

# Cykeltrafik i Vejle og midtbyplanen

## Notat



### Baggrund

Konsulentfirmaet Thomas Krag har sommer og efterår 2001 gennemført en analyse af cykeltrafikken i Vejle. Formålet har været at beskrive status og belyse midtbyplanens konsekvenser for cykeltrafikken.

Analysen har givet ny viden om både brug og holdning til forskellige transportmidler. Arbejdet er dokumenteret i en rapport, hvis del 1 er en sammenfatning på ca. 20 sider, mens del 2 består af en detaljeret afrapportering af de forskellige undersøgelser, der er foretaget. Der ligger alt i alt et stort materiale, som er et godt grundlag for fremtidig udvikling af cykling i Vejle. Dette notat er en kort sammenfatning af rapportens del 1.

*Der cycles mindre i Vejle end i andre danske byer. Ikke desto mindre er der 22%, der cykler til arbejde.*

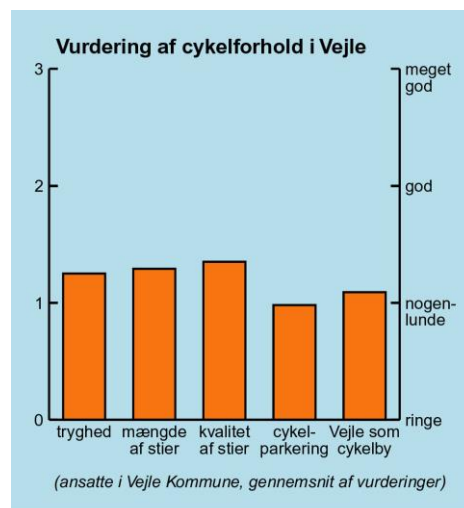
### Status

Cykeltrafikken står svagt i Vejle. Cyklen bruges 40% mindre end i landet som gennemsnit. Den kollektive trafik ligger også lavt. Bilen anvendes derimod mere end i de fleste andre danske byer.

Situationen afspejles i de holdninger, som borgere og brugere af Vejle giver udtryk for. Der synes således at være bred enighed om, at cykeltrafikken har dårlige vilkår, og at der er for meget biltrafik. Det sidste er ikke kun noget, som entusiastiske cykelbrugere og miljøfolk fremhæver. Også dem, der orienterer sig mod bilen, fremhæver spontant dette.

De, der cykler, peger på problemer med mangel på cykelstier, utryghed, fravær af cykelparkering og ikke mindst dårlig vedligeholdelse og renholdelse af cykelarealerne.

Generelt er det vurderingen, at der er langt igen, før cykelforholdene i Vejle kan betegnes som gode.



*Indfletningsbanen på Horsensvej (tv) er ikke nogen dårlig løsning, selvom mange er utrygge ved den. Men den behøvede ikke starte med et bump og et unødigt skarpt sving (th).*

*Små detaljer kan gøre en stor forskel, ofte uden at det koster det mindste. En nyanlagt cykelsti (tv) kunne sagtens være lavet uden bump, og der var vel heller ikke grund til halvt at skjule cyklistsymbolet. Og cykelbanen på billedet til højre kunne med fordel have været bredere.*





*Kombinerede cykel- og højresvingsbaner som nyligt anlagt på Boulevarden (tv) har vist sig som en sikker løsning andre steder. Men hvorfor skal cyklistsymbolet være så småt? Billedet til højre er taget i en anden kommune.*

## Muligheder

Selv om cyklen står svagt i Vejle, så bruges den dog en del. 22% cykler til arbejde og 24% bruger cyklen til indkøb. Herudover bruges cyklen i kombination med andre transportmidler. Det viser sig, at cyklisterne i høj grad vælger de samme veje, som bilerne kører på.

53% erklærer, at de gerne vil cykle mere. Det, der oftest fremhæves som betingelse for at cykle mere, er flere og bedre vedligeholdte cykelstier. En del henviser til tidsmæssige begrænsninger og behov for at hente og bringe børn, der afholder dem fra at cykle mere. Bakkerne i Vejle fremhæves ligeledes som et problem.

Den omfattende bilkørsel i Vejle afspejler sig i, at mange af bilturene er forholdsvis korte. 53% af alle bilture til arbejde og 75% af indkøbsturene repræsenterer afstande på 9 km og derunder. Bilture på højst 4 km udgør hhv. 24 og 47% af arbejds- og indkøbsturene. En pæn andel af disse ture kan gennemføres på cykel i stedet.

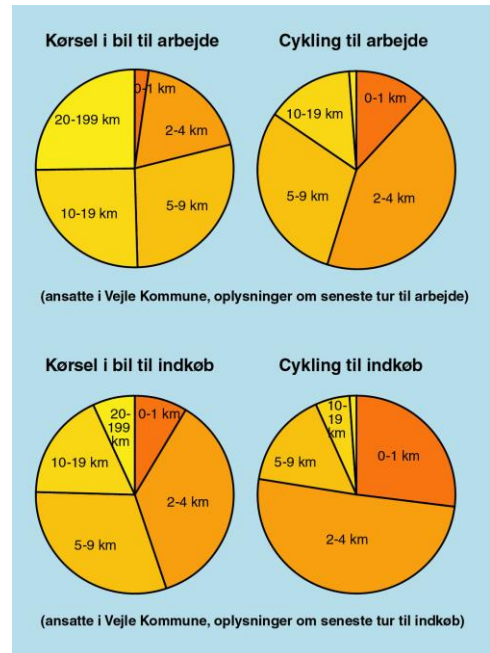
Vejles bakker udgør en barriere, der har en stor indflydelse på lysten til at cykle. På den anden side er bakkerne en kilde til daglig motion og sundhed for dem, der vælger at forcere dem. En del af barrieren er af psykologisk art, og moderne cykeludstyr gør det muligt at klare bakkerne uden større anstrengelser, blot man lærer at acceptere en langsom cykelhastighed op af bakke. Kun få i Vejle har cykler, der virkelig egner sig til bakkekørsel.

## Generelle anbefalinger om cykeltrafik

Det kan anbefales at give cykeltrafikken en væsentligt højere prioritet i planlægning og drift af Vejles veje og stier. Som nævnt er der i dag 22%, der cykler til arbejde. Køproblemerne ville være langt værre, hvis de cyklende i stedet kørte i bil. Kan man ved bedre forhold og effektiv kampagnevirksomhed undgå nedgang i cykeltrafikken eller sågar få flere til at cykle, kan man spare - eller i hvert fald udskyde - store investeringer i vejudbygning.

Det kan på kort sigt anbefales at opprioritere vedligeholdelsen af cykelarealerne og at styrke kommunikationen mellem kommunen og de potentielle cyklister. Så vidt muligt ansættes eller udpeges særligt personale hertil.

Kommunikationen skal dels fortælle, hvad kommunen faktisk gør og hvorfor, dels bestå i egentlig kampagnevirksomhed, som bl.a. skal hjælpe til at overkomme den barriere, som bakkerne repræsenterer.



*Kun få i Vejle har cykler, der egner sig til bakkerne, og mange opgiver derfor at cykle.*

## Grunde til at styrke cykeltrafikken:

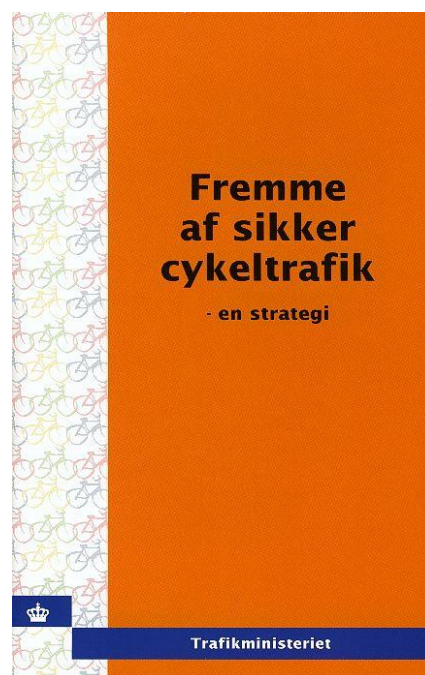
- mange borgere i Vejle ønsker bedre cykelforhold
- man bliver sund af at cykle
- cykeltrafik er godt for miljøet
- flere cyklister vil lette presset på veje og parkeringspladser

Vedligeholdelsen bør sigte imod at opnå et bestemt kvalitetsniveau. Cyklister er moderne, komfortsøgende mennesker, og cykeltrafik er mere sårbar overfor ujævnheder end biltrafikken. En tilfredsstillende vedligeholdelse vil formentlig løbe op i en del mere end de nuværende udgifter, men bør ses i lyset af, at cykeltrafikken giver plads til biler på vejene.

Der bør herudover tages fat på udbedring af de små og siden hen store konkrete problemer, som er påpeget af de cyklende (se rapporten side 25, 54 og 97). En del kan laves for små penge, og hurtige udbedringer sender et godt signal om, at cykeltrafik er velkommen i Vejle.

Det kan endelig anbefales at lave en egentlig cykeltrafikplan for Vejle. Planen skal pege på potentialer og barrierer, og udpege samt prioritere de steder, hvor der er behov for cykelstier, cykelparkering, sikring af skoleveje, trafiksanering mv.

*Det er officiel politik at fremme cykeltrafikken. Flere danske byer har udarbejdet lokale planer og strategier for at få flere til at cykle.*



## Midtbyplanen

Midtbyplanen er udtryk for traditionel trafikplanlægning. Den er baseret på prognoser og fremskrivninger, og sigter på at få Vejle til at fungere med en stigende biltrafik. Anlæg af Gl. Havn-forbindelsen skal muliggøre en fredeliggørelse af centrum.

Der er i planen taget hensyn til sikkerheden for cykeltrafikken og at øge fremkommeligheden for busser. Adgangen for biler er imidlertid i fokus, og overflytning til cykel og kollektiv trafik er ikke indregnet i prognoserne.

Visse ombygninger i vejfirkanten har været til direkte ulempe for de cyklende, andre opfattes som sådan, men kan dog i betydeligt omfang forsvares.

Set fra et cyklistsynspunkt vil midtbyplanen i det store og hele være neutral, hvis ellers cykeltrafikken får gode muligheder for at benytte Gl. Havn-forbindelsen.

Det er positivt, hvis Dæmningen og Kirkegade lukkes for gennemkørende biltrafik. Mange cyklister benytter disse veje, og vil derfor få færre gener. Det er også positivt, at der indføres 30 eller 40 km hastighedsbegrænsning i de centrale bydele.

Cyklisterne kører imidlertid mange andre steder end i centrum, og midtbyplanen vil ikke skabe bedre forhold i resten af byen. Det vil ikke gøre det mere tiltrækkende at cykle, at der kommer flere biler i Vejle, og heller ikke, at visse kryds og strækninger udvides.

Noget andet er, at den øgede biltrafik skal komme et sted fra, og det vil blandt andet være fra cykeltrafikken<sup>1</sup>. Et fald i Vejles cykeltrafik er derfor en sandsynlig konsekvens, hvis midtbyplanen realiseres i sin nuværende form.

Det var tidligere en almindelig planlægningsstrategi at anlægge og udvide veje i bycentrene, men de fleste byer viger i dag tilbage for at bruge sådanne virkemidler.

Som projekttype er Gl. Havn-forbindelsen derfor gammeldags, men af sin art repræsenterer den et godt bud på tilpasning til

Midtbyplanen er traditionel i sin angrebsvinkel.

Moderne trafikplanlægning bygger på den erkendelse, at tilbøjeligheden til brug af bil i et moderne samfund i praksis vil overgå den til rådighed værende plads i byområder.

Uden regulering vil biltrafikken regulere sig selv gennem omfattende kødannelser.

Der er elementer i midtbyplanen, der er til fordel for cykeltrafikken. Andre dele trækker i modsat retning.

Et fald i cykeltrafikken i Vejle er en sandsynlig konsekvens.

Det er beklageligt, at midtbyplanen ikke har integreret bestræbelser på at skabe en anden og mindre miljøbelastende balance mellem transportformerne.

<sup>1</sup> Der er gjort nærmere rede for disse overvejelser i rapportens del 1.

stigende biltrafik og fredeliggørelse af centrale bydele, hvis vel at mærke den planlagte lukning af Dæmningen og Kirkegade gennemføres. Nogle får som følge af Gl. Havn-forbindelsen øget støj- og trafikbelastning, men andre får reduceret deres gener.

Det er imidlertid beklageligt, at planen ikke har indarbejdet bestræbelser på at skabe en anden og mindre miljøbelastende balance mellem trafikformerne, så færre vælger at køre i bil.

Moderne trafikplanlægning<sup>2</sup> bygger på den erkendelse, at tilbøjeligheden til brug af bil altid vil være større end den til rådighed værende plads i byområder. Man må derfor på den ene side sikre gode alternativer i form af gang, cykling og kollektiv trafik, på den anden side søge aktivt at regulere biltrafikken. Uden regulering (f.eks. styring og betaling for parkering, på længere sigt roadpricing) vil biltrafikken regulere sig selv gennem omfattende kødannelser.

### Anbefalinger til midtbyplanen

Plads til gående og cyklende bør prioriteres højere, end at man skal kunne køre overalt i bil. 30 og 40 km/t zonerne bør udstrækkes til hele Vejle og ikke kun de mest centrale dele.

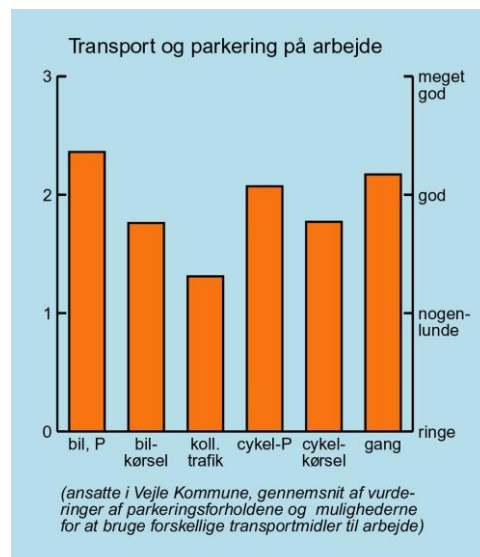
Det skal fortsat have høj prioritet, at man kan komme til parkeringspladserne i midtbyen i bil. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at der er behov for en indre ringvej til parkeringssøgende trafik. Vejfirskanten er i forvejen en ringgade, og med det planlagte parkerings- og vejinformationssystem kan bilerne ledes direkte til målet, hvorfor der næppe vil være behov for endnu en ringvej i byen.

Ideelt set bør midtbyplanen vendes om i tidsfølge, så de trafikstyrende og -begrænsende projekter sættes først i gang. Det er mere perspektivrigt at se, hvor langt man kan komme uden kostbare udvidelser, end det er først at udbygge, og siden se, om man kan blive enige om indskrænkninger andre steder. Med et velfungerende informationssystem kan biltrafikken på Dæmningen og i Kirkegade formentlig reduceres ganske meget også uden en etablering af Gl. Havn forbindelsen.

Det påtænkte informationssystem bør etableres snarest muligt. Inden Gl. Havn-forbindelsen anlægges, bør mulighederne for at reducere biltrafikken på Dæmningen og i Kirkegade alene ved information og parkeringsstyring (herunder afgifter) analyseres. Dette vil være et første skridt i retning af at indføre moderne trafikplanlægning.

Hvis det viser sig, at Gl. Havn-forbindelsen ikke kan undværes, bør det undersøges, om ikke man med fordel kan undgå den påtænkte parkeringsring, så biltrafikken primært kommer til at køre til og fra, og ikke også rundt om centrum. Dette vil samtidigt give cyklen en konkurrencemæssig fordel frem for bilen på de korte afstande.

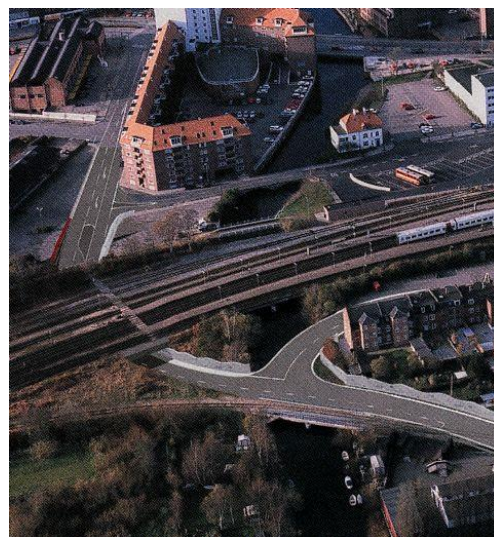
Thomas Krag, januar 2002



Mulighederne for at parkere på arbejdet vurderes generelt bedre end adgangen i bil. Dette kan tages til udtryk for, at der ved styring af udbuddet af parkering kan nås en bedre balance i myldretiden.

Det skal fortsat have høj prioritet, at man kan komme til parkeringspladserne i midtbyen i bil.

30 og 40 km zoner bør indføres mange steder og ikke kun i de mest centrale bydele.



Det bør undersøges, hvor meget det med et velfungerende informationssystem er muligt at begrænse trafikken på Dæmningen og i Kirkegade uden etablering af Gl. Havn-forbindelsen. Behovet for en indre parkeringssøgering bør desuden analyseres.

<sup>2</sup> Omtales gerne som Transport Demand Management (TDM) eller mobilitetsstyring.