

To-vejs cykling i gader med ensretning for biltrafikken

Dette notat er resultatet af indhentning af information i september 2008. En række udenlandske eksperter er forespurgt, og der er desuden indhentet information ved søgning på internettet. Undersøgelsen er ingenlunde fuldstændig, men giver en indikation af sagernes tilstand i en række europæiske lande.

Personhenvisninger er angivet som nummererede fodnoter (1, 2, 3, ...) på den enkelte side, mens litteraturhenvisninger er angivet som slutnoter sidst i notatet og er nummererede med bogstaver (a, b, c, ...).

Et generelt indtryk er,

- at to-vejs cykling i ensrettede gader er praktiseret mange steder og vinder indpas i stigende grad,
- at to-vejs cykling i ensrettede gader ikke frembyder sikkerhedsmæssige problemer, og måske snarere tværtimod giver sikkerhedsmæssige fordele,
- at der er store mængder litteratur om emnet,
- at systematiske undersøgelser af de sikkerhedsmæssige aspekter af tilladelse af to-vejs cykling i ensrettede gader er forholdsvis sjældne, men at der dog fra Tyskland foreligger grundige sådanne,
- at de skandinaviske lande synes at være betydeligt mere konservative på området end de øvrige lande, der indgår i undersøgelsen.

Belgien

Belgien nævnes først, fordi det siden juni 2006 har været et krav, at to-vejs cykling skal være tilladt i ensrettede gader. Kun i sjældne tilfælde kan dette afviges, og der skal i så fald ske en aktiv indsats fra myndighederne for at undgå to-vejs cykling. Tidligere var det modsat, således at tilladelse til to-vejs cykling krævede en særlig indsats¹.

I byen Kortrijk har man studeret de sikkerhedsmæssige effekter af to-vejs cykling i ensrettede gader, og fundet at det altovervejende problem knyttede sig til knallerter, angiveligt takket være knallerternes hastighed².

Ved skiltning af ensrettede gader anvendes i den ene ende et indkørsel forbudt -skilt med undertavle som siger at cyklister er undtagede og i den anden ende et ensrettet-skilt med undertavle som siger at cyklister kan køre begge veje. Nedenstående er hentet fra side 93 og side 85 i Code du Gestionnaire illustré, som er en belgisk oversigt over vejafmærkning og tilknyttede bestemmelser^a.



¹ Kilder: Mobilitetseksperter Tim Asperges, Leuven (Belgien), email tim@timenco.be, website www.timenco.be.

² Trafikplanlægger Ulric Schollaert, Region Brussels, email uschollaert@mrbc.irisnet.be.

Tyskland

I Tyskland har man med stor grundighed arbejdet med spørgsmålet om to-vejs cykling i ensrettede gader og de dertil knyttede sikkerhedsmæssige forhold. En artikel i *Straßenverkehrstechnik* 6/2002 giver en oversigt, herunder over resultaterne af en række sikkerhedsmæssige undersøgelser som bl.a. BAST (Bundesanstalt für Strassenwesen) har foretaget^b.

Artiklen oplyser blandt andet:

- Der blev i 1997 indført regler, som muliggjorde to-vejs cykling under nærmere beskrevne omstændigheder. Reglerne var midlertidige til udgangen af år 2000, men positive erfaringer har ført til, at reglerne er fastholdt.
- De ensrettede gader, der er blevet åbnet for to-vejs cykling, ligger i 30 km/t zoner.
- 40-45% af dem, der cykler i de ensrettede gader, hvor det er blevet tilladt at cykle i begge retninger, kører imod (hoved)færdselsretningen - og denne andel er kun en anelse større end andelen af modstrøms-cyklende i gader, der er ensrettede for både bil- og cykeltrafik.
- Andelen af dem, der cykler modstrøms, og som cykler på fortovet, er markant mindre i de ensrettede gader, hvor der er tilladelse til to-vejs cykling, end i dem, hvor der ikke er sådan tilladelse (20% imod 60%).
- Antallet af kritiske situationer mellem cyklister og biler er større for cyklister, der kører i hovedfærdselsretningen, end for cyklister, der kører modstrøms.
- Fodgængere oplever derimod oftere konflikter i de ensrettede gader, hvor to-vejs cykling er tilladt, idet de ofte ikke orienterer sig i modstrøms-retningen, før de krydser gaden.
- Antallet af egentlige uheld med fodgængere falder ved åbning for to-vejs cykling i ensrettede gader.
- Antallet af uheld med børn og unge, der cykler imod færdselsretningen i ensrettede gader, er markant større i de ensrettede gader, hvor to-vejs cykling ikke er tilladt, end i de gader, hvor man har lov til at cykle begge veje.
- Der er ingen negative virkninger på færdselssikkerheden ved åbning for to-vejs cykling i ensrettede gader, der er tværtimod tendens til en vis sikkerhedsmæssig forbedring.
- Åbning for cykling i begge retninger i ensrettede gader medfører en overflytning af cykeltrafik fra de ulykkesbelastede hovedtrafikveje (Hauptverkehrsstraßen) til de sikrere fordelingsveje (Erschließungsstraßen).

Skiltningen, der i Tyskland anvendes i forbindelse med cykling i begge retninger i ensrettede gader, gør som vist brug af undertavler, der oplyser om cyklisters undtagelse.



Vz 220 StVO mit
Zusatzzeichen



Vz 267 StVO mit
Zusatz Z 1022-10

En af artiklens forfattere¹ oplyser, at der ikke siden da er fremkommet nye oplysninger, som rykker ved artiklens konklusioner. Han oplyser supplerende, at diskussionen for og imod er afsluttet, og at man i mange små og store byer med succes har tilladt to-vejs cykling i ensrettede gader. Reglerne forventes ændret i 2009, således at det vil blive lettere for kommunale myndigheder at etablere to-vejs cykling i ensrettede gader.

¹ Dankmar Alrutz, email alrutz@pgv-hannover.de, firma-hjemmeside www.pgv-hannover.de, i email af 24.9.2008.

Schweiz

I Schweiz er tilladelse til cykling i begge retninger i ensrettede gader ikke noget diskussionsemne, men derimod noget, men systematisk gennemfører, oplyser en dérboende ekspert i cykeltrafik¹.

I Basel er man i gang med et program for at skabe dobbeltrettet cykeltrafik i ensrettede gader^c. Illustrationen herunder er fra nævnte kilde.

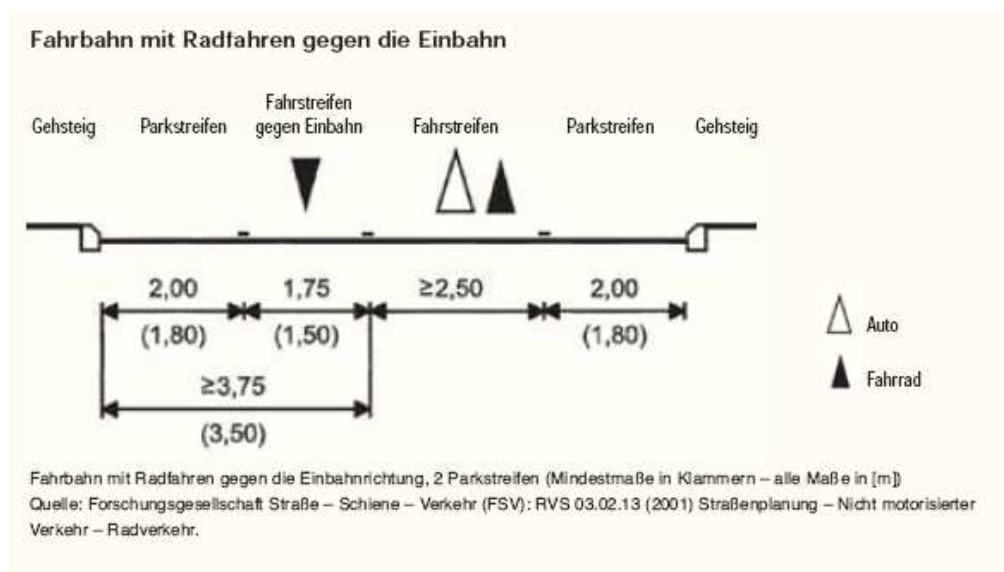


Figures 29 + 30: Secured oncoming bicycle traffic at intersections of one-way-streets (50 km/h), Weiherweg and Mülhauserstrasse, Basel

I Zürich indgår åbning af ensrettede gader for cykling i begge retninger også i byens program til fremme af cykeltrafikken^d.

Østrig

Fremme af cykeltrafik ved at åbne ensrettede gader for cykling i begge retninger omtales ligeledes i Østrig. En pjece om fremme af cykeltrafik i Tyrol (Østrig) giver kortfattede anvisninger og refererer til yderligere litteratur om emnet^e. Den viste figur stammer herfra.



¹ Ursula Lehner-Lierz fra velo:consult, email ull@veloconsult.ch, website <http://veloconsult.ch>.

Luxembourg

I byen Luxembourg har man indtil videre i et boligområde åbnet et begrænset antal ensrettede gader for cykling i begge retninger. En pressemeddelelse fra cykelbrugerorganisationen LVI (Letzebuenger Velos Initiativ) giver en fin oversigt over forholdene i nabolandene Tyskland, Østrig, Belgien, Frankrig og Schweiz^f.

Danmark

København er foregangsby for to-vejs cykling i ensrettede gader. Et antal ellers ensrettede gader i Middelalderbyen (det indre København) er i dag åbnet for cykeltrafik i begge retninger. Åbning af ensrettede gader for cykling i begge retninger er skrevet ind i kommunens cykelpolitik^g. Politiet har været skeptiske, men erfaringerne er gode¹.

En undersøgelse af erfaringer med to-vejs cykling i ensrettede gader og anbefalinger til fremtidige initiativer er under udarbejdelse og vil blive offentliggjort sidst på året 2008^h.

I Århus' cykelpolitik nævnes ligeledes åbning af ensrettede gader for cykling i begge retningerⁱ.

Det er ikke i Danmark muligt at skilte med en "indkørsel forbudt"-tavle med undertavle. I stedet anvendes en tavle, som betyder "indkørsel forbudt for motorkøretøjer".

Sverige

I Stockholm har man tilladt cykeltrafik begge veje i visse ensrettede gader ved anlæggelse af særlig bane for den modsatrettede cykeltrafik¹. De svenske regler tillader ellers ikke åbning af to-vejs cykeltrafik, om end man i nogen tid har overvejet at ændre reglerne, så dette bliver muligt². En undersøgelse af forholdene er i gang på Lunds Tekniske Højskole ved Christer Hydén og Thomas Johansson³.



Finland

Man kan ikke med de nuværende finske regler tillade to-vejs cykling i ensrettede gader, selvom denne mulighed har været efterlyst i 12 år⁴.

¹ Niels Jensen, Københavns Kommune, email niejen@tmf.kk.dk.

² Niclas Nilsson, Vägverket, email niclas.nilsson@vv.se.

³ Krister Isaksson, Stockholm Kommune, Trafikplanlægningsafdelingen, email krister.isaksson@tk.stockholm.se.

⁴ Antero Naskila, Helsinki Kommune, email antero.naskila@hel.fi, i email af 18.9.2008.

Litteraturhenvisninger

^a Code du gestionnaire illustré, Centre de recherches routières, version du 26 / 04 / 2007 (V2). Belgisk oversigt over vejafmærkning og tilknyttede bestemmelser, tilgængelig på <http://www.brcc.be/pdf/codegest.pdf>.

^b Alrutz, D./ Angenendt, W./ Draeger, W./ Gündel, D.: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Straßenverkehrstechnik 6/2002. Kan downloades fra http://www.pgv-hannover.de/Aktuelles/Artikel_Einbahnstrassen_mit_gegengerichtetem_Radverkehr.pdf; engelsk oversættelse findes på <http://www.bikexpert.com/research/contraflow/gegengerichtetet.htm>.

^c Barbara Auer, Transport and Traffic Engineering Section of the Department of construction, Basel: Bicycle policies in Basel, Switzerland. Konferenceindlæg (på engelsk) fra Meetbike-konference i Dresden, april 2008. Kan downloades fra http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/meetbike/papers/paper_Auer.pdf.

^d Byens Zürichs hjemmeside http://www.stadt-zuerich.ch/internet/taz/home/mobilitaet/fuss_veloverkehr/_velorouten/integrierter_veloverkehr.html

^e Radfahren fördern! Mobile 03/07 Impulse für eine nachhaltige Mobilität. Udgivet af Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, kan downloades fra www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/verkehr/service/publikationen/downloads/mobile03-07.pdf.

^f Pressekonferenz: Radfahren in Einbahnstraßen - Die Praxis in fünf europäischen Ländern. LVI (Letzebuerger Velos Initiativ), <http://www.lvi.lu/traficcycliste.htm>, herunder specielt <http://www.lvi.lu/archiv/2006/061020.pdf>.

^g Cykelpolitik 2002-2012. Er omtalt på <http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/cyklernesby/Cykelpolitik.aspx> og kan downloades direkte fra http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/313_2002_2012_cykelpolitik.pdf.

^h Cykling mod ensretningen i København - konferenceindlæg på Vejforum 2008. Se omtale på <http://www.vejforum.dk/asp/tilmelding/Info.Asp?ID=382>.

ⁱ Århus cykelhandlingsplan (2007) - http://www.aarhuskommune.dk/files/aak/aak/content/filer/magistratens_2._afdeling/trafik_og_veje/planlaegning/planer/cykelhandlingsplan/Cykelhandlingsplan-hxfte.pdf.

^j Principskitsen fremgår af side 18 i Cykeln i staden - Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad, Publikation 2005:4, Trafikkontoret, Stockholm.