

# Højen – Danmarks bedste cykelgade? Evaluering tre år efter

---

## 1 Baggrund og formål

Højen er den vej i Holbæk Kommune, hvor flest cyklister færdes dagligt. Vejen forbinder byens øst- og vestside og benyttes især af unge på vej til skole og uddannelsessteder, og fungerer som en vigtig forbindelse for brugere af Holbæk Station. Før 2022 var vejen præget af høj biltrafik, parkerede biler og en lav kantsten, der fristede bilister til at køre op på fortovet – forhold som skabte utryghed for cyklister og fodgængere.

I forbindelse med planlægningen af boligområdet "Holbæk Have", som fik vejadgang bl.a. via Højen, besluttede Holbæk Kommune at ombygge vejen til en cykelgade. Cykelgaden blev etableret i 2022 med inspiration fra hollandske cykelgader, der har vist, at tydelig prioritering af cyklister kombineret med fysisk fardæmpning effektivt kan reducere biltrafik og øge trygheden.

De primære mål var at:


- Dæmpe bilernes fart og fjerne biler fra fortovet
- Fjerne gennemkørende trafik uden ærinde i området
- Fjerne parkerede biler, der tvang cyklisterne til at køre slalom
- Skabe attraktive og trygge forhold for cyklister

Cykelgaden er udstyret med rød belægning, forsætninger med træer, smalle kørespor og hævede flader. Den røde belægning markerer visuelt, at cyklisterne har forrang, mens forsætningerne indsnævrer kørebanen og signalerer til bilisterne, at de er gæster på cyklisternes præmisser. Der findes ingen andre cykelgader i Danmark med samme kombination af virkemidler – og dermed heller intet dansk sammenligningsgrundlag. Højen er et unikt forsøg på nyt design af cykelgader i Danmark.

Siden åbningen er boligerne i Holbæk Have gradvist taget i brug, og beboere på Asken og Granen er indflyttet fra november 2024. Det har naturligt øget biltrafikken på Højen – prognosen forventede op til 1.900 biler pr. døgn, en stigning der ville have sat cykelgadens design under betydeligt pres. I 2025 er der gennemført en samlet evaluering tre år efter åbningen. Det centrale spørgsmål er: Fungerer cykelgaden efter hensigten – også under øgede trafikale belastninger?

## 2 Anvendte metoder og fremgangsmåde

Evalueringen kombinerer kvantitative og kvalitative datakilder og er tilrettelagt, så det er muligt at sammenligne forholdene før og efter etableringen samt følge udviklingen over de tre år cykelgaden har eksisteret.



## **2.1 Trafikmålinger og kameraregistreringer**

Holbæk Kommune har monteret faste sensorer (VivaCity) på Højen og Vænget, som løbende måler trafik for bilister, cyklende og gående. Sensorerne muliggør sammenligning på tværs af uger, måneder og år – herunder identifikation af effekten af indflytningen i Holbæk Have. Dertil er der gennemført slangetællinger på 10 lokationer på og omkring Højen til at opgøre antal og hastigheder.

## **2.2 Nummerpladeanalyse af gennemkørende trafik**

Kameraregistreringer af nummerplader morgen og eftermiddag i begge ender af området kortlægger omfanget af gennemkørende trafik uden ærinde. Analysen er gennemført i to spidsbelastningsperioder, og der er indlagt et tidselement, som giver mulighed for, at en bilist kan have haft et kortere ophold i området.

## **2.3 Brugerundersøgelser**

Næsten 100 cyklister og 24 fodgængere er interviewet på stedet. Over 300 beboere på Højen og naboveje har svaret på et spørgeskema. Beboerne er opdelt efter, om de har boet i området i mere eller mindre end tre år – svarende til tidspunktet for cykelgadens åbning – hvilket muliggør en direkte sammenligning mellem dem, der husker forholdene før, og de nye beboere, der ikke gør.

## **2.4 Observationer og videoanalyse**

Certificerede trafiksikkerhedsrevisorer har observeret adfærden på stedet, suppleret af videoanalyse fra fire kamerapositioner. Analysen belyser bilernes og cyklisternes placering på vejen, overhalingsadfærd og omfanget af cyklister på fortovet. Videoanalysen er gennemført ved hjælp af software, der automatisk sporer og kategoriserer trafikanter.

# **3 Resultater**

## **3.1 Markant fald i biltrafik – trods ny bebyggelse**

Antallet af biler er faldet fra ca. 1.600 pr. døgn før cykelgaden til ca. 940 i 2025 – trods en prognose om stigning til 1.900 ved ibrugtagning af Holbæk Have. Den aktuelle biltrafik er knap halvdelen af det forventede niveau uden en cykelgade. Det er bemærkelsesværdigt, at biltrafikken har holdt sig på dette niveau selv efter indflytningen, som umiddelbart medførte en synlig stigning, der efterfølgende stabiliserede sig.

Antallet af cyklister er i samme periode steget fra godt 400 til ca. 600 pr. døgn. Forholdet mellem biler og cykler er forbedret fra næsten 4:1 til 1,5:1.

Vejdirektoratets anbefaling er, at der bør være mindst lige så mange cykler som biler – men er det den rigtige målestok for en velfungerende cykelgade?

## **3.2 Lav hastighed og hensynsfuld adfærd**

Bilernes 85%-fraktilhastighed ligger under 30 km/t alle tre målte steder på Højen – lavt sammenlignet med andre boligveje. Bilisterne holder sig generelt bag cyklisterne, overhaler sjældent og holder god afstand. Gennemkørende trafik uden ærinde er meget begrænset.

Cyklisternes gennemsnitshastighed er målt til ca. 16 km/t i vestgående retning og ca. 19-20 km/t i østgående retning. Det betyder, at forskellen mellem bilers og cyklisters fart på Højen er minimal – hvilket formentlig er en medvirkende årsag til, at bilisterne sjældent forsøger at overhale.

Det står i skarp kontrast til forholdene før cykelgaden, hvor kommunen modtog henvendelser om utrygge situationer, og hvor nogle bilister kørte op på fortovet for at komme hurtigere frem.

### **3.3 Høj tilfredshed – men delte meninger om bumpene**

78 % af de adspurgte cyklister er tilfredse eller meget tilfredse med at cykle på Højen. 85 % oplever, at bilerne kører langsommere end før, og knap halvdelen oplever sig mere trygge. Andelen, der føler sig mindre trygge, er steget fra 5 % i 2022 til 22 % i 2025 – sandsynligvis som følge af den øgede biltrafik efter indflytningen i Holbæk Have.

De hævede flader deler vandene. Ca. halvdelen af cyklister og beboere er utilfredse med bumpene. Cyklister på vej til uddannelse er overvejende tilfredse, mens arbejdspendlere er overvejende utilfredse. Beboere på de nye sideveje – der aldrig har oplevet forholdene før cykelgaden – er markant mere tilfredse end beboerne på de gamle veje. Evalueringen viser, at de hævede flader er en central årsag til det lave hastighedsniveau og det reducerede antal biler. En ændring til blødere ramper vil med stor sandsynlighed øge bilernes hastighed, og det anbefales derfor at bevare bumpene i den nuværende udformning.

### **3.4 Udfordring: Cyklister på fortovet**

Ca. 5 % af cyklisterne – svarende til ca. 30 pr. døgn – benytter fortovet, fortrinsvis for at undgå bumpene. Det skaber utryghed for fodgængere og udgør en trafikikkerhedsrisiko ved udkørsler. Knap halvdelen af de adspurgte fodgængere oplever sig mindre trygge end før cykelgaden. Data fra maj 2025 indikerer dog et let fald i antallet af fortovscyklister sammenlignet med maj 2024 – muligvis fordi det stigende antal fodgængere gør fortovet mindre attraktivt som alternativ rute.

## **4 Forslag til emneindplacering og nyhedsværdi**

Højen er en enestående dansk case: En cykelgade med en kombination af virkemidler uden sidestykke i Danmark, evalueret tre år efter åbningen under reelle betingelser med voksende trafik fra et nyt byudviklingsområde. Casen er desuden interessant, fordi den viser, hvad der sker, når en cykelgade udsættes for et eksternt trafikpres den ikke var designet til at håndtere – og at cykelgaden tilsyneladende har klaret det.

Artiklen bidrager med konkret, empirisk viden om, hvad der skal til for at skabe en velfungerende cykelgade i dansk kontekst. Særligt spørgsmålet om, hvorvidt Vejdirektoratets anbefalinger er den rette målestok i en dansk kontekst, inviterer til faglig diskussion og gør artiklen relevant ud over den konkrete case. Erfaringerne er direkte relevante for kommuner, der overvejer cykelgader i byudviklingen.

Artiklen foreslås placeret under:

- Cyklisme og aktiv mobilitet
- Trafiksikkerhed og tryghed i byrum
- Byudvikling og arealanvendelse