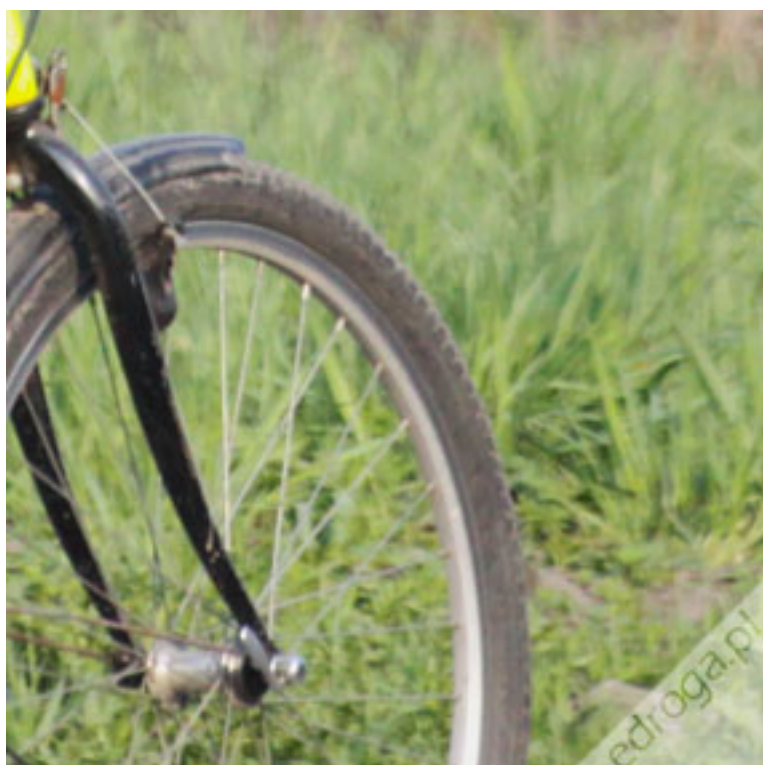


Autostrady rowerowe w Kopenhadze

Utworzono: piątek, 18, lipiec 2014 10:38 IH



Jazda na rowerze jest w Kopenhadze bardzo popularna. Aby dodatkowo wspierać ten sposób podróżowania, podjęto decyzję o stworzeniu sieci 28 rowerowych autostrad. Pierwsza taka trasa została otwarta w 2012 roku, kolejna rok później. W latach 2014-2018 powstanie ich jeszcze dziewięć. Wstępne wyniki są obiecujące: na pierwszej trasie zaobserwowano 10-procentowy wzrost liczby rowerzystów.

W Kopenhadze każdego dnia na rowerze jeździ 50 tysięcy osób. W 2012 roku udział rowerzystów w ruchu miejskim wynosił 36 proc. (komunikację publiczną wybrało 33 proc., samochód 25 proc., a spacer - 6 proc. mieszkańców). Do 2025 roku liczba cyklistów ma się zwiększyć do 50 proc. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu jest zwiększenie pojemności dróg rowerowych. Do 2025 roku, dzięki budowie tzw. autostrad rowerowych, sieć powinna pomieścić dodatkowe 60 tys. jednośladów. Jest to jedno z głównych założeń kopenhaskiego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Już w 2009 roku rozpoczęła się współpraca stolicy Danii i 16 okolicznych gmin dotycząca tworzenia autostrad rowerowych, których użytkownicy mieliby bezwzględne pierwszeństwo. Trasy będą zapewniać szybkie, wygodne i bezpieczne połączenie dzielnic mieszkaniowych z miejscami, gdzie ludzie uczą się i pracują. Ponadto, będzie na nich działać np. zielona fala sygnalizacji świetlnej w godzinach szczytu.

Gminy entuzjastycznie przyjęły projekt i wspólnie opracowały zasady finansowania budowy 28 tras o łącznej długości około 500 kilometrów. Kiedy tylko fundusze zostały zebrane, rozpoczął się proces decydowania o specyfice każdej drogi.

Autostrady rowerowe w Kopenhadze

Utworzono: piątek, 18, lipiec 2014 10:38 IH

Zatrudnieni konsultanci badali każdą z istniejących ścieżek pod kątem sposobów w jaki można włączyć je w sieć rowerowych autostrad.

Projektem pilotażowym, w którym wzięło udział 5 gmin, była trasa Albertslund o długości 17 kilometrów. Droga oceniana była pod względem prędkości jazdy, celu wycieczek i ich częstotliwości, poziomu bezpieczeństwa, liczby wypadków, komfortu jazdy, a także liczby podróżnych. Z wieloma rowerzystami przeprowadzono wywiady. Ustalono wtedy, że:

- przed i po utworzeniu trasy korzystały z niej głównie osoby dojeżdżające do pracy;
- rowerzyści korzystają z niej głównie w porannych i popołudniowych godzinach szczytu (w dni powszednie 40 proc. cyklistów zarejestrowano w godzinach 7.00-9.00 oraz 15.00-17.00);
- rowerzyści na ogół popierają podjęte działania, a także ogólną ideę i koncepcję projektu rowerowych autostrad;
- na trasie Albertslund odnotowano 10-procentowy wzrost użytkowników, którzy do tej pory korzystali z prywatnych samochodów lub komunikacji publicznej.

Zaznaczono też niski koszt takiego rozwiązania w porównaniu z budową standardowej autostrady lub metra, korzyści w zakresie zmniejszenia zagęszczenia ruchu oraz możliwej poprawy zdrowia indywidualnego i środowiskowego.

Ocena warunków ruchu na trasie Albertslund wykazała, że nadal zbyt często zdarzają się postoje związane z działaniem sygnalizacji świetlnej. Zmiana planowana jest w 2015 roku.

Stopniowo planowana jest też rozbudowa sieci 28 rowerowych autostrad. Te już istniejące będą monitorowane i, w razie potrzeby, poprawiane.

Źródło: Eltis