært samarbejde og derved opnå bedst mulig indflydelse. I Kina er der kort fra beslutning til udførelse, og hvis cykelbyprojektet opnår politisk inte-

resse, kan rigtig meget være bygget på få måneder. Laves der forkert design i første forsøg, bygger man det typisk om bagefter.

Sideløbende med projektet i Guangzhou starter ITDP tilsvarende projektplaner op i andre kinesiske byer – effekten kan ske at blive meget stor. Danmark kan dermed udgøre modelområdet for kinesisk cykeltrafik version 2. ■



Figur 4. Gade med visualisering af danske cykelstier, etableret med sømkantsten.