

Er cykelgader vejen frem?

Cykelgader er et relativt nyt tiltag i Danmark. Den første blev etableret i Aarhus i 2012, men først i de senere år er der begyndt at komme cykelgader i andre større byer i hele landet.

Er det en god idé, eller er pengene bedre givet ud på de ellers så velkendte cykelstier og -baner? Succesen har været stor i lande som Holland, Belgien og Tyskland, og noget tyder på, at vi kan lære af vores venner syd for grænsen.



AF LASSE DAHL
 Studerende på Aalborg
 Universitet
 lassedahl@live.dk

Itakt med et større og større fokus på den grønne omstilling er cyklisme et væsentligt område at rette fokusset mod. Jo flere personer, der kan omvendes til at lade bilen stå i indkørslen og i stedet tage cyklen, desto bedre er det for det samlede CO₂-regnskab, danskernes sundhed og trængslen i byerne. Der er flere muligheder for at fremprovokere denne omvendelse – enten ved at forbedre forholdene for cyklisterne eller ved at besværliggøre det for bilisterne. Det er vigtigt, at kommunerne har det i tankerne, når de giver sig i kast med at etablere en cykelgade, der stadig er et ukendt begreb for den menige dansker.

En cykelgade er en gade, hvor cyklisterne har førsteprioritet, hvilket vil sige, at bilisterne skal tage ekstra hensyn. På cykelgaderne må bilerne kun køre med "cykelhastighed", der er angivet til 30 km/t, hvilket i mange tilfælde ikke bliver overholdt. Det er tilladt at foretage overhalinger, og cyklisterne må ikke fylde unødvendigt meget. Det er en fælles opgave at få et godt flow i trafikken. Alt dette er implicit information, der er indlejret i E 47-tavlen, der kan ses på figur 1. Derfor er det vigtigt, at kommunerne gør en ekstra indsats for

at tydeliggøre cykelgaden og for at gøre forholdene for cyklisterne ekstra gode. Ellers vil effekten af cykelgaden være minimal.

Ulykker på de danske cykelgader

I modsætning til Belgien er kravene til de danske cykelgader minimale, hvorfor udtrykkene og udformningen af cykelgaderne er meget forskellige fra kommune til kommune. Derfor blev cykelgaderne inddelt i fem kategorier, inden en før-efter-analyse blev lavet, hvor det viste sig, at antallet af ulykker var steget i fire ud af fem kategorier, efter at gaderne var omdannet til cykelgader. Som det ses på figur 2, er det kun de centrale gader, der oplever et

Figur 1: E 47 tavle.



DE FEM CYKELGADEKATEGORIER:

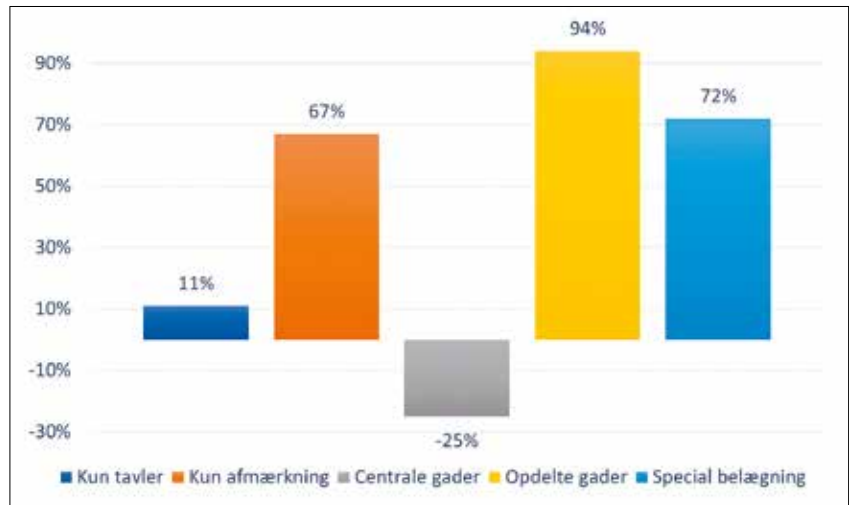
- Kun tavler (Kun opsætning af E 47 tavle).
- Kun afmærkning (Cykelsymboler på kørebane).
- Centrale gader (Gågadelignende gader. Ofte smalle gader).
- Opdelte gader (Cykelgaden er opdelt i retningsbestemt kørsel).
- Speciale belægning (Farvet eller anden speciel asfalt).

fald i ulykkestallene. Det er altså de gader, der er gågadelignende og ligger centralt i de større byer. Et eksempel herpå er Mejlgade i Aarhus, der er smal og ensrettet for bilister. Dette kan netop været forklaringen på de færre ulykker, da bilerne ikke har muligheden for høj hastighed, hvilket de har i de andre kategorier. Hastighed er som bekendt en af de store syndere, når der tales om ulykker, og i særdeleshed, når det er person- og materialeskadeulykker, som undersøgelsen bygger på. En af grundene til de høje hastigheder er helt sikkert, at bilisterne ikke ved, at der implicit i E 47-tavlen er en anbefalet hastighed på 30 km/t. Ydermere er det ikke tilladt at opsætte hastighedstavler for at tydeliggøre hastighedsgrænsen. Et tiltag, som Københavns Kommune har prøvet at efterfølgende, men som blev afvist af politiet.

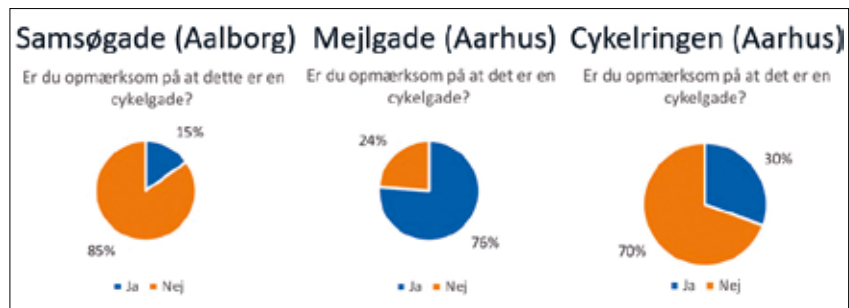
Cyklisternes tryghed

Men hvad synes cyklisterne selv om cykelgaderne, og ved de, hvad det er? For at undersøge dette er der lavet stopinterviews i Aalborg og i Aarhus. Cykelgaden i Aalborg er nyetableret i 2022, hvorfor mange af de adspurgte i undersøgelsen ikke havde kendskab til begrebet cykelgade. I Aarhus har de haft en cykelgade siden 2012, hvorfor kendskabet forventeligt var større end i Aalborg. Det viste sig, at kun 27% af de adspurgte i Aalborg vidste, hvad en cykelgade er, mens 73% kendte til begrebet i Aarhus. Cyklisterne blev efterfølgende spurgt ind til, om de vidste, at de befandt sig på en cykelgade i interview-øjeblikket, og her faldt tallene markant for to af cykelgaderne, der kan ses på figur 3.

Undersøgelsen fortsatte ved at undersøge cyklisternes tryghed på cykelgader i forhold til de omkringliggende gader. Herunder, om cyklisterne følte, at bilisterne tog ekstra hensyn til dem, som de burde. Jævnfør figur 4 er det igen kun Mejlgade, altså den smalle cykelgade, der har et overtal af cyklister, der føler sig mere trygge end på de omkringliggende gader.



Figur 2: Procentstigning af trafikulykker i cykelgadekategorierne i perioden efter omdannelsen til cykelgade i forhold til perioden inden.



Figur 3: Procentvis fordeling af cyklister, som vidste, at de befandt sig på en cykelgade.

"Det vilde vesten"

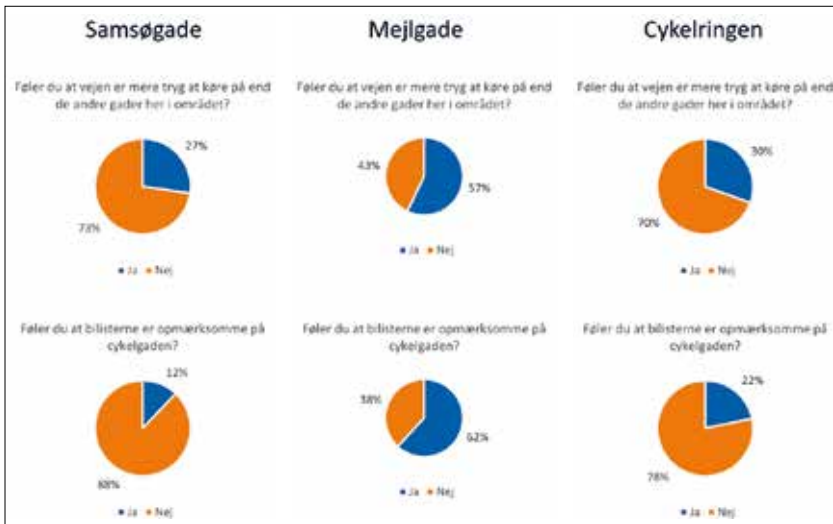
Det var en overraskelse, at tryghedsfølelsen hos cyklisterne var så lav på gader, der er dedikeret til cyklister. Cyklisterne burde netop føle sig på hjemmebane, og føle at det er bilisterne, der er på besøg hos dem. Dette er langt fra tilfældet, og jo længere tid jeg brugte på at observere trafikken på de forskellige cykelgader, desto tydeligere fremstod problemet.

På de cykelgader, hvor der kun er lavet afmærkninger med cykelsymbol på asfalten som eneste informationsgiver, er der ikke andet, der mere tydeligt viser, at det er en cykelgade. Ligeledes er der heller ikke noget, der holder bilisterne væk, hvorfor de kører og agerer som på en almindelig vej. Derfor bliver det cyklisterne, der trækker sig og tager hensyn til bilerne. Gaden har altså ikke den tiltænkte effekt.

Et eksempel på manglende fremkommelighed for cyklisterne kan ses på figur 5, hvor de bliver fanget bag biltrafikken.

På de smallere gader som Mejlgade i Aarhus bliver hastighedsbegrænsningen generelt overholdt fra bilisternes side, fordi forholdene ikke er til at køre hurtigere. En af de adspurgte i stopinterviewene omtalte denne type cykelgade som "Det vilde vesten", i og med at gaden er ensrettet for bilisterne, men ikke for cyklisterne. Alt imens tror de gående, at det er en gågade, hvilket hyppigt resulterer i konflikter de forskellige trafikantgrupper imellem.

Mange cyklister mente, at der skulle gøres mere for at tydeliggøre cykelgader, herunder sættes tavler op. Det er en meget interessant kommentar, da der netop er opsat tavler på samtlige cykelgader i >>



Figur 4: Procentvis fordeling af cyklisternes tryghed.



Figur 5: Cyklister fanget bag biltrafikken.

Danmark. Det kan dermed tyde på, at cyklisterne ikke ser tavlerne, hvorfor cykelgader bør markeres mere markant. Generelt savner mange cyklister mere information om, hvad en cykelgade er. Det er godt at skilte med, at den pågældende gade er en cykelgade, men hvis trafikanterne ikke ved, hvad det er, eller hvordan de skal forholde sig, så er tavlen intetsigende. Netop dette er tilfældet for flere trafikanter, end man skulle tro.

All in or nothing

I forhold til at cykelgader skal give cyklisterne en god oplevelse og en høj grad af tryghedsfølelse, kan der hentes inspiration fra Tyskland, Holland og Belgien. Her har de flere steder tydeliggjort cykelgaderne med farvet asfalt (rød), lavet overhalingsforbud for bilisterne samt indført vejrbump for at holde bilisternes hastighed nede. Yderligere et vigtigt element er, at de er konsekvente med deres udformning, så trafikanterne kan kende en cykelgade, når de kommer til én. De har ikke forskellige udtryk, som vi har i Danmark.

I Holbæk har man netop haft øjnene rettet mod udlandet og hentet inspiration derfra. Kommunen har etableret en cykelgade, Højen. Det er lykkedes at flyt-

te biltrafikken væk fra denne og hen på de omkringliggende gader. Samtidig er cykeltrafikken steget, så der nu er et overtal af cyklister på gaden. Dette er lykkedes, fordi man har etableret flere hastighedsnedsættelsesforanstaltninger, der har gjort det besværligt for bilisterne at køre på gaden. Ifølge kommunens egen undersøgelse er cyklisterne i langt de fleste tilfælde blevet mere trygge og glade for cykelgaden, end før den blev omdannet. Dette er en meget bedre tilbagemelding, end der var på cykelgaderne i Aalborg og Aarhus. Men hvorfor er de lykkedes så godt i i den sjællandske kommune?

I Holbæk har man belagt hele cykelgaden med rød asfalt, der er lavet E 47-cykelsymboler på kørebanen, anlagt midtervulst i brosten for at hindre overhaling, ligesom der er hævet flader i alle kryds og plantehuller med træer, som er med til at indikere vejens forløb. Det har været en dyr fornøjelse for kommunen, men de mener selv, at det har været det hele værd. Håbet i Holbæk Kommune er, at det i fremtiden ikke er nødvendigt at bruge farvet asfalt på cykelgaderne, når trafikanterne har fået et bedre kendskab til dem og ved, hvordan de skal færdes der.

Anbefalingerne til kommuner, der står

over for at skulle etablere deres første cykelgade, er derfor: Det skal prioriteres at bruge nogle penge på det. Trafikanterne i disse kommuner kender formentlig ikke til cykelgader. Derfor skal det være tydeligt, at gaden er speciel, og det skal være en god oplevelse for cyklisterne at være der. Og endnu vigtigere; så skal det være besværligt for bilisterne at køre der. Hvis det ikke er det, vil mange ikke opfatte, at det er en cykelgade, de befinder sig på, og dermed opnås den ønskede effekt ikke.

Derfor bør kommunerne gå all in på deres cykelgader; ellers vil succeshistorien i mange tilfælde udeblive. ●

ELEMENTER PÅ EN GOD CYKELGADE:

- Farvet Asfalt.
- Ufremkommelig for bilisterne.
 - Bump.
 - Midtervulst.
- Supplerende afmærkning på asfalten.
- Cykelgade tavle.
- Fortov.