

2 minus 1 – en cykelfacilitet med lave omkostninger

Af Civilingeniør Gitte Merstrand, Silkeborg Kommune, gme@silkeborg.dk

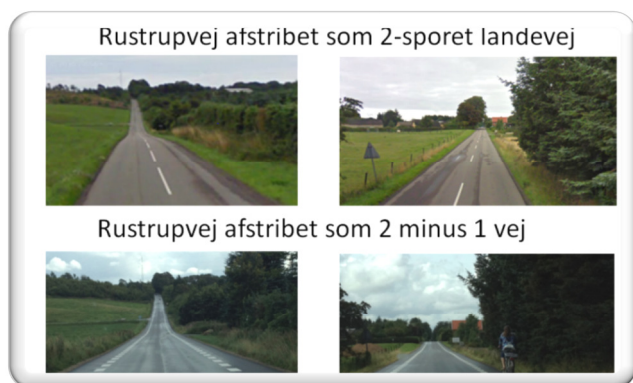
Efter etablering af en 2 minus 1 vej i Silkeborg er der sket en øgning i antallet af cyklister på 50 %. Samtidigt er hastighedsniveauet og trafikintensiteten sænket mærkbart til fordel for trygheden og sikkerheden på strækningen.

Silkeborg har netop accepteret bidrag fra cykelpuljen til etablering af yderligere 20 km 2 minus 1 veje i kommunen, næsten sammenfaldende med at Færdselssikkerhedskommissionen melder visionen om 800 km 2 minus 1 veje i Danmark inden 2020 - for at nå den samlede nationale målsætning til reduktion af dræbte og tilskadekomne på det danske vejnet!

Realisering af 2 minus 1 vej i åbent land

På mange mindre befærdede veje ønsker lokalråd og borgere cykelfaciliteter. Det er ofte strækninger, der i forhold til trafikintensitet og cykelpotentiale ikke berettiger til en regulær cykelsti. For at imødekomme ønsket om cykelfaciliteter etablerede Silkeborg Kommune (SK) i 2012 en 2 minus 1 vej på en 3 km lang strækning, se mere her: <http://sektorplaner.silkeborg.dk/dkplan/dkplan.aspx?cmsid=8284>

Strækningen er udført som et lokalt forsøg, i tæt samarbejde med de 2 lokalråd i området. Strækningen er 5,5-6 m bred og havde i 2012 – inden etableringen - en ÅDT på 1350. Strækningen forbinder Gjessø med Them. Elever fra Gjessø går i overbygningsskole i Them (7.-9. kl.), og potentialet for at få flere cyklister på strækningen, er derfor til stede.



Figur 1:

Rustrupvej før og efter etableringen af 2 minus 1 vej

I begge tilslutninger til strækningen er der etableret mindre stræk med cykelstier for at sikre at cyklister trygt og sikkert kan komme hen til 2 minus 1 vejs strækningen fra bl.a. natursti og dobbeltrettet sti.

Netop tilgængeligheden til strækningen er vigtig for de lette trafikanter, ligesom det er vigtigt at vurdere om der på delstrækninger bør etableres regulære cykelstier, hvis der er dårlig oversigt, som det ikke er rentabelt at udbedre.

Erfaringer med 2 minus 1 veje

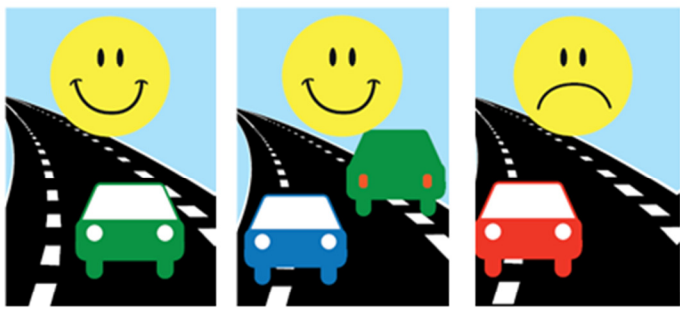
I Danmark er erfaringerne med 2 minus 1 veje foreløbig begrænsede, dog har flere kommuner forsøgt sig med forskellige varianter af vejtypen, inden den blev anbefalet i den nye handlingsplan for 2013-2020 fra Færdselssikkerhedskommissionen. Inden Færdselssikkerhedskommissionen barslede med handlingsplanen var det besluttet i Silkeborg, at der skulle etableres nye strækninger med 2 minus 1 veje.

Formålet med 2 minus 1 veje er at skabe tryggere rammer for lette trafikanter, på strækninger hvor etablering af cykelstier ikke er nært forestående. Den specielle afmærkning på 2 minus 1 veje gør, at man som billist bliver udfordret på "vanetænkningen", og man bliver tvunget til at være fuldt opmærksom og koncentreret under kørselen. Men samtidigt kan 2 minus 1 veje reducere antallet af ulykker indenfor 4 fokusområder listet i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Adfærd og tryghed

En 2 minus 1 vej signalerer mere plads til de lette trafikanter og som oftest sænkes hastigheden samtidigt med etableringen. En øget tryghed er dog betinget af, at bilisterne placerer sig korrekt på vejtypen og kører efter de nye forhold. Men vejtypen er ny i Danmark og Silkeborg Kommunes erfaring er, at etableringen af denne vejtype skal følges op med kampagner på vejstrækningerne, i de lokale medier, blandt trafikanter, lokalråd o.a.

For at sikre dette, har vi været i tæt dialog med lokalrådene, deltaget i dialogmøder, borgermøder, fælles besigtigelser og har haft væsentlig pressedækning, trykt og udleveret foldere. Hertil kommer en vejplakatkampagne udviklet i Silkeborg, se figur 2.



Figur 2:

Mange bilister placerer sig med det ene hjul på kantbanen eller indenfor kantbanen, selvom der ikke er modkørende trafikanter. Det skal kampagnen afhjælpe

Der er foretaget en midtvejsevaluering af vejstrækningen, hvor mere end 95 % af bilisterne husker kampagnen og en stor andel mener, at det er en fordel at gentage kampagnen.

Midtvejsevaluering

I efteråret 2013 er der foretaget en midtvejsevaluering med knap 100 gennemførte besvarelser.



Figur 3:

Midtvejsevalueringen er udbredt via skoler, lokalrådenes hjemmesider, kommunens hjemmeside og den lokale presse

Midtvejsevalueringen viser en markant øgning i cyklisternes oplevede tryghed på strækningen.

Som en del af midtvejsevalueringen indgik naturligvis faktuelle trafikmålinger, der viser

- 50 % flere cyklister på hverdage
- Markant nedgang i gennemsnitshastighed og 85 % - fraktilen
- Lavere trafikintensitet

Inden Vejforum skal Silkeborg besigtige de 20 nye km 2 minus 1 vejs strækninger med de forskellige lokalråd, så vi i fællesskab kan afdække behovet for tilslutningsfaciliteter, udbedring af dårlig oversigt eller fx behov for cykelstier på delstræk!

Midtvejsevalueringens resultater, borgerinddragelse, naboudfredshed, lokal usikkerhed, politisk uenighed men også stærk politisk og lokal opbakning til 2 minus 1 veje vil blive afdækket på Vejforum til andre vejmyndigheder, der overvejer at følge anbefalingerne om 2 minus 1 veje i henhold til Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan.