

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# Afkortede cykelstier – religion eller trafikikkerhed!?

*Søren Troels Berg, Fagkoordinator for Trafikikkerhed Thor Bendsen, akademisk medarbejder  
København kommune*

---

## Abstrakt

I rigtig mange kommuner bliver der gjort meget for at øge antallet af cyklister. Men nogle gange kommer vi måske til at sætte trafikikkerheden over styr for at få flere til at cykle?

I Københavns kommune havde vi i 2018 tre dødsulykker, hvor en ligeudkørende cyklist blev kørt ned af en højresvingende lastbil. I folkemunde kaldet "en højresvingsulykke" og teknisk en "312-ulykke"

Hver ulykke er en for meget og i København har Borgerrepræsentationen vedtaget en Vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Særligt dødsulykkerne er der stort fokus på, og vi vil derfor gøre alt for at undgå at ulykkerne sker. Desværre er det meget sjældent, at en ulykke sker samme sted, som der tidligere er sket ulykker.

Vi har derfor undersøgt, om vi ud fra hvor der sker mindre alvorlige 312-ulykker med cyklister, kan "forudsige" hvor risikoen for de alvorligste ulykker er størst.

Det viser sig, at vi ikke direkte ud fra hvor der sker mange ulykker kan forudsige, hvor der er risiko "for den næste" højresvings-døds-ulykke sker. Måske overvejende fordi antallet af dødsulykker – alt andet lige - er meget lille.

Men der viste sig noget andet interessant....

---

## Ombyggede kryds...

Med udbredelsen af Super Cykelstier, Cykel-Plus-Net m.m. i København har der været fokus på at øge cyklisternes tryghed og fremkommelighed, og mange steder er afkortede cykelstier ændret til fremførte cykelstier.

Undersøgelsen af højresvingsulykker viste, at der i flere kryds var sket en ændring af ulykkesbilledet efter krydset var blevet ændret.

I en del af krydsede var der en tydelig tendens til, at der før ombygningen ikke var sket højresvingsulykker,

men at de begyndte at ske efter ombygningen.

I nedenstående tabel fremgår hvor mange ulykker, der skete før og efter ombygningen. I et enkelt kryds (Ndr. Fasanvej/Hillerødgade) (på grænsen mellem København og Frederiksberg) er krydset ombygget fra fremført cykelbane til afkortet cykelsti. Her viser det sig, at udviklingen er den modsatte – altså fra at der skete ulykker hvor cykelbanen var fremført, til at der ikke skete ulykker ved den afkortede cykelsti.

## En lille undersøgelse

Der er lavet flere undersøgelser der samlet set peger på afkortede cykelstier er sikrere end fremførte, men det er sjældent der er lavet undersøgelser hvor man har kigget på de samme kryds, før og efter en krydsombygning. Det har været muligt i København, da vi igennem flere år, systematisk har ændret fra afkortede til fremførte, med en argumentation om at øge trygheden.

Datamaterialet i denne undersøgelse er relativt lille. Til gengæld er før- og eftersituationerne meget identiske, da trafikmængderne vurderes at være ens, og der typisk ikke har været tale om større gennemgribende krydsombygninger.

Der er i alt udpeget 10 ”krydsben”, der er ændret. Da krydset på Nørrebrogade blev ændret i forbindelse med en større ændring af Nørrebrogade, er det ikke taget med i det følgende.

Som det fremgår af tabellen, er der i ingen af de 9 kryds sket ulykker i perioden med afkortet cykelsti. I perioden med fremført cykelsti er der i 6 kryds sket i alt 15 ulykker – heraf 4 med personskaade.

Som følge af udførelsestidspunktet har det ikke været muligt at lave lige lange før og efter perioder. Perioderne med afkortede cykelstier er således ca. dobbelt så lange som med fremførte cykelstier.

Billedet er dog i disse kryds helt entydigt. Der er registreret et højresvingsulykker, hvor cykelstier er ombygget fra afkortet til fremført.

Højresving		Ændring	Afkortet cykelsti	Fremført cykelsti	Udformning af Første vognbane
Omlagt fra afkortet til fremført cykelsti					
Tomgårdsvej	Frederikssundsvej	2015	0 uheld (2012-15)	3 uheld 2016-18)	Kun højresving
Frederikssundsvej	Åkandevej	medio 2016	0 uheld (2009-15)	5 uheld (2016-18) (Heraf 3 personskader)	Komb. Højresving og BUS
Grøndals Parkvej	Jernbane Allé	2013	0 uheld	0 uheld	Komb. Højresving og BUS

Blegdamsvej	Fredensgade	Primo 2010	0 uheld (2004-10)	2 uheld (2011-18) (1 personskade)	Kun Højresving
Jyllingevej	Jernbane Allé	2014	0 uheld (2006-13)	1 uheld (2015-18)	Kun højresving
Frederikssundvej	Mågevej	2016	0 uheld (2006-15)	0 uheld (2017-18)	Komb Højresving og BUS
Strandgade	Torvegade	2016	0 uheld (2006-15)	0 uheld (2017-18)	Kun højresving
<b>Omlagt fra fremført til afkortet cykelsti</b>					
Ndr. Fasanvej (nord)	Hillerødgade (Frb)	Primo 2014	0 uheld (2014-18)	2 uheld (2010-13)	Smal cykelbane Ren Højresving
Ndr. Fasanvej (syd)	Hillerødgade (Frb)	Primo 2014	0 uheld (2014-18)	2 uheld (2010-13)	Smal Cykelbane – kombineret højresving og BUS
<b>I alt</b>			<b>0 uheld</b>	<b>15 uheld</b>	

**Tabel:** Som det fremgår i højre kolonne, har der været lidt forskelligt om der har været en ren højresvingsbane til venstre for den fremførte cykelsti eller om den var kombineret med BUS bane. Ingen steder er der ligeudbane for biler.

I ingen af krydsene vurderes det at hastigheden for cyklisterne har været høj som følge af fald frem mod krydset.

## Konklusionen!

På baggrund af de data vi har haft tilgængelige, er der en markant trafiksikkerhedsmæssig gevinst ved at etablere afkortede cykelstier frem for fremførte.

Forekomsten af ulykkerne ved fremført cykelsti er ikke jævnt fordelt på alle kryds. Det er dog ikke ud fra krydsenes geometri umiddelbart muligt at identificere forskelle der skulle forklare at én udformning ville vurderes sikrere end en anden.

Der er i undersøgelsen ikke kigget på signalprogrammer eller på trafiktal, men da undersøgelsen så entydigt peger på at afkortede cykelstier er sikrere end fremførte, er det svært ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv – på baggrund af denne

undersøgelse, at anbefale andet end afkortede cykelstier som fremtidig krydsudformning.

## Er det så den fulde historie!

At anbefale afkortede cykelstier i kryds, bekræftes af Færdselssikkerhedskommissionens og Vejdirektoratets anbefalinger, men vi kan godt blive klogere...

I København har vi kunnet identificere 10-12 kryds, hvor vi har ændret udformningen – det kunne være interessant at samle kryds sammen fra hele landet og lave en samlet analyse.

Argumentet for at lave fremførte cykelstier er, at det øger trygheden – men hvor sikre er vi på det? – og hvis det er rigtigt, hvordan vægter vi så trygheden overfor sikkerheden?

Desuden kunne det være interessant at undersøge, hvordan sikkerheden og trygheden er i andre krydsudformninger – med blå cykelbaner til venstre for højresvingsbanen eller konfliktfri signalregulering. Analyse metoden her kræver dog at vi samme sted, har lavet ændringer fra den ene løsning til den anden.

Undersøgelsen bygger alene på registreringer fra Politiet. En inddragelse af ambulancedata eller registreringer fra hospitaler vil også være interessant, i det omfang de er tilgængelige.

## Andre krydsombygninger:

3 øvrige kryds er også ombygget fra afkortet til fremførte cykelstier, men er ikke medtaget i undersøgelsen:

Nørrebrogade – Stengade: Nørrebrogade blev i samme omgang ændret, der blev etableret busluer m.m.

Rovsingsgade – Lyngbyvej: Der blev samtidig udført højresvingsforbud

Jagtvej – Ågade – Der blev samtidig udført højresvingsforbud – alligevel har der været flere højresvingsulykker i krydset, siden ombygningen.