

Titel:

Cyklister i gågader

Forfatter:

Bjørn Weitemeyer

Trafikplanlægger, trafiksikkerhedsrevisor

Rambøll Nyvig

Når bymidten fredeliggøres

Tryghed, sikkerhed og fremkommelighed er nødvendige faktorer både for at fremme cyklismen i Danmark, men også for at holde cyklister på den rigtige side af loven. I takt med at flere og flere større byer rundt omkring i landet har eller planlægger en fredeliggørelse af bymidten, og der etableres gågader - glemmes eller tilsidesættes cyklisterne ofte.

Cyklisterne tvinges væk fra de oprindelige og mest naturlige færdselsårer gennem bymidten. Ofte har de tidligere færdedes i mindre gader i bymidten, hvor hastigheden på biler var lav, og derfor kunne færdes på mere ligeværdig basis. Når disse gader/sivegader omlægges til gågader, tvinges cyklisterne ud på det mere overordnede vejnet. Dette medfører dels omvejskørsel for cyklister, men der er også risiko for, at de tvinges ud på en rute, der er mere utryk og sikkerhedsmæssigt uheldig. Såfremt der ikke etableres gode forhold for cyklister på det omkringliggende vejnet, hvilket måske endda ikke er muligt pga. vejnettets fritrumsprofil, så risikerer man, at ellers gode intentioner om sikring af lette trafikanter falder uheldigt ud.

Cyklisterne bringes herved over for et valg mellem tryghed, sikkerhed og fremkommelighed mod valget at køre ulovligt gennem vore gågader. Cyklister er havnet i en gråzone – hvor de hverken betragtes som lette eller hårde trafikanter. Men cyklister er og må betragtes som lette trafikanter, og bør behandles på lige vilkår med fodgængere.

Dette fører til en generel debat om, hvorvidt cyklister skal tillades i gågaderne. Om vi skal anlægge cykelstier, generelt tillade cykler i gågader uden særlige foranstaltninger eller tillade differentieret kørsel for cyklister i gågaderne.

Cyklisters adfærd – bevidst eller ubevidst?

Konsulentfirmaet Cogita har lavet undersøgelse for Odense Kommune og Politi med henblik på cyklisters trafikale adfærd og kendskab til færdselsreglerne. Undersøgelsen tager udgangspunkt i de hyppigste forseelser, som cyklister laver: Manglende tegngivning, kørsel i fodgængerfelter i kryds, kørsel til højre for rødt, kørsel mod færdselsretningen på cykelstier og kørsel i gågaden. Undersøgelsen viser, at den hyppigste forseelse blandt cyklisterne er at cykle i gågaden uden for butikkernes åbningstid. Hele 53 % af mændene og 35 % af kvinderne cykler altid eller ofte i gågaden uden for butikkernes åbningstid. Færdselsreglen, som forbyder dette uden særlig skiltning, er dog også den mest omstridte, idet ”kun” 75 % kender reglen og kun 30 % synes, at reglen er nødvendig. Begrundelserne er, at der ingen risiko er forbundet med færdsel i gågaden uden for butikkernes åbningstid.

Det er alle trafikanters pligt at gøre sig bekendt med færdselslovens regler, og oftest vil man gennem den almindelige skolegang være oplyst om de mest generelle regler for adfærd. Det burde derfor ikke komme bag på mange, at cykling i gågader ikke er tilladt, med mindre dette er skiltet. Undersøgelsen rører dog ved det faktum, at mange ikke kan se nødvendigheden for at reglen opretholdes uden for butikkernes åbningstid.

Cykelplan i Slagelse

Ønsket om en målrettet indsats mod forbedring af vilkårene for cyklister i bymidten fik Slagelse Kommune til at få udarbejdet en cykelplan. I cykelplanen redegøres for eksisterende forhold for cyklister i bymidten, både ved klassificering af cykelstinet ud fra sikkerhed, udformning og kvalitet samt registrering af manglende faciliteter. Ud fra forskellige ønsker og planer for bymidtens fremtidige trafikstruktur og med en gradvis fredeliggørelse af bymidten, er cykelplanen med til at klarlægge problemer og eventuelle tiltag for sikring af såvel fodgængere og cyklister.

I cykelplanen indgår en stillingtagen til dels cykelstinetets fremtidige struktur, en fredeliggørelse af bymidten samt hensynet til fortsatte muligheder for vareindlevering til bymidtens butikker. Planen giver desuden en konkret handlingsplan for tiltag på de enkelte strækninger i hele bymidten med fokus på tryghed, sikkerhed og fremkommelighed. Planen viser et behov for at tillade cykling i nogle gågader eller omlægning af eksisterende gader til bilfrie gader med separat bane for dobbeltrettet cykeltrafik. Dette medførte et behov for en analyse af erfaringer fra lignende løsninger.

I forbindelse med udarbejdelse af planen, er der derfor foretaget en undersøgelse og sammenligning af resultater og erfaringer fra andre lignende byer, hvor der tillades cyklister i gågader.

Erfaringer fra forskellige byer

I flere byer er der i dag indført gågader med tilladelse til færdsel på cykel i og uden for butikkernes åbningstider samt tidsrummet for vareindlevering. Andre har forsøgt sig med bilfrie gader med dobbeltrettet cykeltrafik i separate stier. Fælles for undersøgelsen er, at mange byer i dag fungerer godt med blandingen af cyklister og gående.

Odense

Odense har i mange år været kendt som Danmarks cykelby, idet man på mange måder har arbejdet målrettet for at fremme vilkårene for cyklister. Odense er interessant, fordi man over en årrække har forsøgt sig med implementering af forskellige løsninger i gader med kombination af fodgængere og cyklister. I Odense har man i en årrække afprøvet en kombination af bilfri gade med brede gangarealer og decideret cykelsti, hvor fodgængere havde vigepligten for cyklister. Formålet har været bedre fremkommelighed for cyklister, men Odense har valgt at nedlægge denne løsning, idet det viste sig, at der var for mange konflikter – enten pga. manglende erkendelse af vigepligt for fodgængere eller uopmærksomhed. I stedet har Odense nu indført rene gågader, hvor der tillades cykler uden for butikkernes åbningstid fra kl. 21-9. Det har vist sig at fungere udmærket.



Overgade i Odense – Dobbeltrettet cykelsti gennem midtbyen.

Roskilde

På Algade i Roskilde, som i en årrække har fungeret som gågade, har man i det sidste 1½ år kunnet færdes som cyklist på de gåendes præmisser. Ligesom Odense er Roskilde interessant, idet man i Algade nu er inde i en 2. generations ombygning. Algade var oprindeligt en ensrettet sivegade med asfalteret midterareal og gangbånd i siderne. Med udgangspunkt i trafikplanen besluttede Roskilde Kommune at gennemføre en fredeliggørelse af bymidten med gågade i Algade. På grund af tvivl om placering af skyldsspørgsmål ved uheld blev projektet i samråd med Politiet ændret. Sivegaden blev omlagt til dobbeltrettet cykelsti med varekørsel tilladt.

Den dobbeltrettede sti forbedrede dermed vilkårene for cyklisterne. Dette gav imidlertid problemer – og rigtig mange henvendelser - da fodgængerne mente, at cyklisterne kørte, som ejede de hele gaden. Dette er til trods for, at cykelstien var udlagt i asfalt, og visuelt skilte sig ud fra gangarealerne, og fodgængere faktisk havde vigepligten over for cyklister. Kommunen arbejdede derefter videre med ideen om at lave Algade til en gågade med cykling tilladt i stedet for. Dette gik politiet med til for 1½ år siden, og Algade blev lavet om til gågade med cykling tilladt hele døgnet. Som supplement til ændringen blev der etableret foranstaltninger med træer og inventar til at bryde vejens lange og lige forløb.

Roskilde Kommune, som selv har forestået planlægning og ombygning, har i den efterfølgende periode ikke modtaget nogen klager eller politirapporterede uheld efter ombygningen.

I samme forbindelse som omlægning af Algade til gågade, har man tilladt cykling i Skomagergade, der også før var udlagt som almindelig gågade. Tilladelsen er dog tidsbegrænset fra 21-9, idet der på grund af gadens smalle profil ikke er plads til både fodgængere og cyklister i dagtimerne. Der har hverken været henvendelser til kommunen eller politirapporterede uheld siden ombygningen, og kommunen vil meget gerne anbefale denne løsning.

Allerød

I Allerød er M.D. Madsens Vej i dag udlagt som gågade med cykling tilladt hele døgnet. Gågaden er oprindeligt udlagt som sivegade med et midterareal i en mørk belægningssten og lyse sten i siderne. Problemer med parkerende og holdende biler fik Kommunen til at ændre status på vejen, så denne blev til gågade med varekørsel i formiddagstimerne. Gågaden fungerer i dag meget godt, og der har ikke været registreret uheld. Gågaden betjener en del cyklister, som fortrinsvis er fordelt på morgen og eftermiddags-/aftentrafik, og fungerer som en primær rute til stationen. Om morgen er der kun få fodgængere, og det fungerer derfor uden konflikter. Om eftermiddagen, hvor der er mange handlende, fungerer strækningen primært på fodgængernes præmisser, hvor cyklister må køre lidt langsommere. At der i dette tidsrum ikke er konflikter skyldes måske, at cyklisterne ikke har lige så travlt som om morgenen, og måske tilmed selv har ærinder.



M. D. Madsens Vej, Allerød – Gågade med cykler tilladt.

Herning

I Herning Kommune har man i forlængelse af gågade omlagt en strækning, hvor færdsel kun er tilladt for fodgængere og cyklister med undtagelse af kortere tidsrum for vareindlevering. På denne strækning er der etableret dobbeltrettet cykelsti i eget tracé med afgræsning af træer og inventar mod gangarealerne. Strækningen fungerer efter hensigten, og dette skyldes måske den synlige opdeling af gaderummet, hvorved fodgængere gøres særligt opmærksomme på cykelstien. Den øvrige strækning var tidligere almindelig gågade, men med politiets accept blev der på forsøgsbasis lavet en ordning, hvor cykler blev tilladt i tidsrummet 21-9, og det har nu fungeret i ca. 1½ - 2 år. Efter implementeringen har der ikke været henvendelser fra hverken de erhvervsdrivende eller borgerne. Dette gælder både positive og negative tilkendegivelser. Det vurderes derfor, at det bare er blevet accepteret, at cyklisterne nu må færdes i gågaden. Der har i den mellemliggende periode heller ikke været nogle politirapporterede uheld.

Lund i Sverige

Lilla Fiskaregatan i Lund er i dag udlagt som gågade med dobbeltrettet cykelsti i midten. Det er vigtigt at slå fast, at efter dansk lovgivning kan en gade ikke være en gågade, såfremt der anlægges cykelstier i separate baner, men er at betragte som bilfri gade. Studerende Roger Santmiquel ved Lund Universitet skrev i 2004 afgangprojekt om gaden med henblik på analyse af konflikter mellem cyklister og

gående i gaden. Generelt fastslår analysen, at løsningen er god, og der kun er observeret et mindre antal kritiske konflikter og endvidere, at disse ikke er af alvorlig karakter. De fleste konflikter opstår, når fodgængere uforvarende eller uden omtanke ikke overholder deres vigepligt. Dette kan dels skyldes manglende omtanke, når gadens karakter uden biler for mange opfattes som almindelig gågade, men kan også til dels skyldes en uheldig udformning eller manglende synliggørelse af cykelstien i gadeforløbet. Cykelstien udgøres af et bredt chausséstensbelagt midterareal, som mangler en del synliggørelse gennem skiltning og afmærkning.



Lilla Fiskaregatan i Lund, Sverige

I forbindelse med projektet blev der foretaget en spørgeanalyse, hvor henholdsvis gående og cyklende blev adspurgt omkring løsningen. Cyklisterne var generelt positive til gadens udformning, mens der for de gåendes vedkommende var flere negative kommentarer imod cyklisternes manglende hensynsfuldhed. Paradoksalt viser det sig i undersøgelsen, at de fleste konflikter er opstået, fordi fodgængere ikke har overholdt deres vigepligt. Hen imod 20% af fodgængerne færdes i myldretiden på cykelstien, som var den en del af gågaden.

Men hvad siger loven?

Færdselsreglerne siger, at kørsel i gågader kun må ske med meget lav hastighed, og de kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående. Vejreglerne foreskriver endvidere, at hvis cykling tillades i gågade, er det vigtigt, at man ved udformning, valg af belægning m.m. gør, hvad man kan for at tilgodese fodgængerens sikkerhed og tryghed, og få cyklisterne til at udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for fodgængere.

Loven forbyder ikke tilladelse til cykeltrafik i gågader. I midlertidigt er vigtigt at skelne mellem almindelige gågader, hvor cykler helt eller delvis tillades hen over døgnet eller gader, hvor biltrafik forbydes. Den store forskel ligger i placering af skyldsmålet, når en eventuel ulykke opstår. I gågader skal al færdsel foregå på de gåendes præmisser, og andre trafikanter har ubetinget vigepligt. I sådanne løsninger vil cykler kunne færdes i hele gaden og hele bredden. I bilfrie gader bør materialevalg og udformning afspejle, at fodgængere her har vigepligt for cykler. Her har cyklister fortrinsret i deres eget areal, men må ikke cykle uden for dette. Denne udformning tilgodeser fremkommelighed for cyklisterne. Fremkommenligheden betyder også en højere rejsehastighed, og hermed højere uheldsrisiko ved eventuelle konflikter.

Det rigtige design til den rigtige gade

Valg af løsning og design afhænger i høj grad af både antal af fodgængere og cyklister, men også det tilrådehavende fritrumsprofil. Forsøgsordningerne i flere byer rundt omkring i landet viser, at løsninger med cykler i gågader uden for butikkernes åbningstid umiddelbart har været meget positive. Nogle har endda udvidet tidsrummet til hele døgnet, uden dette har medført gener.

Den enkelte strækning bør naturligtvis udvælges med omhu, og vurderes med henblik på tryghed, sikkerhed, fremkommelighed og æstetik. I gader med smalt profil og med mange gående bør der almindeligvis ikke tillades cyklister. Tilladelse uden for butikkernes åbningstid bør ligeledes vurderes og kun gives, såfremt det med stor sandsynlighed ikke vil mindske sikkerheden. Sikkerhed og tryghed må ikke forveksles, idet sammenblanding af trafikanterne givetvis vil medføre større utryghed, og specielt for ældre. Det kan virke forkert at arbejde med utryghed i gågader som et sikkerhedsfremmende middel. Men paradoksalt nok kan utrygheden være med til en skærpelse af opmærksomheden, og hermed til øget agtpågivenhed og hensynsfuldhed. Et andet aspekt er social sikkerhed, og det har vist sig ved, at tillades cykler i tyndtbefolkede gågader i aftentimerne, øges tryghedsfølelsen for gående.

Man kan gennem materialevalg og udformning tilskynde cyklisterne til at færdes i en bestemt korridor. Denne bør dog ikke indrettes af sådan karakter, at cyklisterne

begynder at opfatte arealet som deres. Det er vigtigt at fastholde gadens karakter af gågade – enten via belægning eller gadeinventar.

Flere af eksemplerne med bilfrie gader med cykelstier har vist, at selv relativ tydelig markering af cykelstien enten uforvarende eller bevist opfattes som en del af en gågade. Markeringen af disse, gennem formgivning, materialevalg, skiltning og afmærkning, bør tilsigtes at være meget tydelig. Dette kan nogle gange være svært forenelig med den ønskede æstetik for gadebilledet, som ofte spiller en stor rolle i valg af design ved fredeliggørelsen af bymidten. Løsninger med gågader, vil derfor ofte være det letteste valg med henblik på opnåelse af et æstetisk udtryk.

Eksemplerne fra forskellige byer viser, at der ikke er væsentlig risiko ved at tillade cykler i gågaderne uden for lukketiden. Afhængig af tætheden af fodgængere kan tidsrummet udvides. Umiddelbart er der flere konflikter forbundet med etablering af cykelstier, da der ofte skabes tvivl om vigepligt. Enhver strækning vil dog være forskellig, og bør vurderes ud fra profil, funktion, trafikmængde samt muligheder i det øvrige vejnet. Et æstetisk udtryk er altid ønskeligt, men bør vælges med omhu med henblik på tryghed, sikkerhed og fremkommelighed.