

Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik

Nr 4 Årgang 2
april 2003

Udgivet af Dansk Cyklist Forbund
og Cykelnetværket
med støtte fra Trafikministeriet

CYKEL VIDEN

Indeks

Grøn bølge for cyklister på Københavns vigtigste trafikvej
side 1

Kantstriber er vejen frem for cyklister
side 3

Odense Cykelby lever videre
side 4

Alle Børn Cykler - igen!
side 5

Skolevejsprojekter i Odense Kommune - virker de?
side 6

X
Husk tilmelding til Trafikministeriets
Cykelkonference på www.ida.dk

CYKELVIDEN - Nyhedsbrev om sikker cykeltrafik
v/ Dansk Cyklist Forbund,
Rømersgade 5-7, 1362 Kbh. K.
Hjemmeside: www.cykelviden.dk
Redaktør: Pablo Celis. E-mail: pce@dcf.dk
Redaktion: Jens E. Pedersen
Redaktionen afsluttet: 10. april 2003
Forventet deadline for næste nummer:
Medio juni 2003

Cykelviden.dk udgives af Dansk Cyklist Forbund
og Cykelnetværket med støtte fra
Trafikministeriet. Carl Bro A/S er hovedsponsor.

Københavns Kommune

Grøn bølge for cyklister på Københavns vigtigste trafikvej

På H. C. Andersens Boulevard i Københavns centrum blev to store kryds ved Glyptoteket ombygget i sommeren 2002. Formålet var at opnå bedre sikkerhed, men fremkommeligheden for alle trafikanter skulle også tilgodeses.

Hver dag kører ca. 90.000 biler gennem krydset H. C. Andersens Boulevard / Stormgade / Tietgensgade. Hertil kommer ca. 38.000 cykler (hvis det ikke regner). Før ombygningen var krydset blandt de tre absolut mest uheldsbelastede i Københavns Kommune. Politiet har registreret fem personskadeuheld i gennemsnit pr. år i de seneste tre år. Et uhyggeligt højt tal, selv når den store trafikmængde tages i betragtning.

...fortsættes på side 2



Ny rekord i fremskudt start: 12 sekunder.

Frederiksborggade nærmest Nørreport blev bus- og cykelgade ved Metroens åbning i efteråret 2002. En forkromet løsning med total omlægning på Nørre Voldgade blev ikke til noget. I stedet skal de 45% af metropasagererne, der ikke stiger om til tog under jorden, op til overfladen og signalreguleres sammen med busser og cykler. Det stiller krav til signalreguleringen og trafikanternes tålmodighed.

For cyklister fra Frederiksborggade betyder det, at man skal på tværs af et hele tolv meter bredt fodgængerfelt efter stoplinien med cykelsignaler. Al gammel vane om at luske gennem fodgængerfeltet for rødt bør glemmes her. Det er absolut ingen fordel at starte fra den fremskudte position efter feltet, når der bliver grønt. Hvis man respekterer signalet, belønnes man tilmed med en fremskudt start på hele tolv sekunder i forhold til busserne og desuden grøn bølge med roligt cykeltempo frem til næste regulering med cykelsignaler over Nørre Voldgade.

Københavns Rådhusplads: Mange cyklister har påpeget, at der manglede cykelsti på den korte strækning fra Jernbanegade til Vesterbrogade. Busstoppested og højresvingende biler mod Vesterbrogade gav her til tider kaotiske forhold. Nu kom cykelstien som en julegave. Stoppestedet er flyttet rundt om hjørnet til Vesterbrogade, og der er opsat cykelsignal. Cykelsignalet giver cyklister et kort fremspring i starten, men det kan også afkorte de ligeudcyklendes grøntid til fordel for en grøn højrepil. Det er nødvendigt, fordi alle busserne skal til højre.

Nu er det jo i bund og grund ikke særligt cyklistvenligt at afkorte cyklisternes grøntid, især ikke når der som her er tale om det sidste af en række tætliggende kryds, hvor cyklisterne typisk vil ankomme i den sidste del af grøntiden. Derfor er der dette sted gjort noget særligt ud af reguleringen. Princippet er, at detektorer i bilernes højrebane aktuelt vurderer, om en pil er nødvendig for at afvikle busserne. Derfor vil man som cyklist opleve, at pilen mange gange slet ikke tændes, så cyklister får den længst mulige grøntid.

Grøn bølge for cyklister - fortsat fra side 1

Nu skal man jo ikke slå sig til tåls med, at sådan må det nok være, når de store trafikmængder skal afvikles. Måske kunne ny teknik med trafikstyring af signalerne gøre en forbedring mulig. Nyanlæg af cykelstier i Tietgensgade og fremført cykelsti ved Tivolis hjørne på boulevarden var de aktuelle anledninger til at se på, om der også burde ændres ved selve krydset og signalreguleringen.

En typisk uheldssituation var uheld mellem venstresvingende biler og modkørende cykler. Når der som her er modkørende biler i tre baner at være opmærksom på, er det måske forståeligt at der ikke bliver så megen opmærksomhed tilbage hos den venstresvingende bilist. Det kan så gå ud over den modkørende cyklist i det meget fjerne venstre hjørne af den meget brede boulevard.

Den mest nærliggende løsning var bundet venstresving for biler, hvor konflikten med modkørende reguleres totalt af signalreguleringen med signaler med pilsymboler både i rødt, gult og grønt lys. Men det var ikke så let som det lyder, fordi der her er tale om to tætliggende kryds med i alt fire betydelige venstresving fra boulevarden. Flere faser i reguleringen giver kortere grøntid til den enkelte trafikstrøm, og det gælder også for cyklisterne. Vi ved jo, at cyklister er blandt vore skrappeste dommere til at vurdere, om ventetiden er rimelig. Og hvis signalerne ikke respekteres kan sikkerhedsgevinsten ved bundet venstresving hurtigt blive sat over styr.

Derfor indgik ønsket om grøn bølge for cyklister som et selvstændigt krav til projektet. Ved hjælp af trafikstyring og samordning der tilgodeser cyklister, er det heldigvis lykkedes at minimere cyklisternes stop, og vi kan konstatere god respekt for signalerne også blandt cyklister. Det giver begrundet håb om, at trafiksikkerheden i fremtiden vil blive væsentligt forbedret i de to kryds.

Af Lars Bo Frederiksen
Københavns Kommune



Karlebo Kommune

Kantstriber er vejen frem for cyklister

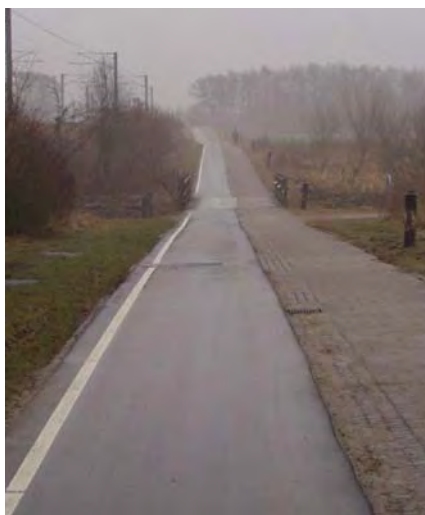
Byrådet i Karlebo Kommune bevilgede i 2002 et ekstrabeløb til forbedringer af forholdene for kommunens cyklister. De enkle ændringer har lettet dagligdagen for mange cyklister i Karlebo.

Figur 2. Stien langs Gl. Strandvej

Stien langs Gl. Strandvej er anlagt i den ene side af vejen over en strækning på godt 500 meter. Det er en dobbeltrettet cykel- og gangsti, som er adskilt fra vejbanen med en traditionel græsabat.

Stien er alt for smal, hvilket gør den vanskelig at cykle på. Især når man cykler i mørke med bilernes asymmetriske nærlys direkte ind i øjnene, kan det være svært at orientere sig.

Kantstriben blev lavet i den side af stien, som vender ud mod vejbanen.



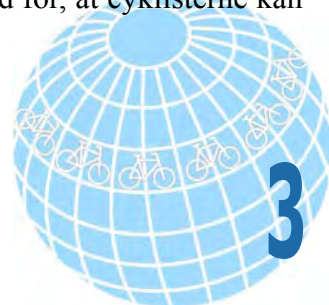
Figur 1. Banestien mellem Kokkedal og Nivå

skarpe lys fra et lokomotiv blænder. Kantstriben blev lavet i den side af cykelstien, der vender væk fra gangstien

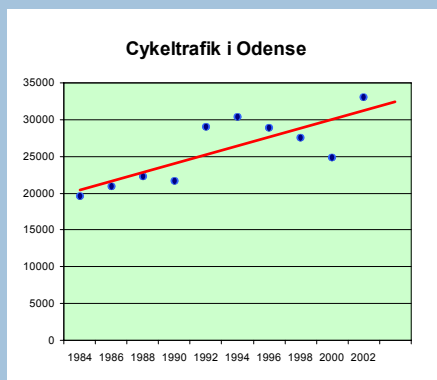
Banestien er en knapt 3 km lang cykel- og gangsti, som forbinder de to byområder Kokkedal og Nivå - se figur 1. Stien følger vestsiden af Kystbanen, og den passerer langs ubeboede arealer på det meste af sit forløb.

Cykelstien er så smal, at to cyklister i fart knapt kan passere hinanden, og den er desuden dårligt oplyst. I mørke er det meget svært at cykle lige, fordi den mørke asfaltbelægning går ud i et med græsrabatten. Endnu vanskeligere bliver det, når det

Kantstriberne blev lavet i efteråret, og vi har nu haft lejlighed til at teste dem igennem de mørke vintermåneder. For begge stiernes vedkommende opleves striberne som en klar forbedring. Især i tåget og usigtbart vejr giver de langt bedre mulighed for, at cyklisterne kan orientere sig.



Cykeltrafikken stiger i Odense



Cykeltællingerne viser, hvor meget cykeltrafik der kører imellem de østlige og vestlige dele i Odense. Da der er talt på enkelte dage, er tallene meget afhængige af det pågældende vejr. Derfor vises tendensen i cykeltrafikken med en ret linje. I 2002 var efterårsvejrret meget godt, og der er således tale om en markant stigning.

Ses der 15 år tilbage i tiden, er der tale om en stigning i cykeltrafikken på over 50%. Fra og med 2003 vil cykeltrafikken i Odense blive vist på baggrund af faste målestationer baseret på 42 spoler, der tæller døgnet rundt hele året.

Søren og Sille på cykeltur

Odense Cykelby gennemfører i april 2003 en kampagne for at få flere forældre til at cykeltræne med deres børn. Kampagnematerialet består af en illustreret børnebog der udsendes til 2. og 3. klasserne på skolerne i begyndelsen af april.

Bogen handler om Søren og Sille, og deres oplevelser med både vilde dyr og cykeltyve, da de farer vild i Odense på en cykeltur med mor og far. Den kan downloades på www.cykelby.dk

Odense Kommune

Odense Cykelby lever videre

Selv om den officielle 4-årige projektperiode er slut, vil Odense Kommune fortsætte en række cykelfremmende initiativer i de kommende år.

Flere af cykelkampagnerne fortsætter i regi af sikkerhedsfremmende initiativer. Endvidere vil kommunen via det nye EU-finansierede projekt Target 2 (www.eu-target.net) sætte en række nye initiativer i gang omkring børn, ældre og forskellige cykeltyper og -udstyr. Endvidere fortsætter hjemmesiden www.cykelby.dk foreløbig året ud.

Ta' cyklen til bussen

Odense Cykelby har udvalgt 5 forskellige stoppesteder som led i et forsøg med bedre cykelparkering. Det skyldes, at potentialet for kombination af cyklen og bus langt fra er fuldt udnyttet endnu. Det er derfor nærliggende at antage, at bedre cykelparkering kan øge antallet af parkerede cykler og dermed også antallet af kunder i den kollektive trafik.



De 5 stoppesteder er valgt ud fra, at der er tale om buslinier, der kører over en længere strækning til eller fra bymidten.

Stoppestederne havde før projektet ingen eller for lidt cykelparkering. Der er nu etableret cykelparkering ved alle 5 stoppesteder, hvor der er monteret mulighed for at fiksere cyklen til jorden med

nogle fastmonterede wirere. Efter nogle måneder vil antallet af parkerede cykler blive sammenlignet med antallet fra før ændringen. Såfremt der er tale om positive gevinster, vil det på længere sigt kunne få konsekvenser for resten af kommunens ca. 800 stoppesteder.



Alle Børn Cykler - både store og små

Alle Børn Cykler går ud på at få børn til at cykle til skole. Jo flere cykelture til skolen, jo flere chancer for at vinde i lodtrækningen om en fælles oplevelse for hele klassen. Der er derfor ikke lagt op til indbyrdes konkurrence eleverne imellem - klassen deltager i fællesskab.



"Børn kan lide at dyste og vil gerne overgå hinanden. Det at kæmpe for en fælles sag, betyder meget for sammenholdet i en klasse. I Alle Børn Cykler er alle med til at yde noget" har overlæge Susanne Buhl udtalt om kampagnen.

Alle Børn Cykler - igen!

Kampagnen Alle Børn Cykler gennemføres igen i uge 37 og 38. Landets kommuner kan være med til at sætte sund livsstil og børns cykling på dagsordenen i lokalområdet.

Børn og cykling er i fokus i Alle Børn Cykler, som arrangeres af Dansk Cyklist Forbund med støtte fra Trafik-, Undervisnings- samt Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Formålet er dels at få flere børn til at cykle mere, dels at sætte en debat i gang både i hjemmene og på skolerne omkring transport- og sundhedsvaner. I 2002 gennemførte 61.000 elever fra 3.500 klasser Alle Børn Cykler. Eleverne cyklede i gennemsnit 8,6 dage ud af 10 mulige. Ud af landets 275 kommuner havde de 225 én eller flere klasser med.

Alle kan være med

Kampagnen henvender sig til alle elever i 0.-10. klasse. De yngste kan erstatte cykelturen til skole med en tur efter skoletid. Det tæller nemlig med, at de træner til at blive sikre cyklister. Alle er velkomne til at tage far eller mor med på cykelturen.

"Vi forventer at få endnu flere børn med i år. Responsen fra 2002, hvor Alle Børn Cykler kørte første gang, var overvældende positiv", siger projektleder Susan Jespersen og fortsætter: "Det skal understreges, at Cyklistforbundet ikke mener, at børn skal ud i trafikken for enhver pris. På nogle skoler vil det ikke være forsvarligt. Meningen med Alle Børn Cykler er, at de, der har mulighed for at cykle til skole, skal opmuntres til det. Samtidig ønsker vi at være med til at skabe en lokal debat om forholdene for cyklister - og i forlængelse heraf også en forbedring af disse."

Kommunal samarbejdspartner

Kommuner kan blive samarbejdspartnere i Alle Børn Cykler og derved profilere kommunen i forbindelse med kampagnen. Som samarbejdspartner kan kommunen få sin egen side på kampagnens hjemmeside, ideer til lokale aktiviteter og konkurrencer samt udkast til invitationsbrev og pressemeddelelser. Det koster 100 kr. pr. skole i kommunen at blive samarbejdspartner, dog min. 500 kr.

Mere information om ABC

På hjemmesiden www.abc-abc.dk kan du læse mere om Alle Børn Cykler. Eventuelle spørgsmål rettes til Dansk Cyklist Forbund, Tanja Grønvall eller Susan Jespersen, på telefon 33 32 31 21 eller pr. mail abc@dcf.dk.





Hunderupvej i Odense - en lokal fordelingsvej med miljøbump

Anbefalinger

Evalueringen viser, at anlæg af stilleveje, miljøveje, bump, hævede kryds samt forskellige former for signalregulering i kryds, er de tiltag, hvor der er opnået den største trafiksikkerhedsmæssige gevinst.

Beregnes effekten for alene de 26 skolevejsprojekter, der indeholder hhv. miljøveje, stilleveje, bump, hævede flader og signalregulering opnås en signifikant reduktion i antallet af politiregistrerede uheld på 35, svarende til en effekt på 43%. På denne baggrund anbefales det at fokusere på anlæg med fartdæmpende tiltag samt ændringer i reguleringsformen af kryds.

Odense Kommune

Skolevejsprojekter i Odense Kommune - virker de?

I perioden fra 1986-1999 har Odense Kommune etableret i alt 108 skolevejsprojekter. Skolevejsprojekternes formål er at sikre farlige såkaldte 'skole- og fritidsveje', altså veje som børn i skolealderen benytter på deres rute til og fra skole og fritidsaktiviteter. En evaluering af skolevejsprojekterne viser, at projekterne forbedrer trafiksikkerheden - både for børn og voksne.

I Odense Kommune har man siden slutningen af 1970'erne udarbejdet skolevejsundersøgelser for kommunens skoler. Kommunerne har, ifølge lovgivningen, pligt til at sikre farlige skoleveje og pligt til at sørge for befordring, indtil skolevejene er sikre. Odense Kommune har lavet systematiske skolevejsundersøgelser på i alt 45 skoler, og hvert år afsættes der et beløb i anlægsbudgettet til etablering af skolevejsprojekter.

Som led i et europæisk forskningsprojekt, Target 2, er godt 100 skolevejsprojekter i Odense Kommune inkluderet i en statistisk analyse af projekternes samlede effekt fordelt på uheld og personskader.

I evalueringen indgår i alt 104 skolevejsprojekter sammenlagt til i alt 80 studieobjekter. Fordelingen på projekttyper er 19 krydsprojekter (studieobjekter) med i alt 20 skolevejsprojekter, 60 strækningsprojekter (studieobjekter) med i alt 83 skolevejsprojekter samt ét netprojekt indbefattende ét skolevejsprojekt.

Metode

Den trafiksikkerhedsmæssige effekt af skolevejsprojekterne er opgjort ved en før-og-efter uheldsevaluering med brug af en kontrolgruppe til korrektion af den generelle uheldsudvikling.

.....fortsættes på side 7



5.-18. maj 2003

Hvad tænker du på?

I maj 2003 lancerer Dansk Cyklist Forbund med støtte fra Trafikministeriet en ny kampagne med titlen "Hvad tænker du på?" for at få voksne cyklister til at køre mere sikkert i kryds.

Se mere om kampagnen på www.dcf.dk

2. juni 2003

Trafikministeriets cykelkonference

Mandag den 2. juni 2003 kl. 10 - 17 afholdes Trafikministeriets cykelkonference i Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31-33, København.

Tilmelding til konferencen kan ske på www.ida.dk.

Programmet for konferencen er tilgængeligt på www.cykelviden.dk.

25.-26. august 2003

Trafikdage 2003

Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet indbyder igen i 2003 til en todages trafikkonference i dagene 25. - 26. august 2003.

8. september 2003

Alle Børn Cykler

Se omtalen af kampagnen på side 5 i nyhedsbrevet.

Skolevejsprojekter i Odense Kommune - fortsat fra side 6

Foruden politiregistrerede uheld stillede Odense Kommunes sygehus registreringer til rådighed for evalueringen. Det viste sig dog, at en lang række af de sygehusregistrerede uheld alene kunne stedfæstes til vejnavne. For en stor mængde af disse uheld kunne det således ikke afgøres, om uheldet var sket inden for skolevejsprojekternes fastlagte fysiske afgrænsning. For kontrolgruppen var det endvidere kun muligt at indhente oplysninger om politiregistrerede uheld. Da specifikationerne for hhv. politi- og sygehusregistrerede uheld således var forskellige, blev der alene anvendt politiregistrerede uheld i de statistiske test af den trafikikkerhedsmæssige effekt af skolevejsprojekterne. For hvert af de studerede skolevejsprojekter blev der dog lavet en opgørelse over antallet af sygehusregistrerede uheld.

Resultater

I 25 af de 104 undersøgte skolevejsprojekter forekom der ingen politiregistrerede uheld i hverken før- eller efterperioden. De resterende 79 skolevejsprojekter blev sammenlagt til 56 studieobjekter med politiregistrerede uheld. For halvdelen af disse studieobjekter skete en forværring af trafikikkerheden, mens trafikikkerheden blev forbedret for den anden halvdel.

Evalueringen viser, at skolevejsprojekterne har reduceret antallet af politiregistrerede uheld signifikant med 18%, svarende til 17,7 uheld pr. år. Der er ligeledes påvist et tendentielt fald i antallet af personskader på 20%, svarende til 8,8 personskader pr. år. Ifølge Vejdirektoratets trafikøkonomiske enhedspriser for år 2000 svarer dette til, at skolevejsprojekterne sparer samfundet for 15,7 mio. kr. i uheldsomkostninger om året, heraf omkring 1 mio. kr. om året i direkte udgifter for Odense Kommune. Besparelserne skal ses i lyset af, at kommunens anlægsudgifter til sikring af skolevejene i hele perioden har ligget i intervallet 1-1,5 millioner kr. årligt.

En opdeling af skolevejsprojekterne på tiltag viser tydeligt, at det især er anlæg af miljøveje, stilleveje, bump, hævede flader og signalregulering, der har givet den gunstige effekt på trafikikkerheden. Omkring to tredjedele af effekten skyldes disse forholdsvis få projekter (26 skolevejsprojekter).

Den trafikikkerhedsmæssige effekt af projekter med cykelstier, -baner og -striber viser sig at være statistisk signifikant forskellig, hvor nogle projekter medfører en væsentlig forværring af trafikikkerheden og andre en stor forbedring.

Læs mere om evalueringen i *Dansk Vejtidskrift nr. 2 - 2003*



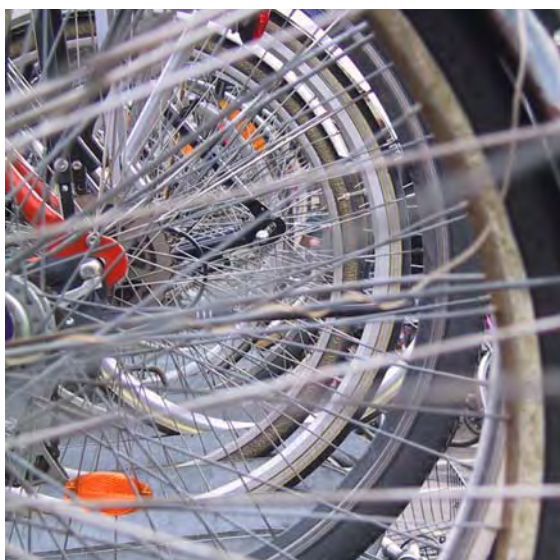
Bliv sponsor

Cykelviden er finansieret af Trafikministeriet. Finansieringen dækker udgifterne til at vedligeholde hjemmeside og udsende nyhedsbrev i en tidsbegrænset periode på et år. Derfor er Cykelviden afhængig af eksterne midler for at kunne fortsætte i forhåbentligt mange år frem. Ønsker din virksomhed at støtte Cykelviden, hører vi meget gerne fra jer. I så fald kontakt venligst direktør Jens E. Pedersen - Dansk Cyklist Forbund på e-mail: jep@dcf.dk eller på telefon 33 38 24 60.

En sammenfattende cykelpolitik - er det vejen frem?

At få flere til at cykle kræver en aktiv indsats på mange fronter og af mange forskellige aktører. For at sikre at alle trækker i samme retning, er det vigtigt med et fælles grundlag - en cykelpolitik.

Mange kommuner og amter har udarbejdet cykelhandlingsplaner, ofte med fokus på anlæg af cykelstier. Hvorfor ikke lade en sådan plan dække de øvrige aspekter, som kan fremme cykeltrafikken?



En sammenfattende cykelpolitik bør efter vores mening beskrive:

- hvor er vi ? (status)
- hvor vil vi hen ? (mål)
- hvordan kommer vi der til ? (aktiviteter og ressourcer)

En god cykelpolitik er en politik som alle aktører forstår og bakker op om, og som inddrager de forskellige målgrupper aktivt.

Status

At gøre status for cykeltrafikken kan f.eks. ske ved en opgørelse af:

- mængden af cykeltrafik
- omfanget af fysiske faciliteter og deres tilstand
- de aktiviteter der i dag gennemføres, og
- de erfaringer vi har.

Mål

Det er vigtigt at formulere et eller flere mål, så der kan defineres en fælles referenceramme. Målene skal kunne kvantificeres og følge en tidsplan, så effekten kan måles. Et centralt mål kan være mængden af cykeltrafik, f.eks. antal cyklister i forskellige tværsnit, andel medarbejdere som cykler til arbejde i udvalgte firmaer eller andel elever som cykler til skole i år 2xxx.

Aktiviteter og ressourcer

De enkelte aktiviteter bør tilrettelægges indbyrdes, så fokus løbende kan fastholdes. Det kan f.eks. være:

- forbedring af cykelrutenettet og cykelparkering
- drift og vedligehold af cykelstinet
- cykling til skole og arbejdspladser
- cykling på Internettet

Mange aktiviteter kan være et tilbud, så deltagelse foregår frivilligt. Samtidig bør man undgå at bruge ressourcer på målgrupper, som næppe kan påvirkes til at ændre transportvaner. Den statslige forskning i cykeltrafik er nu ophørt, men vi håber, at vejbestyrelserne til gengæld vil gennemføre forsøg med nye cykelløsninger og nye samarbejds-, informations- og kampagneformer.

I Carl Bro påtager vi os også et medansvar for udvikling af viden på cykelområdet, og vi bidrager gerne med vores ekspertise til opbygning af lokale cykelpolitikker. Yderligere oplysninger kan fås hos Thomas Gätke eller Erik Basse Kristensen, Carl Bro as Trafik & Transport, Granskoven 8, 2600 Glostrup, tlf. 43 48 60 60.



TARCO har en målsætning om at blive Danmarks grønneste entreprenør

I 2002 vandt vi Fyns Amts Miljøpris for gennem flere år at have udviklet de nødvendige teknologier for genanvendelse af forskellige restmaterialer i produktionen af nye vejmaterialer. Hermed er der sparet store mængder naturlige råstoffer, og de miljø- og landsskabsmæssige problemer, som normalt er forbundet med både affaldsbortskaffelse og råstofindvinding, er mindsket betydeligt.

Meget få forbinder måske asfalt med miljø - men i Tarco har vi mulighed for at tilbyde asfaltprodukter, hvor der er taget miljøhensyn i produktionen, og hvor forbruget af råstoffer er så lavt som muligt. For at skabe mulighed for at bedømme de enkelte produkter har vi nu udviklet Det Grønne Index, som tydeliggør ressourceforbruget og gør det nemmere at være miljøbevidst indkøber af asfaltarbejde.

Målet er at miljø fremover vægtes som en væsentlig faktor, når det gælder valg af nye belægninger til veje og cykelstier i det danske land.

God tur i det grønne.....

The logo for TARCO, featuring the word "TARCO" in a bold, green, sans-serif font. The letter "T" is stylized with a vertical bar on its left side.

TARCO VEJ A/S

Slipshavnsvej 12, 5800 Nyborg, Tlf. 6331 3535, Fax: 6331 3536, Web: www.tarco.dk, Mail: tarco@tarco.dk