

Strategisk værktøj og designprincipper til forbedret cykelinfrastruktur- og oplevelse

Emneplacering: mobilitet og adfærd

Formål

Med dette abstract vil jeg præsentere mit bachelorprojekt, hvor jeg bl.a. har udarbejdet et strategisk værktøj og designprincipper, som skal hjælpe byplanlæggere og politikere til at fremme og forbedre cykelinfrastrukturen- og oplevelsen, så flere vil tage cyklen i fremtiden. Værktøjet er relevant for både større og mindre byer, supercykelstier og almindelige cykelstier.

Baggrund for projektet

Der har i flere årtier været et stort fokus på, hvor og hvilket terræn motorveje og landeveje går igennem. Der er udviklet strategier for, hvordan man kan planlægge motorveje, blandt andet med fokus på æstetikken og arkitekturen omkring. Landskabets former og udseende har en afgørende rolle for, hvordan man oplever turen på vejen, og dette er i høj grad også tilfældet for cykelstier. Hvor motorveje og større landeveje går i eget trace, følger cykelstier for det meste med på sidelinjen. Som cyklist bliver du påvirket af anden trafik, og du er i direkte kontakt med omgivelserne og i høj grad påvirket af vejr og vind. Den store forskel er dog, at man som cyklist oplever omgivelserne i større grad, da man kører med lavere hastighed og derfor har god mulighed for at betragte omgivelserne og rummet omkring.

Det har i mange år været kendt blandt byplanlæggere, at begreber som sikkerhed og tilgængelighed spiller en rolle for den gode cykelinfrastruktur. I Supercykelstissamarbejdet er der yderligere 3 begreber: komfort, fremkommelighed og tryghed, der skal være med til at sikre den gode cykeloplevelse. Dog mangler oplevelsesaspektet i almindelig planlægning. Det er først inden for de senere år, at man er begyndt at fokusere mere på *cykeloplevelsen*, og hvordan man kan arbejde med den. Der mangler en del praktisk viden på området. Derfor har jeg, under min praktik i Sekretariatet for Supercykelstier, i mit bachelorprojekt udviklet et værktøj, der kan beskrive oplevelsen på cykelstierne. Ud fra dette har jeg udvalgt en række tiltag, der kan være med til at forbedre cykeloplevelsen.

Værktøjet

Værktøjet er udviklet på baggrund af observationer og gennemkørsler af supercykelstier og forskellig litteratur vedrørende den gode cykeloplevelse.

Værktøjet skal være med til at kunne inddele omgivelserne omkring supercykelstierne og forandringerne i omgivelserne i forskellige sekvenser ud fra omgivelsernes bebyggelse og natur. Oplevelsen af rummet kan derfor være vidt forskelligt, afhængigt af om man kører gennem et åbent grønt landskab eller bymæssigt miljø.

I værktøjet arbejdes der med fire kategorier af sekvenser: rekreativ zone, grøn zone, grå zone eller urban zone. Ud fra om miljøet eller rummet omkring cykelstien er defineret af at være i natur eller et urbant miljø, vil man sammen med mængden af liv kunne placere en strækning i en af de fire kategorier.

	Natur	Urban
Meget liv	Rekreativ zone	Urban zone
Lidt liv	Grøn zone	Grå zone

Den rekreative zone: Zonen er kendetegnet ved at være i grønne omgivelser uden at være præget af byggeri. Det er beplantning, haver, parker, skove eller åbne landskaber, der sikrer de rekreative omgivelser. Den rekreative zone vil også være forbundet med meget liv/aktivitet omkring. Selvom man befinder sig i grønne, naturskønne omgivelser, er det et aktivt miljø med høj energi og meget liv, og derfor skal man være mere opmærksom.

Den urbane zone: Den urbane zone er forbundet med tæt bebyggelse med en høj trafikintensitet. Facaderne orienterer sig mod gaderne, f.eks. i form af butikker, caféer eller skoler. Miljøet omkring er meget levende, og der er meget liv i gadebilledet. Der er i den forbindelse meget at holde øje med og tage hensyn til. For at holde et godt flow skal man være opmærksom på sine omgivelser.

Den grønne zone: Den grønne zone ligner den rekreative zone bare med mindre liv. Det er grønne, beplantede omgivelser, men der er mere fred og ro og ikke et højt aktivitetsniveau. Der forventes en følelse af at kunne køre i egne tanker i et sikkert landskab, hvor der er få hensyn at tage til andre.

Den grå zone: Zonen er karakteristisk ved at indeholde dele af byens elementer: bebyggelse, erhverv og eventuelt industri. Her er det dog reklameskilte, lukkede facader og eventuelt parkeringspladser, der præger billedet. Ofte vil der være meget trafik på vejene omkring, men lidt liv i gadebilledet.

Målet med de forskellige sekvenser; rekreativ zone, grøn zone, grå zone eller urban zone, er at beskrive karakteristikaene ved oplevelsen, hvilken adfærd og cykeloplevelse man kan forvente, og hvilke tiltag og designgreb, der er aktuelle for de forskellige sekvenser.

Ud fra de forskellige zoner er der flere tiltag, der kan forbedre oplevelsen. Det kan f.eks. være støjvolde eller beplantninger i den grå zone eller nedtællingssignal ved lyskryds i den urbane.

Tiltagene skal samtidig understøtte supercykelstiens kvalitetsmål for tilgængelighed, komfort, fremkommelighed og sikkerhed og tryghed.

Resultater

Værktøjet og de konkrete tiltag er stadig under udarbejdelse, da min bachelorpraktik- og opgave først afsluttes d. 5. juni.

På Trafik Dage vil værktøjet, og hvordan dettes bruges, blive præsenteret. De udvalgte tiltage vil blive uddybet og perspektivere videre til, hvordan den opnåede viden kan bruges for en bedre cykeloplevelse. Disse tiltag og designgreb vil bl.a. blive afprøvet på supercykelstien Ring 4-ruten.