

Kvalitet for cyklister

– produkt og proces

De sidste 7 år er alle cykelprojekter i Odense blevet gennemført på baggrund af kvalitetsmanualen for cyklister. Manualen er 20 siders koncentrerede standarder for, hvordan cykelprojekterne løftes til et niveau væsentligt højere, end vejreglerne angiver. Samtidig sikrer kommunens projektmodel, at der udformes en meget detaljeret proces- og produktbeskrivelse. På den måde løftes kvaliteten af cykelprojekterne, så cyklisterne får størst mulig kvalitet for pengene.



AF TROELS ANDERSEN
Projektudvikler,
Odense Kommune
ta@odense.dk

Hvis man vil få flere til at cykle, er det afgørende, at man bygger de bedst mulige projekter. Det handler om, at det skal være både trygt og sikkert at cykle, men også, at pengene bruges bedst muligt og med størst mulig effekt.

Desværre ser man nogle steder, at nye cykelprojekter simpelthen ikke er gode nok, og at flere dele reelt burde bygges om. Derfor har vi igennem de senere år gjort flere ting for at løfte kvaliteten af cykelprojekterne. For at gøre det, må man både kigge på produktet og processen.

Den bedste viden

Som trafikplanlægger skal man opsøge den nyeste viden på området. Det gøres bedst i netværk som f.eks. Det kommunale Cykelfagråd, KL's Mobilitetsnetværk og på hjemmesider som:

- www.Cykeltrafikken.dk
- www.Idekatalogforcykeltrafik.dk
- www.Cykelviden.dk

Desuden er der konferencer som Den Nationale Cy-

kelkonference og den internationale Velo City konference. Jeg underviser i cykeltrafik for VEJ-EU, hvilket også kræver, at man har en bred og velfunderet viden.

Odense Kommune får jævnligt besøg fra andre byer og lande, som gerne vil se, hvordan vi bygger i Odense. Her beder vi altid om deres refleksioner på, hvad de mener, at vi kan gøre bedre.

Samlet set giver dette den bedste grundviden til at lave bedre cykelprojekter.

Sådan gør vi i Odense

Vi har ønsket at samle al denne viden i en kvalitetsmanual for cykelprojekter, som opdateres hvert år. Målgruppen er trafikplanlæggere og anlægsgeniører i forvaltningen og ikke mindst de rådgivere, som projekterer for os. Desuden ser vi gerne, at tredjepartscykelprojekter også lader sig inspirere af disse anbefalinger, f.eks. på statens arealer omkring universitetet. Endvidere kan der komme driftsmæssige forbedringer, som kan justeres og udføres efter manualens anbefalinger.



Sideløbsbrønde er kommet med som et nyt element, da de sikrer bedre effektiv bredde på cykelstierne.

Manualen tager udgangspunkt i vejreglerne, som allerede indeholder mange gode elementer. Problemet med vejreglerne er imidlertid, at også halvdårlige løsninger er en mulighed. F.eks. er det lovligt at lave en cykelsti på omkring 1 meters bredde, mens vi i Odense kræver mindst 2,25 m. Et andet eksempel er stibomme, som man reelt kan sætte op rigtig mange steder. Her vil vi gerne reducere anvendelsen af stibomme til et minimum, da vi har påvist, at bump og nedkørsel fra stierne kan have samme sikkerhedsmæssige effekt.

Desuden er vejreglerne ofte omkring 10 år bagud for den faktiske udvikling.

Kvalitetsmanualen hæver kvaliteten til det bedste niveau. Dette er holdt meget

kort som et 20 siders opslagsværk: fordelt på emnerne:

- SuperCykelstiernes placering
- Kryds
- Strækninger
- Anden cykelinfrastruktur
- Materialer
- Udstyr
- Cykelparkering

Igennem årene er der kommet flere nye løsninger til såsom sideløbsbrønde, der sikrer en større effektiv bredde på cykelstierne og oversigtstavler langs med SuperCykelstierne, som giver bedre vejvisning for nye cyklister.

Mange af standardløsningerne for cyklister handler om, at cyklister ikke altid



Kvalitetsmanualen er en god oversigt for, hvordan man laver bedre cykelprojekter.



skal stoppe, hvor det reelt er unødvendigt – derfor er der tilladelser til højresving for rødt lys, kørsel mod ensretning og cykling i gågaderne mm.

Andre løsninger er blevet forkastet som f.eks. solcelledrevne LED-lys i belægningen, da driftserfaringerne har været rigtig dårlige.

Det svære valg har været omkring emner, hvor sikkerheden og fremkommeligheden trækker i hver sin retning. Fysisk inaktivitet og klimabelastningen er kæmpemæssige samfundsmæssige udfordringer, og derfor er der søgt løsninger, som får flere til at cykle, men på den mest sikre måde.

Manualen har ikke medtaget driftsmæssige forhold. I praksis laves der så vidt muligt den bedste driftskvalitet for de afsatte driftsmidler.

Manualen findes i nyeste udgave på www.CyklisterneBy.dk

Projektorganisationen

Viden og manualen gør det ikke alene. Selve organiseringen af opgaverne er mindst lige så vigtig. Derfor har vi igen flere år arbejdet med en projektorganisation, der sikrer meget gennemarbejdede projekter.

I princippet indeholder hvert projekt en projektudvikler, en projektleder og en driftsholder. Desuden inviteres forskellige

fagpersoner med, når det vurderes, at de kan gavne projektets udformning. Dermed består en projektgruppe typisk af seks til 10 personer, som selv fra gang til gang vurderer, om deres meddeltagelse er nødvendig. Der kan også være eksterne parter med i projektet.

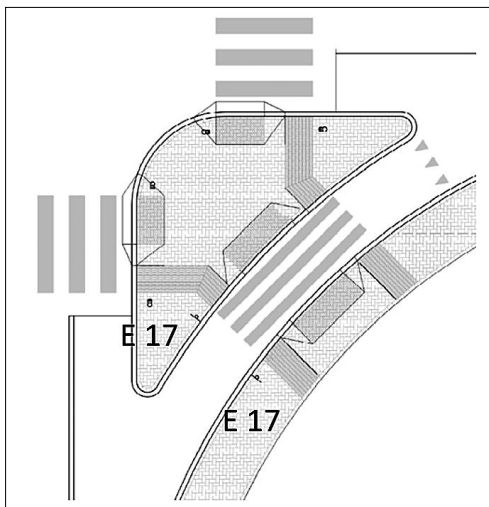
Projektudvikleren laver første udkast til et kommissorium, som efterfølgende opkvalificeres på projektmøderne. Her indgår beskrivelse af formål, grunddata, principløsning, interessenter, risikoanalyse, kommunikation og tidsplan mv. Når alt er grundigt bearbejdet og beskrevet, overdrages det videre ansvar for projektet til projektlederen.

Projektejerne er typisk en kontorchef, som kan suppleres med andre ledere og dermed udgøre styregruppen.

Erfaringerne er rigtig gode. Organiseringen sikrer, at alle bliver hørt, og at de væsentlige valgmuligheder belyses grundigt. Vi får sikret, at det byggede projekt også kan vedligeholdes, og at der afsættes økonomi til det.

Projektkortet fastholder aftalerne, selv når der sker udskiftninger af deltagerne, eller når der ændres på organisationen.

Kvalitetssikring koster lidt ekstra arbejde i processen, men sikrer også, at der ikke skal bygges om få år efter. Derfor har vi mange tilfredse cyklister, og cykeltrafikens andel fastholdes på et rigtig højt niveau – 23 % af alle ture i Odense. ●



Højreshunts er en vigtig standardløsning i Odense, og de findes næsten 100 steder.



Kunst indgår i alle cykelprojekter, men det er dog den kunstneriske frihed, der bestemmer formen.