

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift **Artikler fra Trafikdage på Aalborg**

**Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage  
NY VIDEN & NETVÆRK

# Kan man arbejde med attraktivitet og grønne cykelruter i supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen?

*Ida Nygaard, q12y@kk.dk*

*Sekretariatet for supercykelstier*

---

## Abstrakt

Siden 2009 har Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen udviklet og finjusteret standarderne for supercykelstierne. Året er nu 2023, og ved årets udgang forventes supercykelstinetværket i hovedstadsregionen at tælle 16 ruter. I løbet af de seneste 14 år har standarderne udviklet sig, men konceptet møder også flere udfordringer og problematikker, som samarbejdet bliver nødt til at forholde sig til, når netværket af supercykelstier fortsat udvides. Erfaringerne viser, at ikke alle ruter lever fuldt op til Supercykelstisamarbejdets anbefalinger til standarderne for supercykelstier, samtidig med at konceptet for supercykelstier heller ikke altid rummer alle nuancer af, hvad en god cykelrute er. Rutens omgivelser har stor betydning for cykelpendlerens oplevelse af en cykelrute, hvor særligt effekten af grønne omgivelser er interessant at undersøge. Spørgsmålet er bare, om supercykelstier der ikke lever fuldt op til konceptet i forhold til f.eks. stibredde og stitype, stadig kan kaldes en supercykelsti, hvis den forløber gennem natur og væk fra biltrafik og dermed giver en attraktiv og god cykeloplevelse. Dette er et udviklingsprojekt, som Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen har på tegnebrættet, og som vil vise sig at række ind i flere forskellige indsatsområder i arbejdet med udviklingen af fremtidens supercykelstier.

---

## Fokus på attraktivitet og grønne regionale supercykelstier i hovedstadsområdet

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen søger generelt at udvikle og indsamle den nyeste viden på cykelområdet. Og i de kommende år vil samarbejdet have ekstra fokus på attraktivitet og på at få klarlagt, hvad den attraktive cykeloplevelse er, med henblik på at indarbejde den nye viden i samarbejdets koncept og videre planlægning.

Endelig skal supercykelstisamarbejdet videreudvikle samarbejdets vurderingsværktøjer, der kan være med til at kvalificere screeningsarbejdet – både i forhold til eksisterende og kommende ruter. Her skal attraktivitet og det grønne ligeledes indarbejdes.

Udviklingsprojektet om de grønne supercykelstier omfatter både en undersøgelse af hvad attraktivitet langs supercykelstier egentlig er, og hvilken rolle natur og grønne omgivelser spiller i oplevelsen af en (super)cykelsti. Derudover skal det også undersøges og afprøves, hvordan man i samarbejdets

rutevurderingsværktøj, der bruges til at kvalificere screeninger af nye ruter, kan måle og vurdere graden af attraktivitet og ”det grønne” langs en supercykelsti samt hvilken vægtning ”det grønne” skal have i forhold til de øvrige parametre.

### Eksisterende vurderingsparametre – den gode supercykelsti

I arbejdet med screeningsprocessen før det endelige ruteforløb og anlægstiltag er besluttet, samt igen når en færdig supercykelsti står klar til lancering, vurderes ruten i samarbejdets rutevurderingsværktøj – et excel-ark der udregner en score for en rute på baggrund af 6 kategorier:

- Stityper og tværprofiler
- Vejkrydstyper og potentielle stop undervejs
- Belægning
- Synlighed og belysning
- Vejvisning og servicetiltag
- Drift og vedligeholdelse.

Hver kategori har en vægtningsgrad på rutens samlede score, hvor ’stityper og tværprofiler’ f.eks. vægter 25%. Ved at vurdere en rute ud fra disse 6 kategorier opnår en supercykelsti en score, der indikerer i hvor høj grad den lever op til de anbefalede standarder for supercykelstier. Scoren giver også en indikation på, hvilke opgraderinger og forbedringer, der kan bringe den samlede score op til et niveau, hvor supercykelstien møder anbefalingerne for en supercykelsti.

Udfordring med denne vurdering, er at den forudsætter at ’alt er muligt’. Den tager således ikke forbehold for de fysiske forhold og omgivelser omkring ruten, og hvordan de påvirker vurderingen af en rute. Der vurderes altså ikke ud fra hvordan de fysiske forhold har betydning for, hvorvidt ruten kan opgraderes eller ej.

### Den attraktive cykeloplevelse på (super)cykelstierne

Interessen for at vide mere om den attraktive cykeloplevelse på supercykelstierne har eksisteret i samarbejdet i nogen tid. I 2020 lavede det strategiske innovationsbureau IS IT A BIRD en etnografisk undersøgelse af hvilke faktorer, der definerer den attraktive cykeloplevelse på (super)cykelstierne og hvilke elementer og tiltag der kan bidrage til den oplevede værdi for cyklisterne.

Undersøgelsen tog udgangspunkt i 26 cykelpendlere i Region Hovedstaden, som alle defineres som cykelpendlere i den forstand, at de cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst tre gange om ugen. I teorien om *det attraktive valg*, er der tre elementer, der er afgørende for hvilken adfærd vi som mennesker prioriterer. For cyklisme har IS IT A BIRD oversat de 3 elementer til at være anledning, motivation og **attraktivitet**, for at cykelpendling vælges. I undersøgelsen konkluderes 3 faktorer, der gør at cykelpendling føles attraktivt. Overordnet viser undersøgelsen at cykelpendling føles attraktivt, når ruten bekræfter pendleren i, at cyklen er det rigtige valg. Dette gør det når pendleren mærker: 1) det gode flow, 2) at være en prioriteret trafikant, 3) den forudsigelige rute. Undersøgelsen konkluderer, dermed at cykelruten bidrager til den attraktive brugeroplevelse for cykelpendlere, når den understøtter følelsen af disse 3 faktorer.

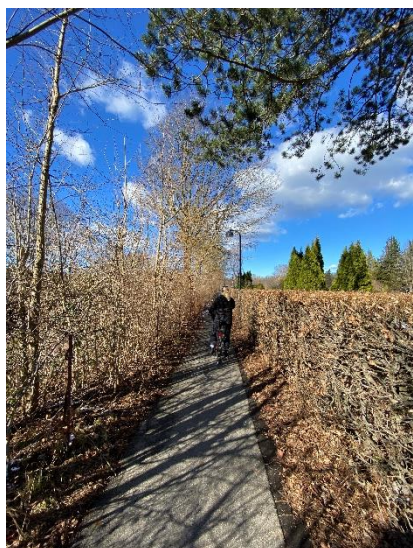
Undersøgelsen har været med til at tilpasse konceptet for supercykelstier og understrege vigtigheden af nogle af de parametre, supercykelstisamarbejdet vurderer ruterne ud fra. Hvad denne undersøgelse imidlertid ikke viser noget om, er hvilken effekt omgivelserne har på cykeloplevelsen.

## Case: Kystbaneruten – en planlagt supercykelsti i grønne omgivelser langs Kystbanen.

I visionsplanen for Supercykelstier i hovedstadsregionen er der planlagt en rute fra Svanemøllen St. i København til Kokkedal St. i Hørsholm. Denne planlagte rute hedder Kystbaneruten og forløber gennem København, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Hørsholm Kommuner og er i alt 23 km lang. Gennem København og Gentofte forløber ruten i 7,5 km langs vej på Strandvejen og Kystvejen – en strækning, der har potentiale til at leve op til anbefalingerne i konceptet for supercykelstier. Mere udfordrende ser det ud på rutens nordlige strækning mellem Klampenborg St. og Kokkedal St. Her forløber ruten hovedsageligt langs den regionale jernbaneforbindelse på Kystbanen, gennem grønne omgivelser i skov, langs Dyrehaven, og med udsigter over Øresund.



*Dobbeltrettet fællessti i grønne omgivelser langs Kystbanen.*  
Foto: Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.



*Dobbeltrettet fællessti i smal stiprofil på Kystbaneruten.*

Foto: Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

For selvom ruten umiddelbart lyder som en dejlig cykelrute, kan ruten ikke leve op til de standarder som konceptet for supercykelstier anbefaler. For det første er ruten en dobbeltrettet fællessti, hvilket ikke anbefales for supercykelstier. Der anbefales nemlig tydelig adskillelse mellem cyklister og fodgængere. For det andet er ruten enkelte steder så smal, at to cyklister knap nok kan passere hinanden, mens størstedelen af strækningens stiprofil, ifølge konceptet, er for smal til at være supercykelsti. For supercykelstier anbefales en minimumsbredde for dobbeltrettede cykelstier i eget trace på 2,5-3 m.

Disse udfordringer ville på normalvis kunne løses anlægsteknisk i andre tilfælde. Dog forløber Kystbaneruten langs private grunde, jernbane og andet, der ikke umiddelbart gør det muligt at ekspropriere.

Hvis man skal følge de konklusioner IS IT A BIRD viste i deres undersøgelse af den attraktive cykeloplevelse, er der stort potentiale til at Kystbaneruten kan vurderes som værende en attraktiv rute. På Kystbaneruten er det nemlig muligt at opretholde sit eget flow, på grund af ganske gå sop undervejs og der er samtidig rig mulighed for ordentlig vejvisning og vedligehold af oversigtsforhold.

Derudover forløber ruten i grønne omgivelser og er trukket væk fra biltrafik, hvilket i umiddelbar forstand også er attraktivt.

Desværre kan ruten ikke opnå en score, der er tilfredsstillende for konceptet for supercykelstier, fordi stiprofilen i sig selv ikke møder de anbefalinger, der indgår i konceptet for supercykelstier.

Dermed står Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen i en situation, hvor en planlagt supercykelsti med en vurdering på baggrund af det nuværende rutevurderingsværktøj, med al sandsynlighed ikke vil opnå status som supercykelsti op grund af de infrastrukturelle forhold. Så længe det ikke er undersøgt nærmere, hvilken rolle de grønne omgivelser spiller for den gode cykeloplevelse på supercykelstierne og hvilke fordele disse omgivelser kan have for pendleren, bliver det svært at åbne Kystbanerutens nordlige

strækning som en supercykelsti i fremtiden. Derfor er der nu et behov for, at omgivelserne bliver undersøgt, så vi i samarbejdet kan blive klogere på, hvordan man arbejder med grønne supercykelstier.

### **Næste skridt: Et fælles koncept hvor alle kommuner kan være med**

I supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen møder flere kommuner samme udfordringer som på Kystbaneruten, og flere supercykelstier er blevet åbnet og lanceret på trods af, at de ikke møder konceptets anbefalinger fuldt ud. Dette har også skabt diskussioner i samarbejdet om, hvorvidt konceptet på sigt risikerer at blive udvandet, hvis vi fortsat går på kompromis med de anbefalinger, der er besluttet.

Dog viser data fra det eksisterende supercykelstinet, at cykeltrafikken er stadigt stigende, hvorfor vi heller ikke bare kan stoppe udviklingen af nye ruter, fordi de ikke lever op til konceptet på alle parametre. Med det nuværende rutevurderingsværktøj og vurderingsparametre, er det svært for flere kommuner i samarbejdet at realisere deres ruter i visionsplanen. Derfor skal Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen tage udfordringerne seriøst og fortsat undersøge, hvordan vi kan nå frem til et fælles koncept for supercykelstier, hvor alle kommuner kan være med.

Dette oplæg vil præsentere udfordringerne med det rutevurderingsværktøj der i dag bruges til screeningsarbejde af kommende supercykelstier, samt i forbindelse med realiseringen af en ny supercykelsti. Det vil sætte fokus på udfordringen med at arbejde med oplevelsen af omgivelserne, når man laver supercykelstier, og det vil præsentere evt. ny viden, der er kommet ud af samarbejdets arbejde med attraktivitet og grønne supercykelstier.