

# Højen – Danmarks bedste cykelgade? Evaluering tre år efter

Andreas Willer Jørgensen, Holbæk Kommune, [andjo@holb.dk](mailto:andjo@holb.dk)

## Abstrakt

Højen i Holbæk er ombygget til en cykelgade med fire kendetegn: rød asfalt, granitvulst, hævede flader i krydsene og forsætninger med træer. Artiklen præsenterer en evaluering udført tre år efter åbningen i 2022, gennemført under stigende trafikbelastning fra det nye boligområde Holbæk Have. Evalueringen bygger på trafikmålinger, kameraregistreringer, nummerpladeanalyse, brugerundersøgelser og videoanalyse. Biltrafikken udgør knap halvdelen af det forventede niveau, bilernes hastighed er lav, adfærden hensynsfuld og cyklisterne tilfredse, men andelen, der føler sig mindre tryk end før, er steget fra 5 % til 22 %. Cyklister på fortovet udgør den væsentligste udfordring. Supplerende tællinger frem til maj 2026 viser, at forholdet mellem cykler og biler svinger fra 1,4-2,6 cykler pr. bil i sommerhalvårets morgenspids til 0,85 i januar, og at andelen af fortovscyklister mere end fordobles i januar. Højen opfyldte anbefalingen om mindst lige så mange cykler som biler i 2022 og gør det ikke længere over døgnet, uden at vejens udformning er ændret. På den baggrund argumenterer artiklen for, at forholdet mellem cykler og biler hverken bør indgå som kriterium for etablering eller som mål for, om en cykelgade fungerer, og at vurderingen i stedet bør hvile på hastighed, adfærd og tryghed.

## 1 Baggrund og formål

Højen er den vej i Holbæk Kommune med det højeste daglige cyklistantal. Vejen forbinder byens øst- og vestlige side og betjener især unge på vej til skole og uddannelse. Den udgør samtidig en central forbindelse til Holbæk Station.

Før 2022 var vejen kendetegnet ved høj biltrafik, parkerede biler og en lav kantsten, som fristede bilister til at køre op på fortovet. Holbæk Kommune modtog i planlægningsfasen for Holbæk Have henvendelser om utrygge situationer for cyklister og fodgængere.



Figur 1 - Højen før og efter etablering af cykelgaden. Foto: LINQ Trafikrådgivning.

Planlægningen af boligområdet Holbæk Have, som fik vejadgang via Højen, blev anledningen til ombygningen. Holbæk Kommune besluttede at etablere en cykelgade, og vi valgte en løsning, hvor tydelig prioritering af cyklister kombineres med fysisk fartdæmpning. Cykelgaden stod klar i 2022. Målene var at:

- dæmpe bilernes hastighed og fjerne biler fra fortovet
- fjerne gennemkørende trafik uden ærinde i området
- fjerne parkerede biler, der tvang cyklister til at køre slalom
- skabe attraktive og trygge forhold for cyklister, særligt skolebørn

Udformningen er projekteret med inspiration fra cykelgader i Holland og Belgien. Elementerne stammer fra flere anlæg, da der ikke kunne findes ét forbillede, der rummede dem alle. Fire elementer kendetegner cykelgaden:

- rød asfalt i hele kørebanens bredde
- granitvulst
- hævede flader i alle kryds langs strækningen
- forsætninger med træer

Dertil kommer kørespor, der er smallere end normalt. Den røde asfalt markerer visuelt, at der sker en forandring i forløbet. Midtervulsten adskiller de to køreretninger og gør det ubekvem for bilister at trække ud mod midten, men opretholder muligheden for at overhale. De hævede flader er udformet med skrappe ramper, som dæmper farten og samtidig fungerer som gennemførte fortove. Antallet følger antallet af kryds, som på Højen er fire; suppleret med ét ekstra bump i starten for at ensarte afstand med foranstaltningerne.

Forsætningerne kom til undervejs. Politisk var der ønske om beplantning på strækningen, og vi udformede plantebedene som forsætninger. Et anlægsønske af æstetisk karakter blev dermed omsat til et fartdæmpende virkemiddel.

Elementerne er dimensioneret efter de konkrete forhold. Køresporene er ca. 2,6 m, ramperne på de hævede flader er udført som halve trapezbump, og midtervulstens bredde varierer over forløbet. Det, der lader sig overføre til andre veje, er ikke de enkelte mål, men princippet: alle fire elementer bør være til stede samtidig, farten skal dæmpes i krydsene frem for på de frie strækninger, og køresporet skal være så smalt, at bilisterne ikke kan passere cyklisterne uden at tilpasse sig.

Kombinationen har vi ikke fundet på andre danske cykelgader, jf. afsnit 2.3. Der foreligger dermed intet direkte dansk sammenligningsgrundlag for evalueringen.



Figur 2 - Højen og de tilstødende bebyggelser. Gul: adgang til Højen lukket. Grøn: eksisterende bebyggelse med adgang. Orange: ny bebyggelse med adgang (Græn og Asken, lidt under 200 husstande). Blå: ny bebyggelse uden adgang. Ortofoto: Geofokus, Holbæk Kommune, med datagrundlag fra Dataforsyningen.

## 1.1 Øget trafikbelastning fra Holbæk Have

Siden åbningen er boligerne i Holbæk Have gradvist taget i brug. Kun etagebyggerierne på Granen og Asken har vejadgang via Højen; den øvrige bebyggelse i området afvikler sin trafik ad andre veje, se Figur 2. Beboerne på Granen og Asken flyttede ind fra november 2024, hvilket har øget biltrafikken på Højen. Prognosen forud for indflytningen viste op til 1.900 biler pr. døgn – et niveau, der potentielt kunne udfordre cykelgadens design markant.

Cykelgaden er løbende evalueret siden åbningen med konkrete evalueringer i 2022 og 2024, som blandt andet omfattede spørgeskemaundersøgelser blandt cyklisterne. Resultaterne herfra anvendes i afsnit 4 som sammenligningsgrundlag.

I 2025 er der gennemført en samlet evaluering tre år efter åbningen, med et centralt spørgsmål: Fungerer cykelgaden efter hensigten, også under det øgede trafikpres? Og lader de hollandske og belgiske virkemidler sig overføre til en dansk kontekst?

## 2 Cykelgader i Danmark og Europa

Vejdirektoratets Nationale Videnscenter for Cykelfremme fik i 2025 udarbejdet en erfaringsopsamling om cykelgader i Danmark og fem europæiske lande (Vejdirektoratet, 2025). Notatet bygger på interviews med seks danske kommuner, heriblandt Holbæk, samt myndigheder og videnscentre i Holland, Belgien, Tyskland, Frankrig og Sverige. Med mindre andet er anført, bygger dette kapitel på notatet.

### 2.1 Regelgrundlag i Danmark

Begrebet cykelgade findes ikke i færdselsloven. Cykelgaden blev i 2016 indskrevet i afmærkningsbekendtgørelserne med færdselstavle E 47, hvorefter kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert, og bilkørsel kun kan tillades med undertavle. E 47 er en områdetavle, der opsættes ved enhver indkørsel til cykelgadeområdet. Hastigheden skal svare til cyklisternes, normalt under 30 km/t, men da E 47 er en oplysningstavle, er de 30 km/t vejledende. Færdselslovens § 49 gælder uændret: cyklister skal holde til højre, og biler må lovligt overhale. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 131, stk. 2, kræver desuden adskillelse mellem kørebane og fortov.

Vejregelhåndbogen Tværprofiler i byer (2024) beskriver cykelgaden som hovedtype 17 og angiver, at den forventede cykeltrafik bør være større end biltrafikken efter etableringen. Håndbogen anbefaler desuden lavt hastighedsniveau, begrænset gennemkørende biltrafik, ingen eller lavfrekvent bustrafik og begrænset parkering, og den peger på, at gader ved stationer er mindre hensigtsmæssige. Danske vejregler indeholder derimod hverken anbefalinger om kørebanebredder eller absolutte grænser for antallet af biler og cykler.

### 2.2 Anbefalinger i udlandet

Flere europæiske lande opererer med både et forholdstal og absolutte tærskler. Hollandske CROW anbefaler dobbelt så mange cykler som biler, med en vejledende årsdøgntrafik over 1.000 cykler og under 2.500 biler. Belgiske Fietsberaad Vlaanderen og franske Cerema anbefaler begge mindst 500 cykler, flere cykler end biler og højst 1.000 biler i døgnet. I Tyskland anbefales biltrafikken ikke at overstige omkring 400 køretøjer i timen. Holland anbefaler rød belægning på alle cykelgader, og Fietsberaad Vlaanderen anbefaler midtervulst i afvigende belægning på alle dobbeltrettede cykelgader, fordi den dæmper bilernes fart uden at dæmpe cyklisterne. Begge elementer indgår på Højen.

Højen ligger i 2025 på ca. 940 biler og ca. 600 cykler i døgnet, målt ved en ugelang slangetælling ved Højen (vest), samme metode som 2018- og 2022-tallene i Tabel 1. Afsnit 5 bygger på den faste VivaCity-tæller øst for Godthaabsvej og opgør derfor andre, ikke direkte sammenlignelige tal. Cykelgaden opfylder de belgiske og franske absolutte tærskler, men når ikke det hollandske niveau for cykeltrafik og opfylder ikke forholdstallet i nogen af landene.

### 2.3 Praksis og danske erfaringer

Erfaringsopsamlingen viser, at forholdet mellem cykler og biler fortolkes forskelligt af de danske kommuner. Flere lægger til grund, at tommelfingerreglen ikke nødvendigvis skal være opfyldt før etableringen, men bør være det efter, og flere anvender reglen alene på myldretiden. Transportministeriet har i afgørelsen om Nordre Frihavnsgade formuleret kravet som, at cykeltrafikken som udgangspunkt skal udgøre en væsentlig del af trafikken, men at det beror på en konkret vurdering af de lokale forhold.

Der er også uenighed om fysisk fartdæmpning. Den bærende tanke bag konceptet er, at cyklistmængden kombineret med et smalt kørespor i sig selv dæmper bilernes fart; Aarhus Kommune anfører, at egentlige fartdæmpende foranstaltninger ikke bør være nødvendige. Højen tager det modsatte udgangspunkt. Vi forventede ikke, at cyklistmængden alene ville holde hastigheden nede, og etablerede derfor fartdæmpning. Det er en central forudsætning for at læse resultaterne i afsnit 4: Højens lave hastighedsniveau er tilvejebragt fysisk. Odense Kommune anbefaler sinusbump frem for cirkelbump af hensyn til cyklisterne komfort, og erfaringsopsamlingen bemærker, at fartdæmpere i cykelgader bør udformes cykelvenligt, så cyklisterne ikke fravælger cykelgaden. Netop den afvejning er Højens hovedudfordring, jf. afsnit 4.5.

De første danske cykelgader blev etableret i Aarhus i 2008, og der er siden anlagt i størrelsesordenen 50-100 på landsplan. Erfaringerne hænger tæt sammen med biltrafikkens omfang. På Rødegårdsvej i Odense er cykeltrafikken steget med 74 %, og der er ca. 3.000 cyklister mod ca. 650 biler i døgnet. På Kirkegade i Vejle er cykeltrafikken steget med 37 %, men med ca. 500 cykler mod ca. 8.500 biler vurderer Vejle Kommune, at cykelgaden ikke fungerer efter hensigten. Københavns Kommune anbefaler i Cykelfokus 2024 ikke at etablere cykelgader i gader med mere end 2.500 biler i hverdagsdøgntrafik og har besluttet at nedlægge cykelgaden i Nordre Frihavnsgade. Blandt de danske cykelgader, der er dokumenteret i erfaringsopsamlingen, findes rød asfalt blandt andet i Vejle og granitvulst i København, men vi er ikke bekendt med andre danske cykelgader, hvor rød asfalt, midtervulst og hævede flader optræder samlet.

### 3 Anvendte metoder og fremgangsmåde

Evalueringen er udarbejdet af LINQ Trafikrådgivning for Holbæk Kommune (LINQ Trafikrådgivning, 2026). Den kombinerer kvantitative og kvalitative datakilder og er tilrettelagt til at sammenligne forholdene før og efter etableringen samt følge udviklingen over de tre år, cykelgaden har eksisteret. Beskrivelsen af metode og resultater i afsnit 3 og 4 bygger på evalueringsrapporten.

#### 3.1 Trafikmålinger og kameraregistreringer

Holbæk Kommune har opsat faste VivaCity-sensorer to steder på Højen og ét sted på Vænget, som løbende registrerer biler, cyklister og gående og gør det muligt at følge udviklingen over tid.

Derudover er der gennemført ugelange slangetællinger på ti lokationer på og omkring Højen, som registrerer antal og hastigheder for både biler og cyklister. På tre lokationer – Højen (vest), Borgmestergårdsvej og Anders Larsens Vej – findes historiske tællinger fra før 2022, hvilket giver et direkte før/efter-sammenligningsgrundlag.

#### 3.2 Nummerpladeanalyse af gennemkørende trafik

For at kortlægge omfanget af gennemkørende trafik uden ærinde er der udført kameraregistrering af nummerplader morgen (kl. 7.00-8.30) og eftermiddag (kl. 15.00-16.30) i begge ender af området. Metoden identificerer bilister, der hverken starter eller slutter deres tur i området, med et indbygget tidselement, der tillader et kortere ærinde undervejs.

#### 3.3 Brugerundersøgelser

93 cyklister og 24 fodgængere er interviewet på stedet den 26. august 2025 kl. 13-18. Respondenterne kunne svare på stedet eller via en QR-kode på et senere tidspunkt. 308 beboere på Højen og naboveje har besvaret et spørgeskema udsendt via e-Boks fra 27. august til 17. september 2025.

Beboerne er opdelt efter, om de har boet i området i mere eller mindre end tre år – svarende til cykelgadens åbningsår. Kun de 133, der har boet der i tre år eller mere, har kunnet besvare de sammenlignende spørgsmål; de øvrige 175 er flyttet til efter ombygningen. Svarene er desuden opdelt på gamle og nye veje, jf. afsnit 4.3. Blandt cyklisterne har 59 af de 93 cyklet på Højen før ombygningen og har kunnet besvare de sammenlignende spørgsmål. Begge undersøgelser spørger til forholdene før og efter cykelgaden samt til tilfredsheden med de enkelte designelementer.

#### 3.4 Observationer og videoanalyse

Certificerede trafiksikkerhedsrevisorer fra LINQ Trafikrådgivning har observeret trafikadfærden på stedet ved flere lejligheder, suppleret med videoanalyse fra fire kamerapositioner. Videoanalysen belyser bilers og

cyklisters placering på vejen, overhalingsadfærd, omfanget af cyklister på fortovet samt samspillet mellem trafikantgrupperne.

## 4 Resultater

### 4.1 Markant fald i biltrafik – trods ny bebyggelse

Trafikmålingerne viser det klareste resultat af evalueringen. På Højen (vest) er antallet af biler faldet fra 1.610 pr. døgn i 2018 til 940 pr. døgn i 2025 – på trods af en prognose om stigning til 1.900 biler pr. døgn efter ibrugtagning af Holbæk Have.

Udviklingen er dog ikke lineær. Umiddelbart efter ombygningen blev der målt 300-450 biler og 500-700 cykler pr. hverdagsdøgn, og cyklisterne var i overtal både i myldretiden og over døgnet (Jørgensen m.fl., 2022). Dog skal der tages forbehold for afspærrede veje under ombygningen, der kunne danne nye trafikmønstre for nogle trafikanter. Forløbet er altså 1.610 biler før cykelgaden, 300-450 umiddelbart efter og 940 i 2025 efter indflytningen i Holbæk Have. Cykelgaden reducerede biltrafikken markant, og den efterfølgende stigning skyldes den nye bebyggelse, ikke en svækkelse af anlæggets virkning. Det har betydning for diskussionen i afsnit 6.2.

Prognosen på 1.900 biler stammer fra den første planlægning af Holbæk Have, hvor flere husstande var forudsat at få vejadgang via Højen, end det endte med. En del af forskellen mellem prognose og måling skyldes derfor ændret planlægning. Sammenligningen mellem 1.610 og 940 biler er derimod målt i samme snit før og efter ombygningen, og lukningen af sidevejen Diget ligger uden for tællesnittene.

Tællinger på de omkringliggende boligveje i 2022 viste ikke tegn på, at biltrafikken var flyttet dertil. Efter indflytningen registrerer evalueringen dog en stigning på Vænget og en mindre stigning på Godthaabsvej syd for Højen. Holbæk Kommune gennemfører i efteråret 2026 en samlet vurdering af trafikfordelingen i området, og indtil den foreligger, kan cykelgadens nettoeffekt ikke opgøres.

Cykeltrafikken ligger i 2025 på ca. 600 cyklister pr. døgn mod godt 400 før cykelgaden. Forholdet mellem cykler og biler er dermed mere end fordoblet i forhold til 2018, fra 0,25 til 0,64 cykler pr. bil, se Tabel 1.

| År                                         | Biler pr døgn | Cykler pr. døgn | Cykler pr. biler |
|--------------------------------------------|---------------|-----------------|------------------|
| 2018 (før cykelgade)                       | ca. 1.610     | ca. 400         | ca. 0,25         |
| Prognose efter ibrugtagning af Holbæk Have | ca. 1.900     | –               | –                |
| 2022 (efter ombygning, før indflytning)    | ca. 300-450   | ca. 500-700     | Ca. 1,1 – 2,3    |
| 2025 (målt)                                | ca. 940       | ca. 600         | ca. 0,64         |

**Tabel 1 - Udvikling i biltrafik og cykeltrafik på Højen, 2018-2025.** Tal for 2018 og 2025 er slangetællinger som årsdøgntrafik på Højen (vest); 2022-tal er hverdagsdøgntrafik fra den løbende opfølgning og er ikke direkte sammenlignelige. Afsnit 5 opgør hverdagsdøgntrafik fra den faste tæller øst for Godthaabsvej. Kilder: LINQ Trafikrådgivning (2026) og Jørgensen m.fl. (2022).

Forholdet svinger ugentligt mellem ca. 1,1 og 2,4 i skoleugerne; i skoleferieuger (uge 31 og 42) falder det til ca. 0,9, da cykeltrafikken – overvejende uddannelsessøgende – falder markant, mens biltrafikken kun falder svagt. Cykelgadens cykeltrafik er derfor mere sæsonfølsom end biltrafikken, jf. samme mønster i afsnit 5.2.

Vejregelhåndbogen Tværprofiler i byer angiver, at cykeltrafikken bør være større end biltrafikken efter etableringen, svarende til mindst 1,0 cykler pr. bil (Vejdirektoratet, 2024). Højen opfyldte dette niveau i 2022, men ikke i 2025 målt over døgnet. Forholdstallets egnethed som kriterium behandles i afsnit 6.2.

### 4.2 Lav hastighed og hensynsfuld adfærd

Bilernes 85 %-fraktilhastighed ligger under 30 km/t alle tre målte steder på Højen. Til sammenligning måler 85 %-fraktilen 39,3 km/t på nabovejen Hegnet, hvor der hverken er bump eller anbefalet hastighed på 30 km/t. Evalueringen anbefaler, at der etableres fartdæmpning på Hegnet.

Cyklisternes gennemsnitshastighed ligger på 15-19 km/t i vestgående retning og 17-22 km/t i østgående retning. Den lille hastighedsforskel mellem biler og cyklister er sandsynligvis en medvirkende årsag til, at bilister sjældent overhaler.

Videoanalysen bekræfter et hensynsfuldt samspil: bilister holder sig bag cyklister og overhaler med god afstand, når det sker. Billedet står i kontrast til forholdene før cykelgaden.

Gennemkørende trafik uden ærinde udgør en lille andel af den samlede trafik. Analysen bygger dog på to spidsbelastningsperioder på én dag med i alt 197 indkørende biler, heraf kun 34 om morgenen. Blandt de 23 sydgående biler fra Anders Larsens Vej om morgenen var 12 gennemkørende via Højen – en andel på 52 %, men på et meget spinkelt grundlag, og nogle kan være beboere lige uden for registreringspunktet.

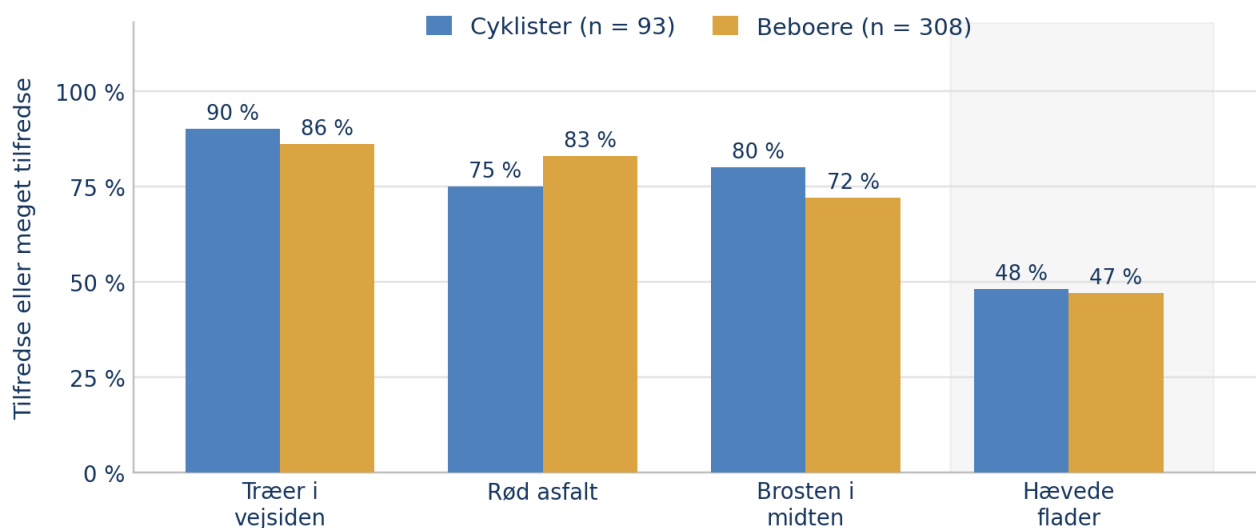
### 4.3 Høj tilfredshed – men delte meninger om bumpene

78 % af de 93 adspurgte cyklister er tilfredse eller meget tilfredse med at cykle på Højen. Blandt de 59 cyklister, der også cyklede på Højen før ombygningen, oplever 85 %, at bilerne kører langsommere end før, og 46 % føler sig mere trygge end tidligere. Andelen, der føler sig mindre trygge, er dog steget fra 5 % i 2022 til 22 % i 2025 – en udvikling, der sandsynligvis afspejler den øgede biltrafik fra Holbæk Have snarere end en forringelse af cykelgadens fysiske udformning.

Af de 308 adspurgte beboere er 60 % tilfredse eller meget tilfredse med cykelgaden som helhed.

Tilfredsheden er højest blandt beboere på de gamle naboveje (71 %, n = 155), som selv har oplevet forholdene før cykelgaden, og lavest på de nye sideveje Asken, Granen og Fyrren (46 %, n = 130).

Tilfredsheden med cykelgadens øvrige kendetegn er høj. 80 % af cyklisterne og 72 % af beboerne er tilfredse eller meget tilfredse med midtervulsten, og 90 % af cyklisterne er tilfredse med træerne i vejsiden. Enkelte cyklister bemærker dog, at midtervulsten kan bringe dem ud af kurs, hvis de rammer den på skrå. De hævede flader skiller sig markant ud fra de øvrige elementer, se Figur 3.



Figur 3 - Tilfredshed med cykelgadens fire kendetegn blandt cyklister og beboere. Andel, der svarer tilfreds eller meget tilfreds. Kilde: LINQ Trafikrådgivning (2026).

#### 4.3.1 De hævede flader

De hævede flader er cykelgadens mest omdiskuterede element. Omkring halvdelen af cyklister og beboere er utilfredse med bumpene, men tilfredsheden varierer mellem brugergrupper: cyklister på vej til og fra uddannelse (n = 18) er overvejende tilfredse, mens cyklister på vej til og fra arbejde (n = 38) er overvejende utilfredse. Undersøgelsen registrerede ikke alder, så en aldersfortolkning er ikke underbygget. Beboere på de nye sideveje, der ikke har oplevet forholdene før cykelgaden, er markant mere utilfredse end beboerne på de gamle veje.

Evalueringen peger på, at de hævede flader er en central forklaring på den lave hastighed og den reducerede biltrafik. Blødere ramper må forventes at øge bilernes hastighed og dermed trække mere trafik til vejen.

Vi har overvejet at udføre ramperne som modificerede cirkelbump, fordi den geometri er mere skånsom over for cykler og især ladcykler. Evalueringen anbefaler alligevel at bevare de hævede flader, og administrationen har tilsluttet sig anbefalingen. En ombygning er en betydelig anlægsudgift, og øger den hastigheden og biltrafikken, skal udgiften afholdes igen for at genoprette situationen. Strækningen rummer dog et ubenyttet sammenligningsgrundlag: det enkeltstående bump er et modificeret cirkelbump, mens de

fire hævede flader har ramper som halve trapezbump. En sammenligning af hastighed og fortovscyklings ved de to typer på samme vej kan isolere rampeudformningens betydning uden anlægsudgift, og vi planlægger at gennemføre den analyse.

#### 4.4 Ulykkesbilledet

Der er siden 2015 registreret ét uheld på Højen, et materielskadeuheld hvor en bil ramte en parkeret bil (politiregistrerede uheld, udtræk fra vejman.dk den 4. august 2026). Uheldet skete før cykelgaden blev etableret.

Der kan ikke udledes en sikkerhedseffekt af dette. Med ca. 940 køretøjer i døgnet og tre års efterperiode er det forventede uheldstal så lavt, at en ændring ikke ville kunne påvises statistisk, uanset dens størrelse. Hertil kommer, at enuehændelser med cyklister er væsentligt underrepræsenterede i den politiregistrerede statistik, og netop den uheldstype er relevant på en strækning med skrappe ramper. Skadestuedata indgår ikke i evalueringen.

Ombygningen blev heller ikke begrundet i en dokumenteret uheldsbelastning, men i henvendelser om utrygge situationer. Vurderingerne af sikkerhedsforhold i denne artikel hviler derfor på målt hastighed, observeret adfærd og oplevet tryghed, ikke på uheldsdata.

#### 4.5 Udfordring: cyklister på fortovet

Cykelgadens primære udfordring er, at ca. 5 % af cyklisterne benytter fortovet, svarende til 30-35 pr. døgn (LINQ Trafikrådgivning, 2026, Idékatalog). Videoanalysen viser, at en del cyklister kører op på fortovet umiddelbart før de hævede flader, hvor kantstenen er sænket eller der er asfaltrampe til en overkørsel. Cyklisterne fortsætter i mange tilfælde ad fortovet mellem krydsene og kører altså ikke kun uden om selve den hævede flade.

Fortovscyklingen skaber utryghed for beboere og fodgængere og udgør en sikkerhedsrisiko ved udkørsler. Oversigtsforholdene forværres flere steder af beplantning, der breder sig frem til vejskel, men fortsat er i oversigtarealet.

Blandt de 15 fodgængere, der har kunnet sammenligne før og efter, svarer syv, at de føler sig mindre trygge end før. Datagrundlaget er lille. Af samtlige 24 adspurgte fodgængere angiver 46 %, at de generes af cyklister på fortovet, mens 83 % samlet set er tilfredse med at gå langs Højen.

Data fra maj 2025 viser et let fald i antallet af fortovscyklister sammenlignet med maj 2024, muligvis fordi det stigende antal fodgængere gør fortovet mindre attraktivt. Cyklisterne tilpasser generelt deres kørsel til fodgængere og vender tilbage til kørebanelen, når de møder dem. Årsagsbilledet behandles i afsnit 5.4.

### 5 Supplerende observationer efter evalueringen

Evalueringen i 2024 efterlod tre spørgsmål. Forholdet mellem cykler og biler blev i den offentlige debat brugt som en samlet dom over cykelgaden, uden at det var undersøgt, hvordan forholdet varierer over døgnet og året. Fortovscyklingen blev tilskrevet de hævede flader, men årsagsbilledet var ikke afdækket. Og indflytningen i Holbæk Have var ikke afsluttet, da evalueringen blev gennemført, så det var uafklaret, om trafikniveauet havde fundet sit leje.

Det gav anledning til at trække data fra de faste tællere for perioden maj 2024 til maj 2026. Analyserne indgår ikke i evalueringsrapporten fra 2025 og er gennemført efterfølgende. De behandles derfor adskilt fra resultaterne i afsnit 4.

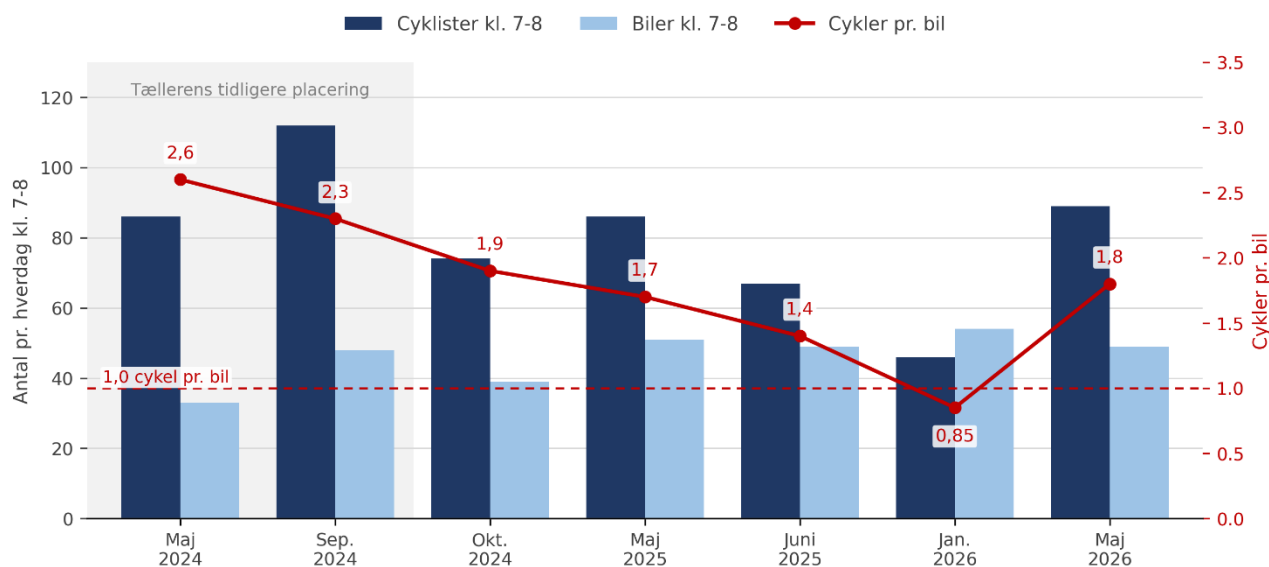
#### 5.1 Datagrundlag og forbehold

Opgørelserne bygger på klassificerede tællinger fra den faste tæller på Højen øst for Godthaabsvej. I døgnopgørelserne indgår alene komplette hverdagsdøgn, hvor både kørebane og begge fortove har fuld datadækning i alle timer. I timeopgørelserne, Figur 4 og Figur 7, indgår alle hverdage, hvor den pågældende time har fuld datadækning. Cyklister opgøres som summen af kørebane og fortov. Tælleren klassificerer elløbehjul som cyklister, og en mindre del af den registrerede fortovskørsel kan derfor være elløbehjul. Én af de permanente tællere blev flyttet den 26.-27. september 2024 ca. 55 m mod øst, på østsiden af Godthaabsvej. Der findes ingen døgn med samtidige målinger fra begge placeringer, og tidsserien kan derfor ikke kalibreres på tværs af flytningen. To hverdagsperioder umiddelbart før og efter flytningen, begge før indflytningen i Holbæk Have, viser 731 biler i døgnet på den gamle placering mod 706 på den nye. Det giver ikke holdepunkt for, at den nye placering registrerer flere biler.

Den faste tæller registrerer 19-24 cyklister på fortovet i døgnet i sommerhalvåret, men det kan variere. Evalueringens og idékatalogets tal på 30-35 er beregnet ud fra den observerede andel på ca. 5 % af det samlede cykelantal og bygger på videoobservation, ikke på den faste tællers fortovs spor. De to opgørelser måler derfor ikke nødvendigvis det samme, og forskellen er ikke en modsigelse af evalueringen.

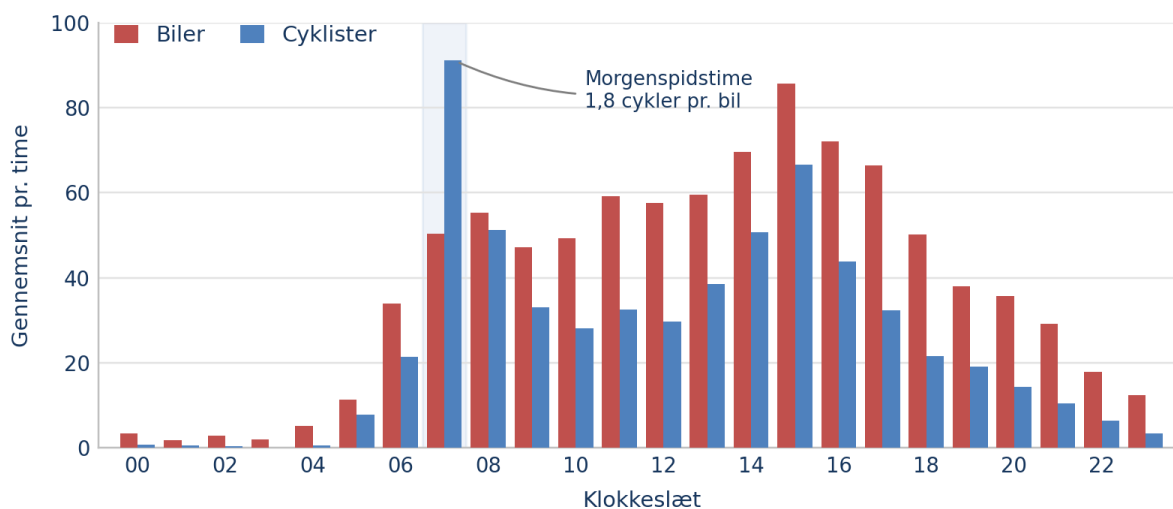
## 5.2 Sæsonvariation i forholdet mellem cykler og biler

Forholdet mellem cykler og biler varierer betydeligt hen over året, og variationen er størst i morgenspidstimen, hvor cykeltrafikken er koncentreret.



Figur 4 - Cykler og biler i morgenspidstimen kl. 7-8 på hverdage, Højen øst for Godthaabsvej. Rød kurve viser cykler pr. bil. Målinger til og med september 2024 stammer helt eller delvist fra tællerens tidligere placering, jf. afsnit 5.1. Kilde: egne udtræk VivaCity.

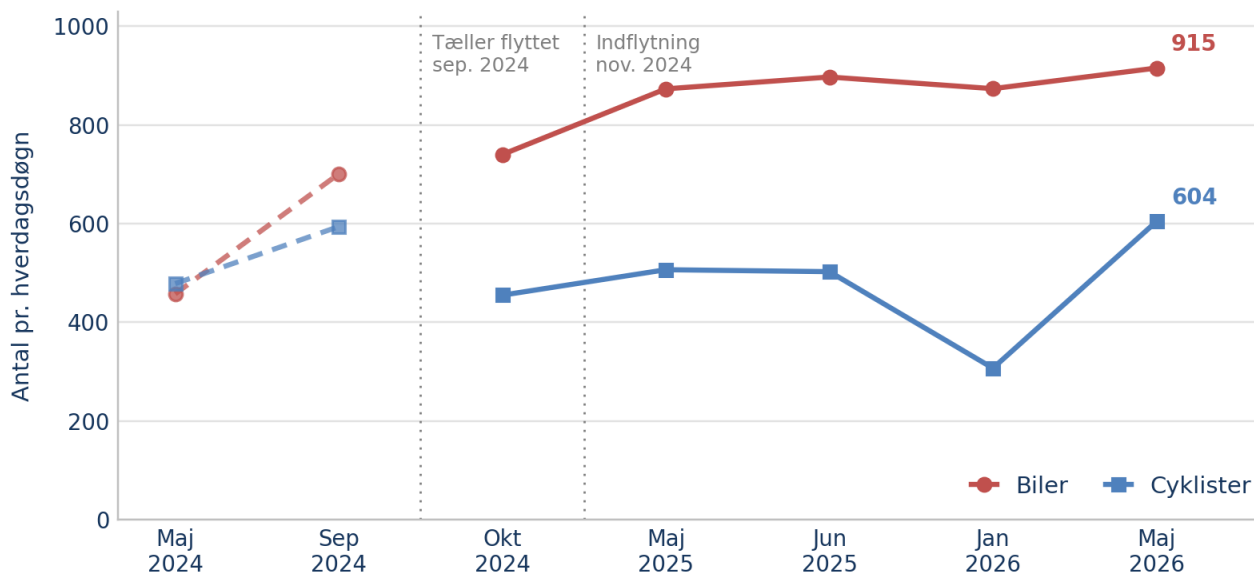
I sommerhalvåret er cyklisterne i klart overtal i morgenspidstimen, med 1,4-2,6 cykler pr. bil. Det laveste af disse tal er målt i juni 2025, hvor sommerferien har reduceret skole- og uddannelsestrafikken; andelen af hverdage med flest cykler falder tilsvarende fra 95 % i maj til 74 % i juni. I januar 2026 er forholdet 0,85, og cyklisterne er kun i overtal på knap en fjerdedel af hverdagene. Morgenspidstimen er samtidig det eneste tidsrum i døgnet, hvor cyklisterne er i overtal; over hele hverdagsdøgnet er der i maj 2026 0,66 cykler pr. bil, se Figur 5.



Figur 5 - Biler og cyklister pr. time på hverdage, Højen øst for Godthaabsvej, maj 2026. Cyklisterne er alene i overtal i morgenspidstimen kl. 7-8, hvor skole- og uddannelsestrafikken afvikles. Kilde: egne udtræk fra VivaCity.

### 5.3 Udviklingen i trafikmængder

Biltrafikken er svagt stigende. På hverdagsdøgn er der målt ca. 740 biler i oktober 2024, ca. 873 i maj 2025 og ca. 915 i maj 2026, se Figur 6. Niveaue ligger dermed ca. 24 % over situationen før indflytningen i Holbæk Have, men væksten er aftaget markant og var kun ca. 5 % fra maj 2025 til maj 2026, mens Asken og Granen blev færdigindflyttet.



Figur 6 - Biler og cyklister pr. hverdagsdøgn, Højen øst for Godthaabsvej, maj 2024 til maj 2026. Stiplet linje angiver målinger fra tællerens tidligere placering, som ikke kan sammenlignes direkte med de øvrige. Kilde: egne udtræk fra VivaCity.

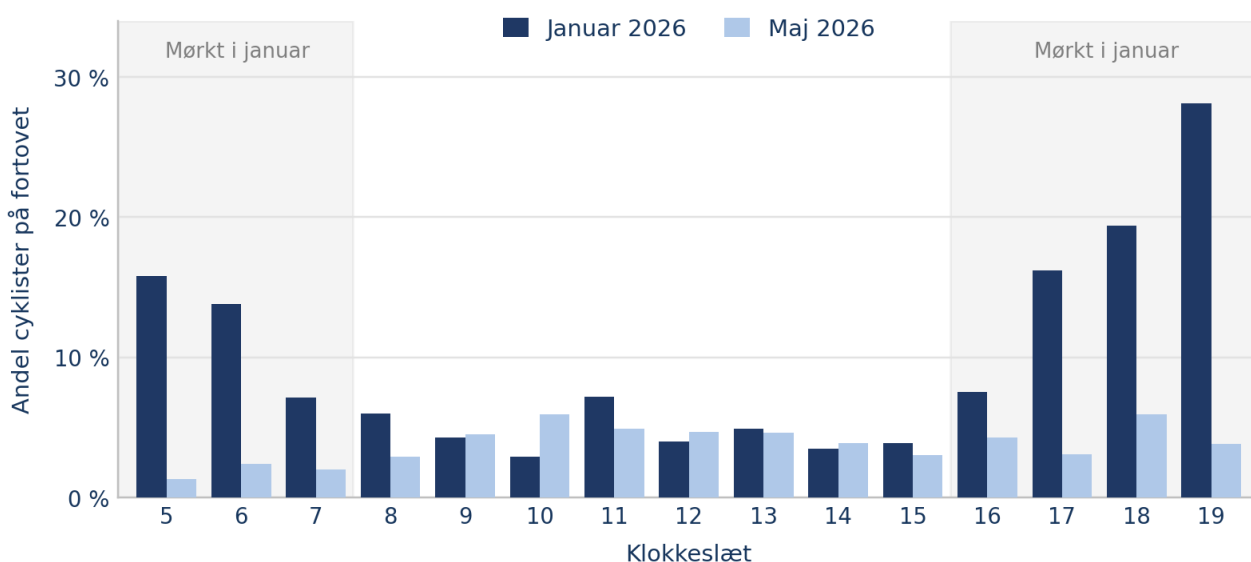
Cykeltrafikken stiger hurtigere. Fra maj 2025 til maj 2026 er antallet af cyklister på hverdagsdøgn steget fra ca. 506 til ca. 604, svarende til ca. 19 %. Forholdet mellem cykler og biler over døgnet er i samme periode forbedret fra 0,58 til 0,66 cykler pr. bil. Forskellen til de 0,64, der er angivet i afsnit 4.1, skyldes, at afsnit 4 opgør årsdøgntrafik, mens afsnit 5 opgør hverdagsdøgntrafik fra den faste tæller. Det markante fald i januar 2026 afspejler sæsonvariationen i cykeltrafikken.

Indflytningen i Holbæk Have blev afsluttet i foråret 2026, og vi forventer derfor ikke yderligere trafikvækst fra området. Med ca. 915 biler pr. hverdagsdøgn ligger Højen tæt på den belgiske og franske anbefaling om højst 1.000 biler i døgnet, jf. afsnit 2.2, og udviklingen bør følges, da et fortsat stigende bilantal på sigt kan udfordre cykelgadens funktion.

### 5.4 Cyklister på fortovet om vinteren

Andelen af cyklister på fortovet ligger stabilt omkring 4 % i oktober, maj og juni, svarende til 19-24 cyklister pr. hverdagsdøgn. I januar 2026 er andelen 9,6 %, svarende til ca. 30 pr. døgn. I absolutte tal er der dermed flere fortovscyklister end om sommeren, selv om det samlede antal cyklister er omtrent halveret, fra ca. 604 pr. hverdagsdøgn i maj 2026 til ca. 307 i januar.

Fordelingen over døgnet peger på en sammenhæng med mørke frem for med klokkeslæt, se Figur 7. I dagtimerne kl. 9-15 ligger januar og maj på samme niveau, 4,4 % mod 4,7 %. I de mørke timer skiller januar sig markant ud, med 14-16 % kl. 5-7 og 16-28 % kl. 17-20, mens maj ligger på 1-6 % i de samme timer. Andelene bygger på 120-321 registrerede cyklister pr. time over 21-22 hverdage. Antallet af fodgængere på fortovet er omtrent det samme i januar og maj, 574 mod 566 pr. hverdagsdøgn, så udviklingen kan ikke forklares med, at fortovet er mindre benyttet om vinteren.



Figur 7 - Andel af cyklister på fortovet pr. time på hverdage, Højen øst for Godthaabsvej. Januar og maj ligger på samme niveau midt på dagen og adskiller sig i de mørke timer. Kilde: egne udtræk fra VivaCity.

Brugernes egne kommentarer peger i samme retning. Cyklister anfører, at cykelgaden ikke saltes eller ryddes i snevejr, og fodgængere, at fortovet bliver glat. Beboerne efterspørger flere gadelamper. Vinterforhold og belysning fremhæves altså af brugerne selv, uden at spørgsmålene indgik i undersøgelsen. De hævede flader er den mest sandsynlige hovedårsag til fortovscyklingen, men næppe den eneste. En del cyklister benytter fortovet over længere delstrækninger, og vinterdata peger på, at mørke og glat føre forstærker adfærden.

Det har betydning for, hvilke tiltag der kan afprøves. Belysning ved de hævede flader og en opklassificering af Højen i vinterregulativet er væsentligt mindre indgreb end en ombygning af ramperne og kan afprøves uden at sætte den fartdæmpende virkning på spil. Tiltagene rummer samtidig en indbygget konflikt med tilgængeligheden: de fysisk mest effektive virkemidler mod fortovscyklende – forhøjninger, fordybninger og ujævn belægning – giver størst gener for blinde, svagtseende og gangbesværede. De hævede flader fungerer i dag som gennemførte fortove, og et tiltag, der gør fortovet ufremkommeligt for cyklister, gør det i et vist omfang også for de fodgængere, fortovet er indrettet til. Vi lægger derfor vægt på, at tiltag vurderes efter vejreglernes principper for universelt design, og at de mindst indgribende virkemidler afprøves først.

Holbæk Kommune planlægger at afprøve tiltagene som forsøg, så effekten kan måles løbende med de faste tællere. Erfaringerne afrapporteres særskilt.

## 6 Diskussion

### 6.1 Er Højen Danmarks bedste cykelgade?

Højen fungerer efter hensigten på langt de fleste parametre, jf. afsnit 4. Det er resultater, mange kommuner efterstræber med deres cykelgader.

Om Højen er Danmarks bedste cykelgade, kan ikke afgøres, når der ikke findes fælles målestokke. Vi mener, at Højen står stærkt, og vi fremlægger tallene, så andre kan efterprøve det.

### 6.2 Forholdet mellem cykler og biler som kriterium

Højen har opfyldt anbefalingen om mindst lige så mange cykler som biler, og har mistet den igen. I 2022, efter ombygningen og før indflytningen i Holbæk Have, var cyklisterne i overtal både i myldretiden og over døgnet. I maj 2026 er forholdet 0,66 cykler pr. bil over hverdagsdøgnet, mens cyklisterne fortsat er i klart overtal i morgenspidstimen størstedelen af året, med 1,4-2,6 cykler pr. bil i sommerhalvåret, jf. afsnit 5.2. I mellemtiden er der ikke ændret en kvadratmeter på vejen. Hastigheden er fortsat lav, adfærden hensynsfuld, den gennemkørende trafik begrænset og tilfredsheden høj. Vi har ikke måleserier, der kan sammenligne hastighed og gennemkørsel direkte med 2022, men intet peger på en forringelse. Det, der har ændret sig, er, at der er bygget boliger i nærheden. Et kriterium, der går fra opfyldt til ikke-opfyldt uden

nogen ændring af anlægget, og uden at de forhold, kriteriet skal indikere, er forringet, er ikke et mål for, om anlægget fungerer.

Flere danske kommuner anvender allerede reglen alene på myldretiden, og under den tolkning opfylder Højen fortsat kriteriet i det meste af året. Myldretidstolkningen løser dermed en del af problemet, men ikke det hele: også myldretidsforholdet svinger med årstiden, fra 2,6 i maj til 0,85 i januar. Skal forholdstallet anvendes, må det som minimum defineres operationelt: hvilket tidsrum, hvilken sæson, hvilket snit og over hvor lang en periode. Ingen af delene er fastlagt i dag. Vores vurdering er, at forholdstallet hverken bør indgå som kriterium for, om en cykelgade bør etableres, eller som mål for, om den fungerer. Det bygger på tre forhold.

### 6.2.1 Forholdstallet måler en mekanisme indirekte

Begrundelsen for kriteriet er, at mængden af cyklister kombineret med et smalt kørespor dæmper bilernes fart. Forholdstallet er altså ikke et mål i sig selv, men en indikator for, om den mekanisme kan forventes at virke. På Højen er den samme virkning tilvejebragt fysisk gennem hævede flader, midtervulst, forsætninger og smalle kørespor. Når hastigheden og adfærden måles direkte, tilfører den indirekte indikator ikke yderligere viden. Højen viser, at det ønskede hastighedsniveau kan opnås, uden at cyklisterne er i overtal hele døgnet.

Hertil kan indvendes, at en vej uden cyklistovertal reelt ikke er en cykelgade, men blot en fartdæmpet vej med rød asfalt. Indvendingen rammer noget centralt, men den forveksler en optælling med et indretningsprincip. Afgørende er, hvem vejen er indrettet efter. Færdselslovens § 49 gælder uændret på Højen: cyklisterne skal holde til højre, og bilister må lovligt overhale. Men kørebanen er efter afmærkningsbekendtgørelsen reserveret til cykel og lille knallert, bilkørsel er tilladt ved undertavle, og udformningen gør overhaling ubekvem. Bilernes hastighed er lagt ned på cyklisternes niveau frem for omvendt, overhaling sker sjældent, og i det tidsrum med flest cyklister er de i overtal. Cyklisterne er dermed i praksis bestemmende for trafikafviklingen – også når døgngennemsnittet viser flere biler.

### 6.2.2 Forholdstallet kan opfyldes af veje, der fungerer dårligt

Et forholdstal siger intet om de absolutte mængder. En vej med 200 cyklister og 150 biler opfylder kriteriet, uden at cykelgaden af den grund har nogen betydning i byens cykelnet. Omvendt kan en vej med betydelig cykeltrafik falde igennem alene på grund af biltrafikkens omfang. De belgiske og franske anbefalinger håndterer dette ved at supplere forholdstallet med absolutte tærskler for både biler og cyklister. De tærskler opfylder Højen i dag, men med ca. 915 biler pr. hverdagsdøgn er der ikke langt til grænsen på 1.000. Netop det er en styrke ved en absolut tærskel: den er en størrelse, vejmyndigheden kan følge og handle på.

### 6.2.3 Forslag: mål på hastighed og adfærd

Vi foreslår, at en cykelgade vurderes på de forhold, trafiksikkerheden og trygheden faktisk afhænger af, og som vejmyndigheden kan stilles til ansvar for gennem vejens udformning:

- bilernes hastighedsniveau, opgjort som 85 %-fraktil
- hastighedsforskellen mellem biler og cyklister
- overhalingsadfærd og afstand ved passage
- andelen af gennemkørende biltrafik uden ærinde
- cyklisterne og fodgængernes oplevede tryghed

To indvendinger er nærliggende. Trygheden på Højen udvikler sig i den forkerte retning: andelen af cyklister, der føler sig mindre trygge end før, er steget fra 5 % til 22 %. Vi vurderer, at det afspejler den øgede biltrafik og fortovscyklingen, ikke udformningen – men det er netop pointen: parametrene fanger de forhold, der faktisk ændrer sig, hvor et forholdstal på 0,64 mod 0,25 ville have vist fremgang på et tidspunkt, hvor trygheden faldt. Dernæst mangler der grænseværdier og en standardiseret metode til at opgøre gennemkørende trafik. Hastighed kan uden videre gives en tærskel – 85 %-fraktilen bør ligge under 30 km/t – mens de øvrige parametre kræver et bredere datagrundlag end én case.

Forholdstallet kan fortsat være nyttigt som screening, og de absolutte tærskler fra Belgien og Frankrig virker anvendelige som ramme. Men det bør ikke være et krav, og det bør ikke stå alene i en

efterevaluering. Vi fremsætter dette som fagligt input til det videre arbejde med danske vejledninger, hvor flere kommuner allerede fortolker tommelfingerreglen fleksibelt, og hvor der efterspørges mere detaljeret vejledning om udformning.

### 6.3 Læring for andre kommuner

For det første peger casen på, at kombinationen af rød asfalt, midtervulst, hævede flader og forsætninger er virksom. Evalueringen kan dog ikke isolere de enkelte elementers bidrag. At kombinationen skulle være mere effektiv end enkeltstående tiltag, er derfor en hypotese, som casen understøtter, men ikke dokumenterer.

For det andet er de hævede flader et nødvendigt, men kontroversielt element. Uden dem må hastigheden og biltrafikken forventes at stige, og effekten har holdt fra 2022 til 2026 under stigende trafikpres. Samtidig skaber de utilfredshed, særligt blandt pendlere og nye beboere uden sammenligningsgrundlag, og de er den mest sandsynlige hovedårsag til fortovscyklingen. Valget af modtiltag rummer en indbygget konflikt: de mest effektive fysiske tiltag mod fortovscyklings forringer samtidig fortovets tilgængelighed for gangbesværede og synshandicappede.

For det tredje bør en evaluering ikke hvile på døgnantal alene. Både forholdet mellem cykler og biler og omfanget af fortovscyklings varierer systematisk over døgnet og året, og variationerne peger på årsagsforhold, som et årsdøgngennemsnit skjuler.

## 7 Konklusion

Evalueringen af Højen tre år efter åbningen viser, at cykelgaden fungerer efter hensigten på næsten alle centrale parametre – også under det øgede trafikpres fra Holbæk Have. Biltrafikken er reduceret til knap halvdelen af det forventede niveau, hastigheden er lav, adfærden hensynsfuld og cyklisternes tilfredshed høj. Hvor stor en del af den bortfaldne biltrafik der er flyttet til nabovejene, er endnu ikke opgjort.

De hævede flader er cykelgadens mest kontroversielle element, men en central forudsætning for effekten, og bør bevares. Den primære udfordring er cyklister på fortovet, hvor andelen mere end fordobles i januar og følger mørket. Holbæk Kommune arbejder videre med forsøg, hvor effekten måles løbende, og hvor tilgængeligheden vurderes, inden tiltag vælges.

Højen opfyldte anbefalingen om mindst lige så mange cykler som biler i 2022, både i myldretiden og over døgnet, og opfylder den ikke længere over døgnet – uden at vejens udformning er ændret, og uden at hastighed, adfærd eller gennemkørende trafik er forringet. Det er vores vurdering, at forholdstallet hverken bør indgå som kriterium for etablering af en cykelgade eller som mål for, om den fungerer, og at vurderingen i stedet bør hvile på hastighed, adfærd og tryghed. Højen kan bidrage med datagrundlag til det videre arbejde med danske vejledninger på området.

## Referencer

Bekendtgørelse af færdselsloven, LBK nr. 118 af 12/01/2026.

Bekendtgørelse om vejafmærkning, BEK nr. 425 af 13/04/2023 med senere ændringer.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, BEK nr. 426 af 13/04/2023 med senere ændringer.

Jørgensen, A.W., Valentin, J., Brandt Christensen, L. & Bamarne, A. (2022): Cykelgade i Holbæk – sikker og tryk forbindelse for 700 cyklister. Trafik & Veje, december 2022, s. 53-55.

LINQ Trafikrådgivning (2026): Højen cykelgade – Evaluering. Notat udarbejdet for Holbæk Kommune, 17. februar 2026.

LINQ Trafikrådgivning (2026): Højen cykelgade – Idékatalog: Tiltag mod cykling på fortovet. Udarbejdet for Holbæk Kommune, 17. februar 2026.

Vejdirektoratet (2024): Vejregelhåndbog, Tværprofiler i byer, maj 2024.

Vejdirektoratet (2025): Baggrundsnotat om cykelgader. Erfaringsopsamling om cykelgader i Danmark og Europa. Udarbejdet af Rambøll Danmark A/S for Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme, marts 2025. Notatets afsnit om Holbæk bygger på interview med denne artikels forfatter. Københavns Kommunes Cykelfokus 2024 og Transportministeriets afgørelse om Nordre Frihavnsgade er gengivet efter dette notat.