

SIKKERHEDS- MANUAL FOR DANSKE CYKELLØB

VERSION 1.1, FEBRUAR 2026

INDHOLD

Introduktion til sikkerhedsmanualen	3
Kapitel 1 - anbefalinger til ruten	5
Kapitel 2 - Regler for korrekt brug af skilte	12
Kapitel 3 - For ryttere: Sådan er du med til at øge sikkerheden	16
Kapitel 4 - For de frivillige: Tips og tricks til flagposter og trafikofficials.....	18
Kapitel 5 - Hvilken rolle har de forskellige til cykelløbet?.....	20
Kapitel 6 - Sikkerhed ved ruteplanlægning	23
Kapitel 7 - Appendix over tilladelser.....	24
Kapitel 8 - Tjekliste for arrangører	25

INTRODUKTION TIL SIKKERHEDSMANUALEN

Siden efteråret 2021 har Danmarks Cykle Union arbejdet målrettet på at publicere en sikkerhedsmanual, der kan være med til at sætte retning på sikkerheden i danske cykelløb.

Den manual, du læser her, er det første samlede stykke arbejde, der kan være med til dette.

Manualen består af flere elementer.

Først og fremmest oplyser den om konkrete regler, som ikke kan fraviges. Det kan eksempelvis være regler for opsætning af færdselstavler, som er ens på tværs af landet. Det kan eksempelvis også være de allerede fastlagte sikkerhedsforanstaltninger, som er præciseret i Danmarks Cykle Unions sportslige regler. I den forbindelse er det vigtigt at pointere, at reglerne i DCUs sportslige regler til enhver tid skal overholdes og at hvis der, mod forventning, er uoverensstemmelse mellem sikkerhedsmanualen og DCUs sportslige regler, så er det til enhver tid den opdaterede version af DCUs sportslige regler - der kan findes på DCUs hjemmeside - som er gældende.

Foruden reglerne er manualen bestående af en lang række anbefalinger. Det kan være anbefalinger om ensretning af veje, antallet af flagposter og lignende. Danmarks Cykle Unions sikkerhedsudvalg anbefaler til enhver tid, at klubberne bedst muligt forsøger at efterkomme disse, da de i høj grad er med til at

sikre, at danske cykelløb bliver sikre. Men der er også forståelse for, at der i dag er stor forskel fra kommune til kommune og fra politikreds til politikreds på, hvad man tillader i forbindelse med arrangementen af cykelløb.

Det er et mål at de fastsatte sikkerhedsanbefalinger i fremtiden kan bruges som en løftestang, der kan være med til at sikre mere ens forhold på tværs af landet og på den måde være med til at sikre endnu mere sikre cykelløb i hele landet.

Manualen skal betragtes som et arbejdsværktøj - der kan opdateres løbende med nye kapitler eller ændringer som arbejdet med sikkerhed skrider frem. Ud fra et arrangørperspektiv er det målet, at den skal være et hjælpemiddel til klubberne og ikke en yderligere belastning i forbindelse med planlægning af cykelløb.

God læselyst.



KAPITEL 1

- ANBEFALINGER TIL RUTEN

Der gælder forskellige anbefalinger til forskellige løbstyper.

Herunder er der samlet et overblik over de anbefalinger, der gælder for forskellige løbstyper. For distancer, klasseinddelinger og generelle sportslige regler kan der læses mere i Danmarks Cykle Unions sportslige regler.

Løbene er opdelt i følgende underkategorier:

Løbstype 1 – omfatter almindelige landevejsløb

Løbstype 2 – omfatter kriterier

Løbstype 3 – omfatter gadeløb

Løbstype 4 – omfatter enkeltstarter

Løbstype 5 – omfatter etapeløb

Forud for alle løbstyperne skal arrangøren jf. Danmarks Cykle Unions sportslige regler udarbejde et program som skal indeholde følgende.

- a) At løbet afvikles under DCU's regler
- b) At DCU's bødskala er gældende
- c) Hvilke klasser, der arrangeres for
- d) Hvilken løbstype, der arrangeres
- e) Starttid for indskrivning
- f) Starttid for de enkelte afdelinger
- g) Startsted og opløbssted
- h) Rutebeskrivelse med distancer, profil og angivelse af dropzoner
- j) Hvis nødvendigt - langningszones placering og længde, samt hvornår langning må finde sted
- l) Hvis etableret: placering og længde af dropzone for affald
- m) Juryens bemanning
- n) Arrangørens navn, adresse og telefonnummer

I dette program bør arrangøren overveje at inddrage en kort beskrivelse af rutens sikkerhed og hvordan vejene er spærret.

Et eksempel på denne kunne være:

“Ruten til årets Grand Prix består af en blanding af store og små veje. De små veje (Hjelmvej, Kasettegade og Sadelvej) er alle ensrettede, mens der kan forekomme modkørende trafik på Store Hovedvej. Der er marshalls foran alle felter som er med til at advisere trafikken og vi har opsat skilte i god tid. Vi opfordrer dog rytterne til at være opmærksomme på denne korte strækning á 800 meter. I Klingeby efter 7 kilometer skal rytterne være opmærksomme på tre helleanlæg. De er markerne med stødpuder, men kan være svære at se. Kort efter gennemkørslen af Kædeby efter 12 kilometer skal rytterne passere to jernbaneskiner og gennem en teknisk passage af en række smalle sving. De sidste 1000 meter stiger svagt og sidste sving er 650 meter fra målstregen”

I programmet kan man med fordel også indsætte et link til ruten digitalt via et ruteplanlægningsværktøj som RideWithGPS, Strava eller Garmin Connect.

Følgende anbefaling minimerer feltoverhalinger og understøtter en sikker og sportslig afvikling af cykelløbet: ét felt pr. 4 km løbsrute samtidig.

	0-3,9	4,0-7,9	8,0-11,9	12,0-15,9	16,0-19,9	20,0-23,9	24,0-
Antal Felter	1	2	3	4	5	6	7

Max 6 felter hvis servicebiler i 1 felt (pr. startgruppe)
ligegyldig rute længde.

Max 5 felter hvis servicebiler i 2 felter (pr. startgruppe)
ligegyldig rute længde.

Max 4 felter hvis servicebiler i 3 felter (pr. startgruppe)
ligegyldig rute længde.

ALMINDELIGE LANDEVEJSLØB:

LØBSTYPE 1

Almindelige landevejsløb er defineret som cykelløb, der enten køres på omgange, på en stor omgang eller fra a til b. Ved planlægningen af et landevejsløb bør følgende overvejes:

- a) Løbet skal overholde de gældende regler for landevejsløb, der er opstillede i DCUs sportslige regler.
- b) Løbet skal overholde de opstillede punkter for sikkerhed som findes i DCUs sportslige regler § 7.
 - 1. Arrangøren skal sørge for god afmærkning af ruten med angivelse af alle forhindringer, skarpe sving og mulige forhindringer, som han/hun kan forventes at kunne forudse.
 - 2. Arrangøren skal sørge for mindst 1 førerbil foran hvert felt – 2 for A-klassen.
- c) Førervognen skal holde så tilpas afstand, at den sikrer, at rytterne ikke modtager pace af denne.
- d) Det er et krav at der er minimum 1 stk. Racemarschall foran hvert felt. Racemarschalls bør være med til at informere trafikken foran felterne. Ved store omgange eller løb med forskellige start- og målområder, er der behov for flere marshalls end ved løb på mindre omgange. Antallet af marshalls afhænger som udgangspunkt også af hvor meget af ruten, der er spærret og sikret med eventuelle flagvagter.
- e) Alle sideveje bør være skiltet og der bør være flagvagter til at informere trafikken eller trafikofficer til at regulere trafikken - ved store omgange eller løb med forskellige start- og målområder, kan dette eventuelt løses ved rullende afspærring fra et marshall-korps.
- f) Så meget som muligt af ruten bør være ensrettet - et særligt hensyn gælder, jo smallere vejbanen er.
- g) De sidste 1000m eller opløbet, skal være ensrettet.
- h) Der bør være skilte/færdselstavler ved alle indkørsler og indfaldsveje, der leder ind mod ruten - både for at informere om arrangementet, men også for at informere om eventuelle ændrede trafikregler. *Se mere om skilte i kapitel 2.*
- i) Er der flere klasser, så bør opløbsstrækningen være af en bredde, hvor der er god plads til opløb og målgang. Dette forstås derved, at opløbet er så bredt, at det ved målgang er muligt at overhale ryttere fra andre klasser uden problemer.
- j) Hvis der er mange sving i afslutningen, som kan påvirke opløbet i forskellige klasser, bør arrangøren koordinere med løbskommissæren, så eventuelle felter kan holdes tilbage inden de tekniske passager, hvis der er udsigt til feltoverhalinger.
- k) Der bør være minimum 300 meters opløbsstrækning, hvor der ikke er trafikøer, sving eller andre udfordringer.
- l) Servicebiler og førerbiler må max køre 60km/t igennem opløb og feed-langningszoner.
- m) Fejebladet (rutekontrol/opsamlingsbilen) skal cirkulere på ruten under hele løbet, for at kunne hjælpe strandede ryttere
- n) Inden afvikling bør arrangøren have informeret lokale beboere - enten via mail, brev eller gennem den lokale Facebook-gruppe. Ved større løb kan kommunen i visse tilfælde være behjælpelig med udsending via e-Boks.

KRITERIER

LØBSTYPE 2

Et kriterie / et criterium er defineret som cykelløb, der køres på en omgang, der er mellem 3 og 9 kilometer. Ved planlægningen af et criterium bør følgende overvejes:

- a) Løbet skal overholde de gældende regler for landevejsløb, der er opstillede i DCUs sportslige regler.
- b) Løbet skal overholde de opstillede punkter for sikkerhed som findes i DCUs sportslige regler § 7.
 1. Arrangøren skal sørge for god afmærkning af ruten med angivelse af alle forhindringer, skarpe sving og mulige forhindringer, som han/hun kan forventes at kunne forudse.
 2. Arrangøren skal sørge for mindst 1 førebil foran hvert felt – 2 for A-klassen.
- c) Førervognen skal holde så tilpas afstand, så rytterne ikke modtager pace af denne.
- d) Racemarshalls kan være med til at informere trafikken foran felterne.
- e) Så meget af ruten som muligt bør være ensrettet - et særligt hensyn gælder, jo smallere vejbanen er. Jo kortere runden er, desto vigtigere er det at flest mulige veje er ensrettede.
- f) De sidste 1000m eller opløbet, skal være ensrettet.
- g) Ved kriterier køres der ofte mange omgange. Det betyder, at rytterne passerer samme steder mange gange, hvorfor eventuelle farlige frekventeres oftere. Arrangøren bør derfor sikre, at faren minimeres mest muligt.
- h) På ruter, der køres inde i byer bør alle sideveje spærres eller markeres med en flagvagt eller trafikofficial. På ruter, der køres i ikke bynære omgivelser kan mindre sideveje (ex. indkørsler) markeres med skilte. Sidevejene bør spærres af hensyn til rytternes sikkerhed.
- i) Der bør være skilte ved alle indkørsler og indfaldsveje, der leder ind mod ruten - både for at informere om arrangementet, men også for at informere om eventuelle ændrede trafikregler. *Se mere om skilte i kapitel 2.*
- j) Er der flere klasser, så bør opløbsstrækningen være af en størrelse og beskaffenhed, hvor der er god plads til opløbet. Opløbet bør være så bredt, at det i opløbet er muligt at overhale ryttere fra en anden klasse uden problemer. Hvis der er mange sving i afslutningen, er det arrangørens opgave at koordinere med løbskommissæren, så eventuelle felter kan holdes tilbage inden de tekniske passager, hvis der er udsigt til feltoverhalingen.
- k) Der bør være minimum 200 meters opløbsstrækning, hvor der ikke er trafikøer, sving eller andre udfordringer.
- l) Inden afvikling bør arrangøren have informeret lokale beboere - enten via mail, brev eller gennem den lokale Facebook-gruppe. Ved større løb kan kommunen i visse tilfælde være behjælpelig med udsending via e-Boks.

GADELØB

LØBSTYPE 2

Gadeløb er defineret som cykelløb, der køres på en omgang der er et sted mellem 1 og 4 kilometer. Ved planlægningen af et gadeløb bør følgende overvejes.

- a) Løbet skal overholde de gældende regler for gadeløb, der er opstillede i DCUs sportslige regler.
- b) Løbet skal overholde de opstillede punkter for sikkerhed som findes i DCUs sportslige regler § 7.
- c) Ruten bør afspærres 100 procent for anden trafik – både med- og modkørende – i den tid, løbet køres. Afspærringen bør være fast og tydelig - det kan være ved hegn og skilte.
- d) Førervogn er ikke nødvendigt i gadeløb med 100 procent spærrede ruter - men det kan være en god idé at have enten førervogn eller motorcykel foran de forreste ryttere. Både af hensyn til ekstra sikkerhed og tilskuerens mulighed for at følge med.
- e) Eventuel førervogn skal holde så tilpas afstand, at den sikrer, at rytterne ikke modtager pace af denne.
- f) Der bør kun afvikles en klasse af gangen på ruten, hvis ruten er under 3 km. Ved ruter på 3-4 kilometer kan to klasser afvikles. I så fald så bør opløbet være så bredt, at det i opløbet er muligt at overhale ryttere fra en anden klasse uden problemer. Hvis der er mange sving i afslutningen, er det arrangørens opgave at koordinere med løbskommisæren, så eventuelle felter kan holdes tilbage inden de tekniske passager, hvis der er udsigt til feltoverhalinger.
- g) Ved gadeløb kan der bruges smallere opløbsstrækninger end til landevejsløb. Arrangøren bør stile efter minimum 150 meters opløbsstrækning uden sving.
- h) Respitsonen bør planlægges, så den ikke er til fare for rytterne og indgang i denne kan ske sikkert.
- i) Rutens underlag bør vurderes – eksempelvis bliver byfliser og metalriste meget glatte i regnvejr. Arrangøren bør derfor overveje andre rutemuligheder, hvis en stor del af ruten foregår på andet underlag end normalt asfalt.
- j) Inden afvikling bør arrangøren have informeret lokale beboere - enten via mail, brev eller gennem den lokale Facebook-gruppe. Ved større løb kan kommunen i visse tilfælde være behjælpelig med udsending via e-Boks.

ENKELTSTARTER

LØBSTYPE 4

Enkeltstarter er defineret som tidskørsler, hvor rytterne sendes afsted én og én. Holdtidskørsler er også med i denne kategori. Generelt gælder samme anbefalinger som til landevejsløb, dog med enkelte undtagelser.

- a) Løbet skal overholde de gældende regler for enkeltstarter, der er opstillede i DCUs sportslige regler.
- b) Der er krav om DCU Driverlicens som chauffør i følgebil. Alle tilmeldte chauffører til DM og Cups skal desuden deltage i briefing forud for de respektive løb for at man kan få udleveret streamer til den/de ryttere man er tilmeldt som Driver for.
- c) Det er ikke nødvendigt med førervogn foran hver klasse, men der bør være marshalls, der kan informere trafikken.
- d) Fra løbets start må ruten KUN bruges af ryttere i konkurrence - arrangøren skal sørge for at advisere om alternativ rute til opvarmning for de, der ikke varmer op på hjemmetræner eller ruller.
- e) Så meget af ruten som muligt bør være ensrettet - et særligt hensyn gælder, jo smallere vejbanen er. Der gælder et

endnu større hensyn til enkeltstarter, da rytterne som udgangspunkt ikke alle har marshalls eller førerbil foran.

- f) Rytterne kommer desuden ofte med væsentligt højere hastighed og med et begrænset udsyn grundet den aerodynamiske position. Da der samtidigt er langt til bremsegrebene er der et særligt hensyn at tage i forhold til rytteres mulighed for at afvige eventuelle forhindringer
- g) Der bør være skilte ved alle indkørsler og indfaldsveje, der leder ind mod ruten - både for at informere om arrangementet, men også for at informere om eventuelle ændrede trafikregler. *Se mere om skilte i kapitel 2.*
- h) Da rytterne kommer enkeltvis, er der ikke samme anbefalinger for bredden eller længden på opløbsstrækningen.
- i) Inden afvikling bør arrangøren have informeret lokale beboere - enten via mail, brev eller gennem den lokale Facebook-gruppe.

ETAPELØB

LØBSTYPE 5

Etapeløb er defineret som cykelløb, der afvikles over flere dage med flere etaper. En samlet vinder kåres til sidst.

Ved etapeløb gælder samme anbefalinger som til de enkelte kategorier - hvis første etape eksempelvis er en tidskørsel gælder anbefalingerne her til tidskørsel og hvis anden etape er et linjeløb gælder anbefalingerne til almindelige landevejsløb.

Der gælder en række ekstra anbefalinger til etapeløb.

- a) Arrangøren bør have samme sikkerhed hver dag. Hvis hele ruten eksempelvis er ensrettet de første to dage, så kan

det skabe farlige situationer, at dele af den ikke er ens-rettet fra tredjedagen. Derfor bør det tilstræbes, at sikker-hedsniveauet er kontinuerligt hele etapeløbet igennem.

at infor-mere om sikkerhed på morgendagens etape. Eksempelvis udvælge en række punkter, som ryttere og holdledere in-formeres om. Det kan være særligt farlige sving, trafikøer, togs Skinner eller lignende.

b) Arrangøren bør bruge det daglige communique til

FOR LØB MED TV-DÆKNING OG FOR LØB MED SERVICEBILER OG KORTEGE GÆLDER DESUDEN EN RÆKKE REGLER FRA DCUS SPORTSLIGE REGLER.**REGLER FOR BILER I CYKELLØB**

Enhver bil med tilladelse til at køre i et løb skal være tydeligt markeret og udstyret med radio tour.

Bortset fra på tidskørsler må ingen bil overstige 1,66 meter i højden.

Ingen følgebilers vinduer må være tildækkede, så man ikke kan se igennem bilen, eller fyldte med klistermærker, udover dem arrangøren uddeler til identifikation.

Enhver, som følger med i bil i løbet, skal have gyldig licens; undtaget er æresgæster og journalister

Der er krav om DCU Driverlicens som chauffør i følgebil ved TT. Alle tilmeldte chauffører til DM og Cups skal desuden deltage i briefing forud for de respektive løb for at man kan få udleveret streamer til den/de ryttere man er tilmeldt som Driver for.

Ingen må kaste noget fra sig fra bilen undervejs.

REGLER FOR KAMERA-MOTORCYKLER I CYKELLØB

Højst 5 kamera-motorcykler og 2, som optager lydside er tilladt i et løb.

REGLER FOR FÆRDELSE UNDER LØBET

Chauffører og motorcykelpiloter har ansvaret for deres køretøj under løbet og skal øjeblikkeligt følge enhver anmodning og instruktion fra juryen eller arrangøren.

Personer, som ikke retter sig efter førnævnte anmodning eller instruktion, vil blive straffet.

Straffen gælder omgående og udmåles af juryen med accept fra arrangøren.

Ingen personer må acceptere, at ryttere holder fast i deres køretøj og vil blive bortvist fra løbet herfor.

Fotografering og film/video fra en bil i bevægelse er ikke tilladt.

Pressebiler må ikke køre på siden af andre biler undtagen for at kunne komme hurtigere væk, når de har fået tilladelse til det, eller hvis jury-præsidenten anmoder om det.

Foran feltet skal motorcykler – uden umiddelbart ærinde eller tilladelse – holde sig foran den forreste kommissærbil.

For at fotografere skal de bevæge sig langsomt og årvågent på højde med fronten af feltet, fotografere og derefter hurtigt vende tilbage foran kommissæren.

Ingen motorcykel foran feltet må lade sig overhale af feltet, medmindre han er blevet fanget. Inden han vender tilbage til sin oprindelige position, skal han have en kommissærs tilladelse til det.

Ved målstregen skal de tydeligt markerede fotografer holde sig til de afmærkede områder.

Motorcykler må ikke befinde sig i nærheden af feltet eller enkelte ryttere uden ærinde eller tilladelse til det.

Det er ikke tilladt at filme fra en motorcykel på de sidste 500 meter.



KAPITEL 2

- REGLER FOR KORREKT BRUG AF SKILTE

Der er en række regler for hvilke skilte og tavler, der må opsættes ved cykelløb.

De er stadfæstet i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning fra Transportministeriet. Det er derfor meget vigtigt, at man som arrangør efterkommer disse regler.

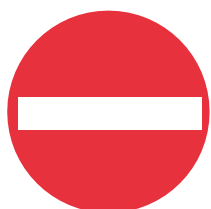
Reglerne er opsummeret herunder:

- a) Der skal udarbejdes en skilteplan med samtlige færdselstavler og skilte, som sendes ind til kommunen.
- b) Færdselstavler (så som ensrettet, vejspærring og ned-sætning af hastighed) skal være af den korrekte type - det vil sige produceret reflekteret folie og efter de korrekte dimensioner. Disse kan enten rekvireres hos den lokale kommune eller gennem en producent / udlejer af færdselstavler. Det er ikke tilladt at printe skiltene selv på ikke godkendte materialer - heller ikke selvom skiltene til forveksling ligner og har de rette dimensioner.
- c) Færdselstavler skal placeres i højre side af vejen i færdselsretningen. Ved fortov eller cykelsti skal afstanden være 2,2 meter over fortov eller 2,3 meter over sti. Alle andre relevante skilte for cykelløb skal placeres i en højde af mindst 1,5 meter.
- d) Tavlerne må ikke opsættes, så de forværrer oversigten. Dette påpeges af kommunen i forbindelse med skilteplanen.
- e) Der kan som supplement til færdselstavlerne opsættes cykelløbsskilte. Disse har ikke samme strenge materialekrav som færdselstavlerne, men opsætningen skal godkendes hos kommunen i forbindelse med skilteplanen. Normalt følger reglerne for opsætningshøjde også disse skilte, der kan opsættes i rabatten på steder, hvor de er synlige, ikke forværrer oversigtsforholdene og er i en afstand, så de ikke er til fare for trafikken.

GODKENDTE FÆRDELSTAVLER

Som der står i bekendtgørelsen fra Transportministeriet, skal der benyttes officielle og godkendte færdselstavler, når disse skal benyttes til at regulere trafikken. I Danmark findes der et system med kodenavne over de forskellige færdselstavler

- det vil sige, at man ved bestille kan angive den unikke kode per tavle og dermed være sikker på at man får det korrekte skilt retur. Herunder er der oplyst et række af de mest gængse færdselstavler, der benyttes til cykelløb. Tavlerne er oplyst med deres skiltekode og deres officielle navn.



C19 FORBUDSTAVLE

Markerer at indkørsel er forbudt. Bruges ved en spærret vej for at markere, at det ikke er tilladt at færdes denne vej.

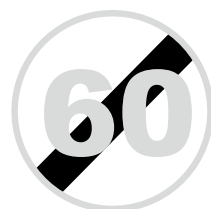


E19 ENSRETTET

Markerer, at det kun er tilladt at færdes i den ene retning, da vejen er ensrettet. Skiltet produceres i en version, der vender til venstre og en version, der vender til højre. Det er ikke tilladt at vende skiltet på hovedet, så teksten vender på hovedet. Skiltet skal være retningsbestemt i den retning, ensretningen er godkendt.



C55 LOKAL HASTIGHEDSBEGRÆNSNING OG C56 OPHØR AF LOKAL HASTIGHEDSBEGRÆNSNING



Bruges på strækninger, hvor man har fået tilladelse til at sænke den normale hastighedsbegrænsning yderligere på grund af cykelløbet. Skal følges op af C56 ophørsskilt, når hastigheden ikke begrænses længere



C11 HØJRE-/VENSTRESVING FORBUDT

Markerer, at det er forbudt at svinge til enten højre eller venstre. Bruges ofte samtidigt med E19 ensrettet eller C19 forbudstavle. Skiltet må ikke vendes på hovedet.

EKSEMPLER PÅ SKILTE

Foruden de officielle færdselstavler kan det også være en god idé at opstille skilte, der har til formål at fortælle bilisten om det cykelløb, der er i gang. Disse kan have forskellige dimensioner og størrelser, men bør være af en størrelse, der er tydelig at se selvom man kommer kørende med en høj hastighed. Skiltene bør derfor også placeres i en højde, der gør, at de er tydelige.

Designet bør være letgenkendeligt og teksten bør være kort og præcis, så det let kan aflæses. Disse skilte skal også godkendes til opstilling hos kommunen.

Herunder følger en række eksempler på forskellige skilte, der med fordel kan opsættes ved cykelløb.

Designfilerne på alle skiltene i manualen her kan downloades fra Danmarks Cykle Unions hjemmeside

GIV AGT-SKILTE - VERSION 1



Skiltene ovenfor, der har til formål at advare bilisterne om cykelløb, hvis de ankommer et sted, hvor ruten ikke er spærret. Kan placeres i ovenstående rækkefølge. Tak for dit hensyn placeres umiddelbart efter ruten eller i slutningen af ruten. De to

andre skilte placeres med god afstand til hinanden (500-700 meter) og gerne med første skilt cirka 1000 meter inden ruten mødes.

GIV AGT-SKILTE - VERSION 2



Denne version af Giv Agt-skiltene kan opsættes på samme måde som version 1. Skiltet er i bredformat, hvilket kan fungerer ekstra godt visuelt på åbne vejstrækninger

OPLYSNINGSSKILTE



Oplysningsskiltet sættes op forud for cykelløbet. Disse kan ugen op til oplyse bilister om, at veje kan være spærrede eller at de kan forvente forlænget køretid. Skiltene er brugbare, da bilister dermed har mulighed for at vælge alternative ruter forud for løbet.

Et eksempel på skiltene er her til venstre



KAPITEL 3

- FOR RYTTERE: SÅDAN ER DU MED TIL AT ØGE SIKKERHEDEN

Som rytter kan du selv være med til at øge sikkerheden, når du stiller til start i et cykelløb. Arrangøren har altid gjort sit ypperste for at din sikkerhed er i højsædet og det er derfor vigtigt, at du efterkommer de retningslinjer, som de kommer med inden start.

LYT TIL BRIEFINGEN

Tit bliver de sidste røverhistorier delt i startboksen lige inden starten går. Og derfor kan man nemt overhøre den sidste briefing, som arrangøren eller kommissæren giver. Men der kan være meget væsentlig information i denne briefing.

Måske er der specielle forhold på ruten, som ikke kunne forudses, da propositionerne blev skrevet - det kunne eksempelvis være olie på vejen, der gør et sving særligt glat. Du kan derfor øge både din egen og de andre rytteres sikkerhed ved at høre efter briefing.

For arrangører er der specifikt materiale om den gode briefing, der kan downloades fra www.cyklingsdanmark.dk

FØLG ANVISNINGERNE

Det er vigtigt, at du som rytter følger de anvisninger, der enten er beskrevet i propositionerne eller forelagt ved briefing inden start. Arrangøren gør altid sit for at det skal være det sikrest mulige cykelløb og alle arrangører ville ønske, at de kunne afvikle løb på 100 procent spærrende veje.

Ofte er det imidlertid ikke muligt - og der kan derfor være kompromiser, der skal indgås med de myndigheder, der udsteder tilladelserne. Det kan være, at man kun må køre højre om hel-leanlæg, at man skal køre højre rundt i en rundkørsel eller at der er et stykke vej, hvor der kan komme modkørende trafik.

Du øger sikkerheden ved at følge disse anvisninger - og du bryder heller ikke reglerne, for en kommissær kan diskvalificere dig, hvis du ikke følger disse. Er der steder, hvor du synes det

er særligt uhensigtsmæssigt, så skriv til DCU's sikkerhedsudvalg efter løbet.

GO' STIL TIL TRÆNING GIVER GOODWILL TIL LØB

På ruter, der ikke er 100 procent afspærrede eller ensrettede, er der også normalt trafik på vejene. Race-Marshalls, flagposter og trafikofficials gør alle et stort stykke arbejde for at sikre, at bilisterne er orienterede og nede i fart, så de ikke er til fare for cykelløbet.

Men hvis den bilist, der møder et cykelløb også har mødt en masse cykelryttere ugen op til og bilisten har irriteret sig over, at de har fyldt rigeligt på vejen, så kan det være, at bilisten ikke er så lydhør efter mange gode råd. Inde på kommunen eller hos politikredsen kan det også være, at de er lidt mere tilbageholdende med tilladelse til cykelløbet, hvis de generelt oplever, at mange bilister føler sig generede af cykelryttere i området.

Vejene er for alle - både biler og cykler. Men husk alligevel, at du er et image over for cykelsporten hver gang du er ude at træne. Hvis du viser god stil til træning kan vi tilladelse os at forvente lidt mere af både bilister, kommune og politi, når vi sætter rygnummer på trøjen.

LYT TIL DE FRIVILLIGE

Hvis en flagpost, en hjemmевærnsmand eller en trafikofficial siger, at du ikke må køre ind et sted, så er der en grund til det - og det er uanset om du er på cykel eller i bil.

Følg de anvisninger, som der bliver givet fra de, der beskytter rytterne til cykelløbet. Der er en grund til, at du kan være nødt til at køre en lille omvej for at parkere - og det er rytternes sikkerhed. Den sikkerhed, du naturligvis gerne vil have i top, når du lige om lidt selv skal ud at køre.



KAPITEL 4

- TIPS OG TRICKS TIL FLAGPOSTER

Når du står som post eller trafikofficiel til et cykelløb, er du ofte den første, som en bilist møder. Afhængigt af din rolle, kan din opgave være at regulere eller orientere denne om afviklingen af cykelløbet.

I langt de fleste situationer foregår dette i gode og venlige forhold, men man kan også risikere at stå i en ubehagelig situation, hvis man møder en bilist, som ikke er tilfreds med at der kan forekomme lidt ekstra ventetid. Eller en bilist, der ikke er tilfreds med, at det ikke er muligt at køre mod ensretningen.

Din opgave som flagpost eller trafikofficiel er helt essentiel for selve afviklingen af cykelløbet og det ville ikke være muligt at afvikle cykelløbet uden. Din fremtoning og udtryk er derfor også vigtige for cykelløbet - både i forhold til at bevare den gode stemning med lokalområdet, som cykelrytterne "låner" for en dag.

Men også i forhold til at cykelsporten har et godt image, så det er muligt for klubberne at arrangere løb over hele landet.

Herunder er en række gode råd til hvordan du kan fremstå, når man står som flagpost eller trafikofficiel.

OPLYS BILISTEN, DU MØDER

Er du flagpost har du ikke rettighederne til at regulere trafikken. Men du har mulighed for at oplyse trafikanten om, hvad der foregår.

Når du møder en bilist er det derfor en god idé at forklare hvad der foregår, hvornår rytterne kommer og hvordan man som bilist kan forholde sig, hvis man skal køre ind på ruten.

Det sidste forudsætter naturligvis at ruten ikke er 100 procent spærret eller at bilisten ikke skal færdes mod eventuel ensretning.

I så fald er det en rigtig god idé, at flagposterne kan være klar med alternative råd til ruter, hvis der er veje der er spærrede og ensrettede. På den måde kan man hjælpe bilisten godt videre.

HAV FORSTÅELSE FOR BILISTENS ULEMPE

Den bilist du møder kan have travlt eller være stresset.

Det hjælper derfor altid, hvis du udviser forståelse for den irritation de kan opleve, når de kan være nødt til at køre en omvej på grund af cykelløbet.

HAV SNACKS ELLER KAFFE KLAR

Hvis der er steder på ruten, hvor bilisterne kan forvente at skulle vente et lille stykke tid på feltpassager kan det være en god idé at flagposterne har en termokande med kaffe og et lille stykke chokolade klar.

På den måde kan man tilbyde de ventende bilister en lille tak for deres tålmodighed og sikre, at de også får en god oplevelse, selvom de bliver forsinkede.

INFORMER BILISTEN I GOD TID

Er der spærrede eller ensrettede veje er det en god idé at informere bilisten i god tid. Dette gøres via vejskilte, som opsættes inden bilisten kommer til ruten. På den måde er bilisten forberedt på, at der er et cykelløb i gang. Det er også en god ide at informere på forhånd i lokale beboergrupper på eksempelvis facebook.

VÆR VENLIG - MEN AUTORITÆR

Som både trafikofficiel og flagpost er det vigtigt, at du er venlig og oplysende over for bilisten.

Men det kan også være vigtigt, at du er bestemt, når du skal informere om at der er ensrettet eller spærret.

Udstråler du autoritet og overblik vil du automatisk få mere respekt hos bilisten.

HUSK AT DU HAR KOMMUNENS OG POLITIETS OPBAKNING

Skulle du være uheldig at møde en bilist, der bliver sur over afviklingen af cykelløbet, så husk, at arrangøren både har kommunes og politiets tilladelse til at afvikle cykelløb.

Det kan du også sagtens fortælle bilisten. Er du i en situation, hvor det er nødvendigt, kan du kontakte politiet på telefon 114.

I KLÆD DIG SELVLYSENDE FARVER

Som både flagpost og trafikofficial er det vigtig, at du kan ses af bilisten. Iklæd dig derfor tydelige og gerne selvlysende farver, så du er let at se på lang afstand.

OPLYS OM DYNAMIKKEN I LØBET

Hvis en bilist informeres eller holdes ind på ruter, der ikke er ensrettede og derefter skal køre mod cykelløbets kørselsretning er det vigtigt, at du informerer bilisten om, hvad de kan forvente.

Det kan være at bilisten aldrig har mødt et cykelløb før og derfor ikke ved, hvad der kommer mod dem.

Fortæl gerne at der er førervogne, at der er Marshalls, at rytterne kan fylde det meste af vejbanen og at de kan forvente, at de ikke nødvendigvis kan køre normal hastighed på strækningen.



KAPITEL 5

- HVILKEN ROLLE HAR DE FORSKELLIGE TIL CYKELLØBET?

Der er mange involverede, når man afholder et cykelløb. I dette kapitel forklares de forskelliges roller ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv. Generelt er det meget vigtigt, at alle er bevidste om deres rolle og alle ved, hvordan de bedst muligt skal reagere i forskellige situationer. Som arrangør eller arrangørgruppe bør man derfor overveje at holde en briefing for alle hjælperne for at forklare disse, hvilke opgaver, der forventes af dem på dagen.

En stor del af kræfterne i dansk cykelsport er frivillige og det kan være at flagposterne på ruten skal stå flagpost for første gang. I briefing af disse bør man derfor sikre, at de ved, hvad deres præcise opgave er og at de også ved hvem de kan kontakte, hvis de bliver i tvivl. Husk også at forklare i et sprog, der ikke nødvendigvis indeholder indforståede cykelsports-termer - det kan være, at hjælperne ingen forudsætning har for at forstå dette.

Herunder er der oplistet flere af de roller, der er ved et cykelløb - og hvilke opgaver de har ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv.

DEN SIKKERHEDSANSVARLIGES ROLLE

Ved ethvert cykelløb bør klubben eller arrangørgruppen bag løbet udpege en sikkerhedsansvarlig. Dennes rolle på dagen er at have det overordnede overblik i forhold til sikkerheden ved afviklingen af cykelløb.

Der bør uddeles et telefonnummer til alle hjælpere, som kan ringe ind til en af de løbsansvarlige. Det kan passende være samme person, hvis telefonnummer er opgivet til de myndigheder, der er søgt tilladelse ved.

Det er vigtigt, at denne person under afviklingen af løbet har tid til at tage telefonen og vurdere eventuelle problemstillinger. Den sikkerhedsansvarlige kan passende være samme person, der briefer rytterne inden start.

Et alternativ til telefon er at benytte kommunikationsapp (Fx Zello) da denne har en walkie-talkie funktion der sikrer hurtig kommunikationslinje mellem løbsleder, officials og frivillige – ift. ændringer, farlige situationer, styrt m.m.

For arrangører er der specifikt materiale om den gode briefing, der kan downloades fra [www.cyklingdanmark.dk/HJÆLPERNE I MÅLOMRÅDETS ROLLE](http://www.cyklingdanmark.dk/HJÆLPERNE_I_MÅLOMRÅDETS_ROLLE)

Det er sjældent at hjælperne i målområdet har en funktion i forhold til sikkerheden uden på ruten. Men det er alligevel en god idé at klæde disse på og give dem nummeret på den sikkerhedsansvarlige, hvis der skulle opstå situationer i målområdet, hvor det bliver nødvendigt at tage kontakt.

FLAGPOSTERS ROLLE

Flagposter kan bruges til at sikre mindre indfaldsveje og andre steder, hvor det er nødvendigt at advare trafikken, men ikke regulere denne. En flagpost må ikke regulere trafikken, men kan vise vej for deltagerne og hjælpe med at orientere bilister.

TRAFIKOFFICIALS OG RACE-MARSHALLS ROLLE

Uddannede trafikofficials kan regulere færdslen ved kryds, hvor der er ubetinget vigepligt eller kryds, der reguleres ved signalanlæg. Race-Marshalls kan bruges til at skabe sikkerhed foran felterne og har desuden også mulighed for at regulere færdslen.

I forbindelse med afvikling af et arrangement, hvor politiet har givet tilladelse til at anvende trafikofficials og race Marshalls, skal arrangøren af arrangementet sikre, at de trafikofficials og race Marshalls som skal regulere færdslen ved arrangementet, modtager fornøden instruktion om opgaven.

Forpligtelsens påhviler arrangøren af arrangementet, som vil være den person, forening eller virksomhed, der har ansøgt politiet om tilladelse til at regulere færdslen i forbindelse med det pågældende arrangement.

KOMMISSÆRENS ROLLE

Kommissærerne er jurymedlemmer, der er godkendt af Danmarks Cykle Union. Deres rolle er at sikre at løbet afvikles under de gældende retningslinjer fra de sportslige regler og sikre, at deltagerne gør dette på fair vis.



Kommisærerne er som udgangspunkt ikke en del af sikkerheden ude på ruten, men de kan vælge at afblæse et arrangement, hvis de mener, at sikkerheden ikke er god nok.

Er der problemer med sikkerheden bør henvendelse derfor i første omgang rettes til den sikkerhedsansvarlige ved arrangementet snarere end til kommissærerne, da disse som oftest har stor fokus på det sportslige perspektiv under afviklingen af cykelløbet.

HJEMMEVÆRNETS ROLLE

Hjemmeværnets rolle er som oftest fastsat på forhånd, hvis disse er blevet godkendt til at hjælpe med afviklingen i forbindelse med cykelløbet.

Som arrangør er det alligevel en god idé at spørge ind til, om hjemmeværnet har brug for yderligere information, når de ankommer til løbet.

POLITIETS ROLLE

I forhold til trafiksikkerhed og regulering er politiet den øverste myndighed, der kan være til stedet ved et cykelløb. Som ved hjemmeværnet er politiets rolle fastsat på forhånd, men det kan være en god idé, at man som arrangør spørger ind til, om de har brug for yderligere information - gerne på forhånd.

Man kan både møde betjente, der har masser af cykelløbs-erfaring og betjente, der er ude ved et cykelløb for første gang og som ingen forudgående kendskab har. Ved de sidste er det en god service at forklare lidt om løbets dynamik, hvis dette ikke allerede er blevet forklaret på politiets interne briefing.



KAPITEL 6

- SIKKERHED VED RUTEPLANLÆGNING

Når man skal planlægge et cykelløb er der mange ting, der spiller ind. Det er en god idé at man som arrangør tager en række sikkerhedsmæssige foranstaltninger med ind i planlægningen.

En række gode råd til dette er opgivet herunder.

OVERVEJ DE FARLIGE STEDER

Når man planlægger ruten er det en god idé at man går den grundigt igennem for potentielt farlige steder. I vurderingen af disse bør man huske at indsnævring, trafik øer eller lignende kan virke ganske ufarlige, hvis man gennemkører ruten alene på cykel, men opleves markant anderledes hvis et stort felt kører høj hastighed frem mod dette. Det er derfor en god idé at overveje, hvilke passager, man forudser som ekstra farlige

- og enten undgå dem eller vurdere, om man kan sikre disse yderligere.

MÅSKE ER DET TID TIL EN NY RUTE?

Mange klubber arrangerer cykelløb på ruter, som har været brugt i mange år. Trafiksituationen ændrer sig imidlertid år for år og derfor bør man som arrangør også overveje, om ens rute fortsat er lige så sikker, som første gang den blev kørt. Det kan være at der af den ene eller anden årsag er kommet markant mere trafik på flere af vejene, der benyttes, og at det derfor kan være en fordel at enten ændre ruten eller finde et helt nyt område at afvikle cykelløb i.

LAD SIKKERHEDEN BESTEMME DISTANCEN

Hvis løbet køres på en rundstrækning, kan man ofte sige, at desto længere rundstrækningen er, desto flere hjælpere skal man bruge. Det er ofte en god idé at bemande de udsatte kryds med mere end én flagpost eller en trafikofficial, og som arrangør bør man derfor overveje, om man har ressourcer og hjælpere nok til at bemande hele ruten tilstrækkeligt - eller om man kan lave et mere sikkert cykelløb på en lidt kortere runde, hvor der er flere hjælpere allokeret til de udsatte steder.

INDGÅ I EN DIALOG MED KOMMUNEN

"Hvor skal vi placere vores cykelløb, hvis vi skal have lov til at ensrette alle vejene?"

Sådan kunne et spørgsmål til kommunen lyde, når man planlægger cykelløb. Det er en overvejelse værd at se på, om man i fællesskab med kommune og politi kan skabe mere sikre ruter ved at indgå i en dialog om, hvor det er mest realistisk at få lukket mest muligt af.

HUSK AFLØSERNE

At stå som flagpost eller trafikofficial en hel dag er hårdt. Og det samme gælder for de Race-Marshalls, der skal dække mange felter på deres motorcykel. Tænk derfor nok hjælpere ind i planlægningen, så hjælperne har mulighed for at få en pause og der er friske folk til de vigtige opgaver

EVALUER LØBET

Efter hver afvikling bør man som arrangør evaluere løbets afvikling - herunder også sikkerhed. Se gerne på hvad der gik godt og hvad der gik skidt. På den måde kan man forbedre ruten og sikkerheden til næste år.

KAPITEL 7

- APPENDIX OVER MATERIALER

Foruden de beskrevne materialer i denne manual kan flere materialer tilgås på Danmarks Cykle Unions hjemmeside. Her kan du se eksempler på en polititilladelse og en skilteplan.

Du kan desuden downloade en aktions-/beredskabsplan, som kan bruges til cykelløb og finde materialer, der kan være relevante for både arrangører og hjælpere til cykelløb.

Link: <https://www.cyklingsdanmark.dk/discipliner/landevej/>



KAPITEL 8

- TJEKLISTE FOR ARRANGØRER

SIKKERHEDSTJEKLISTE FOR PLANLÆGNING AF CYKELLØB

Denne tjekliste kan bruges som et arbejdsværktøj i planlægningsfasen af cykelløb.

Tilladelser

- ☐ Er terminsdatoen godkendt af det lokale distrikt og er der afsat kommissærer til arrangementet?
- ☐ Er den lokale kommune søgt om tilladelse af brug af vejene?
- ☐ Er den lokale politikreds søgt om tilladelse til afholdelse af løbet?
- ☐ Er der indsendt skilteplan til både kommune og politi?
- ☐ Er Vejdirektoratet søgt om tilladelse? (NB: Kun ved brug af statsveje)

Opgavefordeling

- ☐ Er der udpeget en sikkerhedsansvarlig, som er bekendt med sin rolle på dagen?

Bestilling

- ☐ Er der bestilt færdselstavler, hvis dele af ruten skal spærres, hastighedsnedsættes eller ensrettes?
- ☐ Er der bestilt informationsskilte, der kan varsle om løbet?
- ☐ Er der bestilt giv-agt-skilte der kan informere bilisterne om løbet på dagen?
- ☐ Er der bestilt gule veste og fløjter til hjælpere på ruten?

Rute, hjælpere og trafikregulering

- ☐ Er ruten gennemgået og gennemkørt ud fra anbefalingerne i DCU's sikkerhedsmanual?
- ☐ Overholder ruten kravene fra DCU's sportslige regler?
- ☐ Er der booket trafikofficials eller hjemmевærn til regulering af trafik?
- ☐ Er der booket Race-Marshalls?
- ☐ Er der afsat tilstrækkeligt med flagposter til udsatte steder?
- ☐ Er der lavet en plan for opsætning og nedtagning af skilte?
- ☐ Er der sørget for et tilstrækkeligt antal af førerbiler?
- ☐ Er der planlagt polstring af eventuelt farlige trafik-øer eller lignende?
- ☐ Er der lavet reservehold, hvis nogle hjælpere ikke kan møde ind på dagen på grund af eksempelvis sygdom?

Information

- ☐ Er propositionerne på www.cyklingdanmark.dk opdaterede og fyldestgørende?
- ☐ Er busruter eller anden kollektiv trafik varslet om løbet i området?
- ☐ Er lokale beboere varslet om løbet i området?
- ☐ Er der sat skilte op på forhånd, der informerer om at der afvikles cykelløb snart?

Beredskab

- ☐ Er der bestilt samaritater?
- ☐ Er der lavet en oversigt over nærmeste sygehus?

- TJEKLISTE FOR ARRANGØRER - fortsat

SIKKERHEDSTJEKLISTE FOR AFVIKLING AF CYKELLØB

Denne tjekliste kan bruges som et arbejdsværktøj på afviklingsdagen ved cykelløbet

Grundlæggende

- ☐ Er alle punkter i tjeklisten for planlægning udført?
- ☐ Er den sikkerhedsansvarlige klar og er hans/hendes telefon tændt?

Hjælpere

- ☐ Har alle hjælpere fået telefonnummeret på den sikkerhedsansvarlige?
- ☐ Er alle flagposter mødt ind?
- ☐ Er alle trafikofficials mødt ind?
- ☐ Hvis bestilt - er alle hjemmeværnsfolk mødt ind?
- ☐ Er alle Race-Marshalls mødt ind?

Rute, hjælpere og trafikregulering

- ☐ Er ruten fejlet, så der ikke er grus på vejen?
- ☐ Er ruten gennemkørt en sidste gang inden løb, så vi er helt sikre på forholdene?
- ☐ Er alle hjælpere klar på ruten i god tid inden første start?
- ☐ Er alle færdselstavler og skilte sat op i henhold til den godkendte skilteplan?
- ☐ Er førerbilerne markeret med klassenavn og er chaufførerne mødt ind?

Information

- ☐ Er alle hjælpere udførligt blevet briefet om deres opgave på dagen?
- ☐ Er kommissærerne blevet informeret om alt væsentligt?
- ☐ Er briefing af rytterne gennemgået så den er klar, kort og præcis?

Beredskab

- ☐ Er samaritterne på plads og er deres position tydelig for deltagerne?

