

Cyklister i kryds

For at forbedre cyklisternes fremkommelighed har Odense Kommune som forsøg etableret cykelshunts uden om signalvisningen i signalkryds. En evaluering viser, at cykelshunts forbedrer fremkommeligheden, øger cyklisternes tilfredshed, og ikke mindst at shunterne ikke forringer trafiksikkerheden. Et forsøg med tilbagetrunkne cykelstier i vigepligtskryds har ikke givet sikkerhedsmæssige ændringer.



■ Af civilingeniør,
Troels Andersen,
Odense Kommune
ta@odense.dk



■ Civilingeniør,
Michael Aakjer Nielsen,
Carl Bro as
min@carlbro.dk



■ Civilingeniør,
Søren Olesen,
Carl Bro as
soo@carlbro.dk

Cykelshunts uden om signalvisningen i kryds

Odense Kommune har i en række signalkryds etableret separate højresvingsspor uden om signalgivningen for højresvingende cyklister – kaldet cykelshunts. Figur 1 viser et eksempel på en cykelshunt.

Formålet med udformningen er at fremme cyklisternes fremkommelighed, idet de højresvingende cyklister slipper for at holde for det røde lys i krydset – el-

ler med andre ord at skabe en smutvej for cyklisterne uden om signalreguleringen.

Løsningen har samtidig kunnet forøge krydsenes kapacitet og cyklisternes tryghed. Tidligere evalueringer af foranstaltningen har netop vist, at 77% af cyklisterne føler sig mere trygge end ved den traditionelle udformning, idet de ledes væk fra motorkøretøjerne i forbindelse med selve svingmanøvren.

Cykelshunten er imidlertid ikke tænkt

som en trafiksikkerhedsforbedrende foranstaltning, men det er muligt, at der kan opnås en "sideeffekt" i form af færre uheld mellem motorkøretøjer og højresvingende cyklister, idet cyklisterne trækkes væk fra de højresvingende biler. Til gengæld kan der være en risiko for f.eks. uheld mellem cyklister og fodgængere eller mellem cyklister og biler i tværretningen. For at belyse omfanget heraf er der gennemført en evaluering af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af udformningen.



Figur 1. Eksempel på højresving for cyklister uden om signalvisningen.

Konsekvens for trafiksikkerheden

Evalueringen omfatter 8 signalkryds, hvor der i perioden 1995 til 2001 blev etableret cykelshunts. Som datagrundlag for evalueringen er benyttet et uheldsudtræk for alle politi- og sygehusregistrerede uheld i perioden 1992 til 2002.

Resultat

Idet der ikke i hverken før- eller efterperioden er sket cykeluheld i de 8 kryds, der kan henføres til det separate højresvingsspor for cyklisterne, er det ikke ud fra denne analyse muligt at vurdere, om der kan opnås nogen trafiksikkerhedsmæssig gevinst ved løsningen. Omvendt tyder det på, at cykelshunterne ikke medfører nogle negative sikkerhedseffekter, f.eks. i form af kollisioner mellem cyklister i det separate højresvingsspor og fodgængere, der krydser på tværs af højresvingssporet.

På baggrund af cyklisternes store tilfredshed med udformningen etablerer Odense Kommune stadig flere shunts i de lysregulerede kryds, så der i dag findes i



Figur 2. Eksempel på, hvordan cykelstien er trukket tilbage ved de vigepligtsregulerede kryds på Munkebjergvej.

alt 20 stk. Fyns Amt etablerer 15 shunts i Odense i 2004, da de har afsat en særlig pulje til formålet.

Tilbagetrukne cykelstier i vigepligtskryds

En anden type forsøg, som Odense Kommune har gennemført, er etablering af tilbagetrukne cykelstier i vigepligtskryds.

I forbindelse med anlæggelsen af cy-

kelstier på Munkebjergvej har Odense Kommune anvendt en udformning ved de vigepligtsregulerede kryds, hvor cykelstien er ført ubrudt forbi sidevejen på en overkørsel og samtidig trukket ca. 5 meter ned ad sidevejen. Tanken hermed var primært at give bilisterne til og fra sidevejen mulighed for at opdele svingningen i to tempi – f.eks. at de udkørende bilister først skulle koncentrere sig om cyklisterne

på cykelstien og efter passage af denne at koncentrere sig om biltrafikken på den gennemgående vej.

Desuden var det tanken, at løsningen skulle dæmpe bilisternes hastighed i forbindelse med ind- og udkørsel, samt øge cyklisternes opmærksomhed ved passage af sidevejen. Cyklisternes hastighed er begrænset til ca. 20 km/t i kraft af buen på cykelstien, hvorved risikoen ved hurtigkørende cykler/knallerter minimeres.

Figur 2 viser et eksempel på, hvordan tilbagetrækningen af cykelstien ved et vigepligtsreguleret kryds er udført.

For at fremskaffe viden om de tilbagetrukne cykelstiers sikkerhedsmæssige effekt, er der gennemført en evaluering af uheldene før og efter etableringen af foranstaltningen.

Konsekvens for trafiksikkerheden

I evalueringen indgik 7 kryds på Munkebjergvej (5 T-kryds og 2 F-kryds). I de 7 kryds viste evalueringen, at der i alt var sket 8 uheld i førperioden, hvoraf de tilbagetrukne cykelstier måske kunne have en effekt på de 3 uheld. Af de 3 uheld var de 2 med cyklister. I efterperioden blev der i alt registreret 4 uheld, hvoraf de tilbagetrukne cykelstier kunne have haft en effekt på de 3.

Ideen med tilbagetrukne cykelstier synes intuitivt stadig at være rigtig, men det kan ikke på baggrund af denne evaluering af- eller bekræftes, om den har en positiv effekt på cyklisternes sikkerhed.

Vejbelægninger i det tyvende århundrede

Dansk Vejhistorisk Selskabs næste arrangement finder sted torsdag den 18. november 2004 kl. 16.00-18.00 i Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, København K. Her vil civilingeniør Jørgen Banke, tidligere overingeniør i Vejdirektoratet, holde et foredrag med titlen **Vejbelægninger i det tyvende århundrede.**



Romervejene var forlægget til de ingeniørkonstruerede veje, som kom til Frankrig i 1600-tallet og herefter til Danmark i slutningen af 1700-tallet. Disse veje dannede skole flere århundreder frem i tiden. I begyndelsen af 1900-tallet dukkede bilerne imidlertid op og foranledigede, at de gamle grusveje støvede og blev opkørte. Det blev nødvendigt at hælde tjære på eller blande bitumen i gruset. Andre løsninger var at lægge brosten eller støbe betonveje. Først blev landevejene dækkede med

fast belægning og derefter bivejene. Men lastvognene blev stadig tungere, således at vejene brød sammen om vinteren. Det medførte brug af frostsikre belægninger og af tykkere, faste lag.

Senere krævede manglende ressourcer og ønsket om bedre miljø, at gammel asfalt blev genbrugt, så asfalten ikke blot var affald. Supersingledæk medførte betydelig sporkøring. Åbne og tynde slidlag med tætte overflader anvendes nu mere og mere.

Jørgen Banke, som har studeret

denne udvikling gennem 100 år ved gennembladning af Dansk Vejtidskrift og div. lærebøger, slutter med at sige: Hver gang vejingeniøren tror, at nu har han fundet løsningen, er der nye udfordringer.

Foredraget, der er gratis, afholdes sammen med Vej- og Byplanforeningen. Tilmelding til IDA's mødetilmelding, tlf.33 18 48 18 eller www.ida.dk/moeder. (CJH).