

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Speed pedelegs på supercykelstierne – et dilemma om tryghed og overflytningspotentiale

*Diana Bern Skyum, jm8t@kk.dk, kommunikationsmedarbejder, Sekretariatet for supercykelstier
Martin Kristian Kallesen, mkk@viatrafik.dk, Trafikplanlægger, Via Trafik*

Abstract

I juli 2018 blev en ny forsøgsordning vedtaget, der tillader speed pedelegs at køre på cykelstierne. Speed pedelegs er elcykler, der yder motorassistance op til 45 km/t. Supercykelstierne er i den offentlige debat ofte nævnt som stedet, hvor speed pedelister kan udnytte cyklernes fulde potentiale. Derfor har Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden besluttet at få kortlagt forholdene for kørsel med speed pedelegs på supercykelstierne i hovedstadsområdet.

Kortlægningen viser, at 12 km (8 %) af det eksisterende supercykelstinet vurderes at være fuldt egnet til at udnytte potentialet på en speed pedeleg på en tryk og sikker måde (kategori A). På omkring 80 km (50 %) af det eksisterende net af supercykelstier er fysiske forbedringer påkrævet, før nettet vurderes at være fuldt egnet til at udnytte potentialet på en speed pedeleg på en tryk og sikker måde (kategori B). Mens omkring 70 km (42 %) af det eksisterende net af supercykelstier ikke er egnet til at udnytte potentialet på en speed pedeleg på en tryk og sikker måde (kategori C).

På baggrund af kortlægningen anbefales der en række fysiske, adfærdspåvirkende og lovgivende tiltag, for at imødekomme speed pedelegs på alle tre strækningskategorier (A, B og C). Fysiske tiltag må forventes primært at skulle gennemføres af de enkelte kommuner. Adfærdspåvirkende tiltag må forventes at skulle gennemføres af offentlige/private aktører afhængigt af tiltag. Ændring af lovgivning skal gennemføres af staten.

Speed pedelegens force og udfordring

I juli 2018 blev en ny forsøgsordning vedtaget, der tillader speed pedelegs at køre på cykelstierne. Speed pedelegs er elcykler, der yder motorassistance op til 45 km/t. Det særlige potentiale ved denne type cykel beskrives ofte som muligheden for at få flere – særligt bilister – til at vælge cyklen som transportmiddel på de længere strækninger mellem byer.

Med stigende trængselsudfordringer og stadig flere biler på vejene i Danmark, kan speed pedelegen anses som et kærkomment redskab til at lokke flere danskere fra bilen over på cyklen. Den ligner en almindelig elcykel til forveksling, men hvor en elcykelmotor slår fra ved 25 km/t, assisterer speed pedelegen op til 45 km/t. Det gør den attraktiv for pendlere, der har lidt for langt til arbejde til normalt at ville cykle, eller pendlere, der bare vil forkorte rejsetiden på cykel. For den er hurtig. Og det er både speed pedelegens force og dens udfordring.

For hvor kan den køre og udfolde sit fulde potentiale på 45 km/t, så det er trygt og sikkert for både speed pedelister og de andre trafikanter? Og vil speed pedelecs potentiale opveje de trygheds- og sikkerhedsudfordringer, som den formodes at medføre?

Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden har besluttet at få kortlagt forholdene for kørsel med speed pedelecs på supercykelstierne i hovedstadsområdet. Supercykelstierne er i den offentlige debat nemlig ofte nævnt som stedet, hvor speed pedelister kan udnytte cyklernes fulde potentiale.

Generelt er dansk cykelinfrastruktur ikke bygget til hastigheder på 45 km/t. Men det betyder ikke nødvendigvis, at det er problematisk, at cyklister kører efter forholdene med relativ høj hastighed. Det sker allerede i dag i stort omfang med motionscyklister. Forskellen er, at en speed pedelist ikke ligner en motionscyklist, og uventet høj hastighed for en medtrafikanter kan resultere i konflikter og ulykker.

Undersøgelsens metoder og resultater

Undersøgelsen består af en adfærdsundersøgelse i form af fokusgruppeinterviews med nuværende speed pedelister samt en gennemcyklings af alle ruter på en speed pedelec. Gennemcyklingen har resulteret i en kortlægning og vurdering af supercykelstinetts infrastrukturelle kompatibilitet med speed pedelecs samt et løsningskatalog over anbefalinger til handlinger.

Kortlægningen er igangsat ud fra en formodning om, at speed pedelecs qua deres hurtigere hastighed men ellers neutrale/almindelige udseende vil skabe konflikter og måske endda ulykker, når de får lov at færdes blandt almindelige cyklister og elcyklister på cykelstier, som antageligt ikke er gearet til at håndtere brugere med så differentieret hastighed.

I kortlægningen af supercykelstinet er stierne gennemcyklet på en speed pedelec, hvorefter ruterne er opdelt i 32 forskellige strækningstyper. Strækningstyperne er derefter opdelt i følgende kategorier:

Tabel 1 – Oversigt over de tre kategorier af strækningstyper, herunder definition, aktion og omfang.

Kategori	Definition	Aktion	Omfang
A	Strækninger indrettet så brugeren af en speed pedelec kan udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde	Ændringer ikke påkrævet	12 km / 8 %
B	Strækninger hvor fysiske forbedringer er påkrævet for at brugeren af en speed pedelec kan udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde	Særligt fokus på fysiske tiltag	81 km / 50 %
C	Strækninger der ikke er egnet til at udnytte potentialet om hastighed på 30-40 km/t, så brugeren af speed pedelecs skal i højere grad tilpasse sig forholdene som en almindelig cyklist	Særligt fokus på adfærdspåvirkende tiltag og ændret lovgivning	68 km / 42 %

Strækninger i kategori A kræver altså som udgangspunkt ikke ændringer, for at speed pedelecs kan køre på stierne og udnytte deres fulde potentiale på en tryk og sikker måde for både speed pedelister og andre trafikanter. Strækninger i kategori B kræver dog fysiske forbedringer for kørsel med speed pedelecs, mens strækninger i kategori C grundlæggende ikke egner sig til at blive tilpasset til kørsel med speed pedelecs. Derfor er det på disse strækninger adfærd og regulering, der skal sikre en tryk og sikker færdsel.

Ifølge kortlægningen af supercykelstinet er det kun 8% af det eksisterende rutenet, der falder inden for kategori A. Det er med andre ord kun 8% af rutenettet, der på nuværende tidspunkt er indrettet, så speed pedelister kan udnytte cyklens fulde potentiale på en tryk og sikker måde. Resten af nettet hører under kategori B (50,5%) og kategori C (42%).

På baggrund af kortlægningen og input fra fokusgruppen bestående af eksisterende speed pedelister er der udarbejdet et løsningskatalog med anbefalinger til, hvordan strækningstyperne i kategori B kan forbedres, samt hvilke tiltag der kan medvirke til, at strækningstyperne i kategori C i højere grad kan sikre en tryk og sikker færdsel for speed pedelister såvel som almindelige (el-)cyklister på supercykelstierne.

Hvordan kan forholdene på supercykelstierne optimeres?

Grundlæggende anbefales det, at der arbejdes med tre overordnede greb til at forbedre forholdene og imødekomme speed pedelegs på supercykelstierne:

1. Fysiske tiltag
2. Adfærdspåvirkende tiltag
3. Regulering

At det grundlæggende er forbundet med en øget ulykkesrisiko at færdes med ekstra høj hastighed (som det er muligt på en speed pedeleg), elimineres dog ikke.

1) Fysiske tiltag

Selvom vi ikke kan bygge os ud af risikoen for ulykker, så kan sikkerheden øges gennem fysiske tiltag. Blandt andet ville bredere cykelstier samt afmærkning af f.eks. overhalingsbaner bidrage til mere sikre overhalingssituationer. Både til fordel for den, der overhaler, og den, der bliver overhalet. En mere jævn belægning på cykelstien ville desuden sikre et bedre flow blandt cyklisterne og reducere risikoen for pludselige undvigemanøvrer. Derudover kan man arbejde på at forbedre oversigten ved sideveje og stier. Dette ville højne følelsen af tryk hos trafikanterne og mindske mængden af farlige situationer.

2) Adfærdspåvirkende tiltag

Speed pedelegs er en ny trafikanttype, som vi ikke er vant til at se på cykelstierne. Informationskampagner kan hjælpe med til en afmystificering og bidrage til at gøre opmærksom på den nye trafikant samt informere om, hvordan man skal forholde sig til den. Det er desuden en fordel at forsøge at påvirke udviklingen i en positiv retning. Det kan bl.a. gøres gennem kampagner omkring brug af ringeklokker, fokus på at cyklister skal "køre pænt", anbefalet hastighed, etc.

3) Regulering

Sluttelig foreslås det, at nogle problematikker omkring speed pedelegs eventuelt kan afhjælpes gennem mere regulering. F.eks. ved at stille strengere krav til føreren såsom et krav om motorcykelkørekort. Eller krav om, at føreren skal bære styrthjelm frem for cykelhjelm for dermed at synliggøre, at her er én, der kører hurtigt. Man kunne også stille krav om større synlighed af både cykel og cyklist i form af lys og reflekser. Er speed pedelegen kommet for at blive, kræver det tiltag på både statsligt og kommunalt niveau.

Speed pedelegs på supercykelstierne

Konklusionen fra kortlægningen peger på, at hvis supercykelstierne skal imødekomme speed pedelegs som transportform, vil det stille krav til en fysisk opgradering af supercykelstierne flere steder – da kun 8% af nettet i dag kan understøtte kørsel på speed pedelegs. Men det er ikke muligt at bygge sig ud af det alene, der bør også igangsættes adfærdspåvirkende og regulerende tiltag, hvilket både skal ske på statsligt og kommunalt niveau.

Forsøgsordningen evalueres ifølge Færdselsstyrelsen løbende: "... så det er muligt at følge og tilpasse udviklingen. I den forbindelse vil både brugen, udbredelsen og eventuelle ulykker med speed pedelegs blive analyseret." (www.fstyr.dk/pedeleg). Der har indtil videre ikke foreligget tilstrækkeligt data om speed pedelegs til at kunne lave en evaluering.

Supercykelstisamarbejdet forventer at drøfte undersøgelsens konklusioner og Færdselsstyrelsens evaluering af forsøgsordningen, når denne offentliggøres, for en endelig stillingtagen til, hvordan supercykelstiinfrastrukturen i fremtiden skal imødekomme speed pedelegs. Samarbejdet har altså ikke drøftet resultaterne af kortlægningen på nuværende tidspunkt.

Oplægget på Trafikdage har til formål at åbne op for diskussionen om speed pedelegs på cykelstierne på baggrund af den nyeste viden på området. Ved at se på dilemmaet om speed pedelegens formodede overflytningspotentiale overfor forholdene for kørsel med speed pedelegs på supercykelstinet, kan vi

åbne op for nogle af de overvejelser, der bør tages højde for ved en eventuel forlængelse af forsøgsordningen, samt hvilke tiltag, der eventuelt bør igangsættes, såfremt forsøgsordningen forlænges.

På nuværende tidspunkt er der ingen evalueringer eller anden evidens der indikerer, om speed pedelegs som transportmiddel er mere eller mindre farlige eller usikre end almindelige cykler eller elcykler, ej heller om speed pedelegs har et større potentiale for at overflytte bilpendlere til cykelpendlere.

Den endelige rapport fra undersøgelsen af supercykelstinetet i hovedstadsregionen ligger på Supercykelstisamarbejdets hjemmeside: www.supercykelstier.dk



I forhold til en almindelig elcykel er der ikke meget, der syner anderledes ved en speed pedeleg.