

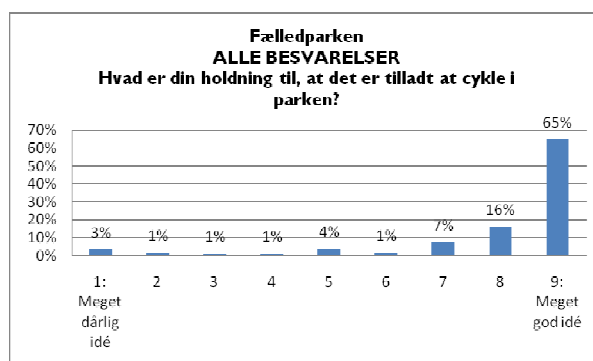
## Evaluering af forsøg med tilladelse af cykling Fælledparken

Københavns Kommune har en vision om at blive verdens bedste cykelby inden 2015. I den forbindelse indledte kommunen i sommeren 2009 et forsøg, hvor cykling i en periode blev gjort tilladt på udvalgte stier i Fælledparken. Forsøget blev udført som en fællessti, hvor der ikke optegnes særlige kørebaner til forskellige typer af trafikanter, men derimod lægges op til gensidig hensynstagen og færdsel på fodgængernes præmisser.

Som en del af grundlaget for at vurdere forsøgets succes og eventuelle fortsættelse har Københavns Kommune bedt konsulentvirksomheden COGITA om at udføre en evaluering af projektet. COGITA har udført i alt 348 såkaldte 'stop-interviews' i Fælledparken, hvor forbipasserende cyklister og fodgængere blev bedt om at besvare en række spørgsmål. Interviewene blev udført før forsøget og ved forsøgets afslutning og fandt sted i morgentimerne og i dagtimerne. I dette dokument behandles svarene fra forsøgets afslutning, og denne del af undersøgelsen omtales som spørgeskemaundersøgelsen. Derudover har COGITA foretaget fire fokusgruppeinterviews med cyklister og gående, der indeholdte mere dybdegående diskussioner og uddybende spørgsmål. Dette notat indeholder i korte træk resultaterne af den samlede evaluering.

### En oplagt cykelpark

Forsøget har medført en holdningsændring blandt brugerne, idet andelen af besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen, der er positive over for at tillade cykling i Fælledparken, er steget fra 77 til 89 pct. i løbet af perioden. Dette bakkes op af fodgængere og cyklister i fokusgrupperne, hvor der var bred enighed om, at Fælledparken bør åbne op for cykling på meningsfulde genveje for københavnske borgere. Ikke mindst fordi mange alligevel allerede cykler i parken.



Fælledparken blev af fokusgrupperne opfattet som meget velegnet til cyklisme pga. de store åbne vider. Parkens dimensioner gør den samtidig til en barriere i byen, og derfor bliver det oplagt at krydse Fælledparken som en smutvej. Flere cyklister fra fokusgrupperne påpegede desuden, at de var villige til at cykle en omvej til og fra arbejde for at cykle igennem parken, fordi det er en grøn og bilfri rute.

### Gående og cyklister på samme stier

Forsøget i Fælledparken blev udført som fællesstier for både cyklister og fodgængere. For at fællesstier skal fungere, er det helt afgørende, at der tages hensyn mellem de forskellige grupper af trafikanter. Første del af analysen fokuserer derfor på cyklisterne og de gåendes gensidige hensyntagen.

## Plads til alle i forsøgsperioden

Spørgeskemaundersøgelsen viser helt generelt, at både cyklister og gående i Fælledparken har den opfattelse, at samspillet, hvilket vil sige cyklisternes og fodgængernes evne til at dele stierne, har fungeret godt i projektperioden. Inden projektperioden svarede 68 pct., at de havde positive erfaringer med samspillet mellem cyklister og gående. I løbet af projektperioden steg dette tal til 90 pct., og der er dermed sket en væsentlig forbedring.

Det er i den sammenhæng interessant, at fokusgruppeinterviewene afslørede, at forholdene ikke syntes at have ændret sig i løbet af forsøgsperioden i forhold til tidligere. Der var i fokusgrupperne en opfattelse af, at antallet af cykler var uændret, og trygheden for gående og løbende ikke var blevet anderledes.

Det betyder altså, at selvom der ikke synes at være sket ændringer i forholdene, så er der alligevel sket en forbedring i opfattelsen af samspillet. Det skyldes formentlig, at den midlertidige tilladelse af cykling i Fælledparken har skabt større opmærksomhed omkring, at der skal være plads til både cyklister og fodgængere. Den øgede opmærksomhed og tilladelsen af cykling i sig selv har altså formentlig betydet større tolerance og hensynstagen fra begge sider og dermed færre konflikter.

Den overordnede konklusion fra fokusgrupperne var, at forsøgsprojektet har været en succes, og at det er muligt at gennemføre tilladelse af cykling i Fælledparken på fællesstier.

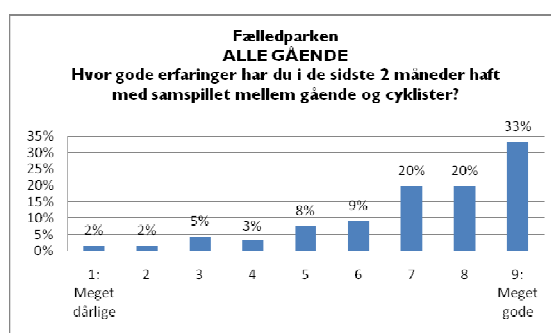
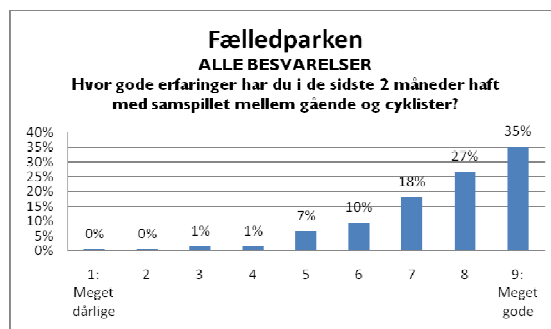
Den overordnede konklusion fra fokusgrupperne var, at forsøgsprojektet har været en succes, og at det er muligt at gennemføre tilladelse af cykling i Fælledparken på fællesstier.

## De udsatte grupper

Den udsatte gruppe i forbindelse med dette trafikforsøg er åbenlyst de gående. Blandt de gående synes der at være to grupper, der skiller sig ud ved at være særligt utrygge over for cyklister; de ældre og børnefamilierne. Interviewede cyklister og fodgængere i alle aldersgrupper peger på disse grupper, som de mest udsatte.

De ældre føler sig ifølge fokusgrupperne mindre trygge i trafikken, fordi de måske reagerer langsommere og i tilfælde af sammenstød er i højere risiko for at komme til skade.

Børnefamilierne oplever en usikkerhed, fordi Fælledparken for forældrene repræsenterer et fristed, hvor hverken børnene – eller forældrene på deres vegne – behøver at være opmærksomme på trafikken, som det er tilfældet i stort set alle andre dele af København. Det er altså mere præcist børnene, der er den udsatte gruppe, fordi de er uopmærksomme i trafikken og ofte bevæger sig i uforudsigelige retninger.

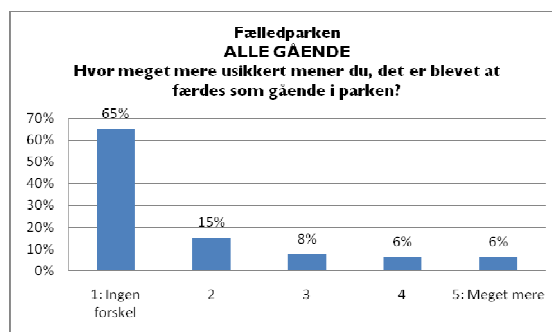


Nogle småbørnsforældre i Fælledparken er i dag meget opmærksomme og kigger sig over skulderen for at undgå cyklister. Dette opfattes af fokusgrupperne som urimeligt, da det bør være cyklisternes ansvar at vise hensyn.

Konklusionen fra fokusgrupperne var derfor, at der bør arbejdes på tydelig skiltning, der kan gøre cyklisterne opmærksomme på, at der løber mindre børn rundt på stierne. Samtidig bør skiltene gøre forældrene opmærksomme på, at det er tilladt at cykle på stierne, og at de derfor bør være opmærksomme på børnene. Fællesstier kræver gensidig opmærksomhed, selvom det selvfølgelig er cyklisterne, der er ansvarlige for at undgå farlige situationer.

### Oplevet usikkerhed

På fællesstier for cyklister og fodgængere er der en snæver balance imellem, at brugerne skal føle sig trygge, men samtidig ikke må blive uopmærksomme på trafikken. Det er derfor vigtigt at identificere de elementer, der giver en oplevelse af større utryghed, og undersøge mulighederne for at skabe tryggere rammer, hvor både cyklisterne og de gående fortsat er opmærksomme på hinanden.



Ifølge fokusgrupperne afhænger den oplevede trafikale utryghed for de gående generelt af graden af trængsel. Mere trængsel på stierne betyder mindre plads og overblik til både cyklister og gående.

Det blev i øvrigt påpeget af fokusgrupperne, at hensynet fra cyklisternes side er større i dagtimerne end ud på aftenen, hvor synligheden samtidig er nedsat. Det betyder, at den oplevede trafikale utryghed er større i de mørkere timer for de gående. Fokusgrupperne påpegede i forlængelse heraf, at selvom den oplevede *trafikale utryghed* bliver større blandt de gående i de mørke timer pga. cyklisterne, så var vurderingen omvendt, at de mange cyklister i Fælledparken bidrager til at skabe større *generel tryghed* (nedsat frygt for overfald etc.) i Fælledparken, fordi der er flere mennesker i nærheden på ydertidspunkterne.

### Hensynsløse cyklister

Både cyklister og fodgængere i Fælledparken vurderer, at der findes en mindre gruppe af hensynsløse cyklister i Fælledparken, der bidrager til at skabe konflikt mellem de gående og cyklisterne. De hensynsløse cyklister findes ifølge brugerne først og fremmest blandt de travleste pendlere, der krydser parken i høj fart for at nå til og fra arbejde. Det kan ind i mellem gå for stærkt og give anledning til stor usikkerhed blandt fodgængerne.

Derudover blev der peget på mountainbikerne, der bruger Fælledparkens små stier til motion og dermed høj hastighed. For at opnå udfordrende cykling kører denne gruppe med snævre sving ind og ud imellem de mindre stier og buske, og kan derfor give anledning til forskrækkelse blandt de gående, når de pludselig dukker op.

Fokusgrupperne vurderer, at det bør overvejes at iværksætte en indsats rettet mod de to grupper. En indsats der med bløde eller hårde metoder gør cyklisterne opmærksomme på, at de skal vise hensyn, hvis fællestier skal fungere.

### Utrygge områder

Utrygheden er størst i forbindelse med krydsende stier, hvor overblikket er mindre, og hvor cyklister ofte ikke ned-sætter farten.

Fokusgrupperne giver udtryk for størst utryghed i forhold til Filosofgangen, da denne er mere befærdet og mere snoet end Diagonalstien, og dermed giver anledning til flere konflikter.

Derudover er den asfalterede tværgående sti, som ikke er en del af forsøget, en kilde til stor usikkerhed, da afmærkningen er utydelig og ulogisk, hvilket medfører stor forvirring blandt både cyklister og gående.

Fokusgrupperne opfordrer derfor til at indføre tydelig skiltning og afmærkning på den asfalterede sti, der adskiller de cyklende og de gåendes vejbaner og desuden retningsopdeler cykelbanen. Derudover opfordrer fokusgrupperne til at indføre tydelig skiltning på de stier, hvor cykling er tilladt samt på de stier, hvor cykling ikke er tilladt.

## Cykelpendling eller cykelmotion?

Undersøgelsen har vist, at der blandt fodgængere og cyklister efter forsøget er opbakning blandt 90 pct. af deltagerne for at gøre tillade cykling i Fælledparken. Fokusgruppeinterviewene afslørede imidlertid, at det bør tages stilling til, om Fælledparken bør fungere som et cykelområde for pendlere på vej til og fra arbejde, eller om der også skal være plads til cykelmotionister.

Der var i fokusgrupperne udpræget opbakning omkring at tillade cykling på Diagonalstien, som i øvrigt gerne måtte forlænges videre ud på Østerbro, hvorimod kørsel på Filosofgangen ikke virkede nødvendig, fordi den ikke fungerer som en logisk genvej.

Der var enighed om, at modellen fra forsøget med at tillade cykling både på Diagonalstien og Filosofgangen ikke var meningsfuld. Fokusgrupperne pegede derfor på, at der enten udelukkende bør gives tilladelse til cykling på Diagonalstien eller alternativt tillade cykling på alle parkens stier. Nogle fodgængere var dog meget bekymret for ideen om at tillade cykling i hele parken, og håbede i stedet på, at lovliggørelsen af cykling på Diagonalstien ville kunne flytte cyklerne væk fra Filosofgangen i fremtiden.

Der blev foreslået kun at tillade cykling i myldretiden for at aflaste de øvrige stier, men der var dog tvivl om, hvorvidt det ville betyde færre cykler på andre tidspunkter. Der blev dog argumenteret for, at der kan skabes social kontrol, som fx har vist sig yderst effektiv i S-togene, hvor meget få medbringer cykler i myldretiden, hvilket i flg. fokusgrupperne bl.a. skyldes pres fra de øvrige passagerer.

Det bør overvejes nøje, om Fælledparken skal være for cykelpendlere eller for cykelmotionister. I en tid med stort fokus på folkesundheden er det oplagt at undersøge mulighederne for, hvor der kan skabes attraktive cykelruter til motion. Hvis Fælledparken skal fungere som cykelmotionspark, er det helt afgørende, at hastigheden ikke bliver for høj, og at fodgængerne ikke føler, at de mister deres park.

Hvis ambitionen er at imødekomme cykelpendlerne, vurderer fokusgrupperne generelt, at der udelukkende bør tillades cykling på de tværgående stier, og at det i øvrigt bør overvejes at etablere flere tværgående stier samt at forlænge Diagonalstien til Ydre Østerbro. Hvis dette skal blive succesfuldt, kræver det samtidig en aktiv indsats på de øvrige stier, hvor både bløde metoder (fx tydelig skiltning) og hårde metoder (samarbejde med politiet) bidrager til at sikre, at der ikke cykles på de øvrige stier.

Hvis ambitionen er at imødekomme både cykelpendlere og -motionister, anbefaler fokusgrupperne at tillade cykling på alle stier i Fælledparken. Dette vil kræve tydelig skiltning, der gør cyklister opmærksomme på, at det først og fremmest er deres ansvar at køre hensynsfuldt og undgå farlige situationer.

Samtidig vil begge indsatser kræve, at der på den asfalterede sti, som ikke er fællessti, udføres tydelige afmærkninger af cykelbaner, der kan stå i tydelig kontrast til de øvrige stier.

## Konkrete anbefalinger fra brugerne

I forbindelse med undersøgelsen blev det gjort klart for brugerne, at overvejelserne i øjeblikket går på at tillade cykling på de eksisterende stier. Brugerne fik dog alligevel mulighed for at komme med konkrete idéer til forbedringer, som Københavns Kommune kan bruge i fremtiden.

- Det blev foreslået at opbygge et koncept omkring 'Grønne Genveje' i Fælledparken og i resten af København, hvor tanken fra den Grønne Sti inddrages i en nytænkning af de københavnske parker. Idéen er at etablere egentlige genveje igennem parkerne på meningsfulde stier som fx den tværgående sti i Kongens Have.
- Der er stor efterspørgsel på mere belysning i Fælledparken, da parken og stierne bliver meget mørke om aftenen, og særligt i vinterhalvåret opleves som utrygge for både cyklister og fodgængere. Fokusgrupperne peger samtidig på, at de gerne vil have belysning i jordhøjde, så oplevelsen af de åbne vider ikke forringes af lygtepæle.
- Det blev foreslået at asfaltere de gennemgående stier i Fælledparken for at gøre dem mere sikre i vinterhalvåret og på regnvejrsdage. I den forbindelse bør man dog være opmærksom på, at grusstierne har en hastighedsdæmpende effekt på cyklisterne, og at asfaltering dermed kunne bidrage til at hæve cyklisternes hastighed.
- Større synlighed af autoriteter som fx parkbetjente, som det er tilfældet i Kongens Have, hvor parkbetjentene synes at holde meget af deres park, og dermed opnår medforståelse fra brugerne.

- Tydelig skiltning i piktogram-format, så alle kan forstå dem i farten, der gør opmærksom på, at de gående har fortrinsret, og cyklisterne skal vise hensyn. I den forbindelse blev det anbefalet at inspiration findes hos DSB, der har haft succes med humoristiske adfærdsregulerende kampagner.
- Sjove og anderledes adfærds-kampagner, der sætter fokus på god trafikadfærd – fx ved at uddele gaver til cyklister, der kører hensynsfuldt.

## Borgermøde

Den 29. september 2009 præsenterede Københavns Kommune forsøget i Fælledparken på et åbent borgermøde. På mødet blev idéerne bag projektet præsenteret, og borgerne fik mulighed for at stille spørgsmål til både de konkrete fremtidsplaner for Fælledparken og til forsøget med cykling.

Derudover præsenterede COGITA resultaterne fra evalueringen af forsøget og samlede borgernes forslag op, så de kan inddrages i den videre proces. De mest centrale nye idéer fra borgermødet var:

- En udvidelse af 'Vi cykler på arbejde'-kampagnen, der ændres til 'Vi cykler pænt i Fælledparken', hvor de hensynsfulde cyklister belønnes med fx morgenbrød.
- Udarbejdelse af en folder omkring god opførsel i Fælledparken, der ikke kun er henvendt til cyklister, men indeholder information om oprydning, hensyn og andet relevant.
- Informationsmateriale med udgangspunkt i historien om Fælledparken som et sted, der traditionelt er kendt for god opførsel. Et historisk perspektiv blev forventet at have stor gennemslagskraft.
- Indledning af samarbejde med de statslige myndigheder, der administrerer parker i København om at udvide konceptet med grønne genveje.
- Udvidelse af begrebet 'grønne genveje', så der også bliver mulighed for at krydse igennem udvalgte københavnske kirkegårde.