

# Fra Berlin til Bogotá:

## "Pop-up"-cykelstier og Covid-19

Da den værste pandemi i et århundrede overrumpede verdenssamfundet, var der mange ting, som pludselig blev anderledes. Artiklen ser tilbage på, hvordan Covid-19 forandrede mobilitetsplanlægningen internationalt, og hvordan et væld af nye midlertidige cykelstier "poppede op" fra Berlin til Bogotá. Artiklen bygger på interviews udført som en del af et semesterprojekt på Aalborg Universitet med byplanlæggere fra fem storbyer, som rullede kilometervis af cykelsti ud, da coronakrisen ramte.



**AF SINE SOLA OLESEN**  
 Studerende på MSc Sustainable Cities, Aalborg Universitet  
 sinesola@outlook.com

### Lad aldrig en god mobilitetskrise gå til spilde

Covid-19 ramte som et uforudset chok på tværs af alle sektorer, fra sundhed til undervisning, turisme til landbrug og naturligvis også transport og mobilitet. På få uger, i løbet af marts 2020, faldt vejpersontransporten på verdensplan drastisk til kun lidt over 50 % af 2019-niveauet, ifølge Det Internationale Energiagentur.

Coronakrisen betød, at vi skulle holde mere afstand til hinanden og helst undgå offentligt transport, når det var muligt. Hvis ikke det skulle lede til flere biler på vejen med dertil miljø-, klima- og sundhedskonsekvenser, var det nødvendigt at gøre noget for at få flest muligt fra det kollektive over til cykel og gang. For at parafrasere Churchill om kølvandet på anden verdenskrig, så bør man aldrig lade en god (mobilitets)-krise gå til spilde.

### To fluer med ét smæk: Mere afstand - mere grøn mobilitet

Ifølge FN er 95 % af alle Covid-19 tilfælde sket i byer, og byerne internationalt har på denne måde været epicenteret for pandemien. Men byerne var også

dér, hvor vi så innovative og modige løsninger poppe op i lynhastighed. Tidens krav om afstand skulle tænkes ind overalt i det offentlige rum, og det førte inden for mobilitet til alt fra bilfri gader til udvidede fortove og pop-up cykelstier. Ved at omlægge vejareal til de cyklende og gående blev det muligt at kunne færdes bedre med cykel og til fods og samtidig uden øget fare for smitte. I løbet af foråret og sommeren 2020 rapporterede det Europæiske Cyklistforbund, at ikke mindre end 1.000 kilometer cykelsti blev udlagt i Europa. Covid-19 blev på denne måde en brændende platform for udrulningen af midlertidig cykel- og fodgængerinfrastruktur med plads til coronasikker afstand - og samtidig indfri byernes visioner om mere aktiv og grøn mobilitet. »

#### MOBYCON GUIDE

Find mere inspiration til standard-designs og vejgeometri til midlertidige cykelstier i fx Mobycons guide "Making safe space for cycling in 10 days" baseret på Berlins erfaringer under Covid-19.



Billede 1: Maling af midlertidig cykelafmærkning. Foto: Peter Broymann i Berlin.



Billede 2: Folk som cykler og kører på rulleskøjter på en pop-up cykelsti. Foto: Peter Broymann i Berlin.



Billede 3: To børn som cykler på en pop-up cykelsti, som før var en hurtigbane til biler. Foto: Peter Broymann i Berlin.

Så hvad kan vi lære af de internationale byers erfaringer med pop-up cykelstierne i corona-året 2020? Det har vi talt med by- og trafikplanlæggere om i Berlin, Budapest, Dublin (Dún Laoghaire-Rathdown), Rom og Bogotá, der alle rullede mellem 15 og 80 kilometer cykelstier ud i foråret og sommeren 2020.

### Sådan rullede byerne pop-up cykelstierne ud

Udrulningen af de midlertidige cykelstier kunne ske så hurtigt, som det gjorde, fordi byerne var villige til at arbejde med design, materialer og planlægningsproces på andre måder end før pandemien. Ved at bruge simple og billigere materialer som maling på eksisterende vej og midlertidige pullerter, kunne de hurtigere sætte op og rette til efter behov. Og ved at benytte standard-designs i stedet for at detailplanlægge til hver enkelt gade og ved at designe på stedet med mundtlige aftaler kunne byerne yderligere afkorte planlægningsprocessen.

Covid-19 gav mulighed for at handle på mere utraditionelle måder og afprøve alternative måder at arbejde med planlægning og anlæg af cykelinfrastruktur på. At kunne handle hurtigt var dog i høj grad også i kraft af, at de fem byer, som vi snakkede med, allerede havde eksisterende klare visioner, planer og politiske



Billede 4: Tak-skilt sat på pop-up cykelsti fra borgere i Berlin. Foto: Peter Broymant i Berlin.

rammer lagt fast for arbejdet. Derudover spillede international inspiration mellem byer også en betydelig rolle for omfanget af pop-up cykelstier, som blev udrullet verden over.

### Midlertidig infrastruktur kan hjælpe os med at overkomme status quo

Men hvis planlægningsprocessen bliver for kort, bliver den så ikke mindre demokratisk? Det er en relevant diskussion, som planlæggere bør overveje nøje, når man arbejder med midlertidige og eksperimenterende projekter. Det er dog også muligt, at eksperimenter og midlertidig infrastruktur kan være med til at skabe større engagement og en mere oplyst offentligt debat og måske derigennem overkomme forandringsmodstand.

Med midlertidig infrastruktur bliver det nemlig muligt for borgere og byens aktører at opleve en mulig fremtidig virkelighed for byrummet og trafikken som et eksperiment. Og borgerne kan på denne oplyste baggrund tage stilling til projektet. Robert Burns, direktør for bæredygtig mobilitet i Dún Laoghaire-Rathdown (Dublin), beskriver tilgangen som banebrydende, da borgere og byens aktører kan basere deres holdninger ud fra,

at de har oplevet to forskellige virkeligheder, hvor de normalt kun har oplevet den eksisterende virkelighed - status quo.

Eksperimenter og midlertidige forvandlinger af byrummet kan således være en måde at hjælpe med at overkomme det, som psykologen Daniel Kahneman kalder 'status quo bias'. Et godt eksempel på denne mekanisme er indførslen af trængselsafgifter, som først et forsøg, i Stockholm. Trafikforskeren Jonas Eliasson rapporterede i 2008, at stockholmerne gradvist havde skiftet holdning, fra at kun 30 % bakkede op om trængselsafgifterne før forsøgsperioden, til at 50 % bakkede op i slutningen af forsøgsperioden, og endeligt 70 % der bakkede op om den endelige implementering i 2007.

### By-eksperimenter kan engagere dem, vi normalt ikke hører fra

En anden mulig fordel ved midlertidige by-eksperimenter er, at disse kan nå ud til nogle af dem, som normalt ikke bliver engageret og hørt i den typiske planlægningsproces. Francesco Iacorossi, mobilitetsplanlægger i Rom, beskrev for os den velkendte udfordring med, at et lille mindretal taler for det tavse flertal på traditionelle borgermøder. Men dette lavede pop-up cykelstierne i Rom om på. Franc-

”

Tilsvarende positiv opbakning til cykelstierne oplevede de i Berlin, hvor bystyret modtog et "Tak"-skilt fra borgere placeret på den midlertidige cykelinfrastruktur.

esco beskrev, hvordan en ny gruppe af borgere, som de ikke plejer at høre så meget fra, var begyndt at tage ordet. Fx havde de modtaget positive mails og personlige kommentarer fra borgere, som fortalte, at de for første gang nu havde mulighed for at cykle til og fra arbejde - takket være de nye cykelstier.

Tilsvarende positiv opbakning til cykelstierne oplevede de i Berlin, hvor bystyret modtog et "Tak"-skilt fra borgere placeret på den midlertidige cykelinfrastruktur (se billede 3).

### Hvad sker der med pop-up infrastrukturen efter Covid-19?

Midlertidig infrastruktur er næppe meget værd, hvis det ikke får varig betydning for, hvordan vores byer ser ud på den lange bane. Derfor er et oplagt spørgsmål, hvad der mon sker med de midlertidige cykelstier på den anden side af Covid-19. Det er som bekendt svært at spå, især om fremtiden. Men spørger man planlæggerne i de fem byer, ser vi frem mod en god nyhed: De fleste af de by-forvaltninger, som vi interviewede, fortæller os, at de kigger ind i en fremtid, hvor de fleste af de midlertidige pop-up cykelstikilometer bliver til permanente dele af byernes varige cykelinfrastruktur. ●