

Sig farvel til de bløde trafikanter

Der er en kæmpe opbakning til cykeltrafik og til at få flere til at cykle. Men vi trækkes stadig med ord og begreber, som stammer fra en tid, hvor cyklister blev opfattet som nogle, det var synd for, men som på den anden side ikke skulle genere "den almindelige trafik". Det er på tide at sige farvel til begreber som fx "bløde trafikanter" og undgå det intetsigende ord "cyklisme". Selv ordet "cyklist" bør tages med forbehold.



AF THOMAS KRAG
Thomas Krag Mobility
Advice
tk@thomaskrag.com

Begrebet "bløde trafikanter" stammer fra 1970'erne og har bidt sig fast. Man kan stadig læse det masser af steder, også her i Trafik & Veje. Bag begrebet ligger en erkendelse af, at de ikke-indkapslede deltagere i trafikken - fodgængere, cyklister og knallertkørere - tager mere skade, når de rammes af en bil, end hvis de havde siddet i en anden bil, og at der derfor er brug for at tage særlige hensyn til dem. Så langt så godt. Men ikke godt nok. For der er flere problemer i begrebet.

Ét problem er, at det ikke er trafikanten som sådan, der er blød. Tværtimod vil de ikke-indkapslede

trafikanter typisk være sejere end deres bilbårne modparter. Forvekslingen mellem trafikant - som er en person - og kombinationen af transportmiddel og person ("blød trafikant", "hård trafikant") er ikke blot logisk set forkert. Den kan også skævvride hele den måde, vi tænker på om trafik og trafikanter.

Et andet problem er ordet "blød", i særdeleshed når ordet knyttes til en person. Populariteten af den bløde mand har nærmest fra starten været til at over-skue. "Bløde værdier" er meget godt, men alligevel... Det bløde er i mange sammenhænge synonymt med noget negativt, noget ikke-gennemtænkt, ikke-sta-bilt. Tænk blot på, hvordan du selv ville reagere på spørgsmålet "er du helt blød?".

Nøjagtigt det samme kan siges om "svage trafi-kanter", som er blevet brugt som synonym for "bløde trafikanter". Tidsmæssigt stammer det også fra 1970'erne, men bruges fortsat den dag i dag. "Gør svage trafikanter stærke" kunne man læse på banner-ne til cyklistdemonstrationerne sidst i 1970'erne. Men blev de "svage trafikanter" så stærke? Tjah... Accep-ten af, at det er godt at cykle, og at det er en aktivitet, der er værd at fremme, er steget til hidtil ukendte høj-der. Men er du svag, er du meget tæt på at være et offer. Så med "svage trafikanter" er det nøjagtigt som



Begrebet "cyklist" giver god mening i en konkret trafiksituation. Men den enkelte cyklist kan godt være bilist eller kollektiv passager på andre tids-punkter. Og fodgænger ikke mindst.



Stibomme skal "sikre" de "bløde trafikanter". Men er løsningen tiltrækkende for dem, der har bilen som alternativ?

ORD, DER BØR UNDGÅS

- Bløde trafikanter
- Svage trafikanter
- Lette trafikanter

ORD, DER BØR BRUGES MED FORSİGTİGHED

- Cyklister
- Bilister

Ordene giver god mening i en konkret trafiksituation. Men man risikerer at komme til at tænke i fastlåste kategorier.

"bløde trafikanter". Eller "lette trafikanter" for den sags skyld. Det er begreber, vi bør holde op med at bruge.

"Den almindelige trafik"

Det er værd at understrege, at situationen i dag er markant forskellig fra 1970'erne. Cykling var dengang ret almindeligt - om end i hastig tilbagegang i forhold til 1950'erne. Men det at cykle blev en manifestation, og der fremkom markante ønsker om at prioritere cyklen højere i trafikpolitikken. Kampen for bedre forhold viste

sig at være nok så meget op ad bakke, for planlæggerne var i den grad uddannet i at udbygge veje for biltrafikken, så cyklen nærmest blev betragtet som et fremmedelement. "Vi må jo også tænke på den almindelige trafik" var det typiske argument imod at tage plads fra biltrafikken.

Denne betragtning - at bilen var det almindelige, og cyklen det usædvanlige - er ganske tankevækkende som fremført i en tid, hvor der var markant færre biler og blev kørt markant mindre i bil end nu. Og man kan roligt kalde det paradoksalt,

at det i dag, hvor brug af bil er endnu mere dominerende, end den var i 1970'erne, er lykkedes at få cyklen placeret så højt på dagsordenen, som det er. Der ytres faktisk fra mange sider bekymring over, at cyklingen er i tilbagegang. For 40-50 år siden havde de fleste blot et skuldertræk til overs for cyklingens trængsler.

Ny viden

I sidste halvdel af 1970'erne blev der for første gang nogensinde her i landet udarbejdet faglige rapporter om cykling. Fo- »

VI BYGGER FREMTIDENS VEJE

Vores erfarne og engagerede medarbejdere gør forskellen

colas.dk

Arnaud Fevrier

COLAS

kus var på cyklisternes sikkerhed. Der skulle gå endnu et par årtier, før man for alvor begyndte at interessere sig for hvilke faktorer, der ligger bag den enkeltes valg af transportmiddel. Det ved man så meget mere om i dag. Så selv om man må medgive, at vi endnu ikke ved lige præcis, hvordan vi får fx de unge til at (gen)optage cyklingen, så ved vi markant meget mere om emnet, end vi gjorde førhen.

Vived fx, at nemhed, hurtighed og sundhed er centrale faktorer for, at folk vælger at cykle. Og at miljø og klima, hvor vigtigt det ellers er fra en politisk og en embedsmands synsvinkel, ikke er noget, der for alvor får den enkelte til at vælge anderledes.

Det er dermed også indlysende, at hvis en løsning er bøvlet for dem, der cykler, så sender den en underforstået besked til de cyklende om, at de nok skal se sig om efter et andet transportmiddel. Det er dog ikke mere indlysende, end at det savner at afspejle sig i udformningen af infrastrukturen herhjemme. Der er et stigende antal gode eksempler. Men man skal ikke cykle langt, før man finder det modsatte.

Pas på kategorisering

Ser man på en konkret trafiksituation eller en konkret by, vil man typisk se en masse biler, cyklister, fodgængere og måske nogle busser (for slet ikke at nævne folk på løbehjul, skateboard mv.). Og byens borgere vil blive klassificeret i forhold til dette som "bilister", "kollektive trafikanter", "cyklister" eller "fodgængere". Og her står vi så på kanten af en af de andre begrebsmæssige faldgruber.

For hvad er fx en cyklist? Det er en person, der på et givet tidspunkt kører på cykel. Men hermed ikke givet, at den samme person cykler på alle mulige andre tidspunkter. Vi kan træffe vedkommende både til fods, kørende i bil eller som bruger af den kollektive trafik.

Risikoen er, at de forskellige trafikantgrupper i vores tanker bliver til fastlåste kategorier. Virkeligheden er, at disse kategorier hele tiden skifter og en anden dag eller på et andet tidspunkt ville være helt anderledes sammensat.

Så selv om begrebet "cyklist" giver masser af mening i en konkret trafiksituation, skal vi være yderst forsigtige med at klassificere den person, der på et givet tidspunkt cykler, som sådan.

En anden god grund til at undgå begrebet "cyklist" er, at gruppen af cyklister alt afhængigt af definitionen (har cyklet en given dag/uge/måned/år, har en cykel, kan cykle) kan have en størrelse, der varierer med mere end en faktor 10. Vil man trods dette bruge begrebet på befolkningsniveau, er det vigtigt, at man nøje beskriver, hvilken definition man anvender. Og allerbedst, hvis man i stedet for ordet "cyklister" i klar tekst skriver, hvad man mener. Altså fx "personer, der har cyklet en given dag".

Præcis det samme kan siges om begrebet "bilist". Erfaringen viser, at det er muligt ved ændrede fysiske forhold at påvirke andelen af bilister markant. Og det er ikke nødvendigvis fordi, at de pågældende personer er blevet hjemme eller er kørt et andet sted hen. De har blot valgt at transportere sig på en anden måde. "Trafikfordampning" kalder man også fænomenet. Men pas på. Hermed er "trafik" brugt synonymt med "biltrafik". På trods af at gang- og cykeltrafik også er trafik. Nemt er det ikke.

Trafikform som ideologi

Et andet begreb er "cyclisme". Det er af nyere dato og bruges flittigt, men det er uklart, hvad det egentlig dækker over. En -isme betegner i almindelighed en ideologi. Ofte ses "cyclisme" dog brugt i sammenhænge, hvor man lige så godt kunne have brugt ordene "cykling" eller "cykeltrafik". Derfor: Gør dette, og glem alt om den nævnte -isme.

Woke?

Man kunne også sige "personer, der cykler", om end det kan give associationer. "Skal vi nu også passe på hvilke ord, vi bruger, når vi snakker trafik?" er det oplagte spørgsmål. Det lægger sig op ad diskussionen om "woke", og hvad man (ikke mere) bør bruge for nogle betegnelser om bestemte grupper af personer. Og sva-

ORD, DER KRÆVER FORKLARING

- Trafik
- Cyclisme

Mange tænker uvilkårligt på biltrafik, når de hører ordet "trafik". Så vær mere specifik. "Cyclisme" er upræcist. Mener du "cykling" eller "cykeltrafik", så brug disse ord i stedet.

ret er ja, vi skal i den grad passe på. Men begrundelsen er i dette tilfælde ikke, at nogle kan føle sig stødt over sprogbrugen, men at vi selv i vores arbejde lettere risikerer at gå galt i byen, hvis vi ikke får begreberne på plads. Og at vi let kan forvirre andre ved at bruge upræcise eller misvisende begreber.

Ordene afspejler sig i den praktiske virkelighed

Ordene gør det ikke alene. Men de hjælper. Og uheldige begreber har et medansvar for u hensigtsmæssige løsninger. Mange foranstaltninger, der angiveligt har skullet "sikre" de "bløde trafikanter", har tværtimod bidraget til at sikre de potentielt cyklendes valg af andre transportmidler. Hvis man i stedet havde fået til opgave at sikre, at de borgere, der vælger at cykle, kom sikkert frem, samtidigt med at man havde til opgave at få flere til at vælge cyklen, så havde man nok fundet på nogle bedre løsninger.

Hvis dette lyder abstrakt, så tag en cykeltur, som inkluderer et stisystem. Bemærk, hvad du tænker om de stibomme, du møder. Om man også kan passere stibommene, når man kører på ladcykel. Om der er skilte, der mangler eller ikke er vedligeholdet. Om belægningsens kvalitet er i orden. Om markeringerne på kørebanen er vedligeholdet. Om der er steder, hvor bilerne får før-grønt. ●