

23 km 2 minus 1 veje i åbent land – har givet massiv øgning i cykeltrafikken

Indlæg af Gitte Merstrand, (gme@silkeborg.dk) fra Silkeborg Kommune

Politisk vilje og mod - samt tilskud fra cykelpuljen har medvirket til, at der i 2015 er realiseret i alt 23 km 2 minus 1 veje i Silkeborg Kommune. De 23 km 2 minus 1 veje har givet et massivt løft for cykeltrafikken, der sikrer at bl.a. skolebørn bliver selvtransporterende til skole og fritidsaktiviteter på 7 forskellige vejstrækninger i Silkeborg Kommune.

Silkeborg har med sine informations- og kommunikationsvalg været inspirationskommune for 2 minus 1 veje i hele Danmark. Ikke kun ved konferencer og via forskellige medier. Konkret ved at hver 5 kommune benytter vores informationsmateriale, og Silkeborgs vejkantplakater nu ses over hele landet. Filen til tryk kan rekvireres gratis til reproduktion andre steder!



Eksempel på opsatte vejkantplakater, tv. udpluk fra andre kommuner, th i Silkeborg. Det er valgt (i Silkeborg) at vejkantplakaterne er udført reflekterende og i samme kvalitet som "normale" færdselstavler.

35 % af landets kommuner har enten været på besigtigelse, fået informationsmateriale eller eksempler på geometriske løsninger og myndighedsarbejde.

2 minus 1 veje er ofte vejen frem til at sikre og tydeliggøre cykelfaciliteter på veje med lavere årstdøgntrafik. Trafikintensiteten på de 7 vejstrækninger spænder fra årstdøgntrafik på 450 til 2650 biler.

På flere delstrækninger er en 2 minus 1 vej dog ikke en god idé! Silkeborg har derfor valgt, at 2 minus 1 vejen afbrydes på kritiske strækninger og erstattes med cykelkantbaner og en 2-sporet strækning, hvor møde- og stopsigt ikke kan sikres uden massive ekspropriationer eller vejomlægninger.



På mange lokaliteter er det ikke realistisk at skulle tilvejebringe møde- og stopsigt uden store økonomiske udgifter eller arealmæssige indgreb, her er det valgt at lade 2 minus 1 vejen glide over i en almindelig 2 – sporet vej – men med kantbaner, så de lette trafikanter fortsat sikres i disse (vertikale eller horisontale) kurver.

Efter realiseringen er der foretaget trin 5 revision samt en fælles køretur med politimyndigheden for at vurdere eventuelle forbedringstiltag.

Indlægget vil (meget) kort berøre de geometriske forhold og trafiktekniske valg.



Alle skoler er tilbudt informationsdag – flere har taget imod – ovenfor billede fra fælles køretur med nogle 4. klasser.

Selvom vejtypen har været i Danmark siden 2003 og færdselssikkerhedskommissionen har en vision om 800 km 2 minus 1 veje i Danmark inden 2020, er der stadig en vigtig opgave med at sikre korrekt og hensynsfuld trafikantadfærd. Vigtigheden af både lokal og national information om vejtypen er en del af formidlingsarbejdet. Den lokale dialog med borgere, lokalråd, foreninger m.fl. har derfor været vigtig for brugernes opfattelse af 2 minus 1 veje. Her er engagerede lokale "mini-ambassadører" en vigtig aktør, da de medvirker til at sikre forståelsen og accepten af vejtypen – godt hjulpet på vej af gentagne trafikkontroller.



Eksempler fra indvielser af nogle af de 6 nyetablerede strækninger i åbent land.

På alle 23 km 2 minus 1 veje er der foretaget før- og eftermålinger af cykel- og biltrafik, hvilket har været en løftestang for accepten af vejtypen. Både på baggrund af en generel øgning af cykeltrafikken og mange steder en massiv øgning i cykeltal på op mod 50 % og en generel nedgang i både gennemsnitshastighed og 85 % fraktilen.

Ligeledes er der foretaget spørgeundersøgelser, blandt brugerne af 2 minus 1 vejene, ikke mindst blandt elever og deres forældre. Se mere under nyheder på Silkeborg Kommunes Trafiksikkerhedsplan:

<http://silkeborgsektorplaner.viewer.dkplan.niras.dk/plan/6/#/11263>