

Brugeroplevelser på Avedørerutens fællessti

En antropologisk undersøgelse
af brugernes adfærd, oplevelser og interaktion på supercykelstien Avedøreruten



**SUPER
CYKELSTIER**
Supercykelstisamarbejdet
i Hovedstadsregionen

Rapporten er udarbejdet af COWI
på vegne af Supercykelstisamarbejdet
i hovedstadsregionen

Januar 2024



Indhold

Sammenfatning	5
Indledning	7
Baggrund for undersøgelsen	9
Undersøgelsens metodiske grundlag	13
Trafik på Avedøreruten	15
Omfanget af konflikter på fællesstien	21
Brugernes oplevelser af konflikter på fællesstien	27
Konklusion	43



Sammenfatning

Brugernes generelle oplevelse af fællesstien

- Langt de fleste brugere af Avedøreruten er glade for fællesstien og oplever, at der generelt ikke opstår konflikter mellem brugere på stien.
- Mange mener, at interaktionen mellem forskellige trafikanttyper fungerer godt, og at de fleste konflikter kan undgås med nedsat hastighed, smil og øjenkontakt.
- Cirka en tredjedel af 218 interviewede brugere fortæller om større og mindre konflikter, som de har oplevet på fællesstien.

Årsager til uenigheder og konflikter

- En stor andel af konflikterne mellem brugere opstår 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. Uenigheden skyldes ikke mindst, at afmærkninger i asfalten ikke er ens på henholdsvis Københavns Kommune og Hvidovre Kommunes del af ruten.
- Pladsmangel på fællesstien skaber 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 en gåendes "forkerte" placering på stien mere kritisk. Pladsmanglen opstår især, når grupper af trafikanter bruger fællesstien samtidig.

- Det skaber konflikter mellem brugerne, at forskellige trafikanttyper nødvendig vil flytte sig for den anden part. Både cyklister og gående mener, at de har retten til at være på fællesstien, og de fleste mener, at det som udgangspunkt er de andre, der skal tage hensyn. Nogle brugere af fællesstien er mere kompromissøgende og mener, at alle trafikanter skal tage hensyn til hinanden.
- Sommetider bliver der udvekslet negativt ladede kommentarer mellem racercyklister og andre brugere af fællesstien, og racercyklister bliver generelt gjort til skurke af andre brugere af fællesstien og beskrevet som dem, der gør det utrygt for andre brugere at færdes på stien.
- Forskellige trafikanttyper har ikke samme udsyn, væremåde og hastighed. Det gør oversigtsforholdene på fællesstien vigtige.

Afbødende forhold på fællesstien

- På fællesstien på Avedøreruten er der gode oversigtsforhold, 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.



Indledning

Supercykelstien Avedøreruten er en 8,9 km lang ring- og radialrute, der giver cykelpendlere såvel som andre brugere mulighed for at bevæge sig mellem Gammel Køge Landevej i Hvidovre Kommune og Sjællandsbroen i Københavns Kommune. Avedøreruten åbnede som supercykelsti den 31. maj 2023.

Ruten forbinder dermed supercykelstierne Ishøjrueten og Indre Ringrute og forløber i grønne omgivelser adskilt fra biltrafik på hele strækningen og forløber langs Avedøre Holme og langs Kalveboderne.

Det særlige ved Avedøreruten er, at den er udformet som en dobbeltrettet fællessti på hele ruten. Det betyder, at cyklister, fodgængere og andre brugertyper færdes på samme areal uden nogen form for adskillelse.

Denne rapport præsenterer resultater af en undersøgelse af fællessti på Avedøreruten. Undersøgelsen er gennemført med en antropologisk tilgang og har haft et særligt fokus på omfanget og mængden af konfliktsituationer mellem brugerne på ruten. Undersøgelsen

har til 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. Denne rapport 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 er gennemført som supplement til den oprindelige rutevaluering, der blev udført i september 2023 og i forlængelse af manuelle tællinger af forskellige brugertyper flere steder på ruten foretaget i september 2023. Denne undersøgelse supplerer resultaterne fra Supercykelstisamarbejdets vurderingsværktøj og de manuelle tællinger ved at give indblik i de forskellige trafikanters oplevelser af Avedøreruten, herunder om typen og omfanget af konflikter eller uoverensstemmelser mellem trafikanter på ruten. De manuelle tællerresultater har indgået i undersøgelsen, bl.a. i forbindelse med udvælgelse af lokationer til og tidspunkter for dataindsamling, samt i analyse af brugernes oplevelser på ruten.



Baggrund for undersøgelsen

Avedøreruten er en rute, som mange brugere holder af at færdes på. Det 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 på rutens 8,9 km ikke møder ét eneste lyskryds eller anden krydsning med biltrafik. Denne særegenhed giver således flere brugertyper mulighed for uforstyrret at nyde de naturfyldte omgivelser, som rutens forløb tilbyder.

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 for udformning af sti og tracé i Koncept for Supercykelstier.

Koncept for Supercykelstier er Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionens fælles koncept, som beskriver principper og anbefalinger for udformning af supercykelstier. Et koncept som samarbejdets 29 kommuner

er blevet enige om, altid bør ligge til grund for den kvalitet der stiles efter at opfylde, når supercykelstier skal etableres. En rute, der får status som supercykelsti, bliver i forbindelse med indvielsen vurderet i forhold til i hvor høj grad rutens infrastruktur møder de anbefalinger, der står beskrevet i Koncept for Supercykelstier. Denne vurdering sker i et vurderingsværktøj, og kan være med til at udpege hvilke parametre, der kan forbedres på en rute ud fra anbefalingerne i Koncept for Supercykelstier.

Avedørerutens resultat i vurderingsværktøjet indikerer, at ruten på særligt ét parameter ikke opfylder konceptets anbefalinger på tilstrækkelig vis. Grunden hertil er, at Avedøreruten er udformet som fællessti. Ét af de generelle principper for udformning af sti og tracé på Supercykelstier lyder som følgende: På en supercykelsti bør der altid være adskillelse mellem cykelsti og areal til fodgængere. Derfor anbefales det ikke at avende fællessti som en del af en supercykelsti¹.

¹ Se: [Sti og tracé på supercykelstier - Koncept for Supercykelstier](#).

Dette princip udfoldes yderligere, i beskrivelsen af anbefalinger for dobbeltrettede cykelstier i eget tracé. Her beskrives følgende:

“Dobbeltrettede cykelstier i eget tracé kan give en tryk, komfortabel og rolig cykeloplevelse, da man ofte cykler i god afstand til den motoriserede trafik (...). På supercykelstier er det vigtigt, at der etableres et separat areal til fodgængere langs den dobbeltrettede cykelsti i eget tracé, for at undgå potentielle konflikter mellem cyklister og fodgængere. Det kan for eksempel gøres med niveauforskel, rabatter, skift i belægning eller afmærkning. Fysisk adskillelse mellem fodgængere og cyklister bidrager yderligere til den oplevede tryk for både cyklister og fodgængere, da man undgår, at der opstår tvivl om, hvem der skal færdes hvor. På supercykelstier anbefales ikke fællestier.”²

På baggrund af Avedørerutens vurderingsresultat, der viser, at ruten ikke opfylder konceptets anbefalinger og principper om adskillelse mellem cyklister og fodgængere, har Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen anbefalet rutens to vejmyndigheder, Hvidovre og Københavns

2 [Se: Sti og tracé på supercykelstier - Koncept for Supercykelstier.](#)

Kommune at igangsætte en undersøgelse af de egentlige konfliktsituationer, der sker på ruten.

Spørgsmålet er nemlig, hvilke oplevelser de forskellige trafikanter, der bruger Avedørerutens fællesti til dagligt, har og hvilke konflikter eller uoverensstemmelser, der kan opstå som følge af rutens udformning som fællesti? Og endelig i hvilket omfang, der overhovedet sker konflikter eller uoverensstemmelser på Avedøreruten? Dette er spørgsmål, som denne undersøgelse har til formål at opnå yderligere viden om.

Denne rapport bidrager til en nuancering af de udfordringer, der er forbundet med, at Avedøreruten forløber på fællesti. Den giver indblik i de forskellige trafikanters oplevelser af ruten, herunder typen og omfanget af konflikter eller uoverensstemmelser mellem trafikanter på ruten.

Undersøgelsen er bestilt af Sekretariatet for Supercykelstier i hovedstadsregionen i samarbejde med Hvidovre og Københavns Kommuner på opfordring af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen. Undersøgelsen og rapporten er udarbejdet af COWI i efteråret 2023.





SUPER
CYKELSTIER



Undersøgelsens metodiske grundlag

Udvælgelse af lokationer

Undersøgelsen er gennemført ved observationer, optællinger af konflikter og interviews med brugere på Avedøreruten. Der er udvalgt tre lokationer på ruten til at observere og stoppe brugere til interviews, for at kunne opnå størst muligt indblik i mængden og omfanget af konflikter eller uoverensstemmelser mellem trafikanter på ruten.

COWI og Sekretariatet for Supercykelstier har i samarbejde udvalgt tre lokationer på baggrund af resultater fra tidligere tællinger, mængden af trafikanter og hvor der findes afmærkning af opdeling på stien. De tre udvalgte lokationer kan ses på nedenstående kort.



Omfang og tidspunkter for dataindsamling

Der er i alt indsamlet data på Avedøreruten i cirka 60 timer i intervaller af 2-3 timer. Dataindsamlingen er foregået i uge 43-46. Dataindsamlingen er desuden foregået 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 Avedøreruten undersøges med udgangspunkt i, at ruten er en supercykelsti, og derfor har især pendlertrafikken ønskes indfanget.

Tidspunkter for dataindsamlingen har været:

- Morgen kl. 07.00-09.00 (hverdag)
- Eftermiddag kl. 15.00-18.00 (hverdag)
- Formiddag kl. 10.00-13.00 (både hverdag og weekend)

I observationsperioden har der været flere regnfulde dage end hvad der er typisk for oktober og november. Dog har middeltemperaturen været på cirka 10 grader, og det er typisk for perioden sammenlignet med de seneste år. Det vurderes, at vejrforholdene ikke har haft indflydelse på antallet af brugere og deres adfærd.

Trafikken på Avedøreruten

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

Manuelle tællinger af Avedørerutens brugere

De manuelle tællinger af trafikken på Avedøreruten er gennemført ved to lokationer over tre dage i september 2023. De tre dage for tællingerne strækker sig over to hverdage (fredag d. 22. september og mandag d. 25. september) og én weekenddag (lørdag d. 23. september). Vejrforholdene har været typisk for perioden, hvor tællinger er foretaget.

Tællingerne er udført som supplerende materiale til den antropologiske undersøgelse og er udført af Københavns Kommune.

Tællingerne er foretaget to steder på ruten:

- Syd for Selinevej, Københavns Kommune
- Mellem Tårnfalkevej og Avedøre Havnevej, Hvidovre Kommune

De manuelle tællinger er i denne rapport præsenteret i absolutte tal, da de er udført hen over en dag i tidsrummet kl. 07.00 til 19.00, så det har været muligt at få et indblik i, hvordan trafikken på ruten er fordelt henover en dag. Manuelle tællinger er særligt velegnede, når der er behov for at kende sammensætningen af brugertyper i trafikken.

De manuelle tællinger er udført med en

manuel klikttæller/håndtæller, og der er talt indenfor følgende kategorier:

- Racercykler
- Elcykler
- Ladcykler
- Børn på egne cykler
- Andre cykler (almindelige cykler eller andet)
- Fodgængere
- Løbere
- Hundeluftere (fodgænger med hund)
- Fodgængere i gruppe
- Andet

I præsentationen af data er kategorierne nogle steder blevet samlet i tre kategorier: Cyklister, Racercyklister, Fodgængere/løbere. Cyklister dækker over alle cykeltyper på nær racercykler, Racercyklister dækker over racercykler, og Fodgængere/løbere dækker over fodgængere, løbere, hundeluftere, fodgængere i gruppe og andet.

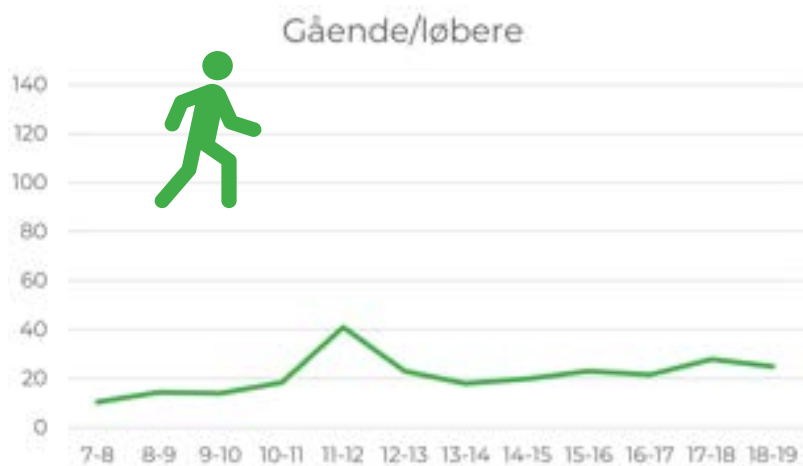
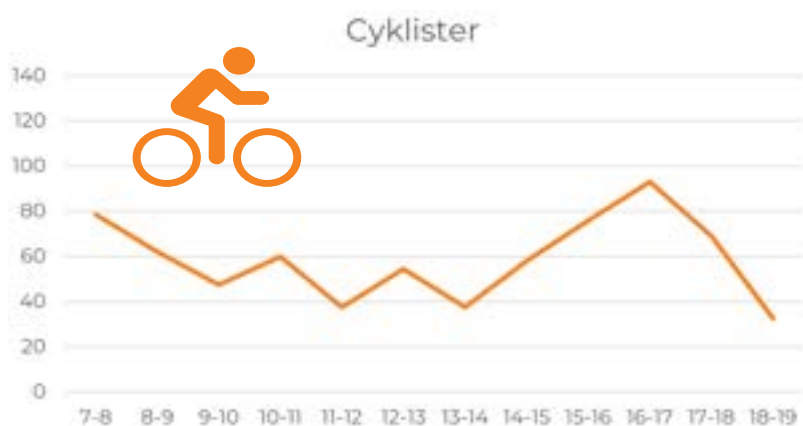
Der er således en vis usikkerhed forbundet med at fortolke på data for de tre grupper, da der ikke er skelnet mellem formål med trafikanttypernes tur, og en person på racercykel derfor lige så vel kan være cykelpendler som fritidscyklist/motionscyklist.

Inddelingen i de tre kategorier kan dog alligevel være med til at give et billede af, hvornår på dagen forskellige trafikanttyper typisk befinder sig på ruten på de pågældende dage. Der er ligeledes en vis usikkerhed forbundet med de manuelle tællinger på Avedøreruten, da de i hverdagene er udført på en mandag og en fredag. Her kan trafikken nemlig være en del anderledes med hensyn til variation og størrelse end på øvrige hverdage.

Fordelingen af brugertyper i de manuelle tællinger

Nedenstående diagrammer viser den gennemsnitlige fordelingen af henholdsvis Cyklister, Racercyklister og Gående/løbere henover en dag.

Antallet af Cyklister, Racercyklister og Gående/løbere er angivet på den lodrette akse, mens tidspunktet er angivet på den vandrette akse.

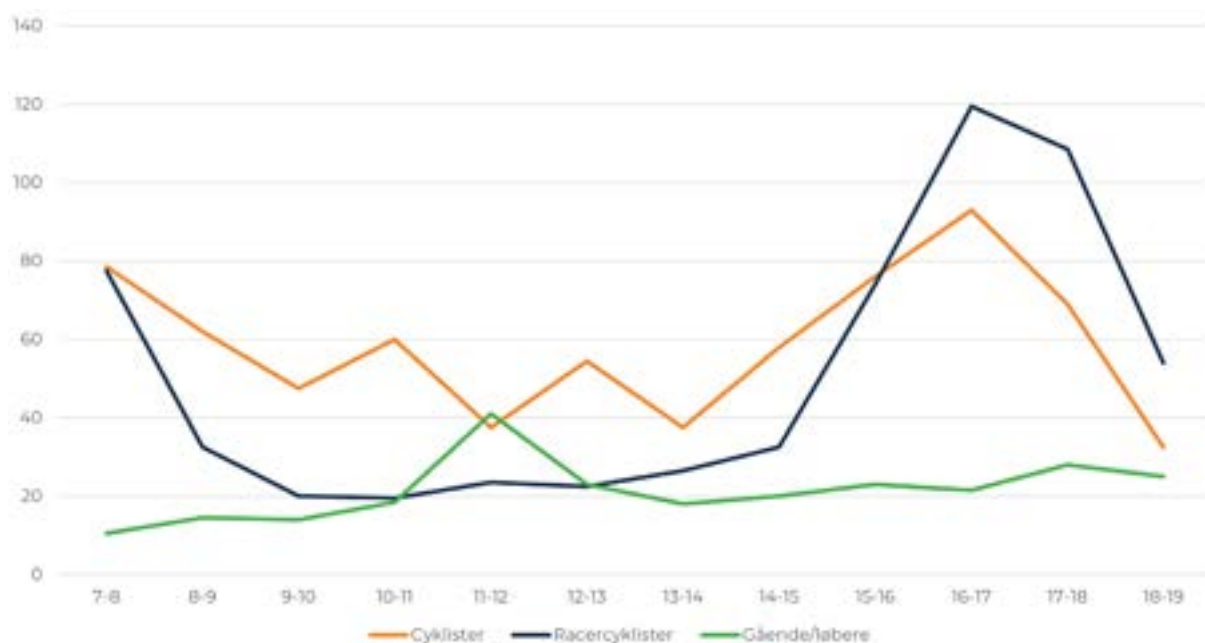


Sammensættes de tre kurver for henholdsvis Cyklister, Racercyklister og Fodgængere/løbere, ser fordelingen af brugertyper og tidspunkter ud som vist i nedenstående diagram.

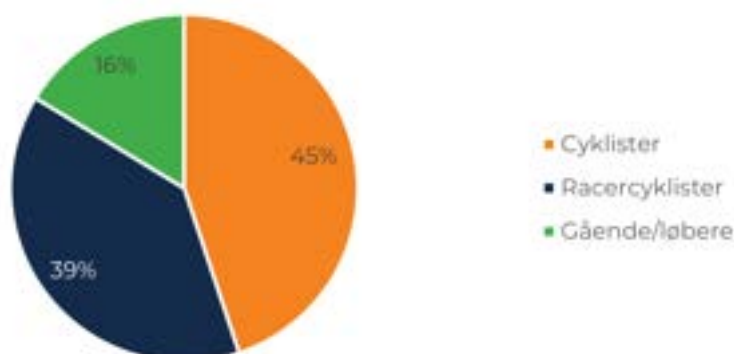
På de to hverdage er der i gennemsnit flest cyklister mellem kl. 16.00-17.00. Generelt er der flest cyklister i morgentimerne mellem kl. 07.00-09.00 og igen i eftermiddagstimerne mellem kl. 15.00-18.00. Det er med til at understrege, at mange cyklister pendler til og fra arbejde i disse tidsrum. Der er dog også en del cyklister på Avedøreruten om formiddagen og tidlig eftermiddag, herunder mellem kl. 10.00-11.00 og mellem

kl. 12.00-13.00. Racercyklister fordeler sig mindre jævnt henover dagen. De store udsving for racercyklister ses primært i morgentimerne mellem kl. 07.00-08.00 og igen i eftermiddagstimerne fra kl. 16.00-18.00. Det tidspunkt på dagen, hvor der er flest racercyklister er mellem kl. 16.00-17.00. Fodgængertrafikken fordeler sig jævnt over hele dagen. Der er dog et enkelt højdepunkt mellem kl. 11.00-12.00, hvor der er flest fodgængere/løbere på ruten.

Cirkeldiagrammet viser den gennemsnitlige fordeling mellem brugertyper på Avedøreruten inden for de tre kategorier.



Gennemsnitlig fordeling af brugertyper



Fordelingen af interviewede i den antropologiske undersøgelse

Til forskel fra de manuelle tællinger har formålet med den antropologiske undersøgelse ikke været at vise den reelle fordeling mellem brugertyper på Avedøreruten. Den antropologiske undersøgelses formål har derimod været at vise omfanget og mængden af konflikter og uoverensstemmelser og indfange brugeroplevelser, adfærd og interaktion mellem brugerne på Avedørerutes fællessti.

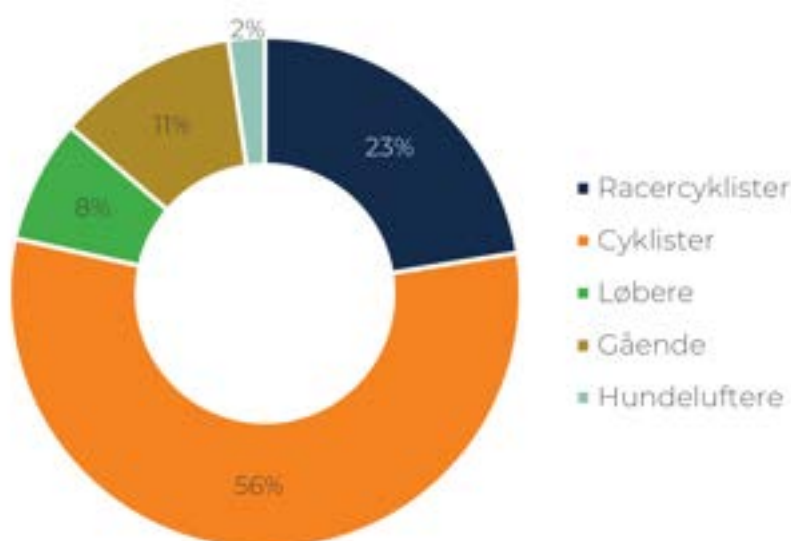
Fordelingen af brugertyper blandt de interviewede i den antropologiske undersøgelse er derfor anderledes end i de manuelle tællinger. I den antropologiske undersøgelse inddeles brugerne i fem kategorier: Racercyklister, Cyklister,

Løbere, Gående og Hundeluftere. Det nedenstående diagram viser fordelingen af interviewede brugere i undersøgelsen.

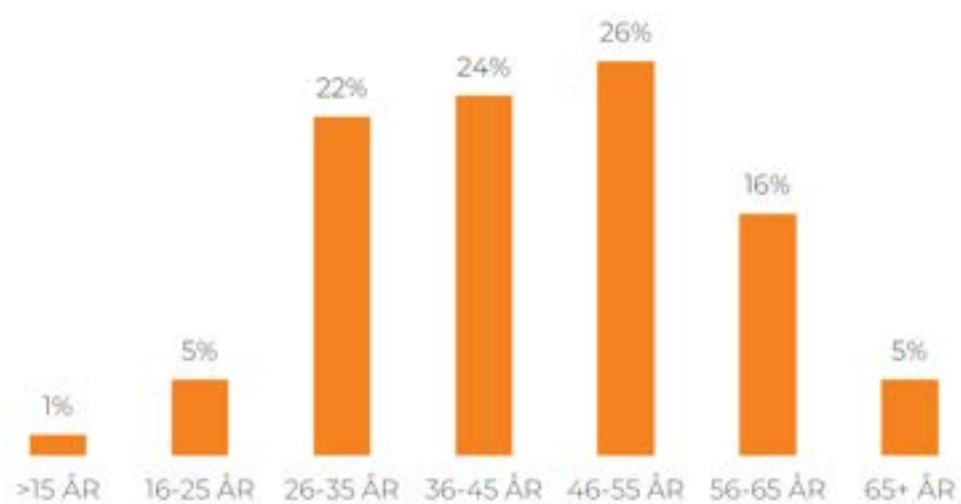
Generelt har mange brugere været interesserede i at deltage i undersøgelsen, og det har også betydet, at der er udført interviews med langt flere brugere end forventet. Der er i alt udført 218 interviews med forskellige brugere. 122 interviews med cyklister, 49 med racercyklister, 25 med gående, 17 med løbere og 5 med hundeluftere.

I interviewene har mange givet udtryk for, at de sætter pris på, at Supercykelstisamarbejdet har gennemført undersøgelsen, fordi ruten har en stor betydning i manges hverdagsliv. "Jeg er seriøst vild med, at I er herude! Det er så fedt, at I vil gøre noget ved det!", fortæller 45-årige Christian, der er racercyklist.

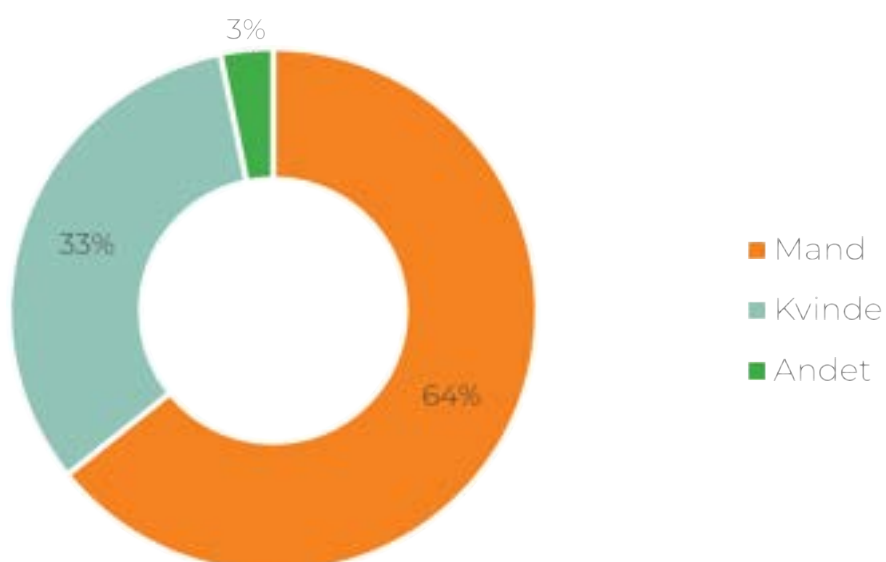
Fordelingen mellem brugertyper i den antropologiske undersøgelse



De interviewedes alder



De interviewedes køn



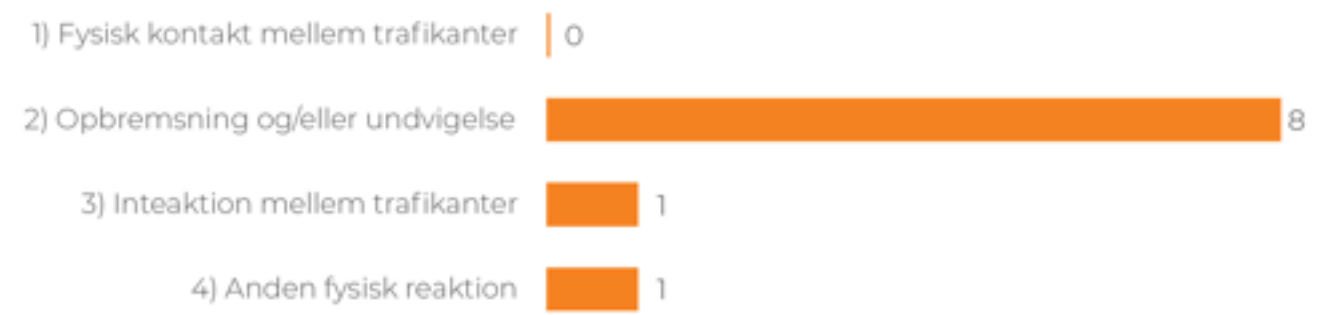


Omfanget af konflikter på fællesstien

Med henblik på at få indblik i omfanget og mængden af konflikter og uoverensstemmelser på fællesstien, er der gennemført observationer af brugernes færden på Avedøreruten. Der er gennemført observationer i 60 timer fordelt på de tre lokationer, hvor dataindsamlingen er foregået. Hver gang der er observeret en konflikt eller uoverensstemmelse mellem brugere, er

det blevet registreret ud fra nedenstående fire klassifikationer af konflikter. Ved registrering af konflikterne er det noteret, hvilke brugertyper, der har været involveret, hvornår konflikten er sket og hvad, der er sket lige inden, under og efter konflikten. Tabellen viser, hvor mange af de fire konflikttyper, der er registreret i løbet af undersøgelsen.

Konflikttype 1:	Fysisk kontakt mellem trafikanter. En bruger rammer/støder ind i/ falder ind i/kører ind i en anden bruger.
Konflikttype 2:	Undvigelse og/eller pludselig opbremsning. Brugere forsøger at undvige hinanden bl.a. ved at bremse pludseligt op, f.eks. fordi brugere overser hinanden, en bruger står stille eller "fylder" på stien, en bruger trækker ud foran en anden eller vender sig uden at orientere sig bagud.
Konflikttype 3:	Interaktion mellem trafikanter: En bruger anråber en anden bruger, f.eks. for at give udtryk for forskrækkelse, en advarsel eller for at diskutere "færdselsregler".
Konflikttype 4:	Anden fysisk reaktion: En bruger vifter med armene, sukker højlydt, utålmodig brug af ringeklokke eller anden form for fysisk reaktion.



Som det fremgår af tabellen, er der registeret 10 konflikter i de 60 timer, hvor der er udført observationer. Det vurderes, at det er et lavt antal af konflikter i sammenligning med andre undersøgelser af trafikantadfærd. De 10 konflikter fordeler sig mellem tre af de fire konflikttyper. Det er dog vanskeligt

at adskille konflikttyperne fra hinanden, da de i praksis er overlappende. I tabellen er en konflikt, som indeholder elementer fra flere konflikttyper, kun registreret én gang. Konflikten registreres under den konflikttype, som synes mest fremtrædende.

Forskellige typer af konflikter

Langt de fleste observerede konflikter på fællesstien er konflikttype 2: Undvigelse og/eller pludselig opbremsning. Denne type af konflikter sker i morgentimer og særligt i eftermiddagstimer. Konflikttype 2 opstår ofte i kombination med en anden konflikttype, f.eks. konflikttype 3: Interaktion mellem trafikanter.

Interaktion mellem trafikanter indebærer ofte tilråb, hvor en bruger råber for at advare andre brugere, og somme tider er tilråbene ladet med negative toner.

Konflikttype 2 opstår også i kombination med konflikttype 4: Anden fysisk reaktion. Det sker f.eks. ved flittig brug af ringeklokke eller opgivende viften med den ene arm f.eks. i forbindelse med, at en bruger udviser sin irritation overfor en anden bruger.

I det følgende beskrives tre eksempler på konflikter eller uoverensstemmelser under konflikttype 2.

Eksempler på konflikttype 2: Undvigelse og/eller pludselig opbremsning



En uopmærksom gående

En mand går tværs over fællestien imens han taler i telefon. En cyklist kommer cyklende idet manden krydser stien. Cyklisten ringer et par gange med klokken. Den gående mand kigger chokeret op og ser cyklisten. Manden går lidt tilbage mod kanten af stien, cyklisten bremser og cykler en bue udenom den gående. Cyklisten sætter herefter farten op og cykler videre i et hurtigt tempo.

Både den gående mand og cyklisten fortsætter derefter uden at virke yderligere påvirket af situationen.

Eksemplet illustrerer en mindre konflikt, som opstår, fordi den gående har sin opmærksomhed rettet imod en telefonsamtale fremfor trafikken på stien. Den gående bliver forskrækket over situationen, og cyklisten bliver hindret i at forblive i sit flow.



Hund i snor spærrer stien

En mand cykler på ladcykel imens hans hund løber i snor ved siden af. Manden har svært ved at styre hunden, så hunden går i midten af fællestien, mens manden på ladcykel cykler ude i siden af stien. Efter noget tid lykkes det manden at kalde hunden til sig, og hunden løber herefter ind til samme side, hvor ejeren cykler.

Lidt efter kommer en anden cyklist kørende bagfra i samme retning. Cyklisten, der kommer bagfra, må sætte farten ned og cykle i en større bue uden om ladcyklen og hunden for at komme

sikkert forbi. Cyklistens ansigtsudtryk viser, at han er irriteret over at skulle bremse og sænke farten, men han siger ikke noget i situation. Han cykler blot videre.

Eksemplet viser en situation, som kan opstå når forskellige typer af brugere færdes sammen på fællestien. Begge brugere er opmærksomme på hinanden og forsøger at imødekomme hinandens behov - og derfor udvikler situationen sig ikke til en konflikt. Dog kan cyklisten, der forsøger at overhale, ikke undgå at sænke farten og cykle i en bue udenom. Det er så at sige en præmis for at kunne bruge en fællessti.



Racercyklister forskrækker en mand

En mand cykler på fællestien. Bagfra, i samme retning, kommer tre racercyklister cyklende i højt tempo. De tre racercyklister cykler ved siden af hinanden og taler

imens. Det fortsætter de med at gøre idet de overhaler cyklisten, som kørte foran dem. Nu kører de tre racercyklister og den ene cyklist alle parallelt på række, dvs. fire cykler ved siden af hinanden. Det giver meget lidt plads til cyklisten, som overhales af de tre racercyklister. Cyklisten, som bliver overhalet, kigger

forskrækket op, og viser tydeligt ubehag ved situationen. De tre racercyklistere lader til at føle sig tilpas i situationen, og finder det ikke på samme måde ubehageligt at cykle tæt på hinanden. De tre racercykler hurtigt videre mens de fortsætter deres samtale. De lægger ikke mærke til, at cyklisten, som de overhaler, bliver forskrækket. Cyklisten, som bliver overhalet, siger ikke noget.

Eksemplet viser en situation, hvor to typer

af brugere, som umiddelbart minder om hinanden – cyklister og racercyklistere – også kan opleve uoverensstemmelser med hinanden. Det, der er årsag til uoverensstemmelsen er, at racercyklisterne ikke oplever, at der bør tages et hensyn til cyklisten, som bliver forskrækket og måske endda utryg idet racercyklisterne overhaler. Det er derfor manglende hensynstagen, som er på spil i denne situation.

Eksempel på konflikttype 3: Interaktion mellem trafikanter

Selvom der blot er observeret én konflikt af konflikttype 3: Interaktion mellem trafikanter, betyder det ikke, at brugerne af fællestien ikke interagerer med hinanden. Brugerne af fællestien kommunikerer verbalt, når de taler eller råber til hinanden. De kommunikerer

med ansigtsudtryk og øjenkontakt, når de smiler til hinanden eller viser et utilfreds ansigtsudtryk. De kommunikerer også med kroppen, når de viser tegn til hinanden.



Cyklist forskrækker gående

En gående går på fællestien i højre side. En cyklist kommer cyklende i høj fart bagfra i samme retning og passerer den gående. Den gående siger "Det var da ubehageligt!" idet cyklisten har overhalet den gående, imens den gående har et forskrækket ansigtsudtryk. Cyklisten er for

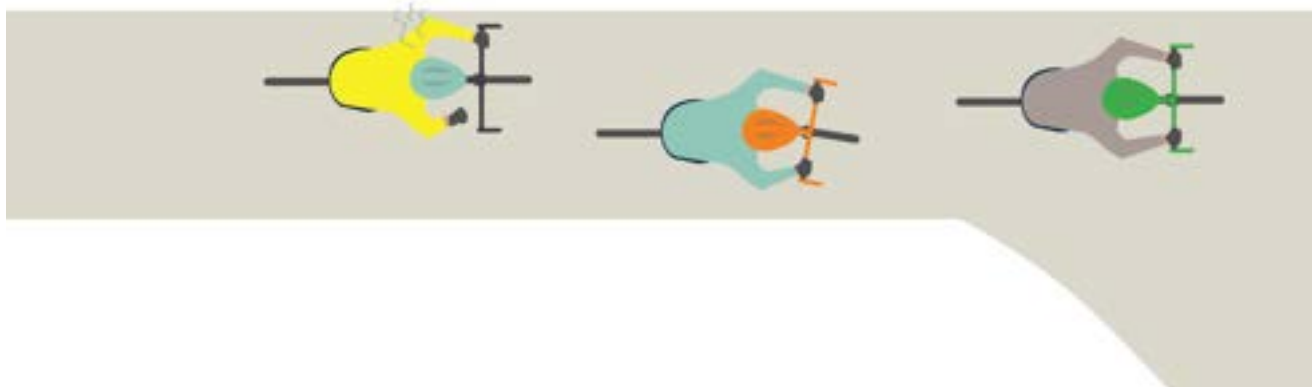
længst passeret, og den gående går blot videre.

Det er desuden observeret, at cyklister udviser stor irritation, hvis andre trafikanter gør ophold på fællestien. Nogle cyklister råber til dem, som står stille på stien, når de cykler forbi. Det vidner om, at cyklister ikke bryder sig

om, når gående eller andre cyklister gør ophold på fællestien – især ikke midt på stien, men heller ikke ude i siden af stien. For cyklisterne oplever, at deres flow forstyrres, når de skal undvige brugere, som står stille eller gør ophold på fællestien. At gående af og til vil stoppe op på fællestien, vil dog være svært helt

at undgå. Det er således en præmis for en fællesti, som ikke er opdelt mellem gående og cyklister.

Eksempel på konflikttype 4: Anden fysisk reaktion



Manglende tegn fra en cyklist

Tre cyklister kommer cyklende på fællestien efter hinanden. De kører tæt på hinanden, men uafhængigt af hinanden.

Stien deler sig i to, og alle tre cyklister skal ikke i samme retning. Cyklisten, der cykler i midten, skal dreje, men melder ikke tegn og slingrer blot lidt i retning af den vej, som han skal. Den bagerste cyklist skal ligeud, og han forsøger at overhale cyklisten i midten, men han kan ikke komme til det, da der ikke er plads nok. Det bliver han tydeligt irriteret over.

Han har et vredt ansigtsudtryk og løfter opgivende armen. Ingen af de andre to cyklister lægger mærke til det.

Eksemplet vidner om, at cyklisten, der skal dreje, ikke får orienteret sig bagud og givet tegn, inden han forbereder sig på at dreje. Samtidig kan uoverensstemmelsen være et udtryk for pladsmangel, da der ikke er plads nok til at overhale hinanden. Især ikke, når stien deler sig i to.



Brugernes oplevelser af konflikter på fællesstien

Foruden konflikter og uoverensstemmelser er brugernes generelle trafikantadfærd på fællesstien observeret, herunder hvor på stien de forskellige brugere placerer sig og hvordan de interagerer med hinanden. Derudover er der udført interviews med brugere på Avedøreruten på baggrund af en semistruktureret spørgeguide. Disse interviews har handlet om brugernes generelle oplevelser af fællesstien og om deres eventuelle oplevelser af tidligere konflikter eller uoverensstemmelser med andre brugere på stien.

I interviewene er brugerne blevet spurgt, om de har oplevet konflikter eller uoverensstemmelser med andre brugere på fællesstien. Ud af de 218 interviewede brugere har 141 ikke oplevet konflikter eller uoverensstemmelser med andre brugere. En racercyklist beskriver interaktionen mellem forskellige trafikanter på fællesstien på følgende måde:

"Jeg cykler her, når jeg skal til og fra arbejde. Det fungerer egentlig fint, at der også er gående og hundeluftere her på stien. Så længe alle bare husker at kigge

hinanden i øjnene og smile til hinanden. Så passer de sit og jeg passer mig. Det er, som det skal være. Jeg har aldrig oplevet en konflikt eller lignende her på stien" (Rasmus, 37 år, racercyklist).

Mange brugere af fællesstien er således glade for Avedøreruten, som den er. De værdsætter de naturfyldte omgivelser og roser belysningen af ruten, som passer til naturen. Derudover er mange brugere af fællesstien særligt glade for at få frisk luft og motion, når de bruger ruten. Andre brugere beskriver også deres taknemmelighed for, at der er en god sti til dem:

"Jeg er så tilfreds med denne sti. I perioder cykler jeg her hver dag, og det er sjældent jeg oplever konflikter her. De fleste respekterer hinanden og sætter farten ned, hvis der er gående. Vi skal jo alle have lov til at være her. Så jeg synes ikke det er et problem, at der er forskellige trafikanter. Nogle gange er der da en hund, som lige skal holdes i snor i den rigtige side, men ellers er det okay. Det er bare skønt med cykelstier i det hele taget – også selvom vi skal dele stien med gående" (Katrine, 32 år, cyklist).

Nogle cyklister er særligt glade for Avedøreruten fordi der ingen lyskryds er. "Jeg kender lidt til de forskellige supercykelstier her i Københavnsområdet, og denne sti er den bedste, fordi der ingen lyskryds er. Så kan man bare suse af sted", fortæller 47-årige Henrik, der kører på ladcykel.

Ud af de 218 interviewede brugere af fællestien har 77 oplevet konflikter på

ruten – det svarer til 35% af de adspurgte. Det er vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om større og mindre konflikter; både negativ interaktion, hvor en trafikant har råbt "Flyt dig" og situationer, hvor trafikanter har måtte bremse hårdt op eller lave en pludselig undvigelse.

Nedenstående tabel viser fordelingen af italesættelse af konflikter blandt de forskellige brugergrupper.

Italesættelse af konflikter



Italesættelse af konflikter i procent





Mange af brugerne af Avedøreruten har glæde af fællesstien både som cyklister, løbere og gående. Derfor er der flere af brugerne, der kan fortælle om konflikter og uoverensstemmelser, som de har oplevet som enten gående, løber eller cyklist. Det vil sige, at interviewpersonen ikke kun fortæller om oplevelser, der tilhører den brugertype de var, da de blev interviewet. F.eks. er der cyklister, der har fortalt om konflikter, de har oplevet som gående – og som ikke har oplevet konflikter, når de har cyklet på ruten. I tabellen er italesættelsen af konflikter registreret under den brugertype, som de har været i interviewsituationen.

De følgende afsnit præsenterer fire indsigter om brugernes oplevelser af fællesstien. Indsigterne handler overordnet om de konflikter og uoverensstemmelser, der opstår mellem brugere på fællesstien. De fire indsigter er:

1. Uenighed om gåendes ideelle placering
2. Mange brugertyper kræver meget plads
3. Racercyklister oplever at blive gjort til skurke
4. Oversigtsforhold er vigtige – især på en fællessti

Indsigt 1: Uenighed om gåendes ideelle placering

Den konflikttype, som flest trafikanter italesætter – på tværs af trafikanttyper – er konflikttype 2:

Pludselig opbremsning og/eller undvigelse:

- ...trafikanter kører i retning mod hinanden
- ...overser hinanden
- ...en trafikant står stille på stien
- ...en trafikant "fylder" på stien
- ...en trafikant trækker ud foran en anden trafikant eller drejer uden at orientere sig bagud

De fleste konflikter, der omtales af brugerne af Avedøreruten er således den samme konflikttype, som der er observeret flest af i undersøgelsen. Når brugerne fortæller om disse konflikter, handler de primært om, hvor på fællesstien de forskellige brugere "bør" placere sig – ikke mindst gående. Blandt trafikanterne er der stor uenighed om, hvilken side af fællesstien gående skal placere sig i; om de skal gå mod trafikken, så andre trafikanter er mere opmærksomme på dem eller i samme retning som trafikken. Emilie bruger fællesstien til løbeture, og hun siger:

"Jeg er generelt meget glad for stien. Og jeg synes alle er søde ved hinanden. Men på en ud af ti løbeture er der en cyklist, som vredt eller irriteret korrigerer mig i forhold til, i hvilken side af stien jeg skal løbe i. De synes, at jeg løber i den forkerte side af vejen, selvom jeg følger anvisningerne på asfalten. Så peger

de vredt på den anden side af vejen eller kører helt tæt op mod mig for at provokere mig" (Emilie, 27 år, løber).

Flere steder på ruten har hhv. Københavns og Hvidovre Kommune etableret afmærkning, der angiver hvor på stien cyklister og fodgængere skal placere sig. Desværre er afmærkningerne i de to kommuner ikke ens. Afmærkningen i Hvidovre Kommune anviser, at gående og cyklende, der bevæger sig i samme retning, skal placere sig i samme side af stien. Afmærkningen i Københavns Kommune anviser, at gående og cyklende, der bevæger sig i modsat retning af hinanden, skal placere sig i samme side af stien.

Det kan være en stor del af forklaringen på de uenigheder og den forvirring, der er blandt brugerne af fællesstien omkring hvilken side af stien de bør placere sig i. En trafikant siger: "Der er stor uenighed om, hvor man går henne. Jeg har lært, at man skal være i venstre side" (Mette, 44 år, gående). En cyklist påtaler også, hvordan afmærkningen i asfalten gør det svært at være gående på fællesstien. Han siger: "Der kan være lidt en stemning af, at det er cyklister overfor fodgængere her på stien – og optegningerne i asfalten hjælper ikke ligefrem på det. Det er så forstyrrende, og svært at navigere i. Optegningerne er bare helt forkerte, og man bliver faktisk mere udsat som gående" (Esben, 50 år, cyklist, taler om at være gående på fællesstien).

Afmærkning i Hvidovre Kommune



Afmærkning i Københavns Kommune



Elias, en gående, pointerer, at det for ham er ulogisk at gå i venstre side. Ifølge ham bør afmærkningerne i asfalten blot anvise til sund fornuft:

"Det skaber mere forvirring end gavn, og derfor er der mange, som ikke følger det. Det er mega mærkeligt, hvis jeg skal gå i venstre side, når der kommer en stor gruppe cyklister imod mig. Hvis jeg følger anvisningen og går i venstre side, mens andre kommer gående i højre side – hvem er så forkert på den? Der burde mere bare stå "Tænk jer om" (Elias, 32 år, gående med barnevogn).

Det skaber ikke kun problemer for gående. Cyklister bryder sig heller ikke om den forvirring, der er omkring, hvor gående skal placere sig på stien. Albert, som kører på racercykel foretrækker, at gående placerer sig i højre side og går med trafikken:

"Jeg synes den her sti er rigtig god. Det eneste er, at det er irriterende når fodgængere skal gå imod mig, når jeg kommer cyklende. De kommer meget tættere på, og det giver kortere reaktionstid. Det ender tit med, at de går i begge sider, fordi de er forvirret over hvilken side de skal gå i. Det ville være meget bedre, at det bare er som andre steder; at man holder sig i højre side. Det generer mig egentlig ikke, at der er større grupper af cyklister eller gående. Så længe de holder sig i højre side. Men der er også nogle, som får et chok, når jeg kommer cyklende bagfra, og så ved de ikke hvilken side de skal gå ind til" (Albert, 29 år, racercykel).

Albert fortæller, at nogle gående bliver chokeret eller overrasket, når han overhaler dem, og de gående ved desuden ikke hvilken side de skal gå ind til. Følelsen af ubehag og forskrækkelse går igen hos mange af de gående på fællesstien. 34-årige Rasmus går tur med sin hund og siger: "Man kan blive rigtig

forskrækket, når der kommer en flok cyklister. Især, når jeg går tur med min hund, som også bliver påvirket af det. Det er værst om sommeren, fordi der er flest, der cykler der".

Følelsen af at blive forskrækket oplever løbere på fællesstien også. 28-årige Daniel synes det fungerer bedre, når cyklister og gående er adskilt med en optegning på asfalten:

"Jeg løber tit her på stien, og det kan jeg rigtig godt lide. Nogle gange kommer der cykelklubber, og dem kan man slet ikke høre på afstand, så jeg bliver ret chokeret, når det sker. Inde ved Kalvebod, der er stien jo delt op i cyklister og gående, og det kan jeg godt mangle herude. Det sker nok hver anden dag, at den gruppe af cyklister kommer kørende bagfra og overrasker mig. Jeg tror de har fast rute herude (Daniel, 28 år, løber).

Foruden at gående bliver chokeret over de hurtige cyklister, kan gående ofte føle, at de er til besvær. 49-årige Gitte, som bruger fællesstien til powerwalk, fortæller: "Cyklisterne er sindssyge. De har meget travlt. Som gående føler jeg mig til besvær".

Andre gående oplever, at det er usikkert at være gående på stien, især når de skal gå mod trafikken: "Hver gang jeg er ude og gå, skal jeg råbe op fordi cyklisterne kigger et andet sted hen. De cykler og kigger ned i vejen eller i cykelcomputeren eller snakker med hinanden. Og når jeg så kommer gående mod dem, så ser de mig ikke. Jeg er ret nervøs og observant, når jeg går tur her" (Ejner, 63 år, gående).

Brugerne af fællesstien er dog ikke kun uenige om, hvilken side gående skal placere sig i. De er også uenige om, hvor langt inde til siden gående skal placere sig. Nogle gående oplever, at cyklister anråber dem, og siger, at de skal træde "Helt ind til siden!" på trods af, at de



gående har en opfattelse af allerede at gå inde i siden af fællesstien. Og det er ikke kun gående, som oplever dette. Ole, som kører på ladcykel, får også at vide, at han skal længere ind til siden:

"Jeg cykler her to gange om dagen, hver gang jeg skal lufte min hund. Der er nogle motionscyklister, som tror de ejer hele stien. Det er ikke særlig rart. De råber ad mig, at jeg skal flytte mig. De råber også ad dem, der går her med barnevogne. Det er ikke kun mig. De råber enten "Ind til siden!" eller bare "Flyt dig!". De tror virkelig de ejer det hele, og vil ikke stoppe op eller sætte farten ned. Det oplever jeg vel et par gange om ugen (Ole, 68 år, ladcykel med hund i snor).

Det er derfor uklart blandt brugerne af fællesstien, hvor langt ude til siden forskellige brugertyper skal placere sig. Nogle gående føler sig endda nødsaget til at træde helt ud af fællesstien, når der kommer andre trafikanter kørende i høj fart såsom cyklister eller racercyklister.

Kalle, som kører på ladcykel, fortæller også om, hvordan han oplever at være gående på fællesstien:

"Jeg kan rigtig godt lide at være cyklist her, men ikke gående. Det er mange gange, at jeg bliver puffet ud i græsset, når jeg går her. Det er særligt motionscyklister, som ikke har nogen ringeklokke på, og så kører de helst tre på stribe. Så kan man jo ikke være her som gående. De kører forbi i høj fart. Jeg rykker mig ud fra stien, når der kommer hurtige motionscyklister, for jeg kan jo ikke andet. Jeg ville jo komme til skade, hvis jeg ikke gjorde det. Hvis jeg blev gående på stien selvom der kom cyklister, ville der være mange konflikter her, men fordi jeg flytter mig, er der ikke særlig mange konflikter" (Kalle, 35 år, cyklist, taler om at være gående på fællesstien).



Indsigt 2: Mange trafikanttyper kræver meget plads

Mangel på plads er med til at gøre brugernes placering på fællesstien endnu mere vigtig – især hvis fællesstiens flow af forskellige trafikanttyper skal forløbe gnidningsfrit. Når pladsen i forvejen er trang, bliver en situation mere kritisk, når brugerne oplever, at pladsen ikke bruges eller fordeles korrekt mellem forskellige trafikanter.

Hver brugertype er meget optaget af deres eget behov, og mindre optaget af andres behov – og det er såre menneskeligt. På tværs af de forskellige brugertyper er der dog enighed om, at der er behov for mere plads på fællesstien på Avedøreruten. Nogle brugere efterspørger konkret, at fællesstien bliver gjort bredere. 63-årige Ejner siger: "Jeg synes det er usikkert at gå her, når der er så mange cyklister. Det ville være rart, hvis stien var bredere". 45-årige Christian, der kører racercykel, er også enig i, at fællesstien burde være bredere:

"Nogle steder er stien jo rigtig god og bred, mens stien andre steder godt kunne være bredere. Hvad tror du den er her? 2-2,5 meter? Det er jo lige til den smalle side. Vi cyklister kan jo godt lide at køre to og to, og når der også er gående, løbere og andre cyklister, så betyder det bare meget for oplevelsen, om stien er bred nok" (Christian, 45 år, racercyklist).

Behovet for mere plads kommer også til udtryk gennem brugernes beskrivelser af konflikter. Når grupper af gående eller grupper af cyklister færdes på stien, bliver problemet med pladsmangel særligt fremtrædende. Tre kvinder, som er ude at gå tur på fællestien, fortæller:

"Det er virkelig udfordrende at være gående, når cyklister i spandex kommer i større grupper, og man går på den smalle

del af stien. Og så beder de os om at gå helt ind til siden. Man kan mærke, at det eneste de tænker på er deres træning. De råber "flyt jer" hvortil vi svarer "Nej!" (Tre kvinder, 37, 39 og 40 år, gående).

De tre kvinder har ikke i sinde at flytte sig fra stien fordi en større gruppe af cyklister skal forbi. Beskrivelsen af denne konflikt vidner om, at pladsen opleves for trang til at de to grupper af trafikanter kan færdes på stien samtidig uden at komme i uoverensstemmelse med hinanden. Desuden føler hver trafikanttype, at de har ret til at være på stien og optage den plads de har brug for.

En racercyklist fortæller om en lignende situation fra et andet perspektiv. 55-årige Peter oplever, at der ikke er plads til ham som racercyklist, når grupper af gående optager pladsen på fællesstien:

"Jeg kan godt mærke, at der er kommet skilte, som de gående har taget meget til sig. Jeg har prøvet, at der kom tre ældre gående med deres hunde. De var ikke meget for at flytte sig og råbte "det er for gående det her" til mig. Når jeg hører dem sige det, tænker jeg "Nej, det er for alle". Jeg kan ikke lide at blive råbt af bare fordi folk mener, at de skal være der. De mener, at det er deres ret. Det er sværest, når vi kommer i grupper. Enten når de kommer gående i grupper eller vi kommer cyklende i grupper. Der er også gående, som gerne vil holde deres ret, men jeg tænker: "Du slår dig nok mest som gående frem for mig som cyklist" (Peter, 55 år, racercyklist).

Mangel på plads er også et problem, som 50-årige Andreas kender til. Især om sommeren, når der er mange gående. Han bruger fællesstien ofte – både som cyklist og gående. Han fortæller:

"Jeg har gået her i over ti år, og jeg oplever mange konflikter. Generelt går det selvfølgelig godt, og folk er gode til at give plads til hinanden, men jeg oplever i stor grad konflikter her. Særligt om sommeren er det slemt, fordi gående fylder hele vejen på tværs, og de gider ikke flytte sig for cyklister. Herunder også racercyklisterne. Så opstår der konflikt mellem dem. Hvor der bliver råbt ad hinanden og ringet med klokken. Dette gælder begge parter. Både gående og cyklister, og de er lige gode om det. Som gående oplever jeg det selv som værende fint, men jeg ser en del konflikter. Jeg har hørt om et enkelt tilfælde, hvor der var en gående, som blev ramt voldsomt bagfra af en cyklist" (Andreas, 50 år, cyklist).

Observationer på fællesstien viser, at ophold og stilstand ikke betragtes som

acceptabelt på stien. Det er bl.a. kommet til udtryk i nogle af undersøgelsens interviewsituationer, hvor interviewere har stået på stien og gennemført interviews med brugere, og hvor forbipasserende cyklister har råbt "Ind til siden!", "Flyt jer" eller "Ikke det smarteste sted at stå". Dette er sket en række gange – både hvor interview og bruger har stået midt på fællesstien og ude i siden af fællesstien.

I alle tilfælde, har der ikke været andre trafikanter på fællesstien end interviewer, interviewdeltager og én forbipasserende cyklist, og derfor har der som udgangspunkt været plads til at cyklisten kunne køre udenom dem, der stod stille på fællesstien. Episoderne vidner om, at brugere på fællesstien skal være i bevægelse – hvis det står til cyklisterne.



Indsigt 3: Racercyklistere gøres til "skurke"

Langt de fleste racercyklistere, der bruger Avedørerruten, vil gerne at køre stærkt - og det kan de også gøre de fleste steder på Avedørerruten. Racercyklistere omtaler generelt fællestien på Avedørerruten som en dejlig rute de er glade for at bruge. Men racercyklisterne oplever også at blive skældt ud af andre trafikanter, selvom de efter deres egen opfattelse blot bruger fællestien, og cykler hurtigt. 43-årige Karina, som cykler på racercykel, fortæller:

"Vi ejer vejen sammen. Det er præmisserne, og det er ikke optimalt, men sådan er det. Konflikter kan opstå lidt random, hvor folk kommer gående og nogle lufter deres hunde. Som gående må man forvente, at cyklister cykler hurtigt - men når der ikke er markeringer, kan det være svært. Ja, jeg bliver tit råbt ad. Bare man cykler og siger "Bagfra" eller hvis jeg ringer med klokken, så råber de ad mig. Selvom jeg ringer med klokken, bliver de forskrækket, når jeg kommer kørende og overhaler dem" (Karina, 43 år, racercyklist).

Karina fortæller, hvordan hun som racercyklist kan have svært ved at bruge fællestien uden at genere eller forskrække gående, som hun cykler forbi - selvom hun advarer med klokken eller råber advarende til dem. Andre racercyklistere bekymrer sig mindre om at blive råbt ad på fællestien:

"Nogle gange er der nogle, som råber ad os og vi får et par blikke, men vi er hurtigt videre. Vi er alligevel cyklet forbi dem før vi når at høre eller se det (gruppen af racercyklistere kigger på hinanden og griner). Der er noget, der kunne være bedre fra begge sider af. Altså det er irriterende med gående uden lygter eller reflekser. På den anden side burde alle cyklister have en ringeklokke, men det

har vi jo heller ikke alle sammen i den her gruppe" (7 mænd, 30-50 år, racercyklistere).

Gruppen af racercyklistere fortæller, at de selv synes alle cyklister bør bruge en ringeklokke. De mener dog også at gående kunne gøre noget for samspillet på fællestien, f.eks. ved at bære lys eller reflekser, så det er lettere for cyklister at se gående på afstand. Racercyklistere kritiseres ikke kun for at forskrække andre trafikanter med deres fart, men også for at være utålmodige. 40-årige Anita, som er cyklist, er også utilfreds med den adfærd, som racercyklistere udviser på stien:

"Så er der jo også motionscyklisterne, du ved, tour de france-rytterne. Dem, der synes de skal være super-duper hurtige. En gang for ikke så lang tid siden var jeg ved at overhale en gående, og så råbte han - en af racerne - efter mig og sagde alt muligt grimt, fordi han ikke synes, at jeg var hurtig nok til at trække ind igen. Bare fordi han skulle så hurtigt forbi på hans hurtige cykel. Der går heller ikke en dag, hvor jeg ikke tænker, at der er så mange børn her og hvornår ender det med, at de bliver cyklet ned af en af de her hurtige typer?" (Anita, 40 år, cyklist).

Racercyklisterne kritiseres altså også for at være utålmodige, tale grimt og at cykle uforsvarligt på fællestien. Nogle racercyklistere indrømmer også, at de nogle gange får sagt nogle skældsord til andre brugere af stien på deres cykeltur:

"Engang i mellem siger jeg noget. Men jeg vil ikke fortælle dig hvad (han griner). Det er jo ikke pænt, det jeg siger. Det pæneste jeg siger er nok et sarkastisk "Ja, tak for det". Som du måske kan høre, har jeg lidt accent. Jeg kommer oprindeligt fra Holland. Jeg kan ikke nogen bandeord på



dansk, men så kan der jo komme nogen ud på hollandsk. Så forstår folk ikke, hvad jeg siger, men de forstår nok stadig tonen” (Alex, 60 år, racercyklist).

Racercyklister holder af at cykle stærkt, og nogle racercyklister omtaler også, hvordan de er drevet af konkurrence og trækker deres egen fart. På den måde kan racercyklisterne formål med at bruge fællesstien være svært foreneligt med det hensyn, som andre trafikanter mener, at racercyklisterne bør udvise.

43-årige Anja, som kører racercykel på et hold, fortæller, at hun tager hensyn til andre trafikanter. Hun synes dog, at det kan være svært at opmuntre de andre på hendes cykelhold til at gøre det samme:

“Man skal tage hensyn. Ofte cykler jeg i en stor gruppe. Jeg synes vi tager hensyn, men det er ikke alle, som gør det. Så siger jeg ”Kom nu” til dem jeg cykler med og råber ”1 og 1” til min gruppe. Fordi jeg synes vi skal tage hensyn til andre her på stien. Problemet er, at der er appen Strava, som måler, hvor hurtigt man kører – og så kører man så hurtigt man kan, for at slå rekord. Så der er nogle af dem jeg cykler med, der helst ikke vil sætte farten ned” (Anja, 43 år, racercyklist).

Mange racercyklister fortæller desuden, at de er meget glade for Avedøreruten, og når de bliver spurgt om, hvad de synes om at være flere trafikanttyper, som deles

om stien, svarer mange: ”Det fungerer fint, fordi her ikke er særlig mange gående”.

Det vidner om, at racercyklisterne ser det som positivt desto færre gående, der bruger fællesstien. Nogle racercyklister har dog en oplevelse af, at der er for mange fodgængere på stien, og det bryder de sig ikke om. 60-årige Finn siger: ”Jeg ville ønske, at der ikke var så mange gående og barnevogne her. Jeg føler mig generelt utryk ved, at de også bruger stien, så jeg er glad for, at der er flest racere her” (Finn, 60 år, Racercyklist).

Nogle racercyklister interagerer med andre trafikanttyper på fællesstien på måder, som gående sætter pris på. 35-årige Ida, som er gående, siger: ”Cyklisterne i motionsklubben er bedre. De har fået opdragelse i, hvordan man skal kommunikere. Så de siger ”Bagfra” i stedet for bare at råbe ”Flyt dig” – og det er bare rarere at høre på”.

En anden racercyklist har fra sine ture på fællesstien lært, at han skal tilpasse sin kommunikation til bestemte brugere. 42-årige Benjamin fortæller: ”Jeg har for eksempel lært, at når der kommer heste, så skal man ikke ringe med ringeklokken som normalt. Så bliver hesten forskrækket. Man skal i stedet råbe i god tid”.

Indsigt 4: Oversigtsforhold er vigtige – især på en fællessti

Der er generelt gode oversigtsforhold på fællesstien på Avedøreruten og omgivelserne 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.

Dog er der enkelte steder på ruten, som brugerne fortæller om, der er vanskelige. 27-årige Emilie fortæller:

”Lige her ved tunnellen er jeg nødt til at være i den forkerte side af stien for ellers kan cyklisterne jo slet ikke se mig, når de kommer kørende op fra tunnellen. Det er en helt blind vinkel for dem, så der tillader jeg mig altså at bryde reglerne” (Emilie, 27 år, løber).

Der er desuden mange trafikanter, som er glade for den belysning, der er på fællesstien. Brugere af fællesstien roser særligt belysningen for at passe godt til de naturfyldte omgivelser. Belysningen er dog også helt uundværlig, når flere trafikanttyper skal deles om fællesstien. Flere cyklister påpeger, at det kan være svært at se gående, løbere og hundeluftere i aftentimerne og især i vintermånederne: ”Det kan godt være lidt ubehageligt, når det er mørkt, og der er gående eller løbende, som man slet ikke kan se. Det er meget sjældent, at gående har lys eller reflekser på. Det er jo

kun cyklister, som har det” (Agnete, 25 år, racercyklist). 45-årige Charlotte, som cykler på elcykel, fortæller at hun har været ved at køre en gående ned på fællesstien, før der kom mere lys på ruten:

”Jeg har engang oplevet at være lige ved at køre en gående ned, fordi det var så mørkt. Det var før der kom gadelamper op. Jeg blev blændet af en modkørende cyklists cykellygte, og så pludselig var jeg lige bag en gående. Jeg måtte bremse op og undvige. Der skete heldigvis ikke noget. Efter der er kommet lys på stien, er det ikke så problematisk længere, men før da det var mørkt, var det et problem at deles om stien både gående og cyklister” (Charlotte, 45 år, elcykel).

De rette oversigtsforhold og belysning er især vigtigt, når flere trafikanttyper skal deles om fællestien. Det skyldes, at der er flere forhold, som skal tages hensyn til, når forskellige trafikanttyper bruger den samme sti, f.eks. at gående ofte ikke bærer lys og reflekser på samme måde som cyklister gør. Det er lovpligtigt at have lys på som cyklist, men ikke som gående eller løber. Forskellige trafikanttyper har desuden ikke det samme udsyn, væremåde og hastighed, og det gør oversigtsforholdene endnu vigtige. Fysiske forhold såsom en tunnel eller manglende belysning er med til at forringe oversigtsforholdene på en fællessti.







Konklusion

Langt de fleste brugere af fællesstien er glade for Avedøreruten, og oplever, at der generelt ikke opstår konflikter mellem brugere på stien. De mener, at interaktionen mellem forskellige trafikanttyper 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.

I det følgende afsnit samles op på rapportens konklusioner og dertilhørende fire opmærksomhedspunkter.

Uenighed om gåendes ideelle placering

En stor andel af konflikterne opstår, fordi der er uenighed blandt trafikanttyperne om, hvor de 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, 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:

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 brugertyper 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 en gåendes "forkerte" placering på stien mere kritisk. 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:

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 hensynstagen mellem trafikantgrupper

På fællesstien på Avedøreruten 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.

Racercyklister 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 racercyklister og andre brugere af fællesstien – og det

går begge veje. Det leder til det tredje opmærksomhedspunkt:

3. Brugere 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 fordi Avedøreruten er en fællessti

På fællesstien på Avedøreruten er der gode oversigtsforhold, og omgivelserne gør det nemt at se forskellige trafikanttyper på lang afstand. Gode oversigtsforhold er vigtige på Avedøreruten, da det gør det lettere for de forskellige brugere af fællesstien at orientere sig og tage hensyn til hinanden.

Forskellige trafikanttyper har desuden ikke det samme udsyn, væremåde og hastighed, og det gør oversigtsforholdene endnu mere vigtige. Fysiske forhold såsom en tunnel eller manglende belysning er med til at forringe oversigtsforholdene. Det leder til det fjerde opmærksomhedspunkt:

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



**SUPER
CYKELSTIER**
Supercykelstiermarken
i hovedstadregionen