

Cykelløb Aarhus-København 1. september 2012

1. Baggrund for beslutning om gennemførelse af cykelløbet d. 1. september 2012 på Storebæltsbroen

Sund & Bælt modtog i februar 2011 telefonisk henvendelse fra cykelløbsarrangør Jens Veggerby, der ønskede at gennemføre cykelløbet Aarhus-København over Storebælt i 2012. Dette ønske har tidligere været afvist med henvisning til trafikafviklingen. Derfor har tidligere løb været gennemført med bustransport over Storebælt. Nu blev det oplyst, at såvel statsminister som transportminister stod bag ønsket om at afvikle cykelløbet. Derfor skulle der findes en model for afvikling af løbet.

Henvendelsen blev fulgt op af et møde i transportministeriet den 7. april 2011 med transportminister Hans Chr. Schmidt og arrangøren Jens Veggerby. Fra Sund & Bælt deltog Leo Larsen. Også på dette møde fremgik det, at det var et ønske fra højeste niveau i regeringen at afvikle cykelløbet over Storebæltsbroen.

Sund & Bælt oplyste ved den lejlighed, at forudsætningen for at afvikle løbet var, at det tidligst fandt sted i september, og at der tidligst kunne komme cykler på broen kl. 14.00. På det tidspunkt ville trafikken være under 1000 biler i timen, som er den maksimale kapacitet, når der kun er mulighed for biltrafik i et spor på Storebæltsforbindelsen. Cykelløbsarrangør Jens Veggerby ønskede adgang til Storebæltsbroen kl. 12.00, og beslutningen blev, at tidspunktet kl. 13.00 blev accepteret af begge parter.

Beslutningen om at gennemføre cykelløbet blev efterfølgende drøftet på kvartalsmødet mellem transportministeren og Sund & Bælt Holding A/S d. 5. maj 2011.

Af referatet fra mødet fremgår, at ministeren siger, at der har været afholdt to møder med Jens Veggerby om afvikling af cykelløb mellem Aarhus og København via Storebæltsforbindelsen. Det fremgår også, at Sund & Bælts direktør Leo Larsen deltog på det seneste møde, og at ministeren fandt, at det var en glimrende idé med et sådant folkeligt arrangement.

Leo Larsen oplyste i følge mødereferatet, at der var en god dialog mellem Sund & Bælt og cykelløbsdirektøren Jens Veggerby om at arrangere cykelløbet. Endvidere oplyste Leo Larsen, jf. referatet, at der vil blive et tidsvindue på 4½ time, hvor cyklisterne kan få lov at krydse Storebælt ved egen hjælp. Uden for dette tidsvindue vil cyklisterne blive transporteret over Storebælt i busser.

Efterfølgende aftalte Sund & Bælt yderligere detaljeforhold med cykelløbsdirektør Jens Veggerby. Det blev således aftalt, at en forudsætning for at afvikle løbet var, at der blev sat kegler op i hele forbindelsens længde imellem det hurtige og langsomme spor, så cyklerne benyttede nødsporet og det langsomme spor, mens bilerne benyttede det hurtige spor. Endvidere blev det aftalt, at der blev opsat sikkerhedspersonale på hele forbindelsen for hver 350m, og rytterne skulle passere broen i et tidsvindue mellem kl. 13 og kl. 17. Endelig var det en forudsætning, at politiet kunne godkende planen af hensyn til trafikafviklingen.

2. Løbsafviklingen

Cykelløbet blev afviklet som planlagt d. 1. september 2012. Der var således under hele løbet normalt åben for trafik i de vestgående spor, mens et spor var spærret i østgående retning for at give plads til cykelløbet, der startede kl. 13.

Desværre opstod der kødannelse på op til 17 kilometer i forbindelse med cykelløbet. Årsagen er et sammenfald af flere uheldige omstændigheder.

Den pågældende lørdag d. 1. september var der mere trafik over broen i østgående retning end forudsat i trafikprognosen. Der var således 5 pct. flere biler end den tilsvarende dag året før. Heri indgår ikke biler, der undervejs har opgivet turen pga. kødannelse og er kørt fra ved afkørsler på Fyn.

Når trafikken afvikles i et spor opsættes af sikkerhedsmæssige årsager 1300 orange kegler, som markerer kørebanen for bilisterne. Opsætningen af disse påbegyndtes kl. 8.15 om morgenen og blev afsluttet 10:45, hvilket medførte, at der ikke var to spor til rådighed for vejtrafikken lørdag formiddag, hvor der traditionelt er mere trafik end om eftermiddagen, hvor cykelløbet blev afviklet.

Der var tre mindre færdselsuheld på forbindelsen kl. 11.05, 11.14 og 12.36. Alle tre havarier blev afviklet hurtigt ved at placere de havarerede biler i nødsporet, og der var hjælpeværktøjer (såkaldte fejblade) i beredskab i Knudshoved og på Sprogø til at håndtere havarerede biler.

Der ankommer ingen biler til betalingsanlægget i en periode på 17 minutter i tidsrummet fra 13:05 til 13:22. Årsagen er, at en kameravogn kører langsomt i trafiksporet og filmer den forreste cykelrytter, hvorved den øvrige trafik ikke kan komme forbi. Dette forhold er efterfølgende meldt til politiet.

Den tilladte hastighed i det åbne spor for biltrafik var 70 km/t. Trafikafviklingen under hele løbet var præget af såkaldt "kiggekø", idet bilister regelmæssigt over længere strækninger fulgte cykelrytterne med 30-40 km/t, hvorved der opstod "huller" i trafikken på anslået 100-300 meter.

Det er vanskelig at få præcis information om kødannelsen. Det fremgår af Sund & Bælts vagtjournal fra Trafikovervågningscentret, at der er begyndende kødannelse (200 meter) ved Nyborg kl. 10.40. Trafikken klumper sammen på forbindelsen, fordi enkelte kunder kører meget langsomt. Ved løbets start kl. 13 meldes det, at der er målt 10 km. kø. Kl. 18 melder Vejdirektoratets Trafikinformationscenter om 17 km. kø. Kl. 18.30 meldes om 14 km. kø – en GPS måling på tomtom.dk. Kl. 19.20 er der ikke længere kø i Knudshoved og kl. 19.30 er der normal trafik på vestbroen.

3. Erfaringer fra afvikling af cykelløbet Århus – København d. 1. september 2012.

Cykelløbet var planlagt, så det skulle genere bilisterne mindst muligt. Blandt andet måtte cyklerne først passere broen efter kl. 13 og ikke om formiddagen, hvor der er væsentligt flere biler på broen. Sund & Bælt har tidligere afviklet motionsløb på broen uden større gener for bilisterne, og cykelløbet blev planlagt ud fra de erfaringer.

Kødannelsen i forbindelse med afviklingen af cykelløbet blev uacceptabelt lang. Det er vurderingen, at der er flere årsager hertil, men det primære problem vurderes at have været, at løbet startede for tidligt på dagen.

Ved tidligere motionsløb er starten gået kl. 16 for motionisterne, og afspærringen er sat op først på eftermiddagen, hvor der er mindre trafik end om formiddagen. Denne gang blev afspærringen sat op allerede fra morgenstunden for at være klar til at modtage motionisterne kl. 13. Ved løbets start kl. 13 var der således 10 km. kø. Var løbet startet senere på dagen, som ved tidligere motionsløb, er det erfaringen, at der ikke ville have været større kø ved løbets start, og så ville trafikafviklingen kunne være sket med minimal kødannelse.

Køddannelsen fandt bl.a. sted ved sammenfletning i Knudshoved, hvor trafikken fra to motorvejsspor skal flette ind i et spor. Her viste det sig vanskeligt at opretholde et glidende fletteforløb, når trafikmængden steg, idet trafikanterne ikke altid var flinke nok til at give plads til hinanden. Det betød, at vores normale vurdering af kapacitet ved denne manøvre viste sig at være for optimistisk.

Ved afviklingen af tidligere motionsløb har der været dobbeltrettet trafik i de nordlige spor, mens det sydlige spor udelukkende har været benyttet af motionisterne. Denne gang var der både trafik og motionister i det sydlige spor, mens de nordlige var helt uberørt af løbet. Motionisterne benyttede således nødsporet og det langsomme spor, mens bilerne benyttede det hurtige spor.

Erfaringen fra cykelløbet med den blandede trafik er, at der opstod "kiggekø". Bilisterne kørte ikke med de tilladte 70 km/t men holdt øje med cyklisterne i stedet. Dette problem kan være forstærket af, at nogle af bilerne har været "følgebil" for cyklisterne, og man har derfor villet holde øje med "egne" cykelryttere.

Ved afvikling af tidligere motionsløb har der ikke været problemer med "kiggekø", og Sund & Bælt havde ikke forudset, at trafikanterne ville have denne adfærd i så udpræget grad, som tilfældet var. Hvis trafikken ikke var blevet afviklet med "blandet" trafik af biler og cyklister, er det vurderingen, at køddannelsen ville være blevet mindre pga. begrænset "kiggemulighed".

Som nævnt oven for fulgte en kamaravogn løbets førende rytter over hele Storebæltsforbindelsen. Konsekvensen var, at der ikke var trafik i betalingsanlægget i 17 minutter ved løbets start. Det har helt sikkert også øget køddannelsen, og forholdet er politianmeldt af løbsarrangøren.

Der var også tre mindre trafikuheld på løbsdagen. De skete forholdsvis tidligt på dagen, og vurderingen i Sund & Bælts vagtjournal er, at to af disse ikke havde påvirkning af trafikken, mens der ikke er knyttet kommentar om trafikpåvirkning til det sidste uheld. Det sidste uheld var dog afviklet i løbet af 20 minutter, og Sund & Bælt havde hjælpeværktøjer i beredskab til at håndtere mindre trafikuheld hurtigt for at minimere påvirkningen af trafikken.

Der var 5 pct. mere trafik på løbsdagen end samme rejsedag sidste år. Dette kan have forværreret køddannelsen, men var cykelløbet afviklet senere på dagen, ville den ekstra trafik ikke særskilt have medført kødannelse.

I ugen op til løbet blev der udsendt en pressemeddelelse om, at cykelløbet fandt sted, og at der måtte påregnes en begrænset længere rejsetid. Dette blev bragt i flere medier, ligesom vi informerede om løbet på vores hjemmeside. Trafikanterne har derfor haft en vis mulighed for at indrette deres rejse ud fra kendskab til afvikling af cykelløbet. I pressemeddelelsen blev dog kun varslet en mindre rejsetidsforlængelse på 10-15 minutter, og det er tvivlsomt, om dette har afholdt nogen fra at køre i det tidsrum, der har været mest fordelagtigt for bilisten.

I løbet af dagen blev der informeret om køddannelsen i trafikradioen og på skilte langs motorvejen.

Storebæltsforbindelsen har en SMS tjeneste, som bilisterne kan tilmelde sig. SMS tjenesten forudsætter, at man tilmelder sig servicen, som gælder i 7 dage ved hver tilmelding. SMS tjenesten informerer bilisterne om lukning af forbindelsen.

Sund & Bælt vil i evalueringen af cykelløbet inddrage, om SMS tjenesten skal anvendes mere aktivt, så bilister, der har tilmeldt sig tjenesten, også får besked om alvorlig kødannelse ved Storebæltsforbindelsen. Ligeledes vil selskabet overveje, om vi ved motionsarrangementer skal informere vores kunder mere via direkte mail. Dette vil altid være en afvejning af, hvor meget man skal forstyrre kunderne med.

Konklusionen vedrørende cykelløbet er under alle omstændigheder, at der ikke i fremtiden bliver afviklet motionsarrangementer efter samme koncept som cykelløbet den 1. september 2012.