

Sekretariatet for Supercykelstier

NOTAT
24. januar 2020
LRM/MKK

Speed pedelecs på supercykelstier

Opdateret cykelstikategoriseringer



Indhold

1	Indledning	3
2	Kategoriseringsmetode.....	4
2.1	Version 1.0	4
2.2	Version 1.1	4
2.2.1	Cykeltællinger.....	4
3	Oversigtskort med stikategoriseringer	7

Indledning

Via Trafik udarbejdede i juni 2019 et notat om dilemmaerne, mulighederne og reguleringsmulighederne ved at have speed pedelecs på supercykelstierne. I den forbindelse blev supercykelstierne kategoriseret i forhold til deres egnethed til færdsel med speed pedelecs.

Denne kategorisering (kaldet version 1.0 i notatet) har Sekretariatet for Supercykelstier bedt Via Trafik om at opdatere, så den også tager højde for cykeltrafikmængderne på de pågældende strækninger (kaldet version 1.1 i notatet).

I nærværende notat beskrives ændringerne til kategoriseringsmetoden kort, kategorierne illustreres på oversigtskort over supercykelstinet og forskellene imellem de to kategoriseringsmetoder pointeres.

Kategoriseringsmetode

Overordnet er supercykelstinet blev kategoriseret indenfor følgende tre kategorier (se Tabel 1), der er beskrevet yderligere i det oprindelige notat¹.

Tabel 1. Overordnede kategorier for cykelstiernes egnethed til færdsel med speed pedelecs

Kategori	Definition	Aktion
A	Strækninger indrettet så brugeren af en speed pedelec kan udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde	Ændringer ikke påkrævet
B	Strækninger hvor fysiske forbedringer er påkrævet for at brugeren af en speed pedelec kan udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde	Særligt fokus på fysiske tiltag
C	Strækninger der ikke er egnet til at udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t, så brugeren af speed pedelecs skal i højere grad tilpasse sig forholdene som en almindelig cyklist	Særligt fokus på adfærdspåvirkende tiltag og ændret lovgivning

2.1

Version 1.0

Kategoriseringen blev oprindeligt foretaget ved at hele supercykelstinet blev gennemgået bl.a. mht. stitype, placering i eget tracé eller langs en vej, facadeløs eller med facader samt stibredder. Herved opstod 32 forskellige grupperinger, som delstrækningerne blev placeret indenfor (se evt. det oprindelige notat).

Hver af de 32 forskellige grupper blev oprindeligt koblet med en kategori A, B eller C svarende til Tabel 1 (se evt. det oprindelige notat).

2.2

Version 1.1

I den opdateret version af cykelstikategoriseringerne er der taget udgangspunkt i de samme 32 forskellige grupper. Således er cykelstinet ikke på ny gennemgået systematisk fra ende til anden mht. eventuelle ændringer i cykelstigrupperne i forhold til den oprindelige gennemgang i 2019.

I denne omgang er der medtaget cykeltrafikmængder på cykelstierne. Dermed er kategoriseringen af de 32 forskellige cykelstigrupper blevet finjusteret i forhold til cykeltrafikmængderne.

2.2.1

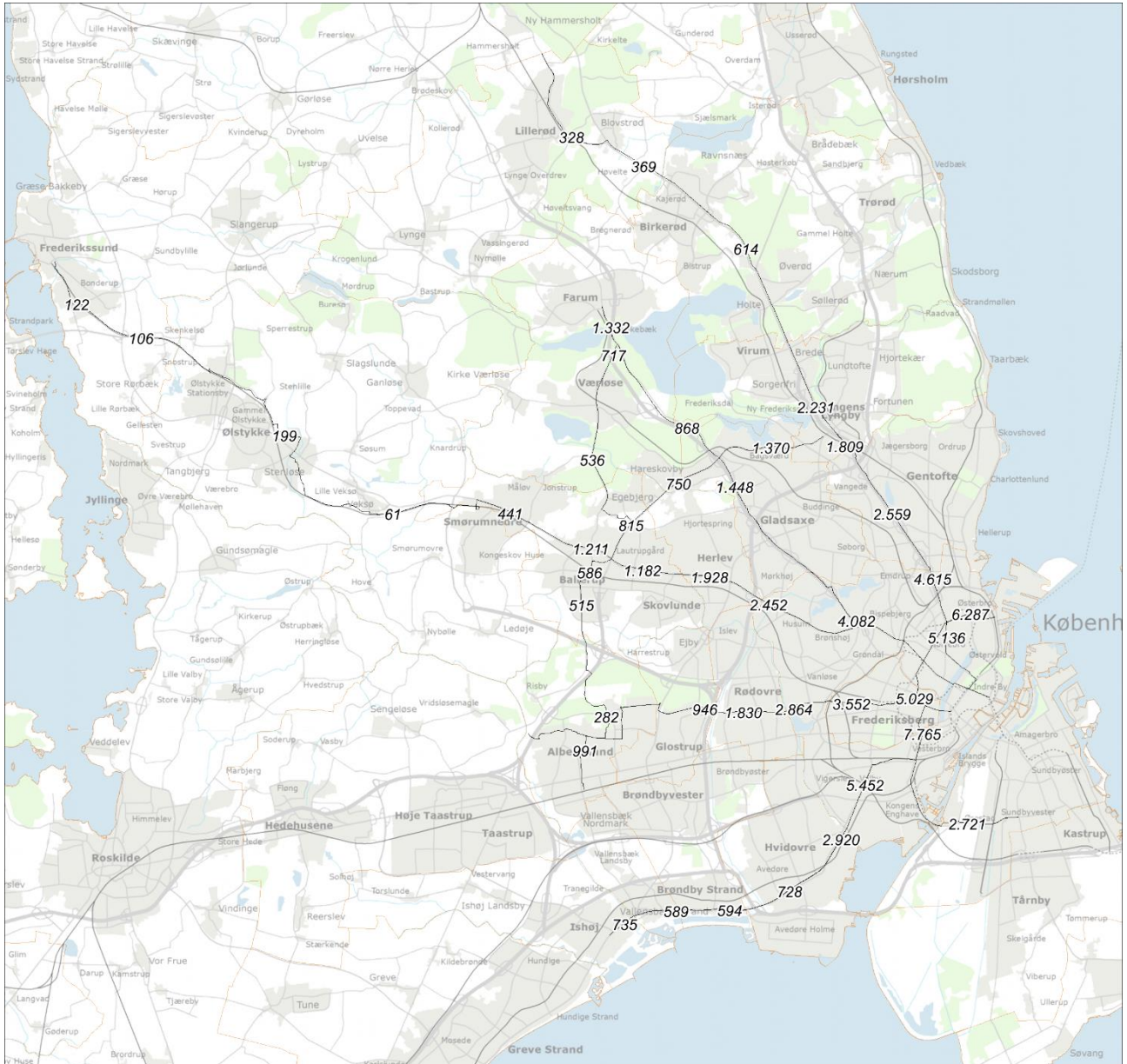
Cykeltællinger

Der er taget udgangspunkt i tilgængelige cykeltrafiktællinger i Mastra. Hovedsageligt er benyttet tællinger fra september 2019 udført i forbindelse med evalueringer af supercykelstierne. Dermed er tællemetoden den samme (slangetællinger) og trafikmængderne er indbyrdes sammenlignelige (UHDT), da de er udført i samme periode. Ved to lokaliteter (langs Lyngbymotorvejen i Gentofte på Allerødruen og langs Frederiksborgvej ved Hareskoven på Farumruen) er benyttet en tilsvarende september tælling blot fra 2018. Dette har hovedsageligt været for at dække en lang strækning ind med flere tællinger.

¹ Speed pedelecs på supercykelstier – Kortlægning, løsninger og videnssamling, Sekretariatet for supercykelstier, Via Trafik, 3. juni 2019

Til kategoriseringen er der taget udgangspunkt i ugehverdagsgdgn (UHDT) fra september 2019. Dette har dels været for at bevare sammenligneligheden med Sekretariatet for Supercykelstiers evalueringsrapporter af supercykelstierne, og dels for at undgå de usikkerheder der er relateret til opskrivning af cykeltrafik til hverdagsdøgntrafik (HVDT) eller årsgdgntrafik (ÅDT).

På Figur 1 ses de trafiktællinger der er taget udgangspunkt i på supercykelstinetet.



Figur 1. Benyttede cykeltrafikmængder (UHDT september 2019) til kategoriseringen af supercykelstierne.

Til kategoriseringen af cykelstigrupperne benyttes grænseværdierne 500 UHDT og 2.500 UHDT. Disse trafikmængder svarer nogenlunde overens med, at der ved en værdi på 500 UHDT cykler ca. 50 cyklister i spidstimen i den mest benyttet kørselsretning, og at der ligeså ved en værdi på 2.500 UHDT cykler 200-250 cyklister i spidstimen i den mest benyttet retning. Disse omregninger til spidstime og retning er selvfølgelig meget stedsspecifikke og forbundet med en del usikkerhed (på en handelsgade er trafikken f.eks. i højere grad spredt ud over hele dagen og

spidstimerne er dermed relativt mindre), men de er medtaget for at give et indtryk af trafikmængderne. Ved en værdi på 500 UHDT cykler der altså knap en cyklist i minuttet i den mest benyttet retning i spidstimen.

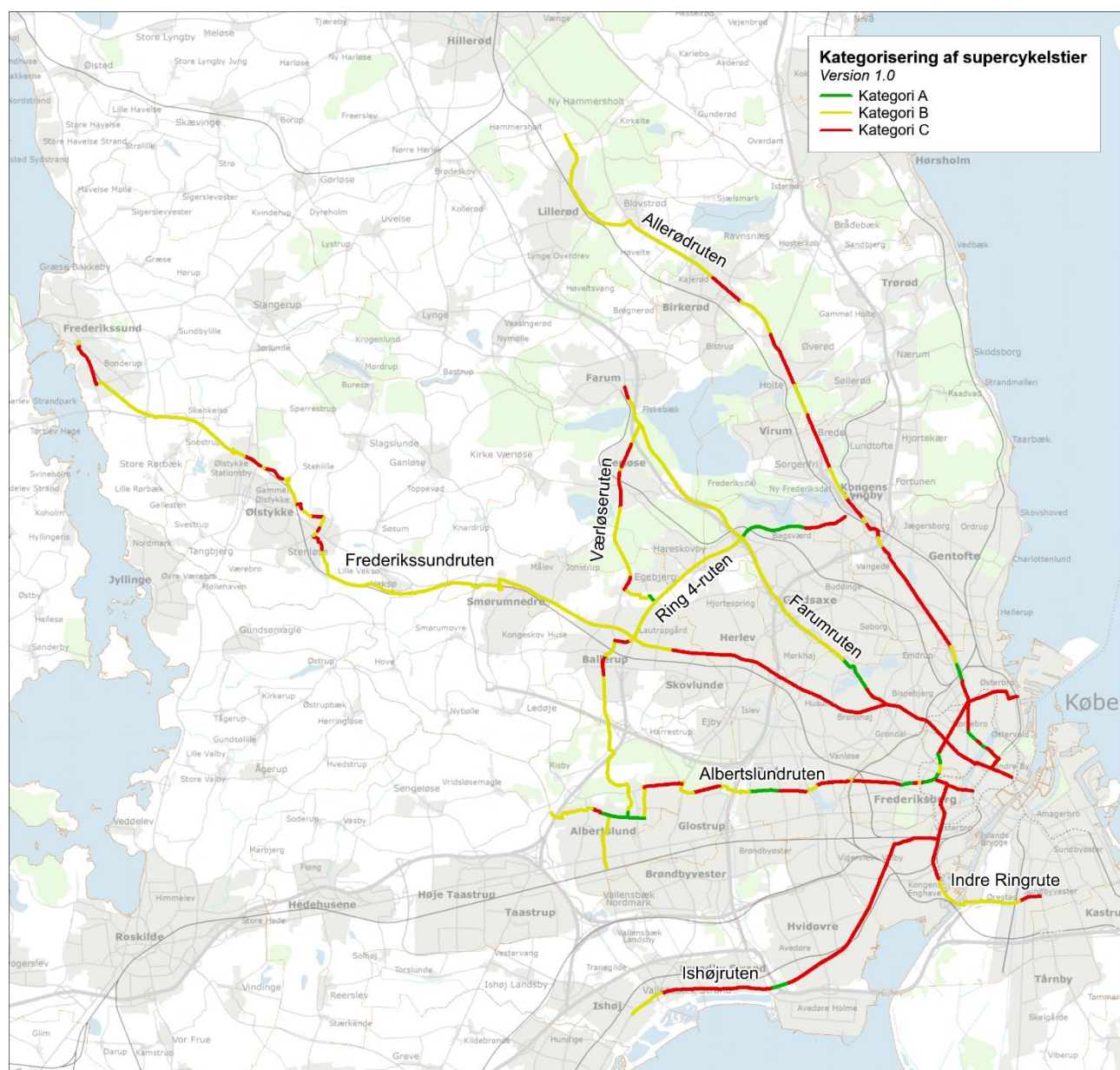
På Tabel 2 ses hvorledes de 32 cykelstigrupper er kategoriseret i hhv. version 1.0 og 1.1.

Tabel 2. Oversigt over cykelstikategoriseringerne i version 1.0 og 1.1

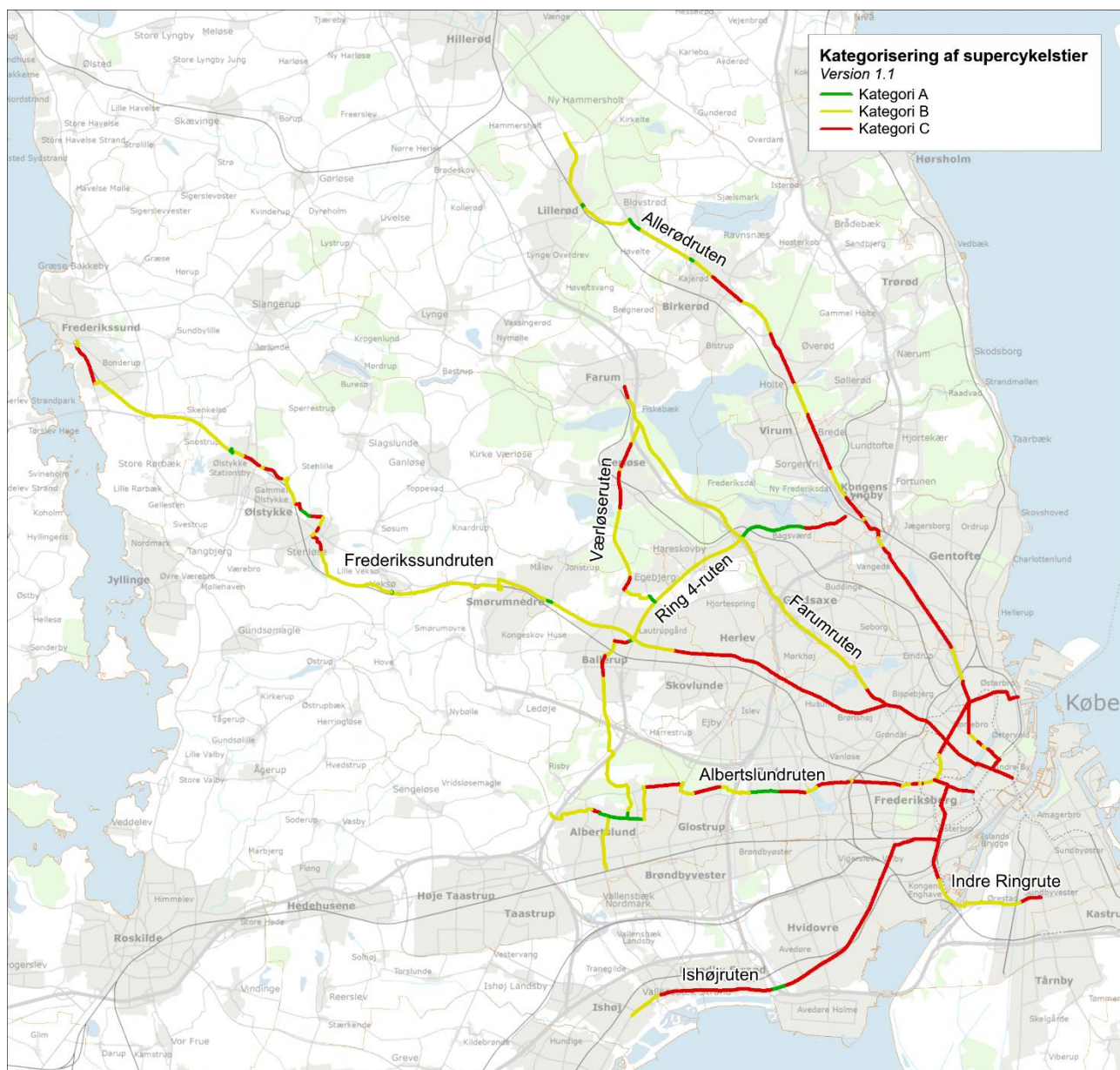
Nr.	Facader	Afmærkning/afgrænsning	Bredde	Kategorisering Version 1.0	Kategorisering Version 1.1 UHDT < 500	Kategorisering Version 1.1 500 < UHDT < 2.500	Kategorisering Version 1.1 2.500 < UHDT
Dobbeltrettede supercykelstier – I eget trace – Facadeløs							
1	Facadeløs	Dobbeltrettet cykelsti i eget trace	< 3,0 m	B	A	B	B
2	Facadeløs	Dobbeltrettet cykelsti i eget trace	≥ 3,0 m	A	A	A	B
3	Facadeløs	Dobbeltrettet delt sti i eget trace	< 3,0 m	B	B	B	B
4	Facadeløs	Dobbeltrettet delt sti i eget trace	≥ 3,0 m	B	A	B	B
5	Facadeløs	Dobbeltrettet fællessti i eget trace	< 3,0 m	B	B	B	B
6	Facadeløs	Dobbeltrettet fællessti i eget trace	≥ 3,0 m	B	B	B	B
Dobbeltrettede supercykelstier – Langs vej – Facadeløs							
7	Facadeløs	Dobbeltrettet cykelsti langs vej	< 3,0 m	B	A	B	B
8	Facadeløs	Dobbeltrettet cykelsti langs vej	≥ 3,0 m	A	A	A	B
9	Facadeløs	Dobbeltrettet delt sti langs vej	< 3,0 m	B	B	B	B
10	Facadeløs	Dobbeltrettet delt sti langs vej	≥ 3,0 m	B	A	B	B
11	Facadeløs	Dobbeltrettet fællessti langs vej	< 3,0 m	B	B	B	B
12	Facadeløs	Dobbeltrettet fællessti langs vej	≥ 3,0 m	B	B	B	B
Enkeltrettede supercykelstier – Langs vej – Facadeløs							
13	Facadeløs	Enkeltrettet cykelstier langs vej	< 2,5 m	B	A	B	B
14	Facadeløs	Enkeltrettet cykelstier langs vej	≥ 2,5 m	A	A	A	B
15	Facadeløs	Enkeltrettet delt sti langs vej	< 2,5 m	B	B	B	B
16	Facadeløs	Enkeltrettet delt sti langs vej	≥ 2,5 m	B	A	B	B
17	Facadeløs	Enkeltrettet fællesstier langs vej	< 2,5 m	B	B	B	B
18	Facadeløs	Enkeltrettet fællesstier langs vej	≥ 2,5 m	B	B	B	B
Enkeltrettede supercykelstier – Langs vej – Med facader							
19	Med facader	Enkeltrettet cykelstier langs vej	< 2,5 m	C	C	C	C
20	Med facader	Enkeltrettet cykelstier langs vej	≥ 2,5 m	C	C	C	C
21	Med facader	Enkeltrettet delt sti langs vej	< 2,5 m	C	C	C	C
22	Med facader	Enkeltrettet delt sti langs vej	≥ 2,5 m	C	C	C	C
23	Med facader	Enkeltrettet fællesstier langs vej	< 2,5 m	C	C	C	C
24	Med facader	Enkeltrettet fællesstier langs vej	≥ 2,5 m	C	C	C	C
Supercykelstier på vej – Facadeløs							
25	Facadeløs	Cykelbaner	< 2,5 m	B	B	B	B
26	Facadeløs	Cykelbaner	≥ 2,5 m	B	A	B	B
Supercykelstier på vej – Med facader							
27	Med facader	Cykelbaner	< 2,5 m	C	C	C	C
28	Med facader	Cykelbaner	≥ 2,5 m	C	C	C	C
Supercykelstier på vej – Facadeløs							
29	Facadeløs	2-1 vej		B	B	B	B
Supercykelstier på vej – Med facader							
30	Med facader	2-1 vej		C	C	C	C
Supercykelstier på vej – Facadeløs							
31	Facadeløs	På vej (blandet trafik)		B	B	B	B
Supercykelstier på vej – Med facader							
32	Med facader	På vej (blandet trafik)		C	C	C	C

Oversigtskort med stikategoriseringer

På Figur 2 og Figur 3 ses de to oversigtskort over supercykelstinet med kategorisering af cykelstierne hhv. uden og med indarbejdelsen af cykeltrafikmængderne.



Figur 2. Oversigtskort over kategoriseringen af supercykelstinet baseret på version 1.0.



Figur 3. Oversigtskort over kategoriseringen af supercykelstinettet baseret på version 1.1.

Overordnet reduceres antallet af kategori A strækninger tættest på København centrum, da cykeltrafikmængderne på disse cykelstier ligger højere end 2.500 UHDT, hvormed strækningerne i version 1.1 bliver nedkategoriseret. Se f.eks. Den Grønne Sti på Frederiksberg, som på dele af strækningen ellers er karakteriseret ved at være en bred facadeløs dobbeltrettet cykelsti i eget tracé.

Omvendt er der eksempler på smalle facadeløse enkeltrettede cykelstier på Allerødruten og Frederikssundruten, der bliver opjusteret til kategori A i version 1.1, da cykeltrafikmængderne på strækningerne er ganske lave.

Store dele af f.eks. Farumruten og Frederikssundruten ender i begge versioner i kategori B, på trods af at trafikmængderne ikke overstiger 2.500, men dette er ofte fordi der er tale om dobbeltrettede fællesstier enten langs veje eller i eget tracé.

I Tabel 3 ses forskellene mellem antallet af kilometer og andelen af supercykelstierne, der kategoriseres i hhv. kategori A, B og C.

Tabel 3. Forskel mellem antal kilometer supercykelstier indenfor hver kategori.

Kategori	Version 1.0		Version 1.1	
	Kilometer	Andel	Kilometer	Andel
A	12,1	7,5 %	8,8	5,5 %
B	81,2	50,5 %	82,8	51,4 %
C	67,6	42,0 %	69,4	43,1 %

I Tabel 4 og Tabel 5 er forskellene i øvrigt opgjort på ruteniveau for hhv. kategoriseringsmetode version 1.0 og 1.1.

Tabel 4. Fordeling af andele kilometer cykelsti indenfor hver kategori i kategoriseringsmetode 1.0

Supercykelsti	Kategori A	Kategori B	Kategori C
	<i>Andel</i>	<i>Andel</i>	<i>Andel</i>
Albertslundruten	20,0 %	32,8 %	47,2 %
Allerødruten	4,3 %	46,2 %	49,5 %
Farumruten	6,8 %	60,5 %	32,7 %
Frederikssundruten	0 %	65,4 %	34,6 %
Indre Ringrute	4,7 %	28,9 %	66,4 %
Ishøjruen	4,2 %	9,3 %	86,5 %
Ring 4-ruten	16,6 %	69,6 %	13,8 %
Værløseruten	3,7 %	60,5 %	35,8 %

Tabel 5. Fordeling af andele kilometer cykelsti indenfor hver kategori i kategoriseringsmetode 1.1

Supercykelsti	Kategori A	Kategori B	Kategori C
	<i>Andel</i>	<i>Andel</i>	<i>Andel</i>
Albertslundruten	15,3 %	37,5 %	47,2 %
Allerødruten	2,8 %	47,7 %	49,5 %
Farumruten	0 %	67,3 %	32,7 %
Frederikssundruten	2,3 %	63,2 %	34,5 %
Indre Ringrute	0 %	33,6 %	66,4 %
Ishøjruen	4,2 %	9,3 %	86,5 %
Ring 4-ruten	17,2 %	69,0 %	13,8 %
Værløseruten	3,7 %	60,5 %	35,8 %

Andelen af kilometer supercykelsti, der er placeret i kategori B eller C, er i begge kategoriseringsmetoder relativ høj. Her er det dog værd at have for øje, at kategoriseringen forsøger at beskrive forholdene for speed pedelec brugerne. Altså speed pedelec brugernes mulighed for at udnytte makspotentialen af el-cyklen trygt og sikkert. Hvis opgaven i stedet var at beskrive forholdene for f.eks. pendlercyklisten, så vil kortet se markant anderledes ud.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk