

Speed pedelecs på cykelstierne – et dilemma om tryghed og overflytningspotentiale

Baggrund og formål

I juli 2018 blev en ny forsøgsordning vedtaget, der tillader speed pedelecs at køre på cykelstierne. Speed pedelecs er elcykler, der yder motorassistance op til 45 km/t. Det særlige potentiale ved denne type cykel beskrives ofte som muligheden for at få flere – særligt bilister – til at vælge cyklen som transportmiddel på de længere strækninger mellem byer.

Med stigende trængselsudfordringer og stadig flere biler på vejene i Danmark, kan speed pedelecen anses som et kærkomment redskab til at lokke flere danskere fra bilen over på cyklen. Den ligner en almindelig elcykel til forveksling, men hvor en elcykelmotor slår fra ved 25 km/t, assisterer speed pedelecen op til 45 km/t. Det gør den attraktiv for pendlere, der har lidt for langt til arbejde til normalt at ville cykle, eller pendlere, der bare vil forkorte rejsetiden på cykel. For den er hurtig. Og det er både speed pedeleccens force og dens udfordring.

For hvor kan den køre og udfolde sit fulde potentiale på 45 km/t, så det er trygt og sikkert for både speed pedelister og de andre trafikanter? Og vil speed pedeleccens potentiale opveje de trygheds- og sikkerhedsudfordringer, som den formodes at medføre?

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden har besluttet at få kortlagt forholdene for kørsel med speed pedelecs på supercykelstierne i hovedstadsområdet. Supercykelstierne er i den offentlige debat nemlig ofte nævnt som stedet, hvor speed pedelister kan udnytte cyklernes fulde potentiale.

Generelt er dansk cykelinfrastruktur ikke bygget til hastigheder på 45 km/t. Men det betyder ikke nødvendigvis, at det er problematisk, at cyklister kører efter forholdene med relativ høj hastighed. Det sker allerede i dag i stort omfang med motionscyklister. Forskellen er, at en speed pedelist ikke ligner en motionscyklist, og uventet høj hastighed for en medtrafikanter kan resultere i konflikter og ulykker.

Metoder og fremgangsmåder

Undersøgelsen består af en adfærdsundersøgelse i form af fokusgruppeinterviews med nuværende speed pedelister samt en gennemcyklings af alle ruter på en speed pedelec. Gennemcyklingen har resulteret i en kortlægning og vurdering af supercykelstinetts infrastrukturelle kompatibilitet med speed pedelecs samt et løsningskatalog over anbefalinger til handlinger.

Kortlægningen er igangsat ud fra en formodning om, at speed pedelecs qua deres hurtigere hastighed men ellers neutrale/almindelige udseende vil skabe konflikter og måske endda ulykker, når de får lov at færdes blandt almindelige cyklister og elcyklister på cykelstier, som antageligt ikke er gearet til at håndtere brugere med så differentieret hastighed.

Kortlægningen er den første danske kortlægning af sin slags og skal være med til at klæde Supercykelsti-samarbejdet på til at komme med kvalificerede input til den forventede evaluering af forsøgsordningen, som efter planen skal gennemføres hhv. 10 og 24 måneder efter forsøgsordningen trådte i kraft. Undersøgelsens hovedpointer vil blive præsenteret i oplægget.

Resultater

I kortlægningen af supercykelstinet er stierne gennemcyklet på en speed pedelec, hvorefter ruterne er opdelt i 32 forskellige strækningstyper. Strækningstyperne er derefter opdelt i følgende kategorier:

- A. Strækninger indrettet så brugeren af en speed pedelec kan cykle en hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde.
Ændringer ikke påkrævet.
- B. Strækninger, hvor forbedringer er påkrævet, for at brugeren af en speed pedelec kan cykle en hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde.
Ændringer anbefales.
- C. Strækninger der ikke er egnet til at cykle en hastighed på 30-40 km/t, så brugeren af en speed pedelec i stedet skal køre efter forholdene som en almindelig cyklist.
Justering af regulering og lovgivning anbefales.

Strækninger i kategori A kræver altså som udgangspunkt ikke ændringer, for at speed pedelecs kan køre på stierne og udnytte deres fulde potentiale på en tryk og sikker måde for både speed pedelister og andre trafikanter. Strækninger i kategori B kræver dog fysiske forbedringer for kørsel med speed pedelecs, mens strækninger i kategori C grundlæggende ikke egner sig til at blive tilpasset til kørsel med speed pedelecs. Derfor er det på disse strækninger adfærd og regulering, der skal sikre en tryk og sikker færdsel.

Ifølge kortlægningen af supercykelstinet er det kun 7,5% af det eksisterende rutenet, der falder inden for kategori A. Det er med andre ord kun 7,5% af rutenettet, der på nuværende tidspunkt er indrettet, så speed pedelister kan udnytte cyklens fulde potentiale på en tryk og sikker måde. Resten af nettet hører under kategori B (50,5%) og kategori C (42%).

På baggrund af kortlægningen og input fra fokusgruppen bestående af eksisterende speed pedelister er der udarbejdet et løsningskatalog med anbefalinger til, hvordan strækningstyperne i kategori B kan forbedres, samt hvilke tiltag der kan medvirke til, at strækningstyperne i kategori C i højere grad kan sikre en tryk og sikker færdsel for speed pedelister såvel som almindelige (el-)cyklister på supercykelstierne.

Grundlæggende anbefales det, at der arbejdes med tre overordnede greb til at forbedre forholdene og imødekomme speed pedelecs på supercykelstierne:

1. Fysiske tiltag
2. Adfærdspåvirkende tiltag
3. Regulering

At det grundlæggende er forbundet med en øget ulykkesrisiko at færdes med ekstra høj hastighed (som det er muligt på en speed pedelec), elimineres dog ikke.

Konklusionen fra analysen peger på, at en forlængelse af forsøgsordningen vil stille krav til en fysisk opgradering af supercykelstierne flere steder – da kun 7,5% af nettet i dag kan imødekomme speed pedelecs. Men det er ikke muligt at bygge sig ud af det alene, der bør også igangsættes adfærdspåvirkende og regulerende tiltag, hvilket både skal ske på statsligt og kommunalt niveau.

På TrafikDage vil metoden og resultaterne fra kortlægningen blive gennemgået. Derudover vil præsentationen perspektivere videre til de udfordringer en eventuel permanentliggørelse af forsøgsordningen vil medføre i forhold til at sikre trygge og sikre forhold for alle brugere af cykelstierne.

Emneplacering

Oplægget kan oplagt placeres under **Cykeltrafik**, da det behandler nye tendenser inden for cykelinfrastruktur herunder cykelsikkerhed og tryghed på cykelstierne.