NIRAS

EVALUERING AF HENSYNSZONER
Tilfredshed og effekt

Efterår 2016

SUPERCYKELSTIER

FOTO: NIRAS 2016

INDHOLD

INDLEDNING 3

Evalueringsdesign 5

Observationer af området og omgivelserne 5

Kvantitativ dataindsamling 5

Kvalitative interview 6

HOVEDRESULTATER 7

RESULTATER 9

Brugerne af Supercykelstien spænder bredt 10

Et behov for at hjælpe hensynet på vej 12

Brugerne forstår intentionen med hensynszonen 14

Mærkningen har betydning, men den store adfærdsændring udebliver 15

Hensynszonen kan tolkes på mange måder 20

Invitere eller regulere? 22

Tre zoner med hver deres spilleregler og udfordringer 23

Et spørgsmål om sociale spilleregler 23

1. Forløbet ved Herstedøster Skole 24

2. Krydset ved Herstedøster Skole og Trippendalsstien 25

3. Supercykelstien gennem Galgebakken 28

Anbefalinger til at fremme hensyn og supercyklisme 31

Se på den konkrete udfordring 31

Træk på eksisterende symboler og koder 31

Skeln mellem inviterende og regulerende 32

Overvej balancen mellem hensyn og ”konceptet” 32

INDLEDNING

FOTO: NIRAS 2016

INDLEDNING

Rundt om i Danmark er etableret en række Supercykelstier. En Supercykelsti er ifølge håndbogen for Supercykelstier defineret ved følgende: "En supercykelsti er en højt prioriteret cykelrute målrettet pendlere over længere afstande"[1]. Supercykelstier forventes derfor at tage særligt hensyn til de cyklister, der ønsker at bruge cyklen til transport over længere afstande[2]. Supercykelstiernes hovedformål er at få flere pendlere til at tage cyklen frem for bilen.

I 2012 blev Albertslundruten anlagt som en del af projektet Supercykelstier. Hensigten med ruten var at skabe en bedre tilgængelighed, fremkommelighed, sikkerhed og komfort for borgere i omkringliggende kommuner, der pendler til arbejde eller uddannelse i København. Cykelstiernes linjeføring går gennem befolkede områder, hvilket skal gøre det nemmere for pendlere at fange stien, men det fremkalder problematikker på strækninger, hvor andre trafikanter også benytter Supercykelstien til transport fx børn på vej til skole.

For at forbedre trygheden i områderne med forskellige trafikantgrupper indførte Supercykelstier projektet "Hensynszoner", der handler om, at trafikanterne gensidigt skal være hensynsfulde ved f.eks. at sænke farten eller orientere sig bedre. Denne gensidige hensynstagen er et væsentligt element i en bæredygtig cyklisme, som også bidrager til at fremme, at pendlere tager cyklen frem for bilen. Hensynszonerne er etableret i starten af august 2016, og i forbindelse med skolestart har Supercykelsti-sekretariatet gennemført et event for at sætte hensyn på dagsordenen. Hensynszonerne er markeret ved en orange afmærkning på asfalten som på billederne nedenfor. Der er etableret hensynszoner omkring Herstedøster Skole og i boligområdet Galgebakken i Albertslund.

FOTO NIRAS 2016

NIRAS har i efteråret 2016 gennemført en evaluering af hensynszonerne for at få viden om effekten samt brugernes oplevelser med disse. Evalueringens primære formål er at vurdere hensynszonernes effekt på cyklister og andre brugeres adfærd. Evalueringen afdækker også tilfredsheden med og forståelsen samt oplevelsen af projektet blandt cykelpendlere, beboere, skoleelever og andre, der færdes i området.

[1] Vejregler, oktober 2016: Håndbog Supercykelstier – Anlæg og planlægning
[2] ibid.

Evalueringsdesign

NIRAS har gennemført en evaluering, som omfatter såvel brugeres adfærd og oplevelser som infrastrukturen og de fysiske omgivelser. Evalueringen kombinerer kvantitative undersøgelser, der skaber overblik, med kvalitative undersøgelser, der går tæt på både cykelpendlere og lokale trafikanters holdning til og oplevelser med hensynszonerne. Disse metoder til undersøgelse af brugeradfærd kombineres med trafik- og byplanlæggeres observationer af infrastrukturen og de fysiske løsninger. Evalueringens data er indsamlet i oktober – november 2016.

Observationer af området og omgivelserne

NIRAS har besigtiget området fire gange forskellige tidspunkter på dagen med eksperter inden for adfærdsdesign, byplanlægning og trafikplanlægning. Formålet har bl.a. være at kortlægge trafikanternes adfærd og de brugere, der er i de pågældende områder samt se på hvilke trafikanter, der mødes og deles om Supercykelstien i hensynsområderne; altså hvordan det "shared space" håndteres af trafikanterne.

Kvantitativ dataindsamling

NIRAS har gennemført en, primært online, kvantitativ dataindsamling. Brugerne af Supercykelstien er blevet inviteret til at deltage via forskellige medier; uddeling af flyers i området på forskellige dage, opslag på Herstedøster skoles intranet samt opsætning af plakater med invitationen syv udvalgte steder omkring hensynszonerne. Opsætning af plakater med invitation til at deltage i undersøgelsen betyder, at alle trafikanter på Supercykelstien ved hensynszonerne i den givne periode er blevet præsenteret for muligheden for at deltage i undersøgelsen. En lang række brugergrupper er således inddraget og inviteret til at deltage i undersøgelsen. Derudover har NIRAS ved besøg i området suppleret den online dataindsamling ved at gennemføre spørgeskemaer med brugere.

Dataindsamlingsperioden er gennemført i perioden fra d. 13. oktober til d. 21. november 2016, hvorefter undersøgelsen er blevet lukket. NIRAS har tilstræbt, at ca. halvdelen af respondenterne er cyklister, der anvender Supercykelstien til at komme til og fra arbejde. 100 brugere af Supercykelstien har deltaget i undersøgelsen[3].

Der vil selvfølgelig altid være usikkerheder forbundet med kvantitative undersøgelser af denne art. Når man læser resultaterne, er det derfor nødvendigt at tage højde for den statistiske usikkerhed. Det betyder f.eks., at hvis 50 % af deltagerne i en undersøgelse med 100 deltagere har angivet, at de er tilfredse, vil den "virkelige" andel af tilfredse med 95 % sandsynlighed være mellem ca. 41 og 59 %[4].

[3] Se bilag for en oversigt over deltagernes besvarelser

[4] Se http://www.en-undersoegelse-viser.dk/beregn-usikkerhed/#anbefaling for udregning og model til selv at beregne usikkerheden ved et givent resultat.

Kvalitative interview

I forbindelse med NIRAS' besøg i området har vi gennemført 50 korte, kvalitative situationsinterview med trafikanter og beboere i området. Situationsinterview er foretaget med brug af en semistruktureret interviewguide, og har haft til formål at afdække brugernes oplevelser på Supercykelstien. Denne type interview har den fordel, at trafikanterne står i situationen, og derfor har oplevelserne med Supercykelstien og hensynszonerne helt friske i erindringen og benene, hvorfor man indfanger de umiddelbare oplevelser. Derudover har trafikanterne haft mulighed for at udpege og inddrage bestemte steder, transportmidler, trafikantadfærd mm. i fortællingen af deres oplevelser. I forbindelse med situationsinterviewene er sikret en spredning på køn og alder samt på forskellige brugertyper for at sikre inddragelse af både forældre, beboere og pendlere.

Derudover har NIRAS efterfølgende gennemført seks kvalitative dybdeinterview over telefonen. Dybdeinterviewene har gjort det muligt at komme helt tæt på trafikanternes praksis og skabe forståelse for, hvad der skal til før trafikanterne ændrer adfærd ved hensynszonerne. Dybdeinterviewene er især blevet anvendt til at kvalificere de tendenser og pointer, NIRAS observerede og hørte om i situationsinterviewene samt skabe bedre forståelse for de forskellige brugertyper, herunder deres behov og forventninger. Dybdeinterviewene er foretaget med en semistruktureret interviewguide. Det betyder, at NIRAS på forhånd har haft en række spørgsmål og tematikker, vi gerne ville omkring, men at vi også har haft mulighed for at forfølge relevante, interessante tematikker, vi ikke på forhånd havde forudset. I dybdeinterviewene er sikret en spredning på køn og brugertyper, så hensynszonernes effekt blev belyst fra flere vinkler.

HOVEDRESULTATER

FOTO: NIRAS 2016

HOVEDRESULTATER

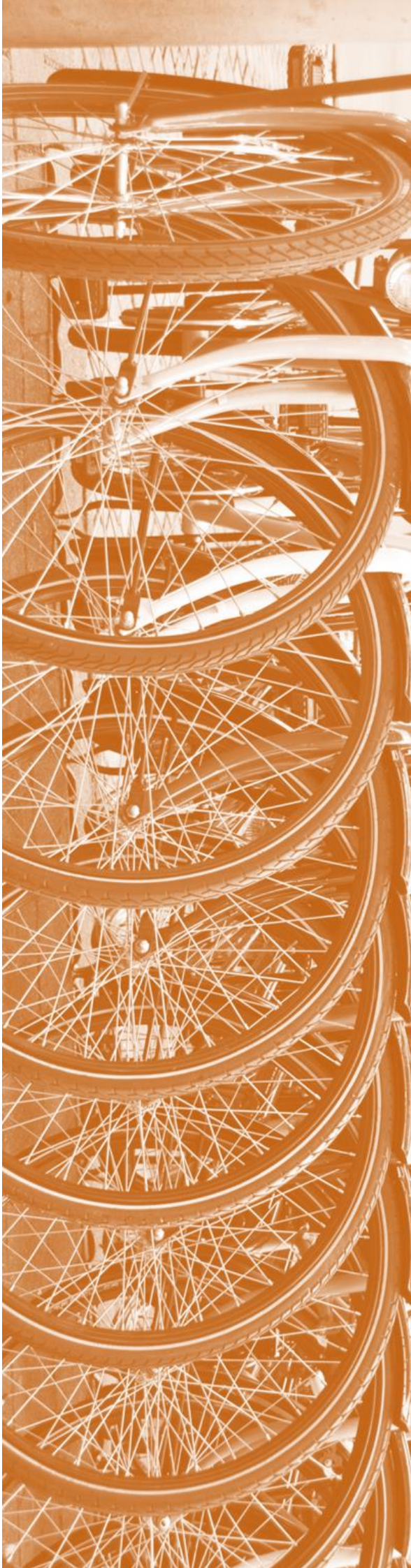
Evalueringen af forsøgene med hensynszoner viser, at brugerne af Supercykelstierne spænder bredt, og at der derfor skal tages hensyn til mange forskellige typer trafikanter. Supercykelstien i Albertslund bruges til at komme til og fra arbejde, komme rundt i området, følge børn til og fra skole og til mange andre formål. De forskellige brugertyper har forskellige formål, og som følge deraf også forskellige krav til stien samt forventninger til, hvem der skal tages mest hensyn til. De tre steder, hvor man har etableret hensynszoner i Albertslund, er steder, hvor der er behov for at øge trafikanternes opmærksomhed på at tage hensyn til hinanden.

Brugerne forstår – for det meste – intentionen med afmærkningen, og mener, at formålet er at gøre opmærksom på, at vi skal tage hensyn til hinanden, herunder få en mere sikker trafik i området. Afmærkningen kobles til, at man skal være opmærksom på hinanden – og brugerne lægger ofte mærke til den. Afmærkningen får nogle brugere til at huske at være opmærksomme, og nogle ser også en forskel hos andre. Generelt set peger den samlede evaluerings resultater dog på, at hensynszonerne har begrænset effekt på adfærden. Det skyldes blandt andet, at afmærkningen kan tolkes på mange måder, og ikke helt tydeligt fortæller brugerne, hvad de bør gøre, når de ser afmærkningen. Det kan også skyldes, at afmærkningens placering i asfalten gør den svær at nå at læse og reagere på for cyklister i fart.

Evalueringen peger på, at det er meningsfuldt at skelne mellem tiltag, der inviterer til brug af Supercykelstien – såsom det orange C – og tiltag, der regulerer brugen – som f.eks. hajtænder. Den orange afmærkning, som er valgt ved hensynszonen, trækker både på "det inviterende orange" og de klassiske symboler, der indikerer en trafikanttype, og den manglende adfærdsændring kan skyldes afmærkningens sammensatte karakter.

Det er svært at skabe en adfærdsændring. Og det er særlig svært at gøre det med helt nye midler. De tre zoner har hver deres spilleregler og udfordringer, hvilket også gør det vanskeligt at skabe en effekt ved brug af samme tiltag. I T-krydset ved Trippendalsstien skal cyklister være opmærksomme, og børn og gående skal krydse stien på cyklisternes præmisser. I Galgebakken deles stien af både gående og cyklister, og færdsel her skal være på de gåendes præmisser. På baggrund af evalueringens resultater anbefaler NIRAS;

- At man altid ser på den konkrete udfordring samt de sociale spilleregler på stedet og tilpasser løsningen til denne situation
- At man trækker på velkendte symboler og koder, når man effektivt vil adfærdsregulere
- At man skelner mellem tiltag, der har til formål at invitere til brug af Supercykelstien og tiltag, der har til formål at regulere brug af Supercykelstien
- At man altid tager stilling til balancen mellem på den ene side konceptet "Supercykelsti", som ofte følges af en forventning om at kunne komme ubesværet og hurtigt frem som cyklist og på den anden side hensynet til andre former for færdsel



RESULTATER

RESULTATER

I dette afsnit præsenteres resultaterne af evalueringen af hensynszonerne på Supercykelstierne i Albertslund. Resultaterne er opdelt i temaer, og hvert underafsnit trækker således på både observationer samt kvantitative og kvalitative data.

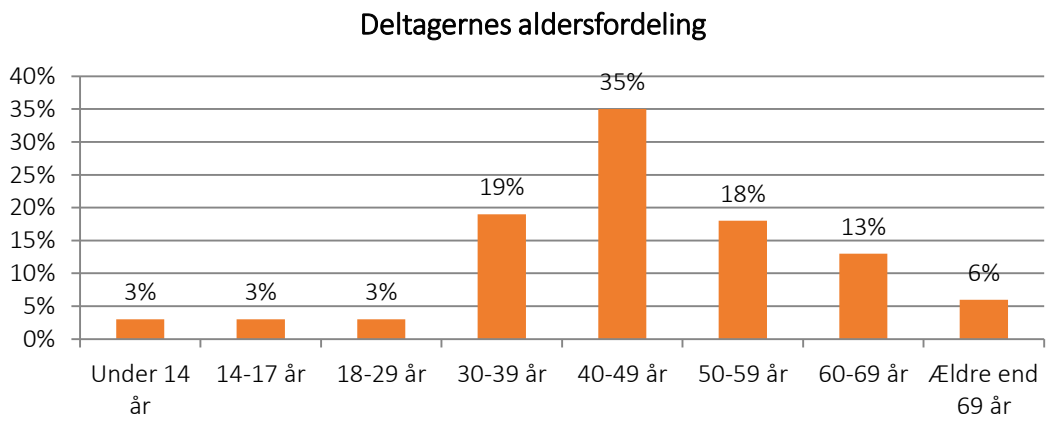
Resultaterne fra den kvantitative undersøgelse afrapporteres i form af tekst, figurer og citater, hvor observationer og kvalitative data afrapporteres i form af tekst og citater.

Brugerne af Supercykelstien spænder bredt

Der er mange forskellige brugere af Supercykelstien i Albertslund. Det spænder helt fra den lille dreng, der selv cykler hjem fra skole, til supercyklisten, der ræser igennem på vej til og fra arbejde. Forældre med deres børn, pensionister på farten og en lang række andre brugere anvender stien.

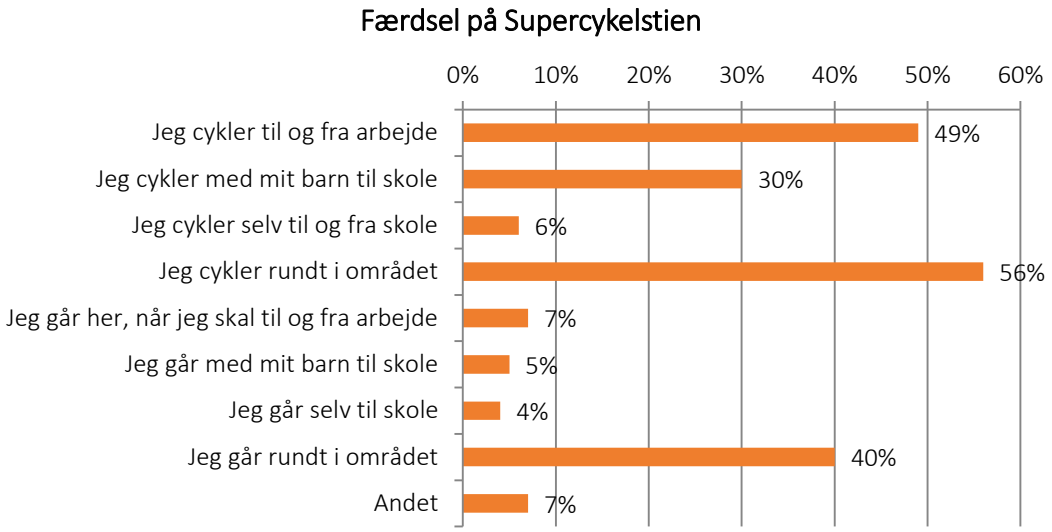
66 % af deltagerne i den kvantitative undersøgelse er kvinder, 34 % mænd. I en undersøgelse som denne er det ikke muligt at sammenligne undersøgelsens deltagere med populationen – brugerne af Supercykelstien – for at se, om den er repræsentativ på variable som køn, alder etc. NIRAS' opfattelse er dog, at der ved besøgene i området var en mindre overrepræsentation af kvinder, der gjorde brug af stien. Samtidig bruger mange af områdets børn også stien – både alene og sammen med voksne. De er i langt mindre grad involveret i undersøgelsen, da de er for unge til at besvare et spørgeskema. Derfor er det vigtigt at huske, at deltagerne i undersøgelsen ikke 100 % svarer til brugerne af Supercykelstien, men er et bredt udsnit af brugerne, med en overvægt af voksne brugere.

Brugere i mange forskellige aldersgrupper har givet deres mening – lidt mere end en tredjedel er mellem 40 og 49 år. Figuren nedenfor viser aldersfordelingen blandt deltagerne i undersøgelsen.



Figur 1 Hvor gammel er du? Base: 100

Størstedelen af deltagerne bor i Albertslund (89 %) – størstedelen af Supercykelstiens brugere i denne periode er således lokale, men en stor del af disse bruger også stien til transport til og fra arbejde og er således pendlere. Stien bliver især brugt til at cykle til og fra arbejde, cykle med sit barn til skole og cykle eller gå rundt i området. Figuren nedenfor viser, hvordan deltagerne i undersøgelsen færdes på stien. Halvdelen af deltagere i undersøgelsen bruger stien til at cykle til og fra arbejde.



Figur 2 Hvilke af nedenstående sætninger passer på din færdsel på supercykelstien? (Gerne flere svar) Base: 100

Deltagerne i undersøgelsen har haft mulighed for at angive flere svar på spørgsmålet om deres færdsel. Der er således mange forskellige kombinationer af brugertyper. Ser man nærmere på deres besvarelser, kan man også opdele færdslen på følgende måde ved at kombinere udvalgte svarkategorier:

- 22 % cykler rundt i området, men ikke til og fra skole/arbejde
- 19 % bruger både stien til at cykle til og fra arbejde samt cykle barn til skole
- 15 % bruger udelukkende stien til at cykle til og fra arbejde – intet andet
- 15 % bruger stien til at cykle til og fra arbejde samt generel transport i området
- 11 % bruger stien til at cykle barn til og fra skole, men cykler ikke selv til arbejde
- 5 % cykler selv til og fra skole, men ikke arbejde
- 13 % går kun rundt i området – og er altså ikke cyklister

Fordi mange af brugerne bor i området, vil de ofte også bruge stien til at cykle eller gå rundt i området. Deltagerne angiver, at det især er i morgentimerne mellem kl. 6 og 9 og i eftermiddagstimerne mellem kl. 15 og 18, at de er på eller ved Supercykelstien. NIRAS oplevede også, at der var langt mere trafik på disse tidspunkter end resten af dagen. En stor del af deltagerne bruger stien dagligt/næsten dagligt (70 %). 21 % cykler oftest 10 km eller mere, hvis de cykler på Supercykelstien i Albertslund. Ca. halvdelen af deltagerne cykler oftest 3 km eller derunder, hvis de cykler på stien.

Et behov for at hjælpe hensynet på vej

Evalueringen bekræfter Sekretariatets oplevelse af, der er behov for at bidrage til, at cyklister og fodgængere tager mere hensyn til hinanden på Supercykelstien i Albertslund. Flere steder på stien observerede vi uhensigtsmæssig adfærd, hvor f.eks. manglende overholdelse af vigepligt og andre basale trafikregler gav udfordringer for cykeltrafikken.

Selve stisystemet er ikke ændret som følge af etableringen af Supercykelstien, så mange af udfordringerne, såsom dårlige udsigtsforhold ved tilkørsler, har altid været der. Næsten alle de adspurgte ved, at cykelstien ved Herstedøster skole og Galgebakken er en del af Supercykelstien (93 %).

At det nu er en Supercykelsti giver en oplevelse af, at flere cyklister anvender området og især cyklister, der bruger ruten til gennemkørsel. Denne type cyklister har samtidig en formodning om, at de kan køre relativt stærkt på stien. En Supercykelsti formodes at være en sti, hvor man som gennemkørende cyklist kan køre relativt uforstyrret. Også blandt nogle af de lokale gives der udtryk for, at Supercykelstien skal kunne fungere som Supercykelsti, selvom de også samtidig kan være irriterede over den manglende hensyntagen fra hurtigkørende cyklister. Der opleves således en diskrepans mellem hensynet til supercyklisterne og hensynet til andre trafikanter. Hvis stien skal fungere som en Supercykelsti, er det vigtigt, at behovet for hensyn og hastighedsnedsættelse ikke bliver så stort, at stien reelt set ikke kan fungere som Supercykelsti.

Nedenfor er fremhævet udvalgte citater, som illustrerer behovet for at hjælpe hensynet på vej samt udfordringen i at skabe en balance mellem hensyn og konceptet Supercykelsti. Det handler blandt andet om forventningen til en Supercykelsti, udfordringerne ved mange børn på stien og den særlige indretning med de mange tunneller ud til stierne.

”Problemet ligger i, at der er en smule dårligt overblik fra tunnellerne det gør at folk enten bremser helt op eller fræser ud. Enten går det rigtig galt eller folk overholder reglerne. Det kan godt være lidt kaotisk der ved en 8-tiden. Synes næsten børnene kører bedre end de voksne”

”Nogen cyklister tror, at fordi det er en supercykelsti, så må man køre stærkt.”

”Albertslund før i tiden har været med til at sælge byen som et dejligt sted med stier. Og det er synd, at det forsvinder ved, at der er nogen tosser, som ligger med cykeltøj og fræser igennem det hele.”

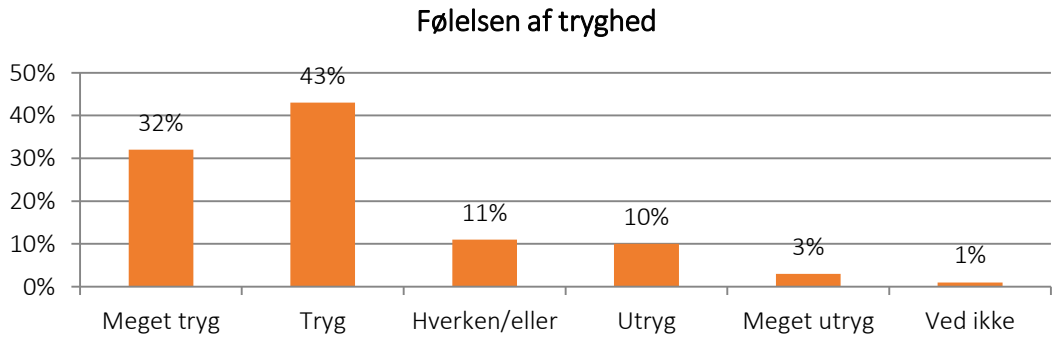
”Jeg er rigtig tilfreds med supercykelstien, men kombinationen med, at børn færdes på stien til/fra skole/institution samtidig med at voksne også opfatter supercykelstien som en hurtig rute, hvor der gives max gas, har resulteret i flere uheldige situationer/uheld. Det er en udfordring. Der er flere "nedfaldsveje" fra villakvartererne, hvor børnene kommer ned af, og ikke altid er opmærksomme nok når de "rammer" supercykelstien”

"Det ender med at man som supercyklist, hvor det skal gå hurtigt og let, ikke gider at bruge den såkaldte supercykelsti fordi der er for mange barrierer på vejen. Lige nu er det skønt at køre på supercykelstien, jeg nyder det, men bump på vejen ville helt klart være en belastning for mig."

"En supercykelsti skulle vel fungere, så man som cyklist kan køre i det tempo, man ønsker. Jeg kender flere, der er ophørt med at bruge stien, fordi der skal tages for mange hensyn. Og som gående beboer i Galgebakken føler jeg mig utryg, fordi cyklisterne suser om ørerne på en."

Trafikanterne er blevet spurgt ind til, hvorvidt de føler sig trygge ved at færdes på Supercykelstien i Albertslund, og ud fra interviewene står det klart, at tryghed er mange ting. Man kan som forælder være utryg ved at cykle med sine børn, hvis hurtigkørende cyklister ikke tager hensyn eller man kan som beboer i Galgebakken være utryg, hvis man oplever cyklister, der ikke tager hensyn til de gående. Samtidig kan man som cyklist være utryg, hvis man ikke oplever hensyn fra de gående og andre cyklister, som måske ikke altid ser sig for.

Figuren nedenfor viser, at langt størstedelen føler sig trygge, når de færdes på Supercykelstien, men der er også en gruppe på 13 %, der føler sig utrygge eller meget utrygge, når de færdes eller cykler på stien. I den kvantitative undersøgelse er deltagerne blevet spurgt, hvor trygge de føler sig, når de færdes på eller ved Supercykelstien. I forbindelse med de gennemførte situationsinterview i området pegede flere brugere på, at der har været nogle overfald, der gør, at de føler sig utrygge om aftenen. Tryghed handler således også om andre ting end trafikken og hensynet til hinanden, hvilket er værd at huske, når man ser på figuren.

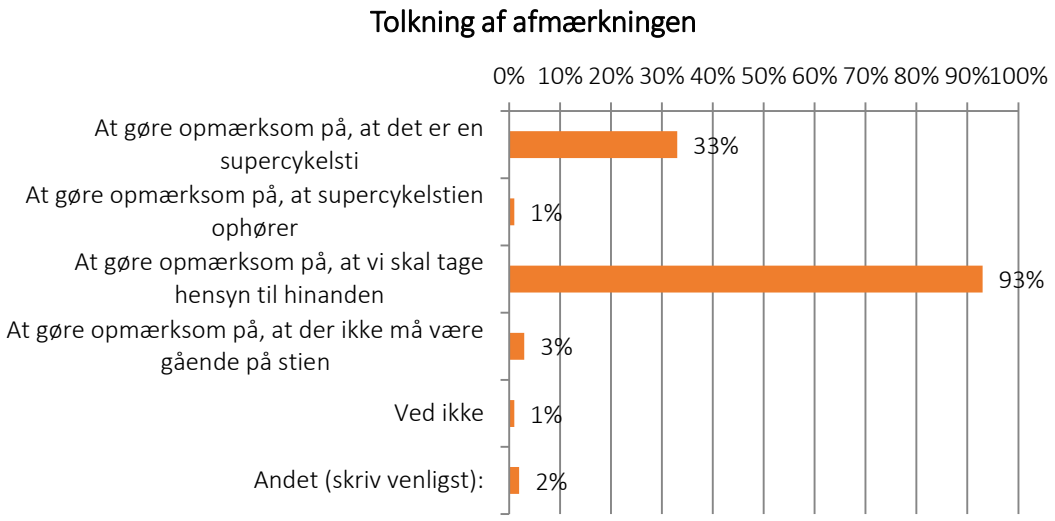


Figur 3 Hvor tryg føler du dig, når du færdes/cykler på eller ved supercykelstien? Base: 100

Brugerne forstår intentionen med hensynszonen

Afmærkningen signalerer for de fleste, at man skal være opmærksom. Ordene "opmærksom" og "opmærksomhed" nævnes som hovedregel i relation til forståelse af afmærkningen snarere end "hensyn", som sjældent nævnes spontant af brugerne.

Den kvantitative undersøgelse viser, at deltagerne – efter at have set et billede af afmærkningen – for det meste angiver, at grunden må være at gøre opmærksom på, at vi skal tage hensyn til hinanden. 33 % tror dog også, at grunden til afmærkningen er at gøre opmærksom på, at det er en Supercykelsti, hvilket især farven kan være årsag til.



Figur 4 Hvad tror du er grunden til, at man har lavet afmærkningen? (Gerne flere svar)

Nedenfor en gengivet udvalgte citater, der alle handler om brugernes forklaring på, hvordan de forstår afmærkningen.

"Formålet er at have en mere sikker trafik her."

"Det omhandler at man skal være opmærksom og passe på børnene."

"Markere, at der er cykler og andre på stien"

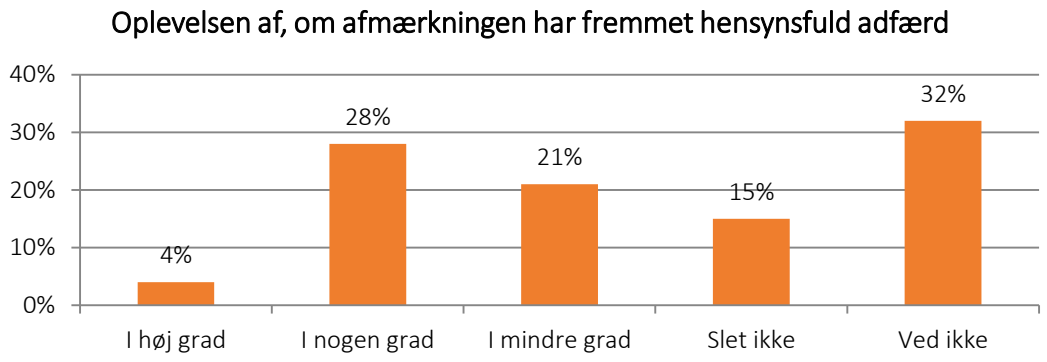
"Jeg forklarede bare min dreng, at det betød, man skulle vise hensyn til dem, som er malet på jorden."

Selvom brugerne forstår intentionen og har lagt mærke til afmærkningen, når de bevæger sig i området, er der tegn på, at hensynszonen ikke helt har den ønskede effekt. Dette uddybes i det følgende afsnit.

Mærkningen har betydning, men den store adfærdsændring udebliver

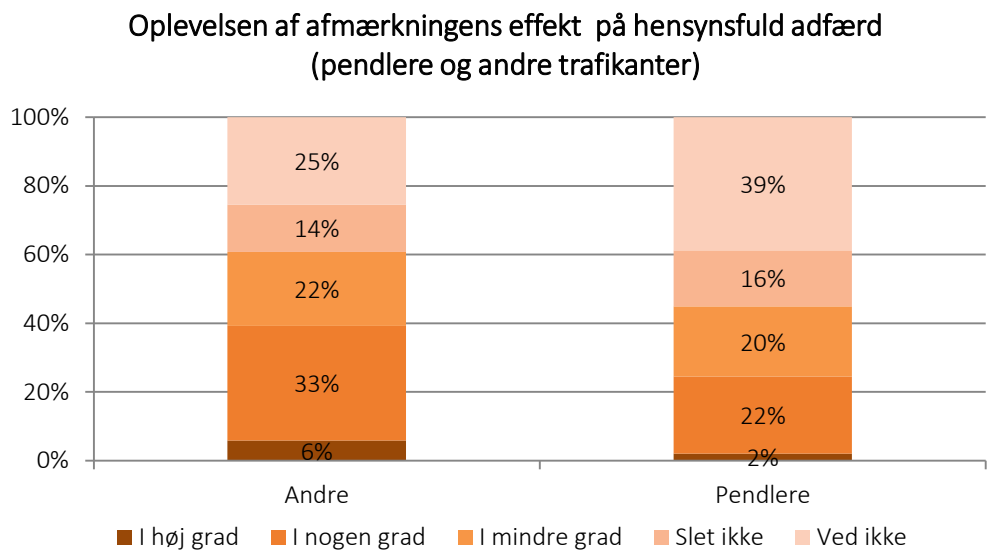
Hensynszonerne har haft en betydning, og den orange afmærkning har fået nogle brugere til at tage mere hensyn til deres medtrafikanter. Nogle brugere siger også, at de kan se en forskel hos de andre på stien. Det samlede billede er dog, at den helt store adfærdsændring udebliver, selvom man forstår intentionen med afmærkningen.

Indledningsvis kan det siges, at afmærkningen har fået nogle til at tage mere hensyn. Samlet set har mere end halvdelen oplever, at afmærkningen i en eller anden grad har fremmet hensynsfuld adfærd. Ses der overordnet set på deltagernes oplevelse af afmærkningens effekt, er resultaterne blandede. Figuren nedenfor viser, at selvom mange oplever en eller anden grad af mere hensynsfuld adfærd, ved ca. en tredjedel ikke, om de oplever, at afmærkningen har fremmet hensynsfuld adfærd. Det er samtidig værd at bemærke, at kun 15 % mener, at den slet ikke har fremmet hensynsfuld adfærd.



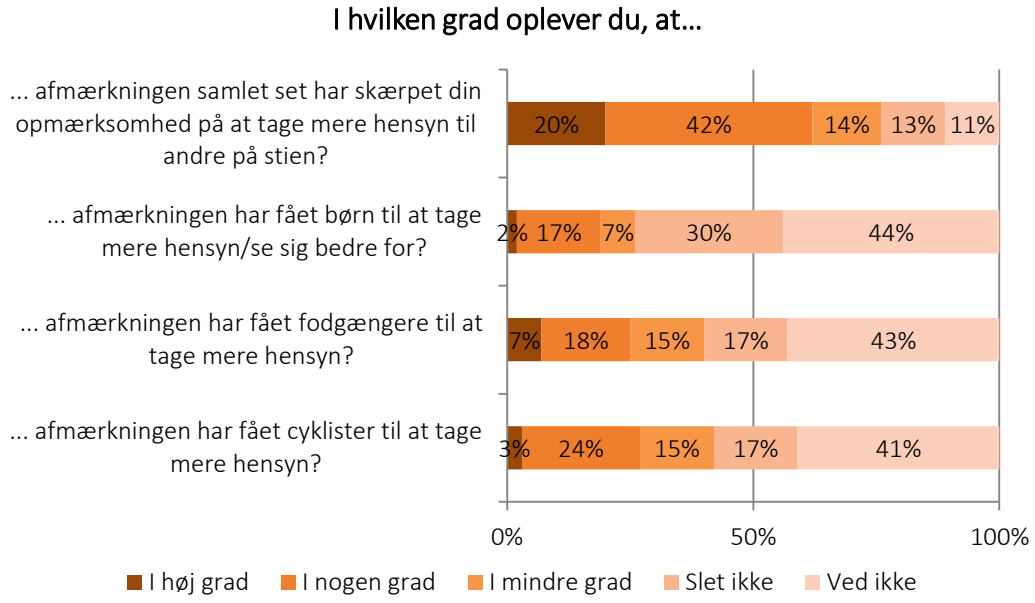
Figur 5 I hvilken grad oplever du, at afmærkningen har fremmet hensynsfuld adfærd på supercykelstien omkring Herstedøster Skole og/eller Galgebakken? Base: 100

Den følgende figur viser forskellen på pendlerne (dem, der cykler til og fra arbejde) og de andre trafikanter. Figuren viser, at pendlerne generelt oplever, at afmærkningen har en lidt mindre effekt end de andre trafikanter oplever – færre pendlere svarer, at afmærkningen i høj eller i nogen grad har fremmet hensynsfuld adfærd. Det skal dog nævnes, at en stor del af pendlerne (39 %) angiver 'Ved ikke'.



Figur 6 I hvilken grad oplever du, at afmærkningen har fremmet hensynsfuld adfærd på supercykelstien omkring Herstedøster Skole og/eller Galgebakken? Base: Pendlere: 49, Andre: 51

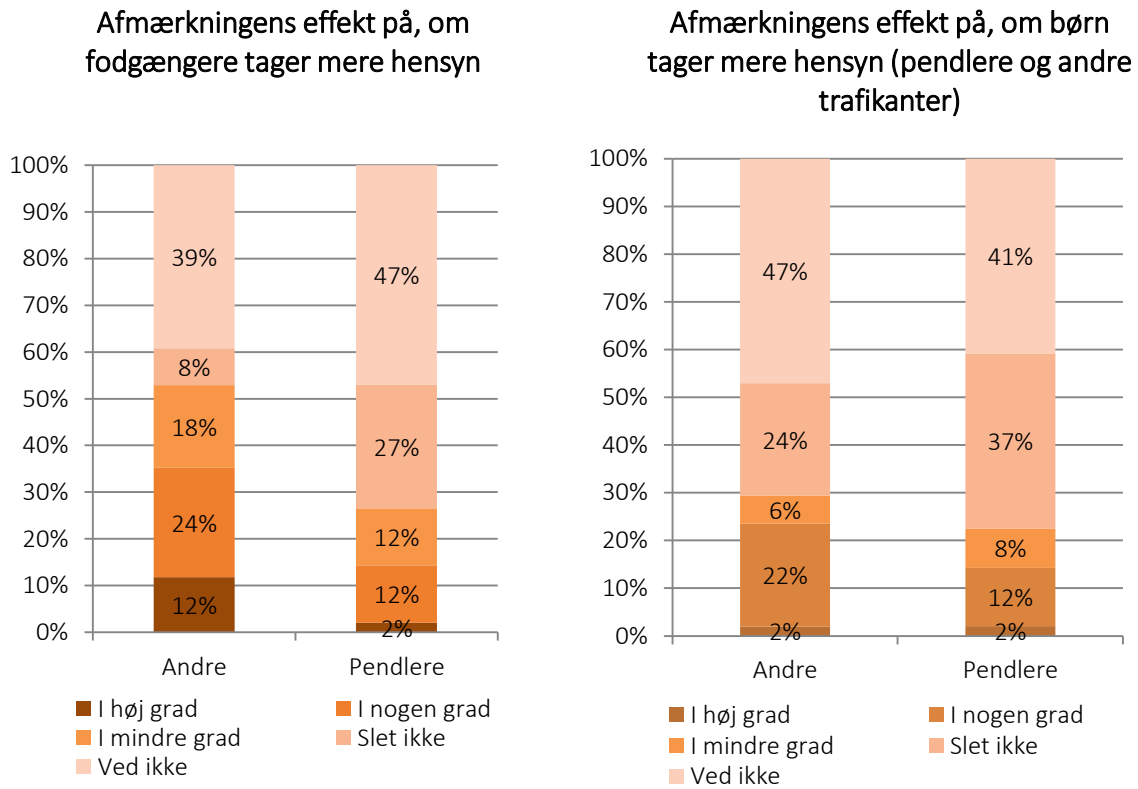
Nedenstående figur viser, at for 62 %'s vedkommende har afmærkningen i nogen eller i høj grad samlet set skærpet deres opmærksomhed på at tage mere hensyn til andre på stien. Der er ikke en nævneværdig forskel på pendlere og andre trafikanter på dette spørgsmål (se bilag). Der er således en stor del for hvem afmærkningen har betydet, at de er mere opmærksomme på at tage hensyn. Det er værd at bemærke, at et 'Slet ikke'-svar kan dække over, at brugeren mener, at de ikke kan blive mere opmærksomme på at tage hensyn.



Figur 7 I hvilken grad oplever du, at… Base: 100

Når det kommer til vurderingen af, hvorvidt afmærkningen har fået andre trafikanter til at tage mere hensyn, er meldingen ikke helt så klar. En stor del af deltagerne har svært ved at vurdere, om afmærkningen har fået cyklister, fodgængere og børn til at tage mere hensyn. Det er dog især børnene, som brugerne mener, at afmærkningen ikke i ligeså høj grad har en effekt på.

Ser vi på forskellen mellem pendlerne (dem, der cykler til og fra arbejde på stien) og de andre brugere, viser de kvantitative data, at pendlerne overordnet set er lidt mere skeptiske, når det gælder effekten af afmærkningen. Pendlerne angiver f.eks. langt oftere, at de oplever, at afmærkningen slet ikke har fået fodgængere eller børn til at tage mere hensyn, hvilket figuren nedenfor viser.



Figur 8 I hvilken grad oplever du, at afmærkningen har fået fodgængere til at tage mere hensyn & I hvilken grad oplever du, at afmærkningen har fået børn til at tage mere hensyn/se sig bedre for? Base: Pendlere: 49, Andre: 51

En anden tilgang til at se effekten af afmærkningen er, hvorvidt deltagerne mener, at den har forbedret eller forværret forholdene på Supercykelstien. Her angiver 38 %, at de oplever, at den har forbedret forholdene. Set ud fra, at der er tale om et relativt simpelt virkemiddel, er det et godt resultat. Der er dog også 46 % der angiver, det hverken er blevet bedre eller værre. Kun 2 % oplever, at det har forværret forholdene.

Lidt mere end halvdelen af deltagerne i den kvantitative undersøgelse mener, at det er nødvendigt at gøre mere for at få folk til at vise mere hensyn, hvor ca. en tredjedel mener, at der er gjort nok.

Figur 9 Hvilket af følgende 2 udsagn er du mest enig i? Base: 100

Citaterne nedenfor illustrerer, hvordan udvalgte brugere sætter ord på deres oplevelse af en positiv effekt. De oplever, at der bliver taget lidt mere hensyn. En enkelt informant påpeger, at selve Supercykelsti-konceptet måske er med til gøre opmærksom på, at vi alle skal være her, og ingen ”ejer” stien.

”Jeg synes, at både børn og voksne tager mere hensyn.”

”Jeg har oplevet, at folk tager lidt mere hensyn om morgenen, når der er mange på stien. ”Racerne” (dem der kører hurtigt på stien) tager også mere hensyn.”

”Det er ligesom om, folk er blevet obs, pga. skilte i vejen. og at det er en supersti, og nu har vi også fået forbindelse ind til København. Det er den med, at det ikke er min sti mere, det er vores (…) Der bliver tendens til, at man også som fodgænger dinglede lidt rundt. Nu er der opfattelse af højre og venstre, og man tager hensyn ved tværsti. Og der var mange uheld, der skete her. Så glemte man at bremse op, for det er jo min sti. Det skinner tydeligt

igennem, også som fodgænger og hundelufter – den får ikke bare lov at blæse i forvejen (…) Jeg har bare været opmærksom på, at der er ikke den der der flagren ,som der har været."

Evalueringen viser generelt set også tegn på, at mærkningen ikke har så stor effekt, som den kunne have. Citaterne nedenfor viser, hvordan udvalgte brugere omtaler en manglende effekt af hensynszonen.

"Jeg kunne godt genkende mærkningen, da den blev vist under gennemgangen af spørgeskemaet, men jeg har ikke tænkt nærmere over afmærkningen, når jeg har kørt på ruten på det seneste (…) Jeg mener dog bestemt ikke, at afmærkningen har gjort en forskel på gående og cyklende børn på ruten. "

"Nej, jeg synes ikke det virker. Jeg cykler bare ligeud, gider jo ikke sætte farten ned hver eneste gang."

"Jeg tror ikke det er noget , der som sådan giver det store udsving i, om folk kører stille og roligt i det område. Det er også det jeg kan forstå, når de snakker om blomsterkasser, så skal der nok noget andet til end kun lige maling på jorden"

Der kan være flere forklaringer på, at den helt store adfærdsændring udebliver. Det kan f.eks. skyldes, at man som cyklist ikke mærker de tre riller før afmærkningen samtidig med, at det kan være svært at nå at se afmærkningen, hvis man cykler hurtigt. Afmærkningens placering og udformning kan således være en årsag til manglende effekt på adfærd. Selvom Supercykelstien generelt bliver ryddet for blade og sne, er det relevant at være opmærksom på, at afmærkningen – som billedet nedenfor illustrerer – også kan være svær at se, hvis stien ikke er ryddet.

"Man kan ikke mærke at man kører over den. Og dem som er bruger af supercykelstien læser jo ikke det med små bogstaver"

FOTO: NIRAS 2016

I det næste afsnit give en forklaring på, hvorfor effekten måske ikke er så stor, som den kunne være.

Hensynszonen kan tolkes på mange måder

Selvom intentionen med afmærkningen kan forstås, er der noget, der tyder på, at brugerne ikke helt klart og tydeligt forstår, hvad afmærkningen vil have dem til at gøre. Det kan også forklare, hvorfor hensynszonen ikke har en klokkeklar effekt på trafikanternes adfærd.

Det kan blandt andet have at gøre med, at afmærkningen ikke tydeligt fortæller, hvad den vil have brugeren til at gøre. Skal man stoppe, skal man orientere sig, skal man gå forsigtigt, må man gå her osv.?

Afmærkningens tre piktogrammer ved siden af hinanden kan for nogle indikere, at de tre typer trafikanter skal færdes hhv. til venstre, i midten og til højre på stien. Cyklen er afbilledet i midten, og det betyder, at nogle cyklister opfatter det som om, at de bør køre i midten på stien pga. afmærkningen.

"Jeg har tænkt over det med, at man skal cykle i midten, jeg har en tendens til at holde til højre, fordi det har jeg lært fra barnsben. Det er svært at vænne sig til. Men man skal jo passe på hinanden."

Afmærkningerne ved hhv. skolen, Trippendalsstien og Galgebakken er identiske. De to områder er dog forskellige på den måde, at der på Trippendalsstien er både fortov og cykelsti, hvor der på Galgebakken kun er én fælles sti. En deltager i den kvantitative undersøgelse skriver, at symbolet med legende børn kan forstås som et signal om, at legende børn er okay på stien. Det er svært foreneligt med Supercykelstien som koncept. Hvor man kan mene, at det er okay med legende børn i Galgebakken, er det i mindre grad acceptabelt på Trippendalsstien, hvor der er et fortov til de gående. Det handler blandt andet om hvilke spilleregler – formelle og uformelle – der gør sig gældende i et givent område. Dette uddybes i et senere afsnit.

"Afmærkningens symboler forekommer mig at signalere, at gang og leg på cykelstien er ok, hvilket forekommer ekstra upassende for en SUPER-cykelsti. Men det væsentligste

sikkerhedsproblem synes jeg er manglende respekt for hajtænder ved tilkørsler - nogle steder måske fordi det er noget nær umuligt at se hvad der kommer, hvis ikke man kører frem."

Evalueringen peger på, at Sekretariatet har valgt den rette strategi ved at anvende symboler, som de fleste mennesker forstår, og som ikke kræver, at man kan læse. Man kan dog diskutere, om symbolerne i højere grad bør være i øjenhøjde og aflæselige for at sikre, at cyklisterne når at se dem og reagere på dem, inden det er for sent. Det betyder ikke nødvendigvis skilte, men det er vigtigt, at det sikres, at afmærkningen kan læses af cyklister på farten. Samtidig er det som nævnt vigtigt, at der er tale om symboler og mærkning, som ikke kan misforstås.

Afmærkningen er en orange bjælke på tværs af stien. Den orange farve er Supercykelstiernes farve. Farven forbindes dog ikke normalt med adfærdsregulerende elementer i trafikken. Hajtænder, spærreflader, optrukne linjer o. lign. er alle hvide. Cyklister, der også er bilister, er derfor vant til at aflæse og afkode hvide markeringer i vejen. Man kan derfor risikere, at hensynszone-markeringen ikke får den ønskede effekt, fordi man ikke opfatter farven som en "adfærdsregulerende farve".

"Ja, nu du siger det, så jeg det godt. Det er meget dekorativt. Det er pænt (…) Næ. Det er en forkert farve. Det signalerer ikke hensyn. Man er vant til hvid, ligesom derhenne (peger på hajtænder etc.)."

"Afmærkningen bør være tydeligere, evt. skulle man sætte et stop-skilt ved tunellen ved skolen, så folk stopper og orienterer sig inden de kører videre. Det skal være noget, som både voksne og børn kan forstå, som ikke kræver, at man kan læse."

Endeligt oplever nogle også, at det virker overflødigt – især dem, der giver udtryk for, at almindelig hensyntagen er en naturlig ting. Denne gruppe er nok også dem, der i spørgeskemaet giver udtryk for, at det ikke har haft en effekt på deres adfærd – hvis man allerede føler, at man tager det hensyn, der skal til, oplever man ikke, at afmærkningen har en betydning for ens adfærd. Måske kan det dog alligevel skærpe opmærksomheden, hvilket nogen giver udtryk for.

"Jeg behøver den ikke. Forleden morgen var der to der luftede hund, som spærrede hele vejen, og jeg kunne godt finde ud af at køre ind i græsset. Vi skal passe på, vi ikke stiller en masse op for at undgå noget, der ikke ville ske alligevel. Jeg kan sagtens se, at der kommer et barn. Nogen gange ringer jeg lige en ekstra gang, det kan jeg sagtens finde ud af uden. Det har den stikmodsatte effekt. Det irriterer mig, at der skal komme nogen og fortælle mig, hvordan jeg skal opføre mig, det er belærende. (…) Folk er jo voksne mennesker .Det er lidt at sige: "Lille ven, du skal bremse"."

”Ja, altså vi kører ikke så stærkt, men nej, den har nok mere fået mig til at prøve at kigge os bedre for. Vi kører ikke langsommere, men mere det med at kigge dig omkring hvor du cykler, der er mange andre, der også går her.”

Invitere eller regulere?

Evalueringens resultater viser, at det er relevant at foretage en analytisk skelnen mellem afmærkning, skilte og tiltag, der inviterer til brug, og dem, der regulerer brug. Man kan således have forskellige formål med tiltaget. Formålet kan enten være at informere og invitere til brug af Supercykelstien, som de runde orange C’er i asfalten eller vejviseren gør, eller at regulere adfærd, som hajtænder gør.

Ser man på hensynszonen i den nuværende form er det ikke nødvendigvis tydeligt for brugerne, om formålet med afmærkningen er at invitere til eller regulere brug af stien. Selvom symbolerne er velkendte og intentionen forstås, er det måske ikke helt entydigt, hvad afmærkningen gerne vil have brugerne til at gøre, når det orange blandes med velkendte trafikale ikoner. På Supercykelstien ved Herstedøster Skole kan afmærkningen forstås som, at der er blandet trafik et sted, hvor der kun burde være cyklister og krydsende fodgængere.

Skelnen mellem at invitere til og regulere brug har betydning for, hvor vigtigt det er, at brugerne forstår og forholder sig til en afmærkning. Det inviterende, f.eks. de runde orange C’er i asfalten, skal guide cyklisten til at følge Supercykelstien, men cyklisten behøver ikke at ”læse” denne afmærkning. Den orange farve indikerer Supercykelsti, og inviterer til, at cyklisten kan bruge den. Det inviterende er således også informerende, og cyklisterne eller andre trafikanter kan vælge at følge det inviterende eller lade være.

Det gælder i mindre grad tiltag, der har til formål at regulere adfærd, såsom hajtænder. De fleste ved, at hajtænder markerer, at man bør stoppe og har vigepligt. Tiltag, der har til formål at regulere adfærd, bør være entydige og ikke efterlade tvivl om, hvad man forventer af trafikanten. I forlængelse af dette påpeger en af brugerne, at afmærkning og skiltning i øjenhøjde måske bedre passer til denne type afmærkning. Skilte og afmærkninger, man skal ”læse” og forstå, kan måske være sværere at placere i asfalten – især fordi det er for sent at reagere, når først man er kørt hen over skiltene. Det er i hvert fald vigtigt at sikre sig, at de ses, før man forventes at reagere på dem.

”Man skal have afmærkning og skiltning væk fra vejbanen og så skal det være i øjenhøjde, det ville give mening, så ville jeg se det.”

I forlængelse af denne skelnen er det meningsfuldt at kigge i retning af biltrafikkens verden og ”låne” de koder og symboler, der anvendes her i endnu højere grad end i det nuværende forsøg. I det følgende uddybes effekten og forslag til at forbedre effekten ud fra nedslag i hver af de tre hensynszoner, og denne skelnen mellem at invitere til og regulere brug tages med videre.

Tre zoner med hver deres spilleregler og udfordringer

I dette afsnit uddybes og kvalificeres undersøgelsen ved at se konkret på de tre steder, hvor man har etableret forsøg med hensynszoner. Indledningsvis er der dog behov for lige at skitsere, hvorfor det er relevant at se på de spilleregler, der gør sig gældende i et givent område.

Et spørgsmål om sociale spilleregler

Noget af det, der kommer til udtryk i interview med brugerne, er, at der knytter sig nogle forventninger til færdslen i et givent område. Det gælder både forventninger til færdsel på en Supercykelsti, men også forventninger til færdsel ved en skole og i et boligområde.

Når man skal se på hvilke forventninger, der kan være til færdsel et givent sted, handler det i høj grad om at se på 1. hvad områdets primære funktion er og 2. hvem områdets brugere primært er. Den primære funktion og de primære brugere er det vigtigt at tilgodese og tage et særligt hensyn til. Andre typer trafikanter kan have adgang, men det vil normalt være på de primære brugeres betingelser.

Det handler altså i høj grad om, på hvis præmisser færdsel et givent sted bør være. For beboerne i Galgebakken kan man tale om, at Supercykelstien "låner" deres boligområde, og færdsel på denne del af Supercykelstien derfor nødvendigvis må være på beboernes præmisser. På samme måde er det oplagt, at færdsel omkring en skole i givne tidsrum foregår på skolebørnenes præmisser.

Sådanne hensyn afføder selvfølgelig spørgsmålet om, hvorvidt det er i overensstemmelse med forventningerne til konceptet "Supercykelsti" eller om en Supercykelsti forventes altid at være på cyklisternes præmisser. Citaterne nedenfor er udvalgte brugeres måde at give udtryk for hvilke spilleregler, der gør sig gældende forskellige steder i trafikken.

NIRAS: Hvad vil det sige for dig at tage hensyn til hinanden på en cykelsti? "At man kan gennemskue, hvilket område man kører i, og at man netop holder øje med omgivelserne - hvem dominerer i det her område? Er der mange små børn,, skal man ikke køre med 70 km i timen, hvis man ved, man kører forbi en skole, skal man ikke råbe af børnene. Yderligere også, at man ringer lidt i god tid, så folk kan trække ind til siden."

"Når det hedder en supercykelsti, så skal der for en supercyklist ikke være for mange ting, man skal hen over. Man skal finde ud af hvad man prioriterer her, om det er supercyklister eller andre trafikanter (…) Men man burde virkelig tænke over, hvad og hvem det er, man prioriterer. Personligt synes jeg, at tilgangen skal være, at man skal dæmpe farten lidt af sikkerhedsmæssige årsager, men stadig prioritere, at man som supercyklist kan køre frit og ubesværet."

---

1. Forløbet ved Herstedøster Skole

Billedet til højre viser forløbet langs med Herstedøster Skole, hvor der i fremtiden skal være Supercykelsti, og man derfor har etableret et forsøg med en hensynszone. Forløbet her kræver hensyn, fordi der – især når skolebørnene møder og har fri – er trafik ind og ud af cykelstativerne samtidig med, at der er gennemkørende trafik på stien.

Ved Herstedøster Skole er der tale om et længere forløb, hvor man skal være ekstra opmærksom og tage hensyn til hinanden. Udfordringen lige netop her er, at der er tale om et længere forløb, der kræver hensyn og opmærksomhed, snarere end en kort afsluttet zone. Det er således ikke kun lige ved afmærkningen, at der er behov for øget opmærksomhed. Afmærkningen indikerer ikke tydeligt start og slut på et forløb. Opfatter man afmærkningen som en ”start”- og ”slut”-mærkning betyder det endvidere, at hensynet ”stopper”, når man kører ned ad bakken.

Billedet illustrerer en udfordring, og måske samtidig en forklaring på, at effekten ikke er så markant som forventet. Som cyklist er det svært på afstand at se og tyde mærkningen på asfalten. Man kan fornemme, at der er noget orange i jorden, men de anvendte symboler er ikke specielt tydelige, før man kommer tæt på. Samtidig kræver det, at man som cyklist kigger ned i jorden, idet man kører over dem, og det gør det svært at være opmærksom på de andre trafikanter.

Eventuelle løsninger her kan være at lave tiltag over hele forløbet. Her er det dog vigtigt at være opmærksom på, at det er varierede tiltag, da f.eks. en opmaling af hele fladen på et tidspunkt vil blive ”normalt” og ikke lagt mærke til længere. Eventuelle fodgængerfelter på tværs er også en mulighed. Cykelstativernes placering gør dog, at det er svært at se, hvor de logisk kunne placeres. Måske kan de også give fodgængerne en falsk tryghed på et forløb som dette. Man kunne eventuelt gøre opmærksom på, at der er en skole her ved opsætning af skole-skilte. De har den fordel, at det er lette af afkode, og skaber opmærksomhed på, hvem man skal tage hensyn til – og hvis spilleregler, der gælder i dette område. Skiltene kunne evt. være dynamiske, da det især er i visse tidsrum, der er behov for øget opmærksomhed ved dette forløb.

2. Krydset ved Herstedøster Skole og Trippendalsstien

Kører man forbi Herstedøster Skole og under viadukten, rammer man Trippendalsstien. Der er således et T-kryds her, hvor gående og cyklende kommer oppe fra skolen. Gående skal krydse stien for at komme over på fortovet, og cyklende skal svinge ud på stien. Denne gruppe har – markeret ved hajtænder – vigepligt. Cyklister på Trippendalsstien skal således gøres opmærksomme på, at der kan komme trafikanter fra en sidevej. Billederne nedenfor viser dette T-kryds og stiens forløb.

FOTO NIRAS 2016

På dette sted er der tale om et kryds og ikke et forløb eller en zone. Udfordringen er således en anden end den første hensynszone. Gående skal krydse cykelstien her, og cyklister skal svinge ud på stien. Cyklister, der allerede befinder sig på stien, skal således gøres opmærksomme på, at der kan komme trafikanter ud fra siden, men ved dette kryds må færdsel være på cyklisternes præmisser. Fodgængere har deres egen sti langs med cykelstien og skal således krydse til mindst mulig gene for cyklisterne.

Billedet til venstre viser, at stien er en smule rødlig det sted, hvor gående forventes at krydse stien. Forskellen er dog ikke så tydelig. Hensynszonen er desuden placeret et stykke væk fra det rødlige stykke, og der er ikke umiddelbart sammenhæng mellem de to markeringer på asfalten.

Citaterne nedenfor illustrerer, at der er blandede opfattelser af, hvordan trafikken er på dette sted.

"Egentlig synes jeg det foregår okay dernede, synes folk kører pænere på den sti end bagved. De lavede sådan en "vis hensyn" ved skolerne, hvor de havde malet på, det virkede nogenlunde. Jeg synes faktisk, det fungerer meget godt dernede med både voksne og børn.

"Når jeg selv kører på cykelstien ved Trippendalsvej, så holder jeg ud til siden, så er der mindre chance for, at jeg bliver ramt. Det bliver man tvunget til, hvis man gerne vil overleve."

Udfordringen ved dette sted, som det ser ud i dag, handler om flere ting. Hajtænderne, og dermed det faktum, at der kan komme trafikanter ud fra siden, er svært at se langt fra på grund af bevoksningen og hajtændernes placering. Det er derfor vigtigt at sikre, at bevoksningen ikke hindrer overblik og udsyn i kryds med forskellige lette trafikanter, hvilket generelt er vigtigt på en Supercykelsti for at sikre trygheden[5]. Derudover kunne hajtænderne måske være placeret en smule længere fremme, da man som cyklist er nødt til at køre over hajtænderne for at få optimalt udsyn.

Endvidere tyder evalueringen på, at hensynszone-markeringen ikke virker dæmpende for cyklisternes fart, og den ses ikke af dem, der kommer oppe fra skolen. Selvom færdsel på denne sti forventes at være på cyklisternes præmisser, betyder det ikke, at man ikke kan arbejde med at give særlig opmærksomhed på samspillet med andre cyklister og fodgængere[6]. Ifølge Vejdirektoratets håndborg for Supercykelstier er det her vigtigt med tydelige vigepligtsforhold, som fremgår af udformning af området samt tavler og afmærkning.[7]

For at alle trafikanter bliver opmærksomme på udfordringen i dette kryds, kan mærkning og tiltag eventuelt strække sig over forløbet. Længere nede ad stien er udarbejdet en anden løsning, som er vist på billedet nedenunder.

FOTO NIRAS 2016

Der er flere forskellige faktorer, der gør, at man kan lade sig inspirere af denne måde at løse et T-kryds på. Det ternede trace i kombination med den hævede, røde flade skaber naturligt opmærksomhed på, at der er behov for at sænke farten her. Cyklister og fodgængere er opdelt fra sidevejen, hvilket skaber bedre overskuelighed for trafikanterne herfra. Det adfærdsregulerende gør brug af velkendte, trafikale symboler til at regulere

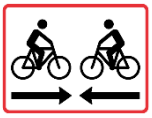
[5] Vejdirektoratet 2016: "Håndbog for Supercykelstier" s. 46

[6] Se Vejdirektoratet 2016: "Håndbog for Supercykelstier" s. 13. I de tættere bebyggede områder vil 35 km/h ofte ikke være realistisk, men derimod kan der arbejdes med at minimere antallet af stop, etablere genkendelighed og god rutevejledning samt give særlig opmærksomhed på samspil med andre cyklister og fodgængere."

[7] Vejdirektoratet 2016: "Håndbog for Supercykelstier" s. 46

adfærd, og der er ikke tvivl om, hvad man ønsker, at cyklisterne gør her. Ved at gøre brug af eksisterende og meget velkendte koder kan Supercykelstisekretariatet også bidrage til at lære byens børn at forstå og indrette sig efter de koder, der gælder i resten af trafikken.

"Cykelstien er ikke så god ved tunneludløbene, især området ved Broholmsvej, der har man prøvet at lave hegn, hævet asfalten og markeret med farver og sat lys op, det har givet lidt opmærksomhed på, at her sker der noget, det kan måske hjælpe lidt, men der er stadig mange børn som er uopmærksomme. Både børn, unge og voksne kører tit bare ud, det gør jeg også selv. Man har høj hastighed, og når ikke at sætte farten ned. Men jeg sætter farten lidt ned pga. bumpet."



Andre løsninger kan være via skilte at gøre opmærksom på, at der er en skole i området samt fra skolen gøre opmærksom på, at der er krydsende cyklister på stien. Brug af markering af fodgængerovergang kan også gøre det tydeligt for cyklisterne, at de kan forvente fodgængere på dette sted. En anden mulighed kan være dynamisk skoleskiltning eller lys, der blinker ved trafik. Brug af belysning kan desuden være med til at øge trygheden ved viadukterne samt give bedre oversigtsforhold.

3. Supercykelstien gennem Galgebakken

Den tredje hensynszone er i boligområdet Galgebakken, hvor Supercykelstien løber igennem. NIRAS' observationer og brugernes udsagn tyder på, at den største udfordring er ved Supercykelstien i Galgebakken. Her deles stien af cyklister og gående samt lokale og gennemkørende. I modsætning til de to andre steder, hvor man har etableret hensynszoner, er der her tale om reelt blandet trafik – et "shared space". Udfordringen er således en anden end de to andre steder, hvor der er tale om et forløb og et kryds.

Billedet nedenfor viser et af de steder i Galgebakken, hvor der har været etableret en afmærkning.

FOTO NIRAS 2016

Mærkning og tiltag bør tage udgangspunkt i, at færdsel skal være på boligområdets præmisser. Der har hele tiden været cyklister og gående blandet på stien i Galgebakken. Forskellen er dog, at færdsel tidligere utvivlsomt har været på boligområdets præmisser, selvom man også har haft udfordringer med uønskede knallerter. Stien løber i beboernes baghaver og mellem deres huse, og der kan forventes at være en forestilling om, at man som beboer relativt trygt og frit kan færdes i sit lokalområde samt at børn trygt kan lege og løbe rundt i området.

At Supercykelstien føres igennem området, tilfører en helt anden form for trafik, end der tidligere har været. Vælger man som cyklist at benytte en Supercykelsti, vil det være naturligt at forvente, at det er okay at cykle i et rimeligt tempo.

Udfordringen er her at gøre gennemkørende cyklister opmærksomme på, at færdsel i dette område er på beboernes præmisser. Billedet til højre viser, hvordan to lokale børn stopper på stien og spiller Pokemon Go. Samtidig er der folk, der går tur i området, og en cyklist på vej igennem området. I modsætning til området ved Trippendalsstien er området ved Galgebakken også beregnet til ophold og leg, hvorfor der skal være plads til dette.

FOTO NIRAS 2016

Ved brug af de orange runde C'er kan man invitere til kørsel i området, men der er ligeledes behov for signalering af, at der her skal tages hensyn til beboerne – i højere grad end at beboerne skal tage hensyn til cyklisterne. Beboerne skal selvfølgelig vide, at cyklisterne er der, men lige netop i et område som Galgebakken vil det være svært at ændre spillereglerne for færdsel i området – og måske heller ikke meningsfuldt.

Generelt er det udfordrende at kombinere konceptet Supercykelsti og "shared space". I den nyeste håndbog for Supercykelstier anbefales det også, at man ikke benytter denne type vej til Supercykelsti, fordi det er svært at sikre fremkommeligheden for cyklister på grund af hensynet til de andre trafikanter. Færdsel i et område med "Shared space" bør være på de gåendes præmisser, og det er svært at få til at harmonere med cyklister, der gerne vil hurtigt fra A til B[8].

Gående og cyklende på stien

Pas på legende børn

Zone-start med cykeltrafik

Zone-afslutning

Når Supercykelstien og "shared space" er kombineret som i Galgebakken, kan man med forskellige tiltag gøre opmærksom på, at der skal tages hensyn til beboerne. Det kan f.eks. være tydelig skiltning af, at der både er cyklister og gående på stien, "Pas på mig"-skilte samt zone-skilte, som man gør brug af andre steder i trafikken. En fordel ved "lån" af etablerede skilte er også, at de opleves som uden afsender. Det er således ikke Supercykelstien, der opfordrer til hensyn, men en mere generel opfordring.

[8] Vejdirektoratet 2016. "Håndbog for Supercykelstier" s. 26

Alternative løsninger kan være indsnævring af stien ved hjælp af et ”helle” ved de små stier, hvor beboerne kommer ud fra, eller en opmaling af cykelstien ned gennem de større pladser. Det er vigtigt, at man skelner mellem det inviterende og det regulerende, og at det regulerende i høj grad tager hensyn til beboerne, således at færdsel her bliver på deres præmisser. Ved at fokusere på hensynet til de gående, risikerer man, at Supercyklister vælger andre veje, hvis de skal tage for meget hensyn. Omvendt er det vanskeligt at ændre det levede liv i boligområdet. Det er således vigtigt at foretage denne afvejning mellem muligheden for som cyklist at køre i det ønskede tempo og hensynet til de gående.

Anbefalinger til at fremme hensyn og supercyklisme

På baggrund af evalueringens resultater har NIRAS en række anbefalinger til det fremtidige arbejde med hensynszoner.

Se på den konkrete udfordring

Først og fremmest er det afgørende at se på den konkrete udfordring og det område, hvor man oplever en udfordring. Hvilket område er der tale om? Er det f.eks. et forløb som ved Herstedøster Skole eller et "shared space" som i Galgebakken? Hvad er den primære funktion det pågældende sted, og hvem er de primære brugere? Før man påbegynder en løsning, er det vigtigt at kende svaret på disse spørgsmål, så man kan lave en løsning, der bygger på de konkrete udfordringer, og som er tilpasset områdets præmisser. Præmisserne handler især om hvis præmisser, færdsel i et givent område skal være på. Det er ikke sikkert, at et T-kryds altid skal være på supercyklisternes præmisser, som vi så det i Albertslund, hvor krydsende forgængere skal tage hensyn til cyklisterne. Andre steder kan vejens forløb eller andre omstændigheder betyde, at hensynet skal være til en anden gruppe trafikanter. Det er derfor vigtigt at se på den konkrete udfordring, og samtidig se på, hvem der skal tage hensyn til hvem.

Forløb

Krydsende trafik

"Shared space"

Der kan også være andre lokale udfordringer i andre byer, men de tre typer udfordringer vil sikkert også være at finde andre steder på ruten, og det er oplagt at lade sig inspirere at evalueringens resultater i Albertslund. NIRAS vil anbefale, at man så vidt muligt undgår at placere Supercykelstier i boligområder som Galgebakken, da færdsel her bør være på beboernes præmisser og derfor naturligt vil være til gene for de cyklister, der gerne vil køre stærkt.

Træk på eksisterende symboler og koder

Evalueringen viser, at det er vanskeligt at skabe adfærdsændringer ved brug af nye og ikke velkendte symboler. Der kan derfor være en pointe i at overtage biltrafikkens regler. På den måde forstås symboler og skilte let af voksne cyklister, og man bidrager til at gøre cyklende børn klar til at færdes i trafikken. Flere forældre i området giver udtryk for, at børn i Albertslund er beskyttede af stisystemet, og derfor ikke er ligeså nødt til at lære at begå sig i trafikken.

Det kan være en fordel at arbejde med brug af symboler og koder, som brugerne er vant til at aflæse – også gerne i øjenhøjde. Eksisterende og velkendte symboler til at skabe hensyn

er blandt andet hajtænder på stien, markering af skolen, hævet trace i en anden farve med hvid ternet afmærkning eller markering af blandet trafik ved brug af klassiske blå skilte. Evalueringen peger desuden på, at ikke alle udfordringer i forhold til sikker og hensynsfuld cyklisme kan løses ved brug af afmærkning og skiltning. Ofte vil det også kræve en ændring af den fysiske udformning, f.eks. ved brug af hævet trace, beskæring af buskads, "indretning" af stien, belysning mv..

Skeln mellem inviterende og regulerende

I arbejdet med at fremme hensynet giver det mening at skelne mellem, om formålet med en afmærkning eller et tiltag er at invitere til brug eller at regulere brug af et givent område.

Den orange farve associeres sandsynligvis i stigende grad med Supercykelstierne, selvom det ikke er noget, NIRAS har kunnet undersøge i denne forbindelse. Det giver stierne et tydeligt kendetegn, og som cyklist kan man trygt køre efter den orange farve som vejviser. Regulering af adfærd bør derfor tage afsæt i et andet udgangspunkt, så man ikke skaber tvivl om koblingen mellem den orange farve og vejvisning, som den er i dag. Skelner man mellem det inviterende og det regulerende, bør man i høj grad skabe association mellem farven og konceptet, når det gælder de inviterende tiltag. Supercykelstierne bør benytte sig af eksisterende symboler og koder for at påvirke hensyn og adfærd, idet nye former for signalering og brugen af den orange farve kan være vanskelig at afkode samt risikere at forvirre brugerne.

Overvej balancen mellem hensyn og "konceptet"

Endeligt er det vigtigt at være bevidst om, hvem man vælger, der skal tages mest hensyn til i et givent område. Med konceptet om Supercykelsti følger som oftest en forventning om, at det er muligt at cykle med en vis hastighed. Hvis man begrænser denne mulighed, skal det være meget bevidst og ud fra en analyse af, at der ikke er andre muligheder for at sikre tryghed og sikre forhold for trafikanterne.