

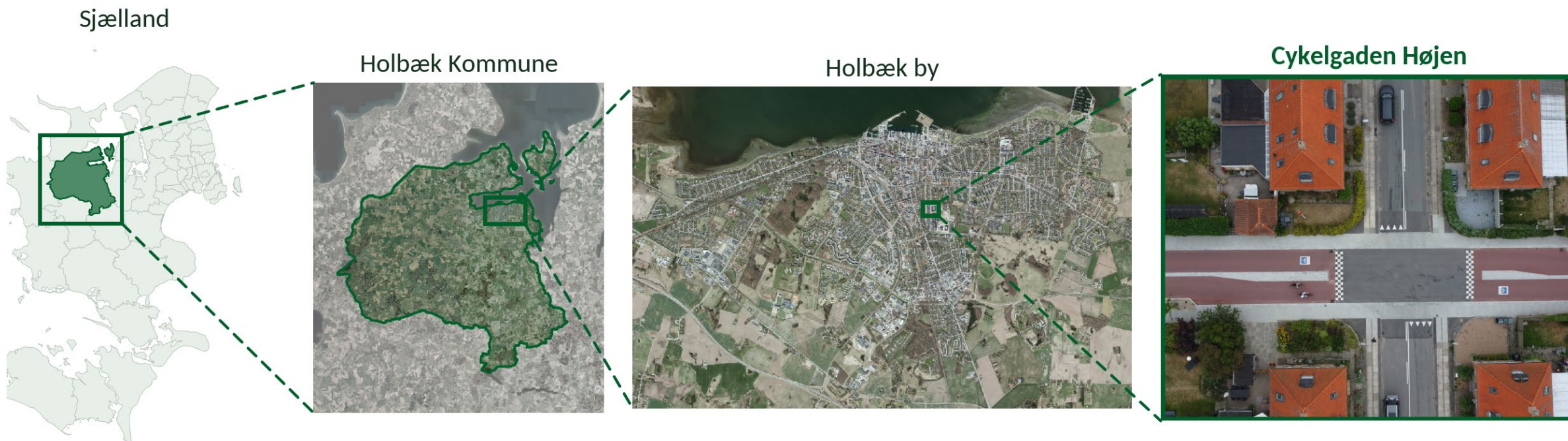
Højen – Danmarks bedste cykelgade?

Evaluering efter tre år

Andreas Willer Jørgensen · Civilingeniør (cand.polyt.), tilgængeligheds- og trafiksikkerhedsrevisor · Holbæk Kommune

Trafikdage på Aalborg Universitet · 26. august 2026

Højen ligger i Holbæk – en time vest for København



Dagsorden

1 Cykelgaden Højen

Hvad og hvorfor?

2 Kriteriet

Regler og vejledninger — Danmark og udlandet

3 Resultater fra efterevaluering

Trafik, hastighed, adfærd, tilfredshed og tryghed

4 Fortovscyklning

Cykelgadens primære udfordring

5 Er kriteriet det rigtige?

Eller hvad man ellers kan måle på

1

Cykelgaden Højen

Kort gennemgang

Fem elementer, der virker sammen



Rød asfalt

i hele kørebanens bredde



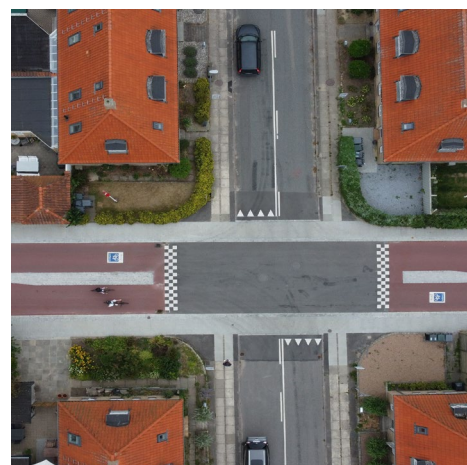
Forsætninger

plantebede som fartdæmpning



Granitvulst

adskiller køreretninger



Smalle kørespor

ca. 2,6 m

Det femte element: hævede flader

Fire kryds = fire hævede flader, plus ét ekstra bump.

Ramperne er udført som halve trapezbump.

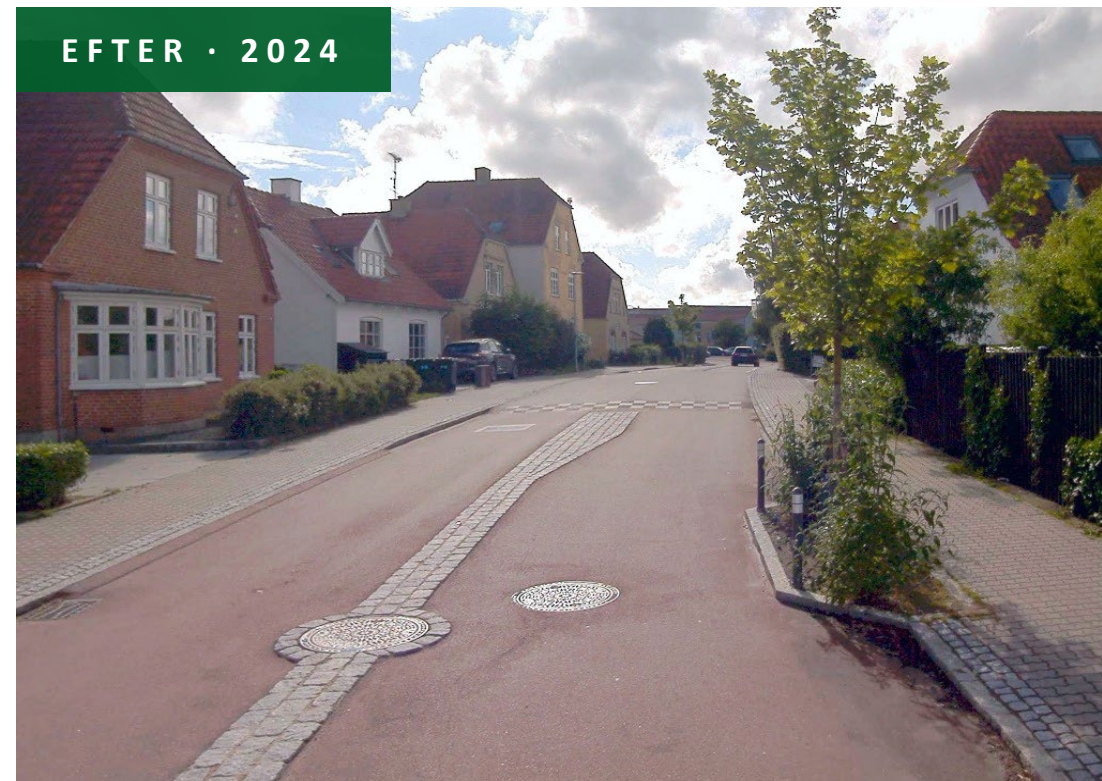
Det mest omdiskuterede element

Ca. halvdelen er utilfredse med ramperne.

De øvrige elementer: 72–90 % tilfredse.



Højen: før og efter



Tidligere problematik:

Hurtige biler, parkerede biler og en lav kantsten, der fristede op på fortovet.

COWI gadefotos.

2

Kriteriet

Hvad siger regler og vejledninger?

Kriteriet — og hvordan Højen klarer det

Vejregelhåndbogen angiver, at den forventede cykeltrafik bør være større end biltrafikken efter etableringen.

Altså mindst 1,0 cykler pr. bil — den eneste talstørrelse, en dansk cykelgade måles på – for nu.

0,66

cykler pr. bil over hverdagsdøgnet, maj 2026.
Kriteriet er ikke opfyldt.

Og alligevel: lav hastighed, mindre biltrafik end før ombygningen og 78 % tilfredse cyklister.

Cykelgade findes ikke i færdselsloven

Begrebet kom ind i afmærkningsbekendtgørelserne i 2016 med tavle E 47.

E 47 er en oplysningstavle

De 30 km/t er vejledende, ikke en hastighedsgrænse.

Færdselslovens § 49 gælder uændret

Cyklister skal holde til højre, og bilister må lovligt overhale.

BEK 426 § 131, stk. 2

Kræver adskillelse mellem kørebane og fortov.

Ingen juridisk grænse

Færdselsloven fastsætter ingen grænse. Alt står i en vejregelhåndbog — en anbefaling.

Hvad vejregelhåndbøgerne anbefaler

Nævnt:

Lav hastighed.
Lidt gennemkørsel.
Ingen bus.
Begrænset parkering.

Ikke nævnt:

Ingen vejbredder.
Ingen faste grænser på trafik.
Ingen definition af hvornår og hvor der måles for forholdet.

"Flere cykler end biler"

**Hvorfor findes kriteriet om flere
cykler en bilister?**

Antagelse:
Forventning om at mange cyklister dæmper farten for
bilerne.

Andre lande — og København — sætter faste grænser

Kilde	Forholdstal	Cykler pr. døgn	Biler pr. døgn
Holland (CROW)	Dobbelt så mange cykler	over 1.000	under 2.500
Belgien (Fietsberaad Vlaanderen)	Flere cykler end biler	mindst 500	højst 1.000
Frankrig (Cerema)	Flere cykler end biler	mindst 500	højst 1.000
Tyskland	—	—	ca. 400 pr. time
København (Cykelfokus 2024)	—	—	under 2.500
Danmark (vejregelhåndbog)	Flere cykler end biler	ingen	ingen

Højen: ca. 940 biler og ca. 600 cyklister pr. døgn — 0,64 cykler pr. bil.

3

Resultater fra efterevaluering

Evaluering tre år efter åbningen

Der blev bygget boliger for enden af vejen



Før cykelgaden

Højen som almindelig boligvej.



Efter cykelgaden

Cykelgaden er anlagt.
Boliger under opførelse.

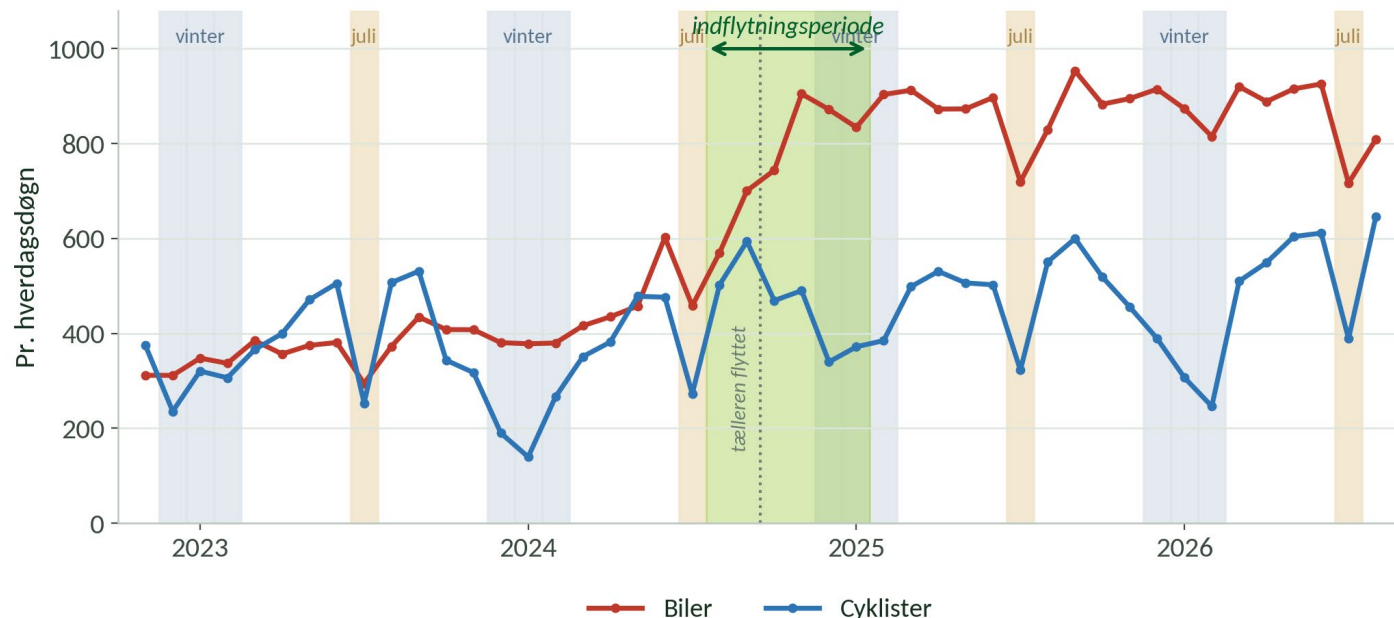


Efter indflytningen

Granen og Asken står færdige.
Vejen er den samme.

Knap 200 husstande fik vejadgang via Højen. Indflytningen begyndte i efteråret 2024.

Trafikudviklingen tog fart – og stoppede



Væksten er aftaget, antages stagneret.

<600 → ~900

biler pr. hverdagsdøgn

+19 % cyklister

cyklister maj måned 2025/2024

0,58 → 0,66

cykler pr. bil over hverdagsdøgnet

Én tæller blev flyttet



Flyttet 26. september 2024.

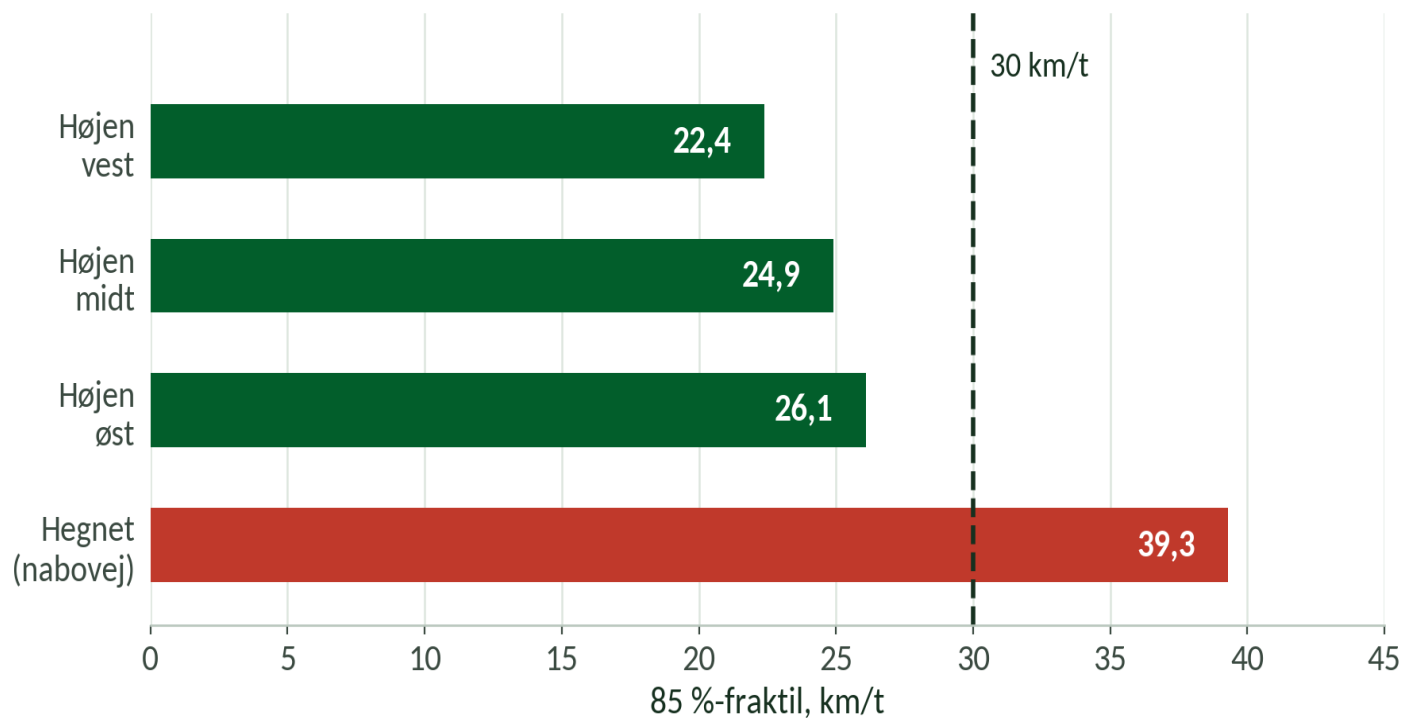
Borgernes indvending

Beboere mente, bilister undgik tælleren ad Godthaabsvej og Vænget.

Svaret: ingen målbar effekt

706 mod 731 biler pr. døgn før og efter.

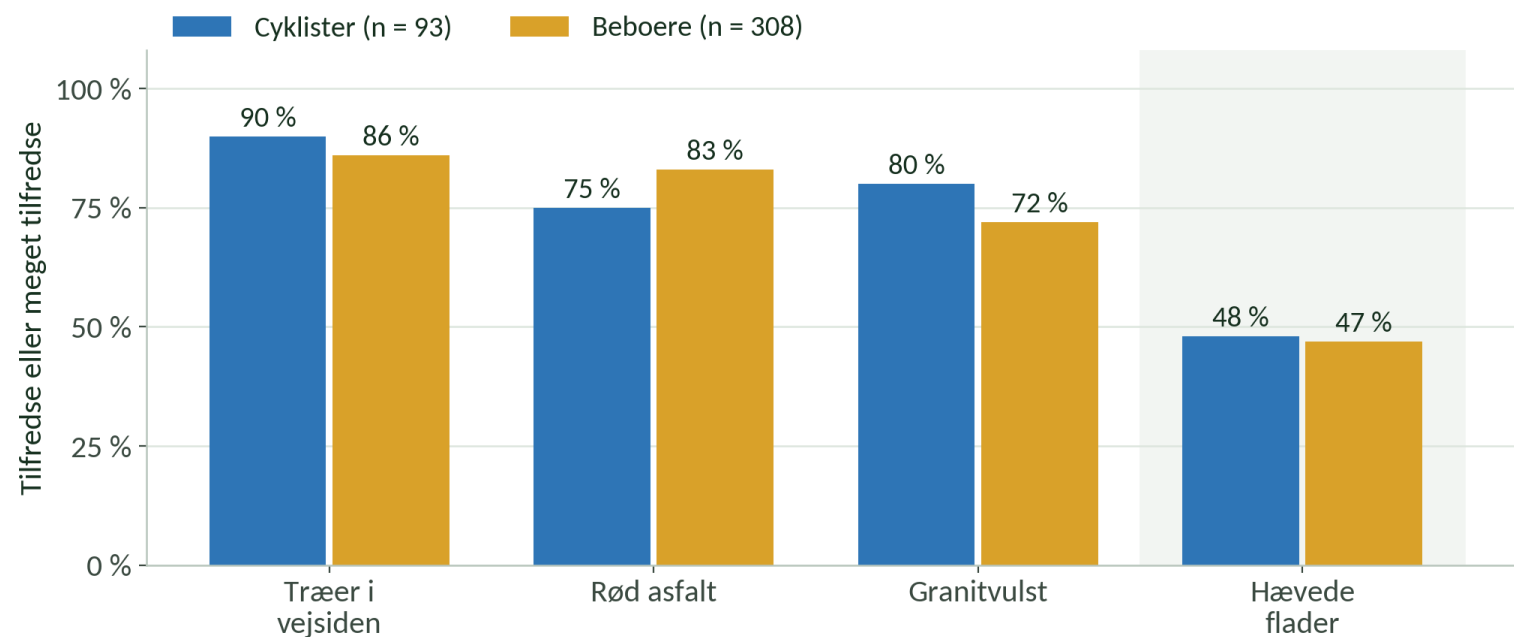
Lav fart



Sidevejen Hegnet:

Vej uden bump og uden anbefalet hastighed.

Cyklisterne er tilfredse — undtagen med ramperne



78 %

af 93 adspurgte cyklister er tilfredse.

85 % oplever langsomme biler.

46 % føler sig mere trygge.

Ramperne deler cyklisterne efter, hvor de skal hen

Til og fra uddannelse

n = 18

Overvejende tilfredse med ramperne

Til og fra arbejde

n = 38

Overvejende utilfredse med ramperne

Hypotese: aldersforskel. Men undersøgelsen registrerede ikke alder, så den fortolkning er ikke underbygget af data.

Beboerne på de gamle veje er markant mere tilfredse

71 %

n = 155

Gamle naboveje — har oplevet vejen
før 2022

46 %

n = 130

Nye sideveje — flyttet ind efter
cykelgaden

60 %

n = 308

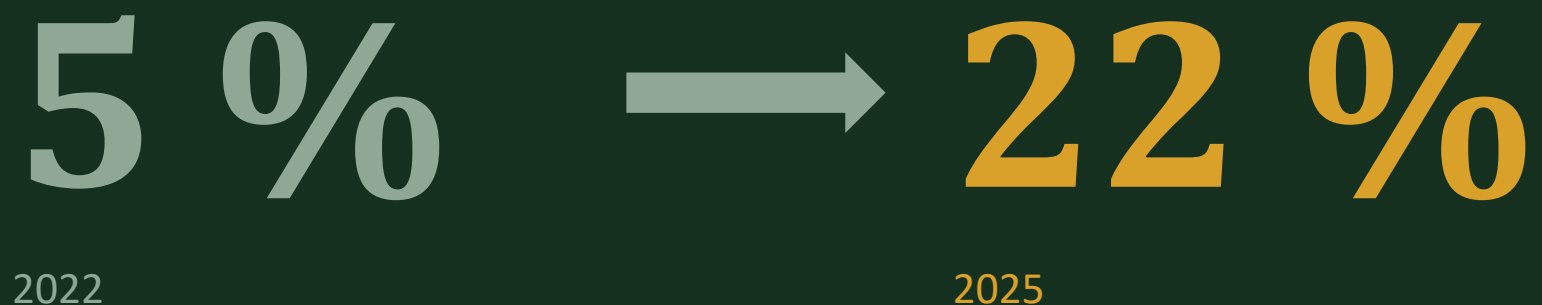
Alle beboere under ét

... er tilfredse med cykelgaden som helhed.

De, der husker forholdene før, er markant mere tilfredse end de nye beboere.

Ét tal går den forkerte vej

Cyklister, der føler sig mindre trygge end før



af de 59 cyklister, som cyklede her før ombygningen, føler sig mindre trygge end tidligere.

Vurdering

Afspejler sandsynligvis mere biltrafik og fortovscyklings — ikke udformningen.

4

Fortovscyking

Cykelgadens primære udfordring

Ca. 5 % af cyklisterne kører på fortovet

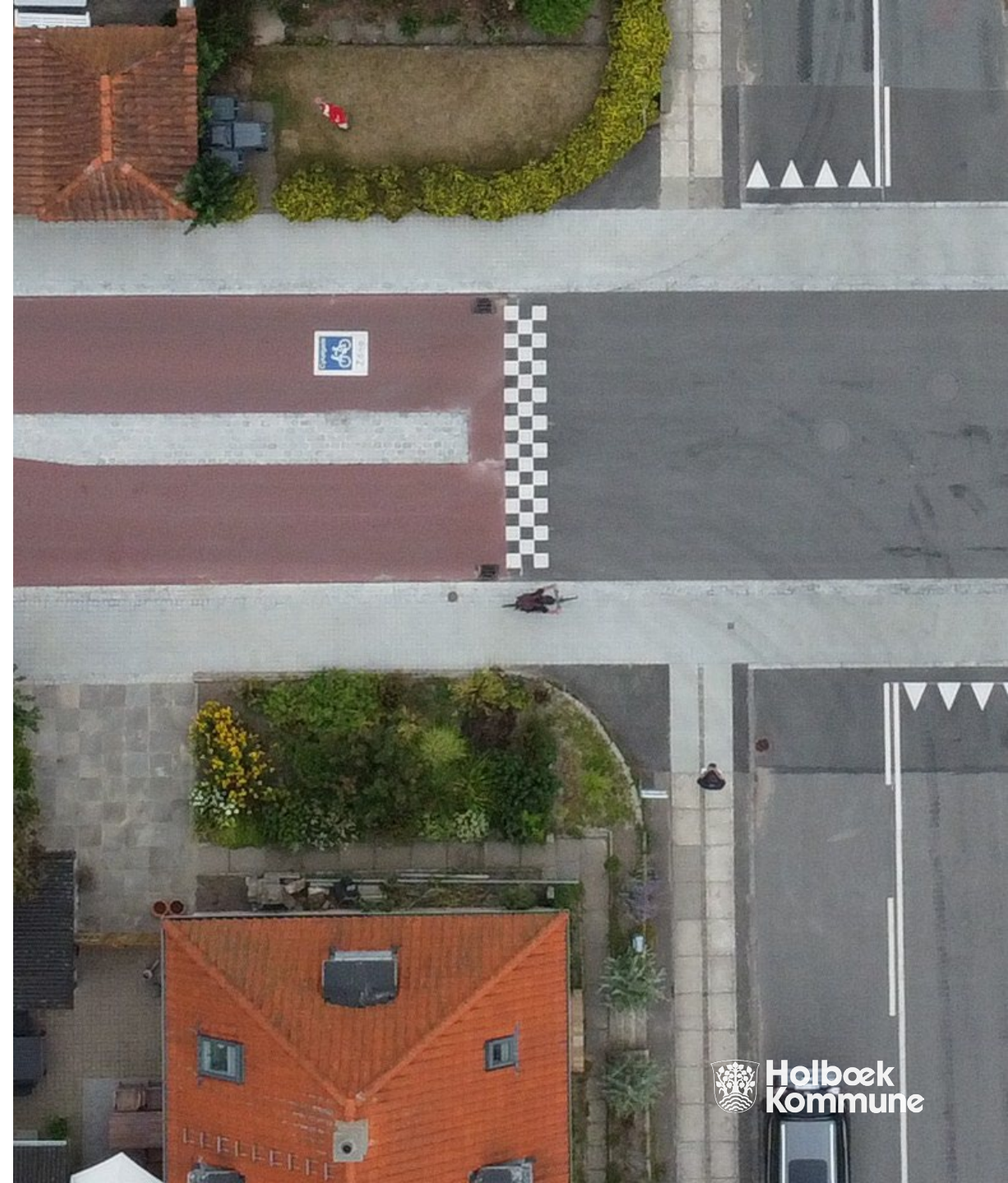
... svarende til 30–35 pr. døgn.

46 %

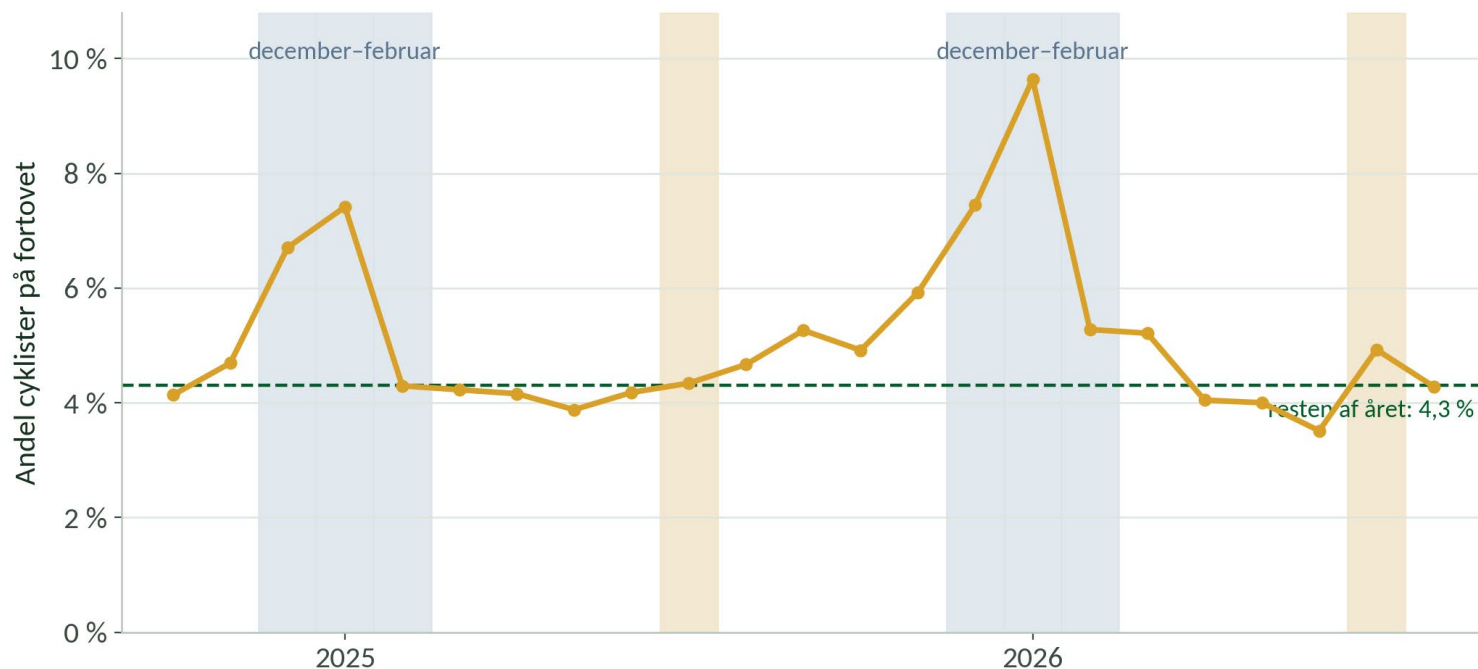
af fodgængere generes af cyklister på fortovet

7 af 15

fodgængere, der kan sammenligne, føler sig mindre trygge end før



Begge vintre stiger andelen på fortovet



Umiddelbare hypotese:

Sne — beboerne rydder fortovet før kørebanen

6,8 %

december–februar, begge vintre

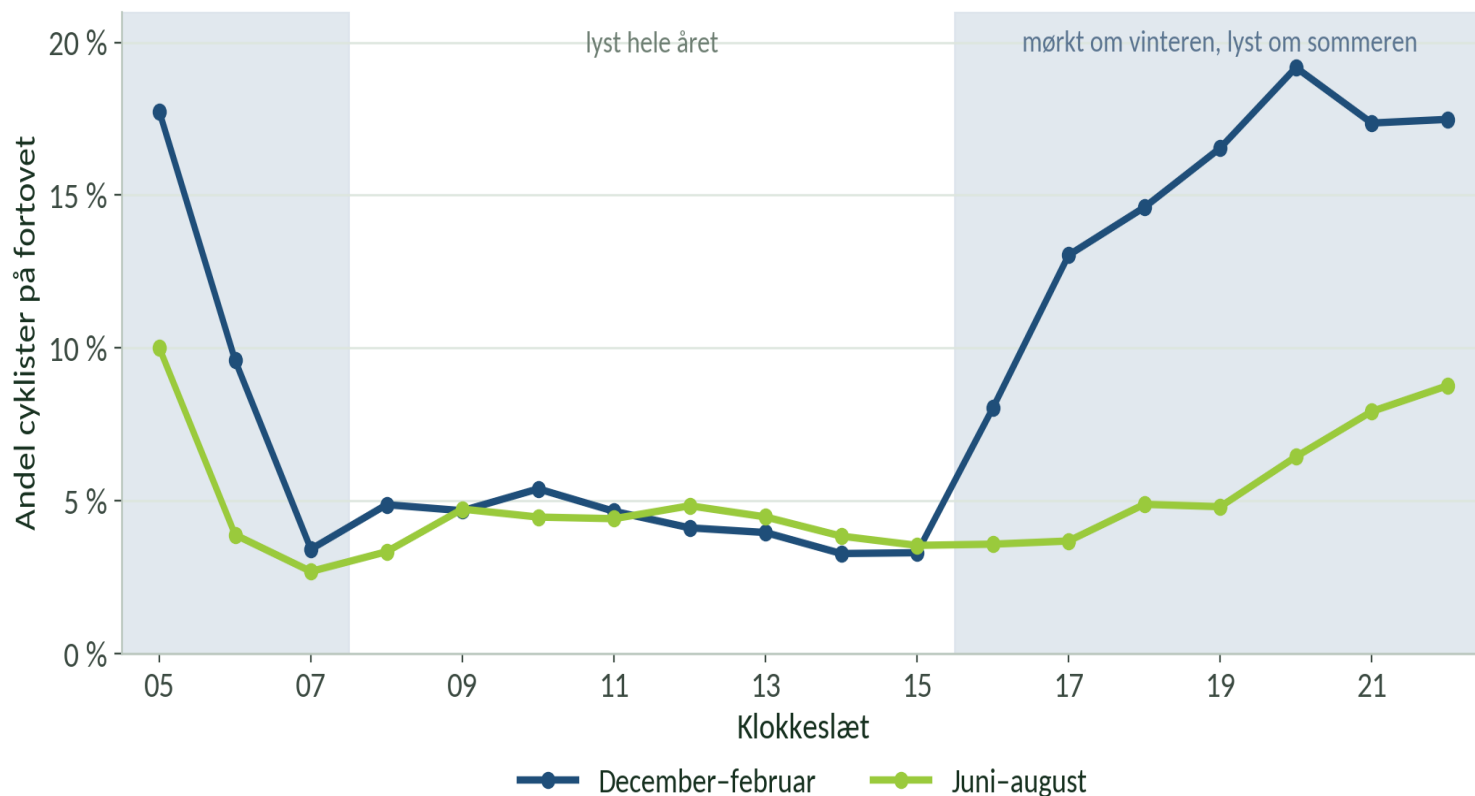
4,3 %

resten af året i samme periode

23 mod 22

på fortovet pr. dag — næsten
uændret antal

Midt på dagen er der ingen forskel — det er mørket



4,0 vs. 4,2 %

kl. 9–15, hvor der er lyst hele året

12,8 vs. 4,6 %

kl. 16–21, hvor kun sommeren er lys

9,2 vs. 5,5

fortovscyklister pr. dag kl. 16–21 —
flere om vinteren, trods færre
cyklister

Ramperne er formentlig hovedårsagen

LINQ's vurdering:

De skrappe ramper.

Hvorfor ramperne alligevel bevares:

Ramperne sikrer den lave fart.
... og en ombygning koster.

Muligt løsningsforslag:

- Forskudte plantekasser
- Gummibump

Gode imod cyklister... Og dårlige mod fodgængere.

Suppleret med (endnu) en kampagne:

("Kære Holbæk kommune. Det er nogle noget provokerende skilte, der er sat op ved cykelgaden. Jeg bruger både mit hoved OG cykelhjelm, men af sikkerhedsmæssige årsager, cykler jeg på fortovet")

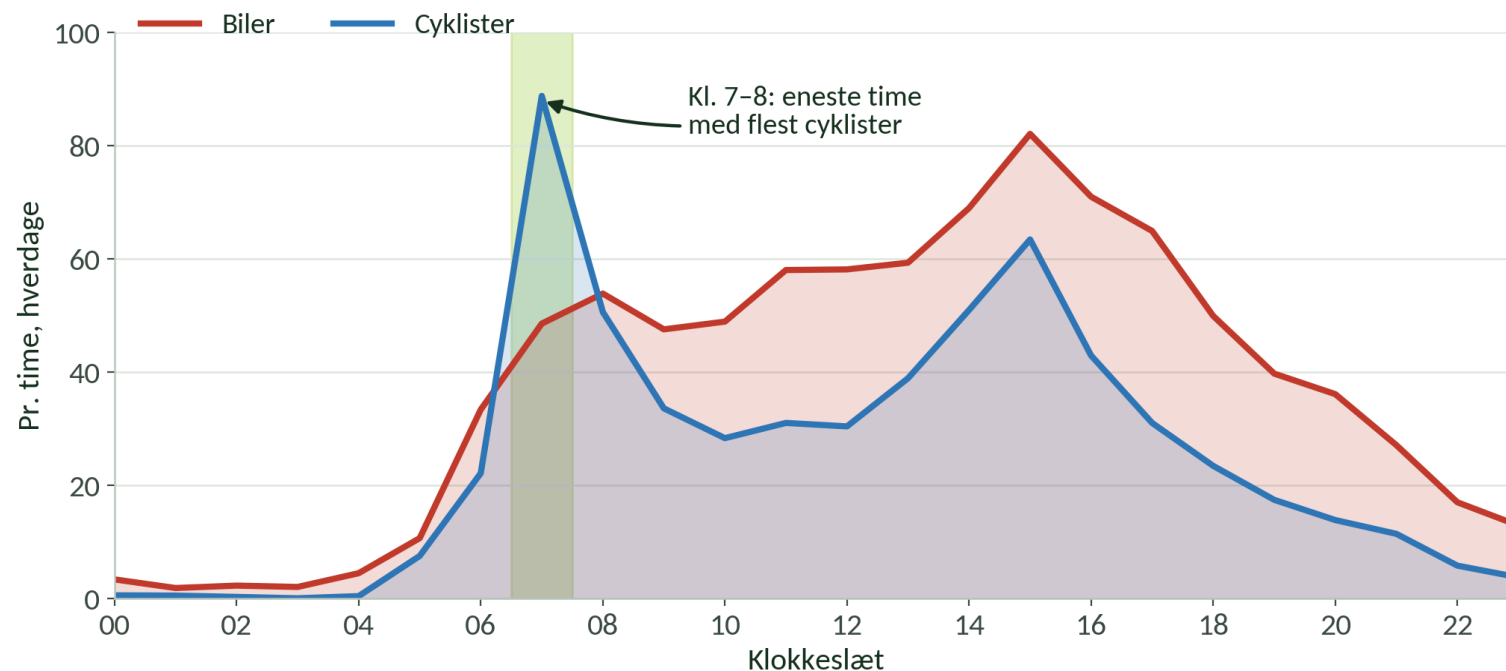


5

Er kriteriet det rigtige?

Eller hvad man ellers kan måle på

Cyklister er kun i overtal i én time af døgnet

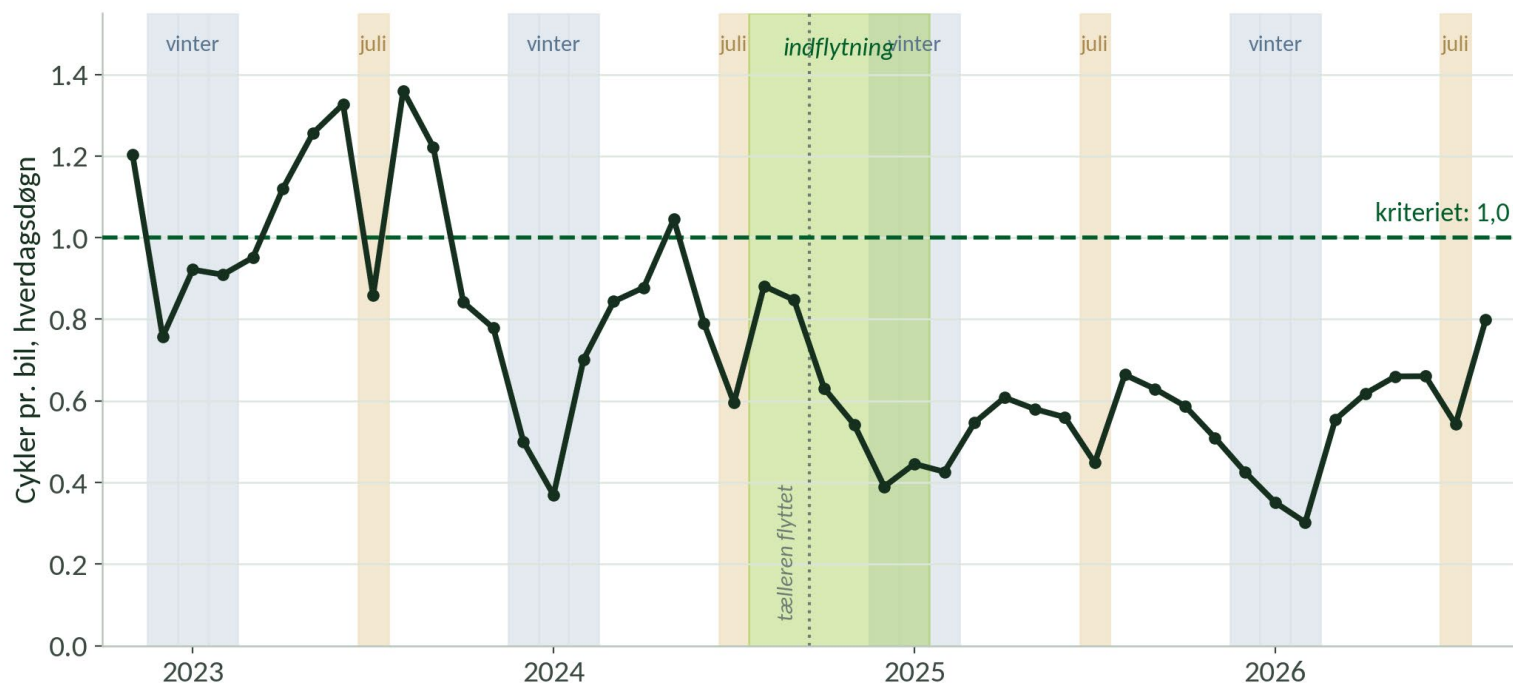


Kl. 7-8

Maj 2026.

Gennemsnit over døgnet:
0,66 cykler pr. bil.

Kriteriet blev opfyldt i 2023 — og kun én måned i 2024



1,36 → 0,50

august mod december 2023

1,01

årsgennemsnit 2023, altså lige over
kriteriet

Indvending mod forholdstallet

150 cyklister mod 200 biler

Opfylder ikke kriteriet – men opfylder absolutte grænser fra andre lande.

2000 cyklister mod 1500 biler

Opfylder kriteriet – men opfylder ikke absolutte grænser fra andre lande
(bortset fra Hollands under 2500).

På Højen er virkningen tilvejebragt fysisk

Ramper, smalle veje, forsætninger, granitvulst

Cykelgaden forbedrede forholdet:

0,25 → 0,68

(cykler : biler)

Men er det så en cykelgade?

Eller bare en fartdæmpet vej med rød asfalt?

Anbefalingen bør ikke stå alene

Forholdstallet er nyttigt som screening

Men det bør ikke være et krav, og det bør ikke stå alene i en efterevaluering.

Faste grænser virker anvendelige som ramme

Belgien, Frankrig og Københavns Kommune bruger dem allerede. De kan følges og handles på.

Skal forholdstallet bruges, må det defineres operationelt

Hvilket tidsrum, hvilken sæson, hvilket snit og over hvor lang en periode. Intet af dette er fastlagt i dag.

Lad kommunerne afprøve og dokumentere

Flere kommuner fortolker allerede reglen fleksibelt, og der efterspørges mere detaljeret vejledning om udformning.

Er Højen Danmarks bedste cykelgade?

Det kan ikke afgøres, når der ikke findes fælles målestokke.

Hvis der var en "konkurrence" er Højen et rigtig godt bud – Også uden at overholde forholdet

Andreas Willer Jørgensen · andjo@holb.dk · Holbæk Kommune

Artiklen findes i Trafikdages proceedings · ISSN 1603-9696