

Kort opsummering af diskussionsspørgsmål fra sessionen:

Ad oplæg 1):

- Supercykelstierne har foretaget en undersøgelse der viser at cyklisterne stopper 36 % af de gange de passerer et lyskryds, uafhængigt af om signalanlægget viste grønt eller rødt. Supercykelstierne ønsker at nedbringe antallet af cyklisternes stop ved lyskryds. Kommentar: En tilhører mener at 36 % virker som en lille procentdel, og at han mener ikke det er realistisk at få endnu færre stop.

Ad oplæg 2):

- I oplægget fokuseres på fremkommeligheden på cykelstier. Hvad med de konsekvenser, som nogle tiltag måtte medføre for cyklisternes sikkerhed? Svar: Ved udarbejdelse af kataloget til Supercykelstisekretariatet er der belyst, hvilken indflydelse et tiltag har ift. nogle opstillede kriterier, herunder ikke mindst også sikkerhed.
- Hvordan foregår rent faktisk eks. detektering af cykler (chip)? Svar: Der er tale om fremtidsscenerier, så svaret er der ikke lige.

Ad oplæg 3):

- Der blev spurgt til, om det var velkendte løsningsforslag, der var samlet i kataloget, eller om der var forslag imellem, som Grøntmij "selv havde fundet på". Svar: Der er tale om forslag, som enten er anerkendte løsninger eller som der er gennemført forsøg med. Derudover er der flere af tiltagene, der ikke normalt anvendes til prioritering af cykler, men som er anerkendte og veldefinerede løsninger.
- Der blev stillet spørgsmål ved den lave karakter for brugervenlighed for tiltaget med løbelys for cykler. Svar: karakterne er resultatet af en samlet vurdering, hvor der gives topkarakter for en løsning, der ikke kræver ændring i cyklisternes adfærd og/eller opmærksomhed. Efterfølgende oplyste en anden tilhører, at man i Odense havde haft store udfordringer med at få cyklisterne til at forstå hensigten med løbelyset.
- Er det ikke et problem, at en grøn bølge tilpasses en given hastighed, men at mange cykler ikke har speedometer på cyklen? Svar: Det er selvfølgelig lettere at få gavn af tiltaget, hvis man som cyklist kender sin hastighed, men tiltaget vil også have en effekt for øvrige cykler, da samordningshastigheden typisk vælges med udgangspunkt i cyklisternes gennemsnitshastighed på strækningen.
- Flere af de foreslåede tiltag vil påvirke trafiksikkerheden i krydsene. Hvordan har I forholdt jer til det? Svar: Der er for hvert enkelt tiltag foretaget en vurdering af den forventede effekt på trafiksikkerheden. Konkret er der foretaget en vurdering af effekten på i alt fem forskellige parametre.
- I forbindelse med brugen af smartphones under cykelturen, er det så ikke et problem, at telefonen typisk ikke kan udsættes for vind og vejr? Svar: Der kan fås en række forskellige etuier til beskyttelse af telefonen, og i forbindelse med fartguide-app'en er det også muligt at få instruktionen i øretelefoner, således at telefonen kan ligge i en lomme/taske under cykelturen.
- Er forsøget med undtagelse for signalregulering blevet evalueret? Svar: Nej, ikke endnu. Forsøget løber frem til udgangen af 2015.

Ad oplæg 4):

- Supercykelstierne udvikler i samarbejde med Aalborg Universitet en række koncepter for intelligent tunnelbelysning. Det blev stillet spørgsmål til om der tænkt på at bruge maling i tunnellerne, til at underbygge belysningen. Svar: Det har været overvejet at male tunnellerne hvide, som giver bedre refleksion, og fører til at man kan spare på lysstyrken og strømforbruget.