

ENDELIG PRÆSENTATION

# Den attraktive cykeloplevelse på (Super)cykelstierne

\*Et strategisk inddragelsesforløb for at kvalificere konceptudviklingen af kvalitetsmål for attraktivitet på Supercykelstierne

# Vi er et strategisk innovationsbureau\*

IS IT A BIRD er etableret i 2011, og tæller 20 ansatte. Vi er specialister i at omsætte dyb brugerindsigt til nye forretningsmuligheder. Vi er en blandet gruppe af innovationsnørder, originale tænkere og passionerede praktikere, der alle brænder for menneskecentreret innovation. Vi bor i et nedlagt autoværksted i København og arbejder globalt.

**Vi sætter spørgsmålstejn ved alt. Vær klar.**



CLARINS

VELUX



Google



IS IT A BIRD

# Indhold

1	Baggrund for projektet	4
2	Cykelpendling som det attraktive <i>valg</i>	10
3	Det gode flow	22
4	En prioriteret trafikant	31
5	Den forudsigelige rute	41
6	Opsummering	50

1.

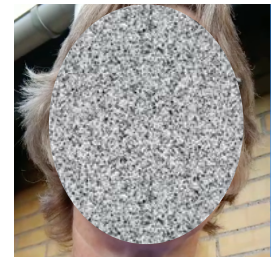
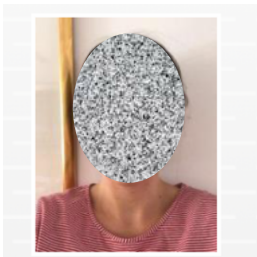
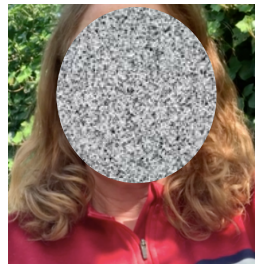
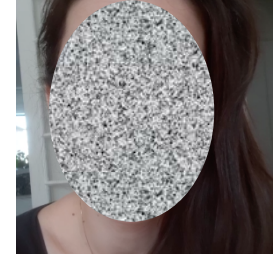
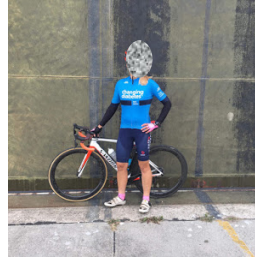
# Baggrund for projektet

## NØGLESPØRSMÅL

Hvilke faktorer definerer den attraktive brugeroplevelse ude på (Super)cykelstierne? Og hvilke elementer og tiltag kan bidrage til den oplevede værdi for cyklisterne?

# 26 cykelpendlere har givet os indblik via et digitalt dagbogsstudie

- Deltagerne bor alle i Region Hovedstaden
- Deltagerne er i alderen 19 til 63 år
- Deltagerne er alle cykelpendlere i den forstand, at de cykler til og fra arbejde eller uddannelse mindst tre gange om ugen



# Vores mix af metoder har sikret indsigt i alle aspekter af cykelturen



DIGITAL ETNOGRAFI

**Den digitale etnografi** har givet os adgang til situationer, hvor vi ikke selv har haft mulighed for at være tilstede. I dette projekt har deltagerne i 14 dage dokumenteret deres ture på cyklen gennem en app og givet indblik i afgørende situationer, steder og elementer med egne ord og billeder.



ON-THE-SPOT INTERVIEWS

**Det opfølgende interview i kontekst** er korte samtaler, hvor vi har gået i dialog med cyklisterne om relevante temaer. De udvalgte lokationer er steder, som repræsenterer elementer, der viste sig særligt værdifulde, kritiske eller interessante under den digitale etnografi.



SPØRGSMÅL VI ER GÅET TIL  
UNDERSØGELSEN MED

Vi har gået til undersøgelsen med 3 overordnede analytiske spørgsmål:

*Hvordan påvirker eksterne parametre oplevelsen?*

*Hvordan påvirker ændrede omgivelser oplevelsen?*

*Hvordan hænger oplevelsen sammen med konkrete service-tiltag?*

# En ny forståelse af attraktivitet på Supercykelstierne gennem en proces, der tager brugerne alvorligt, men ikke bogstaveligt

Ingen kender ruterne bedre end de cyklister, der hver dag kører derude, og det har derfor været oplagt at involvere dem i kvalificeringen af kvalitetsmål for attraktivitet.

Forudsætningen for en optimering af den oplevede værdi på de eksisterende ruter er, at brugernes erfaringer og praktiske viden sættes i spil, uden at enkeltstående, konkrete ønsker dikterer retningen for nye anlægsprojekter.

Ved at tage brugernes oplevelser og behov på cykelstierne alvorligt, uden nødvendigvis at tage de individuelle, konkrete ønsker alt for bogstaveligt, har vi taget første skridt mod at operationalisere attraktivitet, så begrebet kan bruges af både planlæggere, trafikingeniører og i politiske forhandlinger.





# Triangulering af metoder og systematisk analyseproces gør den kvalitative data valid

**Vi har afdækket hvad cyklisterne siger de gør, og observeret hvad de rent faktisk gør**

I undersøgelsen af attraktivitet har vi både indsamlet kvalitativ udtalt og observeret data. Vi har konkret indsamlet data gennem digital etnografi, som har bidraget med visuelt materiale og beskrivelser af adfærd, og refleksioner over, hvorfor man gør, som man gør. Dertil har vi suppleret dataindsamlingen med lokationsinterview, hvor vi både spurgte til og observerede adfærden i trafikken.

**Vi har identificeret mønstre på tværs af respondenter**

Gennem vores analyseproces har vi systematisk gennemgået det fulde datamateriale, hvorigennem vi har identificeret perspektiver, der går igen, og sorteret de perspektiver fra, som er enkeltstående tilfælde. Resultatet af den proces er, at vi kun rapporterer de gennemgående mønstre, altså de oplevelser og ønsker, som optræder gentagende gange i data.

Med kvalitativ data alene kan vi selvsagt ikke konkludere, hvilke tiltag der vil have *størst* effekt på cykeloplevelsen. Men vi kan garantere, at der er tale om valide og gennemgående behov og opfattelser, fordi indsigterne er baseret på data, som fremgår på tværs af både metoder og respondenter.



2.

Cykelpendling som det  
attraktive valg

DET ATTRAKTIVE VALG

# Tre elementer afgør, hvilken adfærd vi som mennesker prioriterer

'Behaviour Change Wheel' teorien er et værktøj til at skabe adfærdsændringer med langvarige resultater.

Teorien bag er, at tre ting skal være til stede, for at én adfærd finder sted frem for en anden: anledning (capability), motivation og mulighed (opportunity).

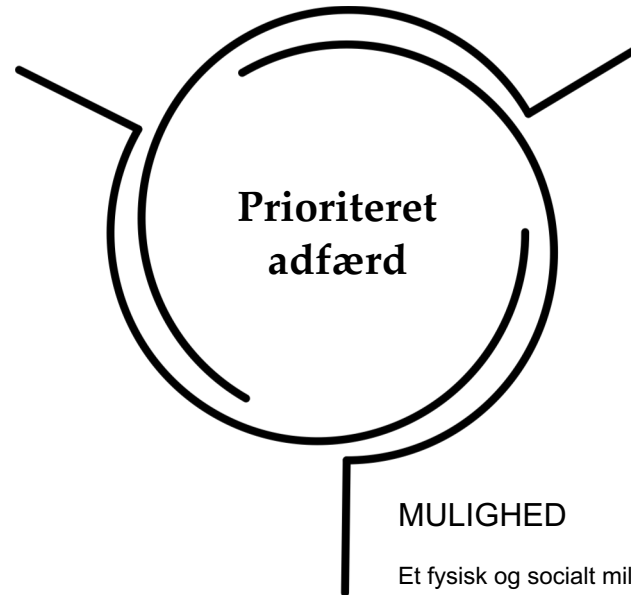
Kilde: The Behaviour Change Wheel (Susan Michie, Lou Atkins and Robert West)

## EVNE

Psykisk og fysisk mulighed for at gennemføre adfærden

## MOTIVATION

Refleksive/automatiske mekanismer, der aktiverer denne adfærd



DET ATTRAKTIVE VALG

For cyklisme kan disse elementer oversættes til anledning, motivation og attraktivitet

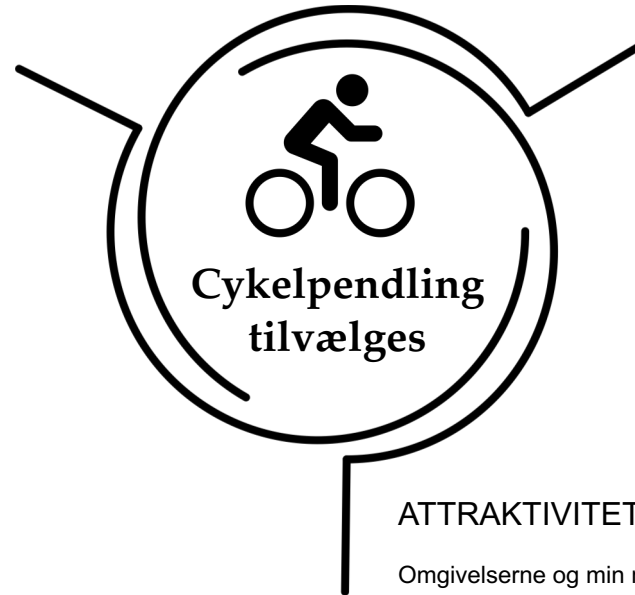
Kilde: The Behaviour Change Wheel (Susan Michie, Lou Atkins and Robert West)

### ANLEDNING

Det er praktisk muligt for mig at vælge cyklen som transportmiddel ift. mine omstændigheder

### MOTIVATION

Cyklen opfylder mine transportbehov på en måde, som gør det naturligt for mig at vælge cyklen frem for alternativerne



### ATTRAKTIVITET

Omgivelserne og min rute opfordrer til brug af cykel

# Ydre omstændigheder gør at jeg tager cyklen til og fra arbejde eller uddannelse



NEMT OG MULIGT

Når jeg flytter eller skifter arbejde tager jeg mit transportvalg op til overvejelse



MOTION

At cykle til arbejde giver motion, som er nødvendigt for min krop og for at nå mine mål



COVID-19

Corona-restriktioner gør cyklen til det attraktive valg

# Når jeg flytter eller skifter arbejde tager jeg mit transportvalg op til overvejelse

## Jeg vejer forskellige transportmidler op imod hinanden

Efter en flytning eller et arbejdsskifte tages transportmidlet til pendling, op til genovervejelse. De forskellige transportmidler opvejes op imod hinanden med særligt fokus på hvad der er muligt og nemmest.

## Hvis jeg har en bil, så er den mest attraktiv

Bilen er den største konkurrent til cyklen i forhold til at opfylde behovet om at pendlervalget skal være nemt og muligt – vel og mærke, hvis man ejer en bil. For pendlere som ikke ejer en bil, eller hvor partneren nu har et større behov for at bruge den, bliver cyklen det attraktive pendlervalg.



“

Jeg har cyklet næsten 6 år. I starten på en lånt el-cykel, men de sidste 5,5 år på alm cykel. Cykling er effektivt, giver god motion og min kone brugte bilen. (Jon, 47 år)

“

Offentlig transport hertil er tre skift cirka, og det gider jeg kun i alvorlig frost. (Ole, 61 år)

# Motion er nødvendigt for min krop og for at nå mine mål

## Cykling giver mig den daglige motion

Ved at have en vane med at cykle til og fra arbejde får cyklisterne en del af deres motionsbehov opfyldt. Cykelpendling er særligt attraktivt for folk, der kan se værdien i at opretholde en sund og rask krop gennem den daglige motion.

## Transportmotion er et seriøst bidrag til træning og sport

Cykelpendlere på de lange strækninger, eksempelvis fra Farum til København, har en stor passion for cykling og motion generelt. I deres tilfælde bidrager den daglige pendlertur som et supplement til at nå sportslige bedrifter, som eksempelvis at gennemføre et maraton eller cykle hele vejen til Paris.



“

Jeg har altid cyklet, og det er min bedste mulighed for at få noget motion, da jeg arbejder meget og ikke har tid til at gå til sport. (Rolf, 48 år)

“

Jeg startede efter en sommerferie ved at give mig selv udfordringen, at jeg skulle cykle til og fra arbejde hver dag indtil efterårsferien, som supplement til maratont træning. (Charlotte, 57 år)

# Corona-restriktioner gør cyklen til det attraktive valg

## Jeg fravælger offentlig transport på grund af corona-restriktioner

Corona og offentlig transport hænger ikke godt sammen. Der er kommet fokus på god hygiejne og social afstand, hvilket kan være svært at opnå i offentlig transport. Desuden er det ikke rart at bære mundbind, hvilket gør at pendlerne i høj grad undgår offentlig transport.

## Jeg har mere plads på cykelstien under corona

Pendlerne værdsætter den ekstra plads på cykelstien og generelt den mindre trafik i myldretiden grundet corona og hjemmearbejde. Særligt i de større byer kan smukke steder i højere grad nydes.



“

Det er godt med frisk luft og motion, og så er jeg fri for myldretiden i den kollektive trafik og for at have mundbind på. (Isabella, 33 år)

“

En god del af morgenturen er den smukke udsigt over Københavns havn. Og der er altid god plads her under Corona. (Heidi, 54 år)



## MOTIVATION

# Cykelpendling opfylder mine væsentligste transportbehov bedst



KONTROL OG FLEKSIBILITET

Cykling matcher mit behov for at være i kontrol med ankomsttidspunkt og fleksibel med ruteplanlægningen



FÆLLESSKABSFØLELSE

Når jeg cykler får jeg følelsen af at være en del af noget større



DOBBELTTID

Cykelturen giver mig mere end bare at komme frem til slutdestinationen

# Cykling matcher mit behov for at være i kontrol og fleksibel

## Jeg har kontrol over ankomsttidspunktet

Cykelpendlere er i kontrol sammenlignet med andre pendlere. Der er ikke grund til bekymring om hvor vidt den offentlige transport går til tiden, eller om der er bilkøer i myldretiden. Cyklister kan nemmere smutte igennem trafikken, og kan altid sætte tempoet op, hvis man er bagud i tidsplanen.

## Jeg er fleksibel med ruteplanlægningen

Cykelpendlere kan godt lide variation i deres valg af ruter. Hvis tidspunkt, humør og vejr indbyder til at tage en omvej for at køre igennem grønne og naturrige omgivelser, så er cyklisterne villige til at gøre det. Cykelpendlerne er endda villige til at gå på kompromis med dele af strækningen for at kunne køre i naturskønne område.



“

For tiden er min rute ca. 12,5 km lang, og jeg bruger ca. 40 min ud og 50 min hjem, når jeg er træt. (Alice, 62 år)

“

Her til morgen valgte jeg at tage en lille omvej og kørte langs Vestvolden og rundt om Utterslev Mose (...) Det er en fantastisk tur, jeg cykler ca. 16 km og møder bare 4 lyskurve undervejs (Hans, 59 år)

# Når jeg cykler får jeg følelsen af at være en del af noget større

## Jeg bidrager til den grønne omstilling

Et argument for at vælge cyklen som transportmiddel til- og fra arbejde er, at det gør en forskel i forhold til vores fælles mål om at skabe en mere bæredygtig verden. Cykelpendlerne får især følelsen af at transportere sig på den rigtige måde, når de passerer en vej med bilkø.

## Jeg er i et fællesskab med andre pendlere

Pendlere som kører dagligt en lang strækning på Supercykelstierne befinder sig i et fællesskab med andre pendlere. Det er enten de samme personer som de følges med, eller nye som de opsnapper på turen og kører hurtigt med.



“

Fra den nye cykelstisbro over Folehaven. Jeg synes det er en flot bro og en stor forbedring af cykelstinet. Og når jeg fra broen ser bilkøen på Folehaven, får jeg virkelig en følelse af, at jeg gør noget for at reducere CO2 ved at transportere mig på min cykel. (Birthe, 59 år)

“

Jeg har efterhånden fået et helt lille cykelnetværk, fordi jeg tit møder og kører med de samme gutter. Nogle dage med fuld skrald og bare om at hænge på hjul af hinanden, andre dage med røverhistorier og cykelsnak. (Charlotte, 51 år)

# Cykelturen giver mig mere end bare at komme frem til slutdestinationen

## Cykelturen giver mig social kvalitetstid med mine nærmeste

Udover motion, så giver cykelturen en mulighed for at følges og snakke med tætte bekendtskaber. Hvis pladsen er trang kan det være svært at snakke sammen, men bare det at følges gør, at turen ikke bare ses som at komme fra a til b.

## Jeg får frisk luft, bliver afstresset og er bevidst om skift i årstider

Alle cykelpendlerne i denne undersøgelse anser det at komme ud i naturskønne omgivelser som attraktivt. At cykle langs marker, i skove og tæt på vandet afstresser pendlere og giver en god følelse i kroppen. Cyklisterne bliver mere bevidst om naturen, da de kan følge med i, hvordan den skifter form og farve i løbet af året.



“

Som regel cykler jeg alene, men nogle gange følges jeg med min søster og nevø, og det er altid en rigtig hyggelig oplevelse. Så handler det ikke om bare om at nå hurtigt frem til destinationen, men om at hygge sig og snakke undervejs. (Isabella, 33 år)

“

De daglige naturoplevelser betyder at jeg er meget bevidst om alle årstider, hvordan naturen og vejret skifter. Jeg elsker at cykle fra land til by og omvendt. (Charlotte, 52 år)

## ATTRAKTIVITET

# Cykelpendling føles attraktivt, når ruten og omgivelserne bekræfter mig i, at cyklen er det rigtige valg



DET GODE FLOW

Jeg nyder at have følelsen af flow på min cykeltur ved at holde et jævnt tempo uden at blive afbrudt af stop



EN PRIORITERET TRAFIKANT

Som cyklist skal min adfærd og behov tages (mindst) lige så seriøst som andre trafikanter



DEN FORUDSIGELIGE RUTE

Følelsen af kontrol er en af fordelene ved at cykle, men den har cyklisten kun, hvis ruten er genkendelig og forudsigelig

3.

Det gode flow

Følelsen af at glide igennem trafikken i et jævnt tempo er den optimale tilstand på cyklen, men start/stands – især unødigt – er en barriere for denne

”

For mig er flow ikke at cykle hurtigt, men at glide igennem trafik uden stop.

Lotte, 54 år

# Jeg vælger ruten med færrest stop, så mit flow ikke bliver afbrudt

Ruten med færrest stop er den mest attraktive, da den vedligeholder flowet på ruten. Cykelpendlere er meget bevidste om hvilke ruter, der har færrest stop. Højresving i lyskryds ses ikke nødvendigvis som et stop, men et venstresving udgør i sig selv to stop.

DÅRLIGT SCENARIO



Mange lyskryds på en kort distance, der ikke er koordinerede, skaber utålmodighed og irritation.

*”Dårligt koordinerede lyskryds. (...) Ved Grøndal Kirke. Et af de mest irriterende steder da man skal holde for rødt 2 gange indenfor under 10 meter.” (Mikkel, 37 år)*

BEDRE SCENARIO



Rundkørsler fører ikke til fuldt stop og gør derfor, at cyklister lettere glider igennem et kryds.

*”Allerød har en masse rundkørsler, som giver bedre flow end stoplys.” (Dennis, 41 år)*

BEDSTE SCENARIO



Særlige forhold for cyklister som tunneller og broer fører cyklister ubemærket uden om anden trafik.

*”En smart genvej under skinnerne i Hillerød. Det er dejligt når man kan køre en kortere rute og slippe for biltrafikken.” (Dennis, 41 år)*



# Cykelruten skal have så få stop og nedbremsninger som muligt

Ethvert stop eller nedbremsning kræver stor energi og opmærksomhed fra cyklisterne og tvinger dem ud af flowfølelsen, hvilket fører til en forringet brugeroplevelse.

Den attraktive cykelrute skabes derfor med færrest mulige stop og nedbremsninger. På den optimale cykelrute ledes cyklisterne helt uden om den øvrige trafik, så de får længere distancer helt uden stop.

## En cykelrute med færrest mulige stop og nedbremsninger kan anlægges ved:

- Vigepligt i stedet for fuld stop ved fodgængerfelt
- Mulighed for at dreje for rødt ved højresving
- Grøn bølge for cyklister
- Adskille højresvingsbaner for biler og cykler
- Rundkørsler
- Tunneller og broer som leder cykler uden om kryds

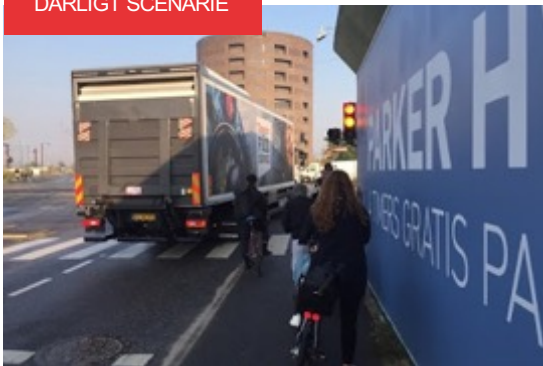


Dejligt at os cyklister nu lovligt kan få lov at cykle over for rødt, der hvor det er forsvarligt (som i dette T-kryds). Det betyder jeg ikke skal holde og spille tid og altså kommer hurtigere frem til destination. (Peter, 46 år)

# Kryds som er svære at orientere sig i kræver stor opmærksomhed og sænket fart, også selvom der måske ikke er grund til stop

Når cykelpendlere har svært ved at orientere sig i et kryds føler de sig utrygge, da de er usikre om hvorvidt de bliver set af bilister og tunge trafikanter. Det medfører, at cyklisterne sænker farten så de er sikre på, at højre svingende biler holder tilbage.

DÅRLIGT SCENARIO



Cyklister er særlig opmærksomme på tunge trafikanter som skal svinge til højre.

*”Når jeg skal krydse Vasbygade er der en overgang med risiko for højresvingsulykker.”  
(Ralf, 48 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Kryds man har dårlige erfaringer med skaber utryghed. I dette tilfælde vælger cyklisten at stige af og trække cyklen over fodgængerfeltet hver dag.

*”I krydset ved mit arbejde kommer der tung trafik fra en afkørsel, som ikke har udsyn og ofte ikke kører så pænt.” (Sanne, 42 år)*

GODT SCENARIO



Det føles trygt når cyklisterne kan køre over for grønt inden bilisterne, så man er sikker på at være foran de højre svingende biler.

*”Jeg elsker, når cyklisternes lys bliver grønt inden bilernes, så man kan nå over uden at være bange for at bilerne ikke ser en.” (Katja, 21 år)*

# Kryds skal indrettes, så cyklister kan orientere sig og ved, at de bliver set af bilisterne

Cyklisterne beskriver et behov for at komme op foran af bilerne, så de er sikre på at blive set og forsøger at gøre dette – også hvor infrastrukturen ikke understøtter dette. Det er utrygt at komme bagfra og køre højre om bilerne, uanset om man starter op for rødt eller man kommer til grønt lys og skal bevæge sig forbi biler, der venter på at svinge til højre.

De gode kryds er indrettet, så cyklisterne kan orientere sig og ved, at de bliver set af biler og andre trafikanter, inden de kører ud i krydset.

## Et kryds hvor cyklisterne føler sig set kan anlægges ved at:

- Rykke stoplinjen for cyklister længere frem end bilernes stoplinje
- Anlægge flere cykelfelter på vejbanen, så cyklister kører først ved grønt lys
- Sikre et godt udsyn ved krydsene, så cyklister kan orientere sig fra afstand



Positivt er, når jeg som cyklist kommer længere frem i lyskrydset end højresvingende biler, dvs. markeringen for cykler er fremme for bilens. Er jeg på linje med højresvingende bilen sikrer jeg mig med øjenkontakt. (Heidi, 54 år)

# Den bedste cykelrute er en, hvor jeg kommer væk fra biltrafik

Når cyklisterne kommer væk fra biltrafik og ud i naturen skaber det godt flow i både en funktionel og emotionel forstand. Funktionelt ved at man ikke skal standse for anden trafik, og emotionelt ved at cyklisterne kan nyde de grønne omgivelser uden hektiske situationer. Det er ligeledes attraktivt når natur anlægges i byen som ved Den Grønne Sti.

## DÅRLIGT SCENARIO



Mange trafikanter på samme sted skaber hektiske situationer.

*“Milnersvej i Hillerød undgår jeg så meget som muligt. Blandet trafik på samme sti med studerende og cyklister om morgenen.”  
(Dennis, 41 år)*

## GODT SCENARIO



Byens naturskønne områder omsættes og nydes på vejen.

*“Fiskerhavnen på Amager er blot et af de smukke natursteder i Storkøbenhavn, som cykelstierne fører mig forbi. Jeg er vild med, at vi har et cykelstisnet, der fører en gennem så mange smukke steder.” (Birthe, 59 år)*

## GODT SCENARIO



Turen gennem vild natur værdsættes højt, det opleves meditativt og ikke blot som pendlertid.

*“Hvor heldig kan man være? At cykle direkte fra byen ud i naturen på Kalvebod Fælled. I dag så jeg en flok hjorte ligge i solen. Så har man allerede koblet helt af på vej hjem fra arbejdet.”  
(Dorte, 63 år)*

# Den dobbeltrettede cykelsti er kun attraktiv, hvis jeg kan orientere mig

Dobbeltrettede cykelstier placeret langt fra bilveje er i udgangspunktet meget attraktive for cykelpendlerne. Dog bliver de gode intentioner bag anlæg af sådanne cykelstier ikke altid realiseret, da uhensigtsmæssigt skarpe sving og vildvoksende beplantning fører til uhensigtsmæssig adfærd og krav om stor opmærksomhed fra de cyklende, som dermed ikke kan nyde flowanledningen.

DÅRLIGT SCENARIO



*”Stien er lavet alt for smal rundt i svinget, som er uden mulighed for udsyn. Der er stor fare for kollision, cyklisterne der kommer fra Allerød kører endda ned af bakke. Jeg oplever ofte modsatkørende i høj fart direkte mod mig i svinget ovre i min banehalvdel! Det er et FARLIGT sving.” (Charlotte, 51 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Beplantning som ikke er beskåret skaber dårligt udsyn på cykelstien.

*”Det er ikke så rart at ramme en gren eller busk. Hvis jeg ikke føler mig sikker påvirker det cykelglæden.” (Dennis, 41 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Cyklister styrer uden om kloakdæksler på cykelstien. På smalle dobbeltrettede cykelstier skaber det farlige situationer, da cyklisterne kommer tæt på hinanden i høj fart

## På separate cykelstier skal der (også) være frit udsyn

Cykelstier anlagt væk fra biltrafik er som udgangspunkt attraktive, fordi de indbyder til flow. Dog kan de enkelte steder opleves som farlige, hvis der er dårligt udsyn, begrænset plads eller forhindringer i eller på belægningen.

Det er særligt vigtigt at dobbeltrettede cykelstier har godt udsyn, da pladsen på stien her er delt med modkørende.

### En dobbeltrettet cykelsti med godt udsyn kan anlægges ved at:

- Undgå skarpe sving, særligt ikke ned af bakke
- Gøre cykelstien bred ved sving
- Beskære beplantning så det ikke hænger ud på cykelstien
- Sikre god belysning på skovstier så cyklisterne sikkert kan styre uden om grene og føle tryk ved at cykle alene i mørke - også i vintermånederne



En lige dobbeltrettet cykelsti, hvor beplantningen er beskåret medvirker til en god cykeloplevelse, der både understøtter cyklistens funktionelle og emotionelle flow.

4.

En prioriteret trafikant

# Cyklister har andre behov end de øvrige trafikanter, og den attraktive rute tager *deres* behov (mindst) lige så seriøst som andre pendlere

”

Planlæggere tror tilsyneladende, at cyklister bare er på hygge- eller motionstur, aldrig skal nå noget og aldrig generes af dårligt vejr. Cykelstier kan have lang kompliceret ruteføring, mens bilvejen på samme strækning er som trukket med lineal.

Alice, 62 år



# Når cykelstien ikke er afskærmet fra vejbanen, skal jeg forhandle med bilerne om pladsen

Når cykelbanen ikke er afskærmet fra vejbanen får bilerne automatisk forrang og cykelpendleren må tilpasse sig efter deres kørsel. Pladsen føles trang, og det skaber utrygge situationer, der kræver særlig meget opmærksomhed – især i mødet med tung trafik som lastbiler og busser.

DÅRLIGT SCENARIO



Vejne uden cykelbane opleves utrygge og opmærksomhedskrævende.

*”Som en del af Supercykelstien hører Hyltebjerg Allé i Vanløse. Der er desværre ingen markeret cykelsti. Som cyklist bliver det meget zig-zag-kørsel.” (Peter, 46 år)*

BEDRE SCENARIO



Cykelbaner afmærket med hvid stribe eller blå belægning indikerer tydeligt, hvilke trafikanter, der hører til hvor, hvilket er med til at skabe nogen tryghed. Dog er man ikke skærmet fra biler og tunge køretøjer, da man stadig deler samme vejflade.

BEDSTE SCENARIO



Dedikeret cykelsti, som er hævet fra vejbanen, markeret med brosten og – her – endda yderligere skærmet med afstand mellem cykel- og vejbane er den bedste type adskillelse, cyklisterne kan forestille sig, når det handler om cykelstier, som løber langs med vej.

# Det skaber utrygge situationer, når jeg skal flette sammen med bilister og tunge trafikanter

Når cykelstien fletter sammen med vejbanen, er det vigtigt for cyklisten at føle sig set. Ved rødt lys snor cyklisten sig foran bilerne, så det er muligt at køre før højresvingende biler, mens ankomst til lyskryds med grønt lys i høj fart er cyklisten særlig opmærksom på højresvingende biler, der skal til at accelerere.

DÅRLIGT SCENARIO



Fuldstændig sammenfletning af bil- og cykelbane uden nogen markering af cyklister på kørebanen er det værst tænkelige scenarie.

*”Når bilister skal til højre over en cykelsti, så skal man være vaks, der må man ofte dreje af for at undgå sammenstød.” (Ole, 61 år)*

BEDRE SCENARIO



Tydelig markering af, at bil- og kørebane fletter sammen med pile, cyklistsymbol eller, allerbedst, den blå belægning, gør, at man som cyklist er mere sikker på at blive bemærket af de biler, man skal flette ind iblandt.

BEDSTE SCENARIO



At undgå sammenfletninger og forblive i separate og tydeligt adskilte baner, hvor man som cyklist kommer frem foran bilisterne er mest attraktivt for cyklisterne. Kan man blive hjulpet helt uden om biltrafikken med en bro, tunnel eller separat højresvingsbane er det endnu bedre.

# Når biler og cykler skal dele vejen, skal deres baner være så adskilte som muligt

Når biler og cykler skal dele vej er det altid en anledning til frustration for cyklister. Dels er de mere udsatte og derfor nødt til at være ekstra opmærksomme. Dels giver delte vejstykker indtryk af, at cykler ikke er tænkt ind i billedet, da en vej altid først og fremmest er for biler.

Den attraktive cykelsti er adskilt fra bilbanerne med en kantsten og så meget afstand som muligt. Klart adskilte baner er med til at give cyklisterne en følelse af, at deres fremdrift og tryghed er prioriteret.

Ved sammenfletninger med andre trafikanter ifm. kryds skal cykelbanen være tydeligt markeret, så det er klart for alle trafikanter, hvem der hører til hvor. Endnu bedre så skal der være afskærmet cykelsti helt frem til stoplinjen, så cyklister og bilister undgår at flette sammen inden krydset.

## Elementer, der hjælper cyklisterne til at føle sig adskilt og skærmet fra biler:

- Kantsten
- Blå belægning
- Brostensheller mellem vej- og cykelbane
- Græsheller mellem vej- og cykelbane



Den attraktive cykelsti kan godt følge en vej med biltrafik, men jo mere afskærmet den er fra denne, jo bedre.

## Områder, hvor jeg skal dele pladsen med gående kræver stor opmærksomhed

Når cykelruten krydser henover pladser, hvor gående også færdes eller forbi busstoppesteder og stationer med af- og påstigende passagerer, giver det anledning til uro, fordi det er uklart, hvem der skal holde for hvem.

DÅRLIGT SCENARIO



Cyklisterne føler sig ofte nødsagede til at holde tilbage ved stoppesteder, uanset om der er helle eller ej, fordi buspassagererne ikke kender færdselsreglerne.

*”Jeg oplever dagligt passagerer, der står midt på cykelstien eller træder ud på cykelstien, før der er en bus i sigte.” (Charlotte, 51 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



På åbne pladser uden markerede cykelbaner er det nødvendigt at navigere og forhandle om pladsen for at komme igennem.

*”På min tur er der passager, hvor fodgængere krydser uden afmærkning eller regulering. Fx ved Fisketorvet, hvor der kommer cykler og fodgængere på kryds og tværs.” (Rolf, 48 år)*

DÅRLIGT SCENARIO

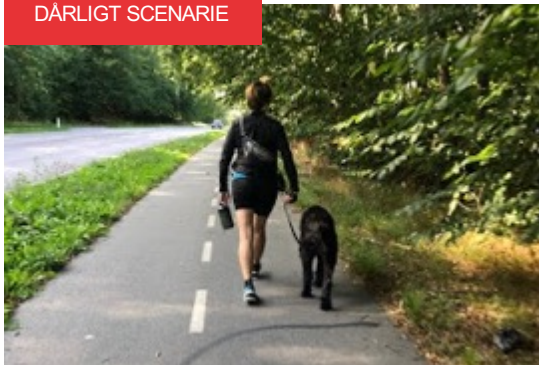


Indsnævring, som både gående og cyklister skal igennem, uanset om de er midlertidige eller permanente, er anledning til mange konflikter for cykelpendlerne, fordi det er uklart, hvem der har ret til passage.

# Jeg generes af fodgængere, som benytter cykelstien

Også på dedikerede cykelstier oplever cyklisterne, at de skal dele pladsen med gående. Det gør, at cykelpendlerne ikke kan fortsætte i deres flow. Den attraktive cykelsti er derfor en, som er helt adskilt fra gangstier.

DÅRLIGT SCENARIO



Der er gående, løbere, hundeluftere og hunde på cykelstien, fordi der ikke er separat sti til dem. Det kræver høj koncentration og tvinger cyklister ned i tempo.

BEDRE SCENARIO



Cykel- og gangsti har forskellig belægning for at indikere forskellig tiltænkt brug. Den manglende adskillelse og skiltning gør dog, at der alligevel er gående og løbere på cykelstien, som cyklister må styre uden om.

BEDSTE SCENARIO



Cykel- og gangsti er fysisk adskilt og har forskellig belægning. De velkendte striber indikerer yderligere, at den mørke belægning er tiltænkt trafikanter. Der er lav risiko for fodtrafik på cykelstien, så cyklister skal kun koncentrere sig om modkørende cyklister.

# Den attraktive cykelpenderrute er fri for fodtrafik

Baner, pladser og steder, som skal deles af forskellige typer af trafikanter giver anledning til bekymring og frustration, fordi trafikanter med forskelligartet adfærd skal navigere blandt hinanden. Særligt problematiske er steder, hvor man går fra at have haft adskilte pladser til pludselig at skulle deles.

Cyklister oplever mange steder i trafikken at blive skåret over én kam med fodtrafikken, selvom de har helt forskellige tempi. Men en rute, som går henover pladser eller gangstier delt med gående er ikke i cyklisternes øjne en attraktiv cykelpenderrute. Derimod er den attraktive cykelpenderrute helt fri for fodtrafik eller tydeligt adskilt fra den.

## Elementer, der hjælper cyklisterne til at føler:

- Forskel i belægning mellem stier til gående og til cyklende
- Afstand mellem stier til gående og cyklende
- Barrierer eller afskærmning mellem stier til gående og cyklende
- Afmærkede cykelbaner over pladser



Et andet sted med samme problem er ved Nyhavn, hvor ruten går fra at have god plads til pludselig trængsel det kræver at jeg omstiller mig til at være meget opmærksom på både fodgængere og cyklister. (Rolf, 48 år)

# Jeg har svært ved at orientere mig i de nye typer af trafikanter på cykelstien

Nye typer af trafikanter på cykelstien har en anden adfærd og skaber en ny og mere kompleks form for trængsel på cykelstien.

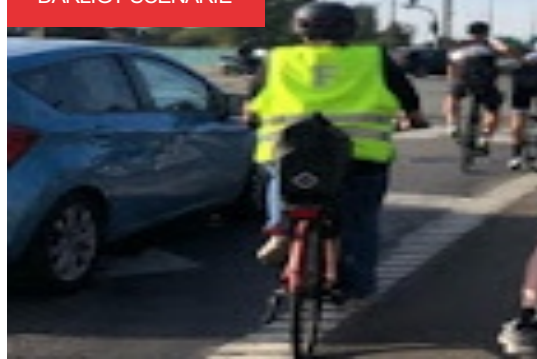
DÅRLIGT SCENARIO



E-løbbehjul som der er kommet mange af især i bymæssige områder skaber bekymring for cykelpendlerne, da de har en uforudsigelig adfærd.

*“Løbbehjul der flyder overalt på cykelstierne i byen er virkelig farlige.” (Birthe, 54 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Det er svært for cyklisterne at vurdere hastigheden for de nye typer af elreven trafik på cykelstien, hvilket gør overhalingssituationer utrygge.

*“De mange nye og hurtige elkøretøjer synes jeg er problematiske. Nogen af de hurtigste bør køre på vejen i stedet for cykelstien i bymæssige områder.” (Hans, 59 år).*

DÅRLIGT SCENARIO



*“De mange forskellige trafikanter, der er kommet er især en udfordring på smalle cykelstier i myldretiden gennem byen: Brede ladvogne, elcykler, elløbbehjul, elskateboards og knallerter. Det virker er ikke særligt sikkert.” (Dorte, 63 år)*

# Cyklister og de nye typer af (eldrevne) trafikanter har ikke samme behov

I den senere år er kommet mange nye typer af trafikanter til, som ofte bliver indplaceret på cykelstien. Det giver en oplevelse af, at cykelstien er aflæsningsplads for alle former for trafikanter, som ikke passer ind på fortovet eller på vejen.

Særligt problematiske er de brede trafikanter (elscotere, eldrevne ladcykler og elcykler med dobbelte sidetasker), som ikke bare kører i utilregneligt tempo, men også fylder så meget, at de er svære at overhæle eller ubehagelige at blive overhalet af.

## Sådan foreslår cyklisterne at løse den nye, komplekse trængsel på cykelstien:

- Brede cykelstier med god plads til overhaling, så hver trafikant kan sætte sit eget tempo
- Omkategorisering af de hurtigste eldrevne trafikanter, så de fjernes fra cykelstien
- Opdragelse af nye typer af trafikanter, så de begår sig pænere på cykelstien



Smalle cykelstier, hvor der er mange cyklister er en udfordring. Især nu, hvor der er kommet mange brede cykler med "kassevogn", el-løbehjul, elcykler og knallerter. (Dorte, 63 år)



5.

## Den forudsigelige rute

Følelsen af kontrol er en af fordelene ved at cykle, men den har cyklisten kun, hvis ruten er genkendelig og forudsigelig

”

Trist er det med dårlig cykelstivedlighedsbeholdelse - man får et chok, hvis ikke lige man er forberedt på et hul, og kører man tæt, så kan man måske komme til at køre ind i nogen.

Karsten, 47 år

# Jeg ved, at min planlagte rute er den smarteste og vil gerne have lov at følge dén

Forudsigelighed på ruten handler om, at ruten ligner sig selv fra dag til dag. Når cykelpendleren har fundet sin foretrukne rute er det til stor frustration ikke at kunne få lov at følge denne.

## DÅRLIGT SCENARIO



Cyklisterne føler sig nedprioriterede i planlægningen af vejarbejder, hvor der er fokus på at skabe fri passage og tydelig skiltning af omkørsel for bilister – men sjældent for cyklister.

*”Cyklister vil også gerne ledes tilbage til den oprindelige retning, ikke bare væk fra vejarbejdet.” (Alice, 62 år)*

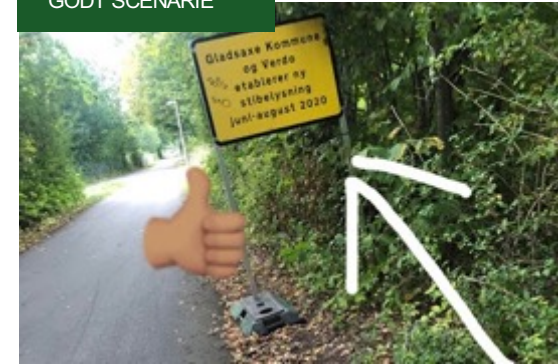
## DÅRLIGT SCENARIO



Er vejarbejdet langvarigt vænner cyklisterne sig til en alternativ rute eller til at sænke farten på de berørte strækninger, men det er frustrerende, når dette står på i en længere periode (end varslet).

*”Infrastrukturprojekter kan tage urimeligt lang tid – eksempelvis broen over Jyllingevej.” (Jon, 47 år)*

## GODT SCENARIO

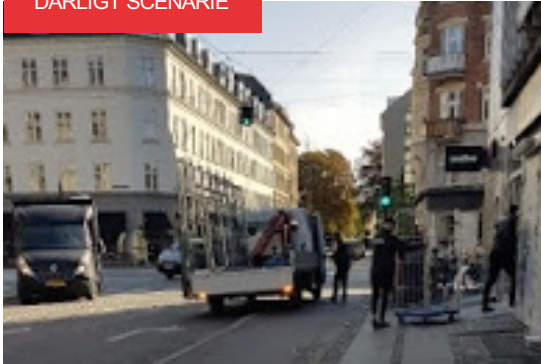


Cykelpendlerne sætter pris på opgraderinger, som gør, at deres foretrukne ruter bliver endnu bedre. Fx bedre belysning på skovstier, som gør dem trygge at køre på – også i vintermånederne.

# Jeg kan ikke regne med, at cykelstien er fri til cyklister

Det skaber irritation blandt cykelpendlerne, når de oplever, at cykelstien er spærret af biler, varevogne eller vejarbejde. Spærringer af cykelstien tvinger cyklisten ned i fart og ofte ud i biltrafikken – eller på en større omvej.

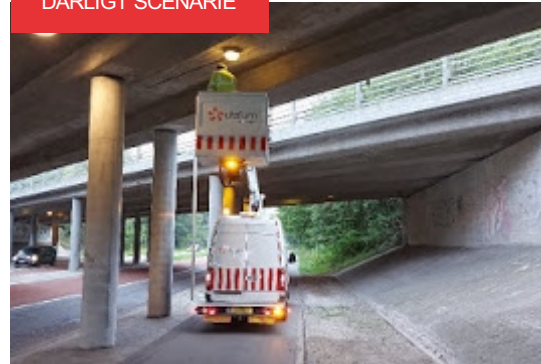
DÅRLIGT SCENARIO



Cykelpendlerne oplever jævnligt, at bilister og erhvervskørsel bruger cykelstien som en parkeringsplads.

*”Biler som parkeres på cykelstien er absolut det største irritationsmoment.” (Alice, 62 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Ofte bliver cykelstien benyttet af håndværkere til parkering, som kræver at man kører af cykelstien for at komme videre.

*”Man ville aldrig blokere en vej til biler på den måde. Men af en eller anden grund er det okay, når det er cykelstien.” (Dennis, 41 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Vej- eller byggearbejde der inddrager cykelstien skaber irritation, da cykelpendlere skal sænke farten for at passere og undvige de pludselige forhindringer.

*”En slange er dækket af en plastikbom, som er decideret farlig at køre over.” (Dennis, 41 år)*

# Hjælp cyklisterne med at bibeholde kontrol ved vejarbejde og blokeringer

Cyklister oplever generelt, at deres behov sjældent medtænkes i vejbilledet. Én ting er, at cykelstier ofte føles som om, de har været en eftertanke i anlægget af nye veje. Men cyklisterne føler sig også nedprioriterede ifm. vejarbejder på eksisterende veje.

Meget vej- og byggearbejde pågår i pendlertidsrummene og køretøjer parkerer i den forbindelse gerne på cykelstien. De lette afspærringer ender ofte med at vælte i blæsten og spærrer dermed den rute, der var tiltænkt cyklisterne (*hvis der i første omgang var udtænkt en rute til cyklisterne*).

Ligesom cyklisterne ønsker at vide, at de bliver tænkt ind fra begyndelsen ved anlæg af nye veje og områder, så ønsker de også at blive tænkt ind ifm. med vejarbejder. Hjælp dem til at føle sig imødekommet ved at planlægge og skilte til deres særlige behov.

## Eksempler på elementer:

- Skiltning og afmærkning målrettet cyklisters behov
- Indtænkning af cykelpendlertrafik ifm. timing og placering af vej- og byggearbejde
- Skærmning af cykelstier, så de ikke kan anvendes til parkering eller stop
- Ved vejarbejde skal skiltning langs cykelstien påpege den gældende tidsperiode for vejarbejdet, og de konkrete opgraderinger som cyklisterne vil få gavn af



Det kunne være fedt, hvis man behandlede supercykelstierne som de motorveje, de er for cyklerne. Man har simpelthen ikke så sløje motorveje, som man har cykelstier. (Mikkel, 37 år)

# En jævn og ryddet cykelsti gør, at jeg kan cykle uden at bekymre mig om fald eller andre cyklisters undvigemanøvrer

Huller, revner, grene og andet skidt på stien gør, at cyklisterne er nødt til at sænke tempoet væsentligt. Dels for selv at undvige og dels for at orientere sig om andre cyklisters kørsel.

DÅRLIGT SCENARIO



Huller og revner i stien gør, at cyklisterne er nødt til at sænke tempoet væsentligt for at undgå styrt eller skader på cyklen.

*“Uhyggeligt ringe belægning i Hillerød (...) Kan man overhovedet benytte begrebet “belægning” her?” (Dennis, 41 år)*

DÅRLIGT SCENARIO



Våde blade, store grene eller andet skidt på cykelstien fører til pludselige undvigemanøvrer fra en selv eller andre cyklister.

*“Jeg kommer nordfra ad Strandøre. Tunnellen er fin, men der er ikke tænkt cykelflow ind - og stadig mange betonrester på stierne og vejbanen.” (Heidi, 54 år)*

GODT SCENARIO



Den bedste cykelsti er en med jævn asfalt, som er lækkert at køre på, og hvor man føler sig sikker på, at man ikke pludselig rammer et hul.

*“Her er det toplækkert, god asfalt og god plads” (Alice, 62 år)*

# En cykelsti skal vedligeholdes, så den forbliver ren og sikker

Hvorvidt en cykelsti er attraktiv afhænger ikke blot af dens rute, men også af dens tilstand. Cyklisterne oplever ofte, at vedligehold af cykelstier ikke er en prioritet, uanset om der er tale om vedligehold af belægning eller generel renholdelse

En attraktiv cykelrute indeholder stier, som har jævn belægning og som er holdt rene og fri, så de føles sikre.

## En optimalt vedligeholdt cykelsti er:

- Uden huller og revner, som man skal styre udenom
- Ryddet for våde blade om efteråret
- Ryddet for sne og gruset eller saltet om vinteren
- Ryddet efter voldsomt vejr
- Ikke en parkeringsplads for skidt fra vejbanen

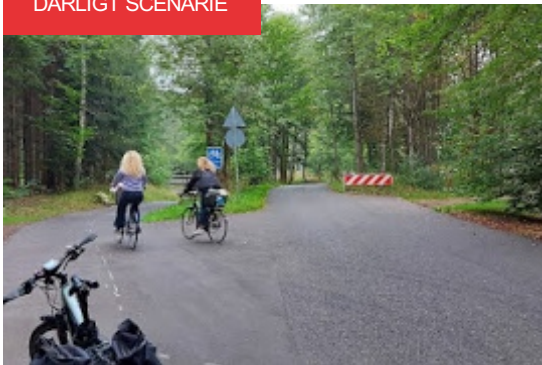


Snerydning og saltning/grusning sker senere end på bilveje og sommetider flyttes sneen fra bilvejen decideret over på cykelstien og efterlades der. (Alice, 62 år)

# Pejlemærker hjælper mig til at vide, at jeg er på rette vej

Selvom cykelpendlerne oftest kører på vante ruter, værdsættes pejlemærker der bekræfter dem i, at de er på rette vej – altså på vej mod den rette destination, men også på vej via den bedste rute.

## DÅRLIGT SCENARIO



Når man som cykelpendler ved, at en vej er smartere end den indikerede, kan man undre sig over, hvorfor dette ikke er skiltet.

“Her ville det være dejligt med et skilt. Den hurtigste vej er til højre, men det fremgår ikke så tydeligt.” (Dennis, 41 år)

## GODT SCENARIO



Skiltning der indikerer ændringer i forholdene eller smarte smutveje er værdsat.

”Eksempel på god skiltning til cyklister.”  
(Lotte, 55 år)

## GODT SCENARIO



Lokale vejtegn benyttes som pejlemærker til at fornemme, hvor langt man har igen.

Følelsen af at komme hjem til Ama'r dukker op ved Langebro og her, tæt på Tårnby og Vestamager. Tror alle der bor på Ama'r har den følelse et eller andet sted. (Dorte, 63 år)



# Vis vej og motivér med skilte og pejlemærker

Pejlemærker på ruten bidrager med funktionel og emotionel værdi. De er oftest personlige og baseret på vartegn, der findes i omgivelserne i forvejen. Men cykelpendlerne sætter også pris på, når der bliver gjort en indsats med skiltning, som bekræfter at de er på rette vej og hjælper dem til at finde bedre eller mere effektive ruter.

## Den hjælpsomme og motiverende skiltning:

- Hjælper mig til at vælge den hurtigste rute
- Indikerer særlige smutveje for cyklister
- Hjælper mig til at vælge den sceniske rute
- Indikerer navne på tværgående veje så jeg kan finde vej i nye områder,
- Bekræfter at jeg er på rette vej
- Bekræfter mig i mit valg af cykel som transportmiddel



"Når jeg ser dette skilt, så ved jeg, at jeg er hjemme ca. 10 minutter senere" (Lotte, 55 år)

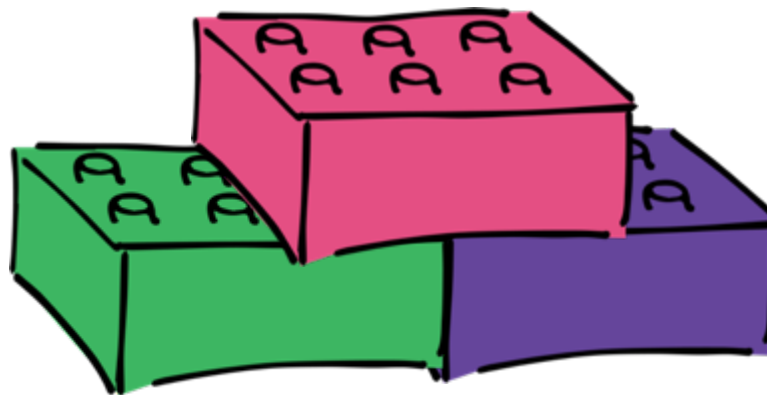
6.

# Opsummering

Cykelruten  
bidrager til den  
attraktive  
brugeroplevelse for  
cykelpendlere, når  
den understøtter  
følelsen af:

## En prioriteret trafikant

- Når biler og cykler skal dele vejen, skal deres baner være så adskilte som muligt
- Den attraktive cykelpenderrute er fri for fodtrafik
- Cyklister og de nye typer af (eldrevne) trafikanter har ikke samme behov



## Det gode flow

- Cykelruten skal have så få stop og nedbremsninger som muligt
- Kryds skal indrettes, så cyklister kan orientere sig og ved, at de bliver set af bilisterne
- På separate cykelstier skal der (også) være frit udsyn

## Den forudsigelige rute

- Hjælp cyklisterne med at bibeholde kontrol ved vejarbejde og blokeringer
- En cykelsti skal vedligeholdes, så den forbliver ren og sikker
- Vis vej og motivér med skilte og pejlemærker

Vi tager mennesker seriøst  
– ikke bare bogstaveligt.