

Denne artikel 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>

Antropologisk undersøgelse af adfærd, oplevelser og interaktion på Avedørerutens fællessti

Ida Nygaard, q12y@kk.dk, Sekretariatet for supercykelstier

Sophia Rouvillain, sorv@cowi.com, COWI

Iben Fog Saxe, ifsa@cowi.com, COWI

Abstrakt

Supercykelstien, Avedøreruten, er 8,9 km lang og blev indviet som supercykelsti den 31. maj 2023. Ruten forløber i grønne omgivelser adskilt fra biltrafik på hele strækningen og er udformet som en dobbeltrettet fællessti. Fællessti anbefales generelt ikke på supercykelstier, og derfor har Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen initieret en undersøgelse af ruten med det formål at tilvejebringe viden om brugernes adfærd på og oplevelse af ruten, for at opnå større forståelse for de udfordringer, der kan være i forbindelse med at en supercykelsti er udformet som fællessti.

COWI har på vegne af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen gennemført en antropologisk undersøgelse af supercykelstiens fællessti, og har haft et særligt fokus på omfanget og mængden af konfliktsituationer mellem brugerne på ruten. Undersøgelsen giver et indblik i brugernes oplevelser af stien, herunder hvilken betydning det har for brugernes oplevelse af stien, at den er udformet som fællessti.

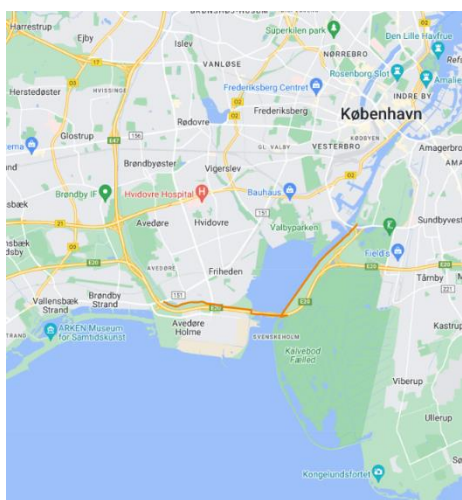
Undersøgelsen konkluderer, at der generelt ikke kan observeres mange konflikter på ruten som konsekvens af, at den er udformet som fællessti. Dog oplever ca. 1/3 af adspurgte cyklister konflikter af større eller mindre grad, og der eksisterer en bekymring blandt brugerne, der beror sig på den utryghed og usikkerhed, som fællesstien og dens forskelligartet anvendelse fører med sig. Undersøgelsen bidrager til en nuanceret viden om de udfordringer, der er forbundet med, at Avedøreruten forløber på fællessti. Den giver indblik i de forskellige trafikanters oplevelser af ruten, herunder typen og omfanget af konflikter eller uoverensstemmelser mellem trafikanter på ruten.

Supercykelstier

Supercykelstierne er det tredje ben i den regionale transportplanlægning i hovedstadsregionen. De udgør et sammenhængende net af højkvalitets cykelpendleruter, som er kendetegnede ved en ensartethed i standarder både i forhold til anlæg men også i forhold til genkendelighed og synlighed – også på tværs af kommunegrænser.

28 kommuner og Region Hovedstaden samarbejder om at etablere gode cykelforbindelser på tværs af kommunegrænser, der skal gøre det nemmere og mere sikkert for pendlere at vælge cyklen som transportmiddel. Supercykelstierne er planlagt så de forbinder arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og boligområder i et sammenhængende net, der forbinder kommuner og er lette for pendlere at orientere sig på.

I dag forbinder supercykelstinet i hovedstadsregionen 21 kommuner via 16 etablerede supercykelstier, men nettet udvides hvert år. Visionen for samarbejdet er at skabe et net, der binder kommuner og regionen sammen med over 60 supercykelstier – svarende til mere end 850 kilometer supercykelsti.



Billede 1 Kort over Avedøreruten

Én af de i dag 16 etablerede supercykelstier er Avedøreruten. Avedøreruten er 8,9 km og forbinder Hvidovre og Københavns Kommuner. Ruten forløber gennem Avedøre Holme parallelt med Amagermotorvejen over Kalvebodbroerne og nordpå på dæmningen langs Kalveboderne frem til Sjællandsbroen i København.

Foruden at være en supercykelsti er ruten også en del af den attraktive motionscykelrute, Amager Rundt, samt den populære vandrerute, Amarminoen, hvorfor ruten inviterer til forskelligartet anvendelse af forskellige brugertyper

Ruten blev indviet som supercykelsti den 31. maj 2023.

Baggrund for undersøgelsen

Avedøreruten er en god forbindelse, som mange cyklister bruger til og fra arbejde, mens fodgængere bruger stien til at gå eller løbe i naturfyldte omgivelser væk fra biltrafik og byens pulserende liv. Ruten understøtter fremkommeligheden for særligt cyklister, der ikke møder ét eneste lyskryds eller anden krydsning med biltrafik på ruten.

Til trods for at Avedøreruten på mange måder er en god cykelrute, er ruten udfordret på væsentlige parametre, når den ses i forhold til de anbefalinger, der står beskrevet i Koncept for Supercykelstier, som beskriver principper og anbefalinger for udformning af supercykelstier, i kapitlet Design og anlæg.

Når en rute bliver til supercykelsti, bliver den i forbindelse med indvielsen vurderet i forhold til i hvor høj grad rutens infrastruktur møder de anbefalinger, der står beskrevet i Koncept for Supercykelstier. I den forbindelse er Avedøreruten vurderet ikke at opfylde konceptets anbefalinger på tilstrækkelig vis. Grunden hertil er, at Avedøreruten er udformet som fællessti, hvilket er i strid med ét af de generelle principper for udformning af sti og tracé på Supercykelstier, hvor det generelt ikke anbefales at avende fællessti som en del af en supercykelsti.

På den baggrund har COWI for Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen lavet en antropologisk undersøgelse af de egentlige konfliktsituationer, der sker på ruten, for at få indblik i hvilke oplevelser de

forskellige trafikanter, der bruger Avedørrutens fællessti til dagligt, har og hvilke konflikter eller uoverensstemmelser, der kan opstå som følge af rutens udformning som fællesti.

Undersøgelsens metodiske grundlag

Undersøgelsen er en antropologisk undersøgelse med brugeren i fokus og er derfor gennemført ved observationer, optællinger af konflikter og interviews med brugere på Avedørruten. Herudover er der forud for undersøgelsen lavet manuelle trafiktællinger på samme lokationer.

Der er i alt indsamlet data på Avedørruten i cirka 60 timer i intervaller af 2-3 timer. Dataindsamlingen er foregået i uge 43-46 (2023) på forskellige tidspunkter af dagen og ugen for at få indblik i forskelligt brug af ruten samt indblik i forskelle i trafikanternes adfærd og omfanget af konflikter.

Der er gennemført flest timers observation i morgen- og eftermiddagstimerne. Det skyldes, at Avedørruten undersøges med udgangspunkt i, at ruten er en supercykelsti, og derfor har især pendlertrafikken ønskes indfanget.

Brugere på Avedørruten

For at få et indblik i trafikken på Avedørruten, er der foretaget manuelle tællinger af de forskellige brugertyper. De manuelle tællinger er foretaget forud for den antropologiske undersøgelse af brugeroplevelser på Avedørrutens fællessti.

De manuelle tællinger af trafikken på Avedørruten er gennemført ved to lokationer og er udført over to hverdage og én weekenddag.

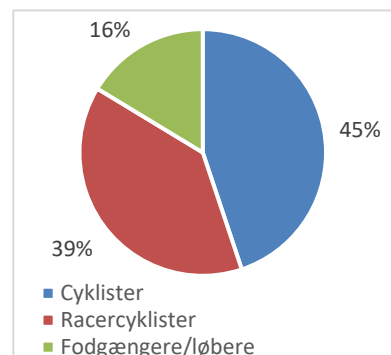
Tællingerne er udført med en manuel klikttæller/håndtæller, og der er talt indenfor følgende kategorier:

- 1) Cyklister: Elcykler, ladcykler, børn på egne cykler, alm. og andre cykler
- 2) Racercyklister
- 3) Fodgængere/løbere: Fodgængere, løbere, hundeluffere (fodgænger med hund), fodgængere i gruppe

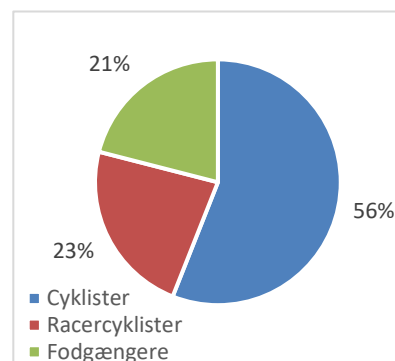
Figur 1 viser den gennemsnitlige procentfordeling af brugertyperne på en hverdag. Figuren viser, at 45 % af de talte brugere kan kategoriseres som cyklister, 39 % kan kategoriseres som racercyklister, mens 16 % kan kategoriseres som fodgængere. Der ses altså en lille overvægt af dem, der kan kategoriseres som cyklister.

Udover de manuelle tællinger, som har givet et generelt billede af brugerfordelingen på Avedørruten, har 218 personer deltaget i stopinterviews på ruten. Repræsentationen af de forskellige brugertyper i interviewene følger til en vis grad brugerfordelingen i de manuelle tællinger. Af de adspurgte var 56 % cyklister, 23% var racercyklister, mens 21 % var fodgængere, løbere eller hundeluffere, som vist i Figur 2.

Der er i alt udført 218 interviews med forskellige brugere. 122 interviews med cyklister, 49 med racercyklister, 25 med gående, 17 med løbere og 5 med hundeluffere.



Figur 1 Gennemsnitlig fordeling af brugertyperne på en hverdag



Figur 2 Repræsentation af brugertyper i undersøgelsens interviews

Undersøgelsens resultater

Undersøgelsen viser at langt de fleste brugere af fællesstien er glade for Avedørreruten, og oplever, at der generelt ikke opstår konflikter mellem brugere. De mener, at interaktionen mellem forskellige trafikanttyper som udgangspunkt fungerer godt, og at de fleste konflikter kan undgås med nedsat hastighed, smil og øjenkontakt.

Der er dog også en væsentlig andel af fællesstiens brugere, som oplever, at der er konflikter på fællesstien. Cirka en tredjedel af de 218 interviewede brugere fortæller om større og mindre konflikter, som de har oplevet på fællesstien.

Som resultat af undersøgelsen, er der identificeret 4 indsigter og hertil formuleret fire i opmærksomhedspunkter.

Uenighed om gåendes ideelle placering

En stor andel af konflikterne mellem brugere opstår på baggrund af uenighed om, hvor forskellige trafikanttyper skal placere sig på fællesstien. Uenigheden herom er et forstyrrende element for flere trafikanttyper, og det er frustrerende for gående, løbere og hundeluftere ikke at vide, om de skal placere sig i højre eller venstre side af stien.

Blandt cyklister på almindelige cykler og cyklister på racercykel er der delte meninger om, hvilken side gående, løbere og hundeluftere bør placere sig i. Nogle cyklister synes, at de skal gå mod trafikken og andre mener, at de skal gå med trafikken. Når cyklister passerer gående bagfra, oplever mange gående dog at blive forskrækket eller chokeret.

På den måde er der uenighed omkring, hvad der er "korrekt" at gøre som gående, løber og hundelufter på fællesstien, og uenigheden skyldes ikke mindst også, at afmærkninger i Københavns og Hvidovre Kommune der anviser, hvor gående og cyklister skal placere sig, ikke er ens. Dette leder til det første opmærksomhedspunkt:

Opmærksomhedspunkt 1:

De uensartede afmærkninger, der anviser trafikanternes placering på fællesstien, skaber konflikter og uoverensstemmelser mellem brugerne. Nogle af konflikterne kan undgås ved at ensrette afmærkningen, da det vil give brugerne et fælles udgangspunkt for at bruge og placere sig på stien.

Mange trafikanttyper kræver meget plads

Pladsmangel på fællesstien er også årsag til konflikter mellem brugerne. Behovet for mere plads kan også være med til at forklare den store uenighed om, hvor på fællesstien forskellige brugere bør placere sig. For når pladsen er trang på stien, bliver "forkerte" placeringer på stien mere kritiske. Pladsmanglen opstår især, når grupper af trafikanter bruger fællesstien samtidig. Det kan både være grupper af cyklister eller grupper af gående. Dette leder til det andet opmærksomhedspunkt:

Opmærksomhedspunkt 2:

Fællesstiens nuværende bredde gør det vanskeligt for forskellige trafikanttyper at passere forbi hinanden på en sikker og tryk måde, og det kan skabe konflikter og uoverensstemmelser.

Behov for øget hensyntagen mellem trafikantgrupper

På fællesstien på Avedørreruten er der af og til rift om pladsen. Både cyklister og gående mener, at de har retten til at være på fællesstien – og de fleste vil nødig flytte sig for den anden part. Andre brugere af fællesstien er mere kompromissøgende og mener, at der skal være plads til alle typer af trafikanter.

Racercyklistere bliver ofte gjort til skurken af andre brugere af fællesstien, og beskrevet som dem, der er mindst villige til at udvise hensyn og deles om pladsen.

Racercyklisterne mener derimod, at det skal være muligt at cykle stærkt på fællesstien på Avedøreruten, da det er en kvalitet, som de tillægger ruten. Der bliver nogle gange udvekslet negativt ladede kommentarer mellem racercyklistere og andre brugere af fællesstien – og det går begge veje. Det leder til det tredje opmærksomhedspunkt:

Opmærksomhedspunkt 3:

Brugerne fremhæver på forskellige måder, at alle andre trafikantgrupper bør tage hensyn til netop dem. Mange brugere af fællesstien er gode til at udvise hensyn, men ikke alle, og det skaber konflikter mellem brugerne. Der er behov for at fremme den positive kommunikation mellem forskellige brugertyper.

Oversigtsforhold er vigtige – især på en fællessti

Forskellige trafikanttyper har ikke samme udsyn, væremåde og hastighed. Det gør oversigtsforholdene på fællesstien vigtige. Fysiske forhold såsom en tunnel eller manglende belysning er med til at forringe oversigtsforholdene.

På fællesstien på Avedøreruten er der som udgangspunkt gode oversigtsforhold, særligt i Københavns Kommune, og de åbne omgivelser gør det nemt at se forskellige trafikanttyper på lang afstand. Det gør det lettere for de forskellige brugere af fællesstien at orientere sig og tage hensyn til hinanden. Belysningen på fællesstien passer til naturen, og hjælper brugerne til at se hinanden i mørket. Det leder til det fjerde opmærksomhedspunkt:

Opmærksomhedspunkt 4:

Når flere forskellige typer af brugere skal deles om en sti, er gode oversigtsforhold centrale.

Under oplægget vil undersøgelsens baggrund, metode og resultater blive præsenteret yderligere.