

Hvordan kan korte bilture overføres til cykel- og gangture i store byer?

Inger Marie Bernhoft

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning , Ermelundsvej 101, 2820 Gentofte

Indledning

I det afsluttende delprojekt af det EU finansierede projekt "ADONIS - Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking", hvis hovedformål er at få flere til at cykle og gå på korte ture i store byer, gives anbefalinger til politikere, trafikplanlæggere samt lokale myndigheder. Resultater fra dette delprojekt vil blive offentliggjort af EU i rapporten **How to substitute short car trips by cycling and walking**, forhåbentlig i løbet af efteråret 1998.

Anbefalingerne er baseret på de tre delrapporter, som indtil nu er udgivet i forbindelse med projektet, nemlig:

- **Best practice to promote cycling and walking**, som er et katalog over gode foranstaltninger til gavn for cyklister og gående. Foranstaltningerne er fortrinsvis hentet fra Danmark, Holland, Belgien og Spanien.
Resultaterne præsenteres også på AUC 98 under emnet: Trafik og miljø i byer.
- **Behavioural factors affecting modal choice**, som indeholder resultater fra en interviewundersøgelse - i Amsterdam, Barcelona og København - om de faktorer, der har indflydelse på trafikanters valg af transportmiddel.
Resultaterne præsenteres på AUC 98 under emnet: Trafikantadfærd.
- **A qualitative analysis of cyclist and pedestrian accident factors**, som indeholder resultater fra interviews - i Amsterdam, Barcelona og København - med trafikanter, der har været involveret i cyklist og fodgængeruheld.
Resultaterne præsenteres også på AUC 98 under emnet: Trafiksikkerhed.

Ved at sammenholde resultaterne fra de tre delrapporter er det klart, at følgende spørgsmål skal besvares i forbindelse med ønsket om at flytte korte bilture til cykel- eller gangture.

- Hvordan kan man få folk til at overveje at cykle og gå i stedet for at køre i bil?
- Når dette er lykkedes, hvordan kan man så få dem til at sætte denne beslutning ud i livet?
- Hvordan kan man mindske antallet af færdselsuheld, der involverer cyklister og gående?
- Hvordan kan man sikre, at cyklister og fodgængere føler sig trygge i trafikken
- Hvordan kan man opnå, at cyklister, fodgængere og andre trafikanter selv er med til at mindske antallet af konfliktsituationer i trafikken?

I det følgende gives der derfor anbefalinger til politikere, offentlige myndigheder og planlæggere, som kan være til hjælp i bestræbelserne på at ændre valg af transportmiddel i store byer.

Aktiv cyklist og fodgænger politik

Cyklister og fodgængere skal ikke føle, at de kun får tildelt den del af infrastrukturen, der er tilovers, når biltrafikken er tilgodeset. De skal inddrages i byens trafikpolitik på lige fod med andre transportmidler. For at kunne tilgodese dette, bør det i visse tilfælde overvejes om der kan opnås gavnlige effekter ved at ændre de eksisterende færdselsregler hen imod at tilgodese de bløde trafikanter mere, og på denne måde give dem højere prioritet og øge deres fremkommelighed.

Samtidig skal der fokuseres på den miljømæssige fordel der vil være, hvis flere går og cykler, samt det, at flere cyklister og fodgængere vil være en fordel for trafikafviklingen i fremtidens by, hvor transportbehovet forventes at stige. Da der i øjeblikket er en stigende tendens i befolkningen til, at man bekymrer sig om miljøet, er det vigtigt at benytte disse argumenter i forbindelse med gennemførelse af en transportplan, der satser på flere cyklister og fodgængere.

Det er også vigtigt for transportplanen, at næringsdrivende og arbejdsgivere bliver inddraget i bestræbelserne på at få flere til at cykle og gå. Således kan en aktiv cykelpolitik hos virksomheder, f.eks. med indførelse af bedre parkeringsforhold for cyklister samt belønning af de medarbejdere, der vælger at cykle til arbejde, være et vigtigt redskab. På samme måde kunne forretninger tiltrække flere kunder, der kom cyklende eller gående, ved at tilbyde gratis udbringning af varer.

Anbefalingerne om strategiske transportplaner for cykel- og gangtrafik kan sammenfattes i følgende:

- Betragt cyklen som et transportmiddel
- Betragt gang som et transportmiddel
- Giv cyklister og fodgængere prioritet i trafikken, f.eks. ved at ændre færdselsregler
- Giv biler lavere prioritet i trafikken, f.eks. ved at indskrænke bilernes vej- og parkeringsareal
- Indfør cykelparkering i firmaer
- Indfør gratis udbringning af varer
- Etabler parkering ved offentlig transport

Kortlægning af byens transportfordeling og foranstaltninger

Før der sættes ind med etablering af foranstaltninger til fremme af cykling og gang, er det nødvendigt at gøre sig klart, hvor byen befinder sig mht. cykel- og gangtrafikkens andel af den samlede transport, samt hvilke og hvor mange foranstaltninger for cyklister og fodgængere, der findes i byen. Først når disse parametre er kortlagt, kan den videre planlægning begynde.

I byer, hvor der ikke er tradition for at cykle og gå i forbindelse med et transportbehov (boligarbejdssted trafik, f.eks.) kan det være en god ide, at etablere faciliteter til fremme af disse transportformer til fritidsbrug. Når først trafikanterne er vænnet til at gå og cykle i fritiden, vil det være lettere at overbevise dem om det gavnlige i også at cykle og gå på daglige ture. I sådanne byer skal foranstaltningerne være traditionelle, hvorimod der i byer med lang cykel- og gang tradition kan suppleres med mere avancerede foranstaltninger.

Anbefalingerne om planlægning kan sammenfattes i følgende:

- Få overblik over andelen af ture på cykel, til fods og i bil, især de korte ture
- Registrér antallet af eksisterende foranstaltninger, infrastrukturelle såvel som ikke fysiske
- Gennemgå ADONIS forslagene - se hvad der kan bruges lokalt
- Se også på traditionelle manualer – hvis der ikke er mange foranstaltninger

Samlet plan for gennemførelse af foranstaltninger

Nu er det så vigtigt, at der etableres en samlet plan for gennemførelse af foranstaltninger, hvor tiltagene supplerer hinanden, og hvor der vælges de bedste løsninger for den aktuelle by.

Kataloget over foranstaltninger indeholder både forbedringer af infrastrukturen til fremme af cykel- og gangtrafik samt forslag til cykelparkering, vente/hvilepladser for fodgængere, cykel- og gangpolitik, informationsvirksomhed samt andre organisatoriske tiltag.

Gennemførelse af en enkelt foranstaltning hist og her ikke vil give effekt, det er derimod vigtigt, at de foranstaltninger, der vælges, supplerer de allerede eksisterende på en sådan måde, at de giver byen et løft hen imod transportplanens mål. ADONIS kataloget giver anvisning til, fra hvilken gruppe af foranstaltninger, man skal vælge, for at tilgodese transportplanens gennemførelse, ud fra det resultat, som kortlægningen af transportfordelingen på de enkelte transportmidler samt oversigten over eksisterende foranstaltninger gav.

Ikke alle foranstaltningerne, der er indeholdt i ADONIS kataloget, passer til alle byer, og nogle af forslagene findes måske allerede. Udgifterne til etablering af foranstaltninger varierer også meget, så på baggrund af de økonomiske rammer for gennemførelse af cyklist og fodgænger tiltag, må udgifterne til etablering tages i betragtning. Således kan der blive tale om at etablere den samlede plan i etaper, og ved en sådan opdeling skal man sikre, at implementeringen af foranstaltninger sker i den rigtige rækkefølge.

Men man skal også overveje, om der skal suppleres med andre foranstaltninger end dem, der er foreslået i ADONIS kataloget. ADONIS kataloget, og især den del, der drejer sig om cyklisttiltag, går videre end bare at være traditionelle tiltag. Hvis der i byen ikke er foretaget ret meget til fremme af cykel- og gangtrafik, bør man også studere gængse manualer med basale løsninger.

Anbefalingerne om udførelse af tiltag kan sammenfattes i følgende:

- Udarbejd en helhedsplan
- Etabler grupper af tiltag – trin for trin
- Etabler tiltag i kryds til fordel for cyklister og fodgængere
- Konflikter skal minimeres – trafikanter skal kunne ses
- Trafikanter opmærksomhed overfor farer skal øges
- Trafikanter opmærksomhed overfor hinanden skal øges
- Bilers hastighed skal sænkes - f.eks. med hastighedsdæmpende tiltag og øget politikontrol

Plan for fremme af cykel- og gangtrafik

En forudsætning for at få flere trafikanter til at cykle og gå er at undgå, at de nye cyklister og fodgængere ikke bliver skuffede, på det tidspunkt, hvor de endelig beslutter sig for at skifte transportmiddel. Derfor anbefales det, at man sørger for et vist minimum af fysiske tiltag, inden store kampagner sættes i gang. Der skal f.eks. kunne lokkes med et godt cykelnet i et begrænset område af byen, og tilsvarende for fodgængerne, med anvisninger til stisystemer, der betyder korte afstande til bestemmelsesstedet.

Da mange af de nye bløde trafikanter forhåbentlig er tidligere bilister, er det også nødvendigt at fremme initiativer, der får bilisterne til at indse fordelene ved at cykle eller gå på de korte ture, for eksempel ved at tilbyde gratis lån af bycykler. På samme måde kunne man foreslå i en periode at tilbyde billige eller gratis buskort for at få folk til at skifte bilen ud med bus kombineret med gang, eller propagandere for, at familier slår sig sammen om en bil, som fortrinsvis bruges til længere ture og særlige formål.

I forbindelse med indførelse af nye foranstaltninger, vil det være en fordel at kombinere disse med information til borgerne. Det synes naturligvis klart for planlæggerne, hvilken effekt en ændring af infrastrukturen forventes at have, men det er ikke sikkert, at dette står helt klart for brugerne. Information om korrekt anvendelse af et tiltag kan samtidig medføre omtale af

tiltagets formål og plads i den overordnede plan for flere cyklister og fodgængere. Det er derfor vigtigt, at trafikanterne informeres om baggrunden for og hensigten med foranstaltningen, for sikre brugernes positive accept af foranstaltningen. Til at varetage disse funktioner kan man overveje at ansætte en specialist enten indenfor den kommunale forvaltning eller i politiet.

Anbefalingerne om fremme af cykel- og gangture kan sammenfattes i følgende:

- Indfør sikre foranstaltninger inden der propaganderes
- Udnævn en "cyklist specialist" og en "fodgænger specialist"
- Informer om nye tiltag
- Informer om den rette brug af nye tiltag
- Sørg for at fortælle bilister om fordelene ved at cykle og gå.

Konklusion

Resultaterne fra ADONIS anviser et væld af faktorer, der skal tages i betragtning af politikere, offentlige myndigheder og planlæggere, før arbejdet med at fremme cykling og gang kan påbegyndes. Kulturelle forskelle såvel som forskelle i det aktuelle niveau af foranstaltninger skal tages i betragtning, før den nye planlægning hen imod en by for cyklister og fodgængere kan starte.

Samtidig skal den aktuelle fordeling af trafikken på transportmidler benyttes som grundlag for fastsættelse af den overordnede plan, og der skal stiles mod integrerede løsninger, så det sikres, at foranstaltningerne er til gavn for både cyklister og fodgængere.

Selv om ADONIS fokuserer på at flytte korte bilture til cykel og gang, må et ikke glemmes, at bedre forhold for cyklister og fodgængere i byer formentlig også vil have en positiv effekt på kombinationen af offentlig transport og cykel/gang, og der bør derfor samtidig sættes på effektiv offentlig transport.

Ved hjælp af disse anbefalinger og ved samarbejde mellem alle involverede instanser tror vi i ADONIS konsortiet, at der kan opnås et skift fra bil til cykel og gang på korte ture i store byer.

Referencer:

Dijkstra, A. et al. (1998): Best practice to promote cycling and walking. Danish Road Directorate, Copenhagen.

Forward, S. (1998): Behavioural factors affecting modal choice. Swedish national Road And Transport Institute, Linköping.

Bernhoft, I.M. (1998): A qualitative analysis of cyclist and pedestrian accident factors. Danish Council of Road Safety Research, Gentofte.

Summary of the ADONIS reports (1998). Danish Council of Road Safety Research, Gentofte.