

Index

Stibom kontra bump, Odense Kommune	side 1
10 år med nationale cykelru-ter, konference	side 3
Komfortmålinger på cykelstier i Københavns Kommune	side 4

Odense Kommune

Stibom kontra bump

Odense kommune har gennemført et forsøg med at finde alternativer til stibom på tværs af stier, som krydser en vej. Stopafmærkning, bump og steler at være et alternativ.

Odense Kommune har gennemført et forsøg ved seks stier, hvor de krydser en vej eller afsluttes vinkelret på en gennemkørende vej. Ved forsøget blev stibomme fjernet og senere erstattet af fire foranstaltninger; 1) hjagtænder med midterlinie, 2) stopafmærkning med stoplinie, stoptavle, stop afmærket i rød-hvid på stibelægning og midterlinie, 3) bump med tilhørende afmærkning, og 4) steler. Forsøget er en del af projektet Odense Danmarks Nationale Cykelby. Formålet med projektet er at undersøge alternativer til stibomme, der medfører færre besværlige og ukomfortable manøvrer for cyklister.

En stopinterviewundersøgelse af 183 cyklister viser, at ca. 90-95 procent af cyklisterne synes, at stopafmærkning evt. med bump er mere behagelige end stibomme. Omkring 60 procent af cyklisterne føler sig mere trygge ved stopafmærkning evt. med bump end ved stibomme. Omkring 85 procent af cyklisterne mener, at stopafmærkning evt. med bump er tilstrækkeligt til at gøre dem opmærksom på krydset og tilskynder dem til at se efter trafikken på vejen. De bekymrede mener, at løsningen ikke får dem tilstrækkeligt ned i fart og er uhensigtsmæssig for børn, samt at stopafmærkningen ikke er omfattende nok. Omkring 75-80% mener, at Odense Kommune bør fjerne flere stibomme og anlægge stopafmærkning evt. med bump. De bekymrede mener, at der bør hensyn til børn og oversigts- og trafikforhold.

Der blev gennemført 30 dages registreringer af cyklisternes adfærd på de seks forsøgssteder. Fire parametre indgår i adfærdsstudierne; 1) hvornår cyklister ophører med at trampe i pedalerne, 2) om cyklisterne stopper eller bremses ved krydset,

Fortsætter på side 2...

Cykler og Sundhed

Odense Kommune kobler budskabet om bedre sundhed direkte til opfordringen om at cykle mere i en kampagne om cykler og sundhed. Der er følgende elementer i kampagnen:

- # Halvsides annoncer "Stranden" og "Stuen"
- # Reklame spots på TV2 Fyn i 4 uger i juli 2003
- # Reklamer bag på bybusserne
- # Husstandsomdelte postkort med gode råd
- # Konkurrence på internettet
- # Kartoffelsækken går rundt i bymidten og i Tarupcenteret og uddeler postkort

Ældre - guidede ture i Odense

Gruppen af ældre vil vokse i de kommende år. Mange ønsker at opretholde et sundt og aktivt liv i den 3. alder. Derfor er det oplagt at markedsføre cykling for de ældre fra 60 år og op.

Markedsføringen skal være direkte og målrettet den potentielle aldersgruppe 60 - 70 år. Der annonceres, og der trykkes 10.000 foldere, som er fordelt bredt. Her opfordres til at cykle mere (velvære, sundhed og oplevelser), og der tilbydes konkrete guidede ture. Der er udformet 4 forskellige ture med hvert sit tema. Hver tur gentages 3-4 gange. Hver af de 11 ture har plads til ca. 50 deltagere.

Folderne indeholder kort og turbeskrivelser, så det også er muligt at cykle turene på egen hånd.

<http://www.cykelby.dk/cykelarr.asp>

...Fortsat fra side 1

3) hoveddrejninger, og 4) vigepligtadfærd. De fire parametre er indikatorer på erkendelse af krydset, agtpågivenhed, opmærksomhed og orientering. I alt blev 2.195 cyklister studeret.

Adfærdsstudierne viser i hovedtræk, at cyklisterne kommer længere ned i fart, når der er stibomme end uden stibomme, men at de er mindre opmærksomme og agtpågivne. Hajtænder får flere cyklister til at orientere sig. Steler ser ud til at få cyklisterne til at stoppe med at trampe i pedalerne lidt tidligere, og derved måske erkende krydset tidligere. Bump alene er en dårlig løsning, men yderst anvendelig sammen med hajtænder eller stopafmærkning. Alle 4 adfærdsparametre ser ud til at blive påvirket i positiv retning med stopafmærkning alene, hvorved flere cyklister erkender krydset tidligt, flere stopper eller bremser, flere foretager hoveddrejninger og har en bedre vigepligtsadfærd overfor vejtrafikanter.

Alt i alt ser kombinationsløsningen med stopafmærkning, bump og steler ud til at være den bedste løsning af de undersøgte alternativer. Denne kombinationsløsning får langt de fleste cyklister til at stoppe med at træde i pedalerne tidligt, dog lidt senere end med stibomme. De fleste cyklister stopper eller bremser ved krydset med kombinationsløsningen, og langt flere gør det end med stibomme. Cyklister udviser den største grad af agtpågivenhed og orientering mod vejtrafikken og den mest korrekte vigepligtadfærd med kombinationsløsningen, hvilket er langt bedre end med stibomme.

Kombinationsløsningen ser kun ud til at være velfungerende med stopafmærkning. Bump har en gavnlige yderligere effekt, mens steler er mere tvivlsomme. En mulighed, som er angivet af de interviewede cyklister, er at øge omfanget af stopafmærkningen. Stibomme hindrer ikke knallerter eller motorkøretøjer i at benytte stierne. Faktisk bruger de dem lige så meget med som uden stibomme. Der er heller ikke belæg for at sige, at hajtænder, steler, bump eller stopafmærkning får knallerter til at blive væk fra stierne.

På baggrund af undersøgelsen kan det anbefales at foretage udskiftning af stibomme med en ny løsning bestående af stopafmærkning evt. med bump. Det opfordres til at eksperimentere med en mere intensiv form for stopafmærkning, hvilket måske vil føre til endnu mere positive resultater.

http://www.cykelby.dk/pdf/erstatning_stibomme.pdf



Ekstra sidespejl skal hindre ulykker

Scania Danmark har i et samarbejde med DTL og fragtmandsvirksomheden J. Nørgaard Petersen A/S i Tåstrup iværksat et sikkerhedsprojekt, der skal medvirke til at reducere antallet af højresvingulykker mellem lastbiler og "bløde" trafikanter.

Forsøget omfatter montering af et specialbygget ekstra sidespejl på ti af virksomhedens lastbiler, der er kører distributionskørsel i det storkøbenhavnske område. Formålet er at undersøge, om chaufførerne finder denne løsning hensigtsmæssig, og om løsningen kan bidrage til større trafikikkerhed især i byerne. Efter en forsøgsperiode på en måned vil de involverede parter vurdere, hvordan de særlige cyklistspejle har fungeret.

"Vi ved, at de fleste farligste situationer opstår i tæt bytrafik, hvor vores biler ofte befinder sig. Selv om vi aldrig har været involveret i en højresvingulykke med dødelig udgang, føler vi et medansvar for og en forpligtelse til at deltage aktivt i seriøse initiativer, der kan medvirke til en bedre trafikikkerhed", siger direktør Frank Nørgaard.

I Holland har det siden 1. januar 2003 været et lovkrav at montere et særligt sidespejl eller kamera, som skal dække det område på lastbilens højre side, der ikke er dækket af lastbilens øvrige spejle. De hollandske erfaringer med et ekstra cyklistspejl er meget positive. Allerede inden montering af sidespejl blev obligatorisk, faldt antallet af omkomne cyklister efter højresvingulykker - i 2002 med hele 41 procent.

Pressemeddelse fra DTL

Konference

10 år med nationale cykelruter konference

Den 24. november 2003 holder en heldags konference om de nationale cykelruter i anledningen af deres 10 års fødselsdag. Miljøministeren åbner konferencen.

I anledning af 10 året for de nationale cykelruter afholdes en konference. Formålet er at fokusere på den overordnede planlægning og koordinering af cykelrutenettene (europæiske, nationale og regionale) med henblik på at forholdene kan blive mere attraktive for feriecyklister og fritidscyklister.

Målgruppen for konferencen er medarbejderne i amter og større kommuner, staten (Skov- og Naturstyrelsen samt Vejdirektoratet) og turistorganisationerne (Danmarks Turistråd og de regionale turistudviklingselskaber) samt repræsentanter for brugerne (Dansk Cyklist Forbund).

Efter at forskellige myndigheder igennem 10 år har taget mere eller mindre uafhængige initiativer, er der brug for en evaluering og diskussion af fremtidig koordinering og strategi. Konferencens formål er gensidig inspiration, koordinering af eksisterende ruteforløb samt udvikling af nye initiativer. Se program på www.ida.dk/moeder

Konferencen finder sted på Scandic Hotel Bygholm Park, Schüttersvej 6 i Horsens. Den 24.11.2003 kl. 9.00-16.00

Deltagergebyr (kaffe, frokost m.v.) 425 kr.
Tilmelding: Vej- og Byplanforeningen, IDA. www.ida.dk/moeder
eller tlf. 33 18 48 18, mh@ida.dk



Fald i antal dræbte cyklister

I 2002 blev der dræbt 52 cyklister i trafikken. Det er et lille fald i forhold til 2001, hvor 56 blev dræbt.

Det går især ud over ældre cyklister. 23 af de dræbte var over 65 år.

Københavns Kommune

Komfortmålinger på cykelstier i Kbh.

Københavns Kommune for at øge cyklisternes komfort arbejdet med at få målesyste, som kan måle cyklisternes komfort. Der anvendes et hollandsk måleudstyr.

Københavns Kommune har som mål i Kommuneplan 2001 og cykelpolitikken 2002-12, at cyklen skal spille en central rolle i kommunens trafik. Der skal satses på at øge den samlede transportkvalitet for cyklisterne, forstået som sikkerhed og tryghed, rejsehastighed, sundhed, oplevelse og komfort.

Komforten på cykelstier er en af de væsentligste faktorer i den samlede rejseoplevelse for cyklisterne. Tidligere har tilsynet med cykelstierne foregået via visuelle tilsyn, hvor skader, slidlagets levetid mm. er blevet registeret. Denne form for tilsyn, gør det svært at bedømme komforten over en længere strækning, og tager kun højde for hvad der visuelt kan registreres.

For at få målt komforten over en længere strækning, har Vej & Park indkøbt et komfortometer. Komfortometeret er et instrument, der spændes fast bag på cyklens bagagebærer og måler de lodrette accelerationer cyklen bliver udsat for. Målingerne foregår ved ca. 20 km/t og på stækninger af 1-2 km. Målingerne bliver efterfølgende behandlet og kommer til udtryk som en komfortkarakter for den målte strækning.

Vej & Park vil gerne anvende en komfortkarakter efter følgende skala:

Komfort karakter	Vurdering	Oplevelse
1	god og behagelig	Dejlig køresti
3	brugbar	Enkelte lapper og dæksler kan mærkes
5	ujævn	Man lægger mærke til ujævnhederne
9	ubrugelig	Vælger kørebanen



24. november 2003

Nationale Cykelruter

Konference i anledningen af de nationale cykelruter 10 års jubilæum. I Horsens.

Konferencen finder sted på Scandic Hotel bygholm Park, Schüttersvej 6 i Horsens. Den 24.11.2003 kl. 9.00-16.00

Deltagergebyr (kaffe, frokost m.v.) 425 kr.

Tilmelding: Vej- og Byplanforeningen, IDA. www.ida.dk/moeder eller tlf. 33 18 48 18, mh@ida.dk

3.-4. december 2003

Vejforum

Den 3. konference i Vejforums regi finder sted i Nyborg, den 3.-4. december 2003. Der er godt 60 fordrag og 9 workshops. Tilmelding hos VEJ-EU. Program udsendes i august.

....Fortsat fra side 4

Ideen med objektive, repeterbare målinger er at styrke vedligeholdelsesplanlægningen og med tiden få et billede af udviklingen af cykelstibelægningernes komfort fra år til år.

Vej & Park har her i sommer/efteråret 2003 netop gennemført de første målinger på hele det københavnske cykelstinet. Databehandlingen er endnu ikke tilendebragt. Det er derfor ikke til at sige præcis hvor meget målingerne får indflydelse på vedligeholdelsesplanlægningen. Vi har dog store forventninger til resultatet.

Rasmus Geneser Andersen
Københavns Kommune
Vej & Park
raand@btf.kk.dk



Annonceinfo:

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 Jens E. Pedersen - Dansk Cyklist Forbund på mail adressen: jep@dcf.dk eller på dir. tlf. 38 33 24 60.

En sammenfattende cykelpolitik - det dur !

En sammenfattende cykelpolitik - det dur !

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 cykelstiplaner, der fortæller hvor og i hvilken rækkefølge, cykelstierne skal etableres. Men hvorfor ikke lade en sådan plan dække de øvrige aspekter, som kan fremme cykeltrafikken - med andre ord en cykelpolitik?

En sammenfattende cykelpolitik bør efter vores mening beskrive:

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

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

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 vi ved, hvor vi skal hen. 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

Cykelpolitikken bør indeholde flere forskellige temaer som f.eks.:

- udpegning af cykelrutenet, krav til disse og udarbejdelse af oversigt over behovet for nye cykelstier, cykelbaner mv.
- retningslinier for krav til cykelparkering i lokalplanlægningen
- opstilling af krav til drift og vedligehold af cykelstinet
- initiativer til fremme af cykling til skole og arbejdspladser
- kampagner og kommunikation

I Carl Bro har vi erfaring med udarbejdelse af cykelpolitikker, ligesom vi har erfaring med udformning af cykelvenlige færdselsarealer. Yderligere oplysninger kan fås hos Erik Basse Kristensen, Carl Bro as - Glostrup, tlf. 43 48 60 40 eller Michael Aakjer Nielsen, Carl Bro as - Århus, tlf. 82 10 52 34



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 landskabsmæssige 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

10 års jubilæumskonference for de nationale cykelruter 1993-2003

Scandic Hotel Bygholm Park, Schüttesvej 6, 8700 Horsens. Tlf. 75 62 23 23.

Mandag den 24. November 2003 kl. 9 - 16.

Arrangører: Skov- og Naturstyrelsen, Ingeniørforeningen i Danmarks Vej- og Byplanforening og Friluftsrådet med bidrag fra Danmarks Turistråd (Aktiv Ferie Alliancen), Amterne i Danmark og Vejdirektoratet.

Konsulent: Jens Erik Larsen, Idéværkstedet De Frie Fugle.

Mødeleder: Jens E. Pedersen, formand for Vej- og Byplanforeningen.

Program:

Velkomst og offentliggørelse af Miljøministeriets rutestrategiplan:

9.00 - 9.05 Velkomst og praktiske oplysninger ved Jens E. Pedersen, Vej- og Byplanforeningen.

9.05 - 9.30 Strategiplan for fremtidige cykel, vandre- og rideruter af national betydning i Danmark. Miljøminister Hans Christian Schmidt. (Rapporten uddeles efterfølgende).

Planlægning, vedligeholdelse og markedsføring af nationale cykelruter:

9.40 - 10.00 Amtsrådsforeningens erfaringer med udvikling og vedligeholdelse af de nationale cykelruter gennem 10 år samt synspunkter på fremtiden. Poul Weber, Fyns Amt og Amtsrådsforeningens Miljø- og trafikudvalg.

10.00 - 10.30 National Cycle Routes in UK. John Grimshaw, Director of Sustrans.

10.30 - 11.00 National Cycle Routes in Switzerland. Martin Utiger, Veloland Schweiz.

11.00 - 11.20 De nationale cykelruter som turistprodukt og fremtidige visioner herfor. Anders Sørensen. Projektleder Dansk Cykelturisme (Aktiv Ferie Alliancen).

11.20 - 11.30 Kort pause

Brugersynspunkter:

11.30 - 11.40 Cyklisters forventninger til de nationale cykelruter. Nanna Salicath, Dansk Cyklist Forbund.

11.50 - 12.00 Skiltning - et vigtigt værktøj - teori og praksis. Jens Erik Larsen. De Frie Fugle.

12.00 - 12.20 Debat.

12.20 - 13.30 Frokost.

Flere visioner og planer for fremtiden:

13.30 - 14.00 Super-cykel-portal m.v. på Bornholm. Niels Feerup. Destination Bornholm.

14.00 - 14.20 Trafikantservice for cyklister - www-hotlineservice-ruteplanner. Jørgen Valentiner Vejdirektoratet og Peter Rald, Kraks Forlag.

14.20 - 14.40 Kaffepause

14.40 - 14.50 Udvikling af nye værktøjer til evaluering af cykelruter ved Simon Wisberg og Erik Bølling. De Frie Fugle og Dansk Cyklist Forbund.

14.50 - 15.20 København - Berlin ruten og EuroVelo projektet. Direktør Glen Polano Østdansk Turisme og Jens Erik Larsen, De Frie Fugle.

15.20 - 15.50 Afsluttende debat.

