



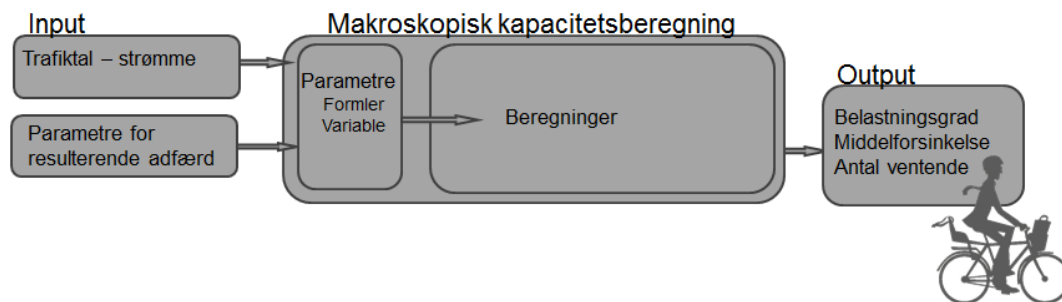
Kapacitet i signalregulerede kryds – også for trafikanter på cykel

Mange kryds og den tilhørende signalregulering er traditionelt tilpasset trafikanter i motorkøretøjer, men trafikanter på cykel og trafikanter i motorkøretøjer (samt trafikanter til fods) indgår i et samspil i kryds. Med fokus på trafikanter på cykel, og nogle steder en stigende mængde trafikanter på cykel, er der derfor i højere grad behov for at se på krydset med dets trafikanter, som en helhed. Forbedret fremkommelighed for mennesker og varetransporter kan give store samfundsøkonomiske gevinster og kvaliteten af fremkommeligheden har stor afsmittende effekt på komfort, tryghed og sikkerhed. Cykelmodellen, der præsenteres i indlægget, har vundet årets Skub-op pris, der uddeles af Københavns Kommune, til et projekt for at have ” skubbet standarden op” på cykelområdet.

Cykelmodellen – et hurtigt redskab

Cykelmodellen, er et nyudviklet værktøj, der hurtigt og med få ressourcer kan beregne og synliggøre om cykeltrafikens fremkommelighed samt effekten af forskellige kapacitets- og fremkommelighedsfremmende nye løsninger i kryds.

Cykelmodellen er en makroskopisk model, der er baseret på og bygget op som kapacitetsberegningerne i håndbogen Kapacitet og Serviceniveau udgivet af Vejdirektoratet og kan derfor anvendes i sammenhæng med DanKap.



Anvendelse - hvornår og hvor

Da modellen er forholdsvis simpel, kan cykeltrafikken prioriteres på flere mindre projekter og ikke blot på større projekter, der har cykeltrafik som fokus. Cykelmodellen er i samarbejde afprøvet ved to typer af kryds, dels et geometrisk stort kryds, hvor kapacitetsgrænsen er nået for både trafikanter på cykel og i motorkøretøjer og dels et mindre kryds hvor, der ønskes en prioritering af trafikanter på cykel grundet en cykelrute.

I projekterne er Cykelmodellen blandt andet anvendt til at evaluere på følgende, hvor evalueringskriterierne blandt andet har været middelforsinkelse for trafikanter både på cykel og i motorkøretøjer samt samfundsøkonomi:

- Middelforsinkelse for trafikanter på cykel sammenlignet med trafikanter i motorkøretøjer
- Tildeling af grøntid for optimering af kryds
- Dimensionering af ventezone for venstresvingende trafikanter på cykel
- Geometri

- Anlæg af cykelsti
- Højresvingsshunt for trafikanter på cykel
- Venstresving uden stop for trafikanter på cykel

Desuden kan den anvendes til:

- Optimering af cykelstibreder i tilfarterne
- Supplement til Vissim ved større analyser af netværk
- Cykelsti vs. cykelbane
- Generel optimering og projektering
- Hurtig test af forskellige løsningsforslag til krydsudformning

Yderligere information:

MOE A/S

Stefan Larsen: ste@moe.dk

Iben Vinsten: ivi@moe.dk

Københavns Kommune

Marie Brønddum Bay