

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



Bedre genkendelighed på Supercykelstierne

Anna H. Garrett, ea5i@tmf.kk.dk

Projektleder, Sekretariatet for Supercykelstier

Resume

Supercykelstierne i Region Hovedstaden er et net af højklassede cykelpendlerruter, der skal få flere til at vælge cyklen til og fra arbejde. I dag er tre Supercykelstier indviet, og der er allerede sket en stor stigning i antallet af cyklister. Dog er der stadig udfordringer på supercykelstierne - det gælder særligt ift. genkendeligheden og vejvisningen. Udfordringen er blandt andet, at Supercykelstierne stadig er cykelstier sammensat af vej- og stityper af meget forskellig karakter. Som cyklist, og særligt som ny cyklist, er det et problem, hvis Supercykelstien er svær at finde og genkende, når man gerne vil have flere til at hoppe på cyklen til arbejde.

For at imødekomme nogle af disse udfordringer kører Sekretariatet for Supercykelstier nu et 2-årigt testforløb med orange afmærkning, der skal vise vej og bekræfte de cyklende i, at de nu befinder sig på en Supercykelsti. Afmærkningen består i orange pile, stiplede linjer og en destinationsrulle, som er en tavle med stednavne og afstanden til dem fra Supercykelstien. Afmærkning er blevet anlagt på de tre eksisterende Supercykelstier. I foråret 2016 er afmærkningen på Albertslundruten og Farumruten blevet evalueret med 40 testpendlere. Resultaterne viste en stor forbedring i vejvisningen og genkendeligheden på Supercykelstierne. Afmærkningen bidrager til, at Supercykelstierne fremtræder som en opgraderet vejklasse på lige fod med andre højklassede vejtyper, på trods af det tidlige stadie i Supercykelstiernes udvikling og anlæggelse.

Bedre genkendelighed med afmærkning

Samarbejdet

Det tværkommunale Supercykelsti-samarbejde arbejder for, at der kan tilbydes et sammenhængende net af cykel-infrastruktur af høj og ensartet kvalitet, som dermed kan skabe et seriøst alternativ til passiv transport. Supercykelstier skal gøre det nemmere og mere behageligt at være cykelpendler, så flere i fremtiden vil vælge cyklen som deres primære transportform. Supercykelstierne er et unikt, tværkommunalt samarbejdsprojekt mellem 23 kommuner i Region Hovedstaden, og er forankret i et projektsekretariat i København. Projektet blev født i 2009 med det formål at få flere til at pendle på cykel til Hovedstaden. I dag spænder samarbejdet meget bredere, og involverer næsten hele Region Hovedstaden.

Ambitionen med Supercykelstierne er at prioritere forholdene for dem, der vælger at pendle på cykel. Kommunerne arbejder for at sikre fire overordnede kvalitetsmål; tilgængelighed, fremkommelighed, komfort samt sikkerhed og tryghed. Det indebærer blandt andet en reduktion af skarpe sving, høj cykelstistandard hele vejen, belysning, jævn belægning, snerydning samt fodhvilere og cykelpumper langs ruterne.

I 2012 blev Albertslundruten indviet, Farumruten i 2013 og Ishøjruen i august 2016. Antallet af Supercykelstier tager nu for alvor fart efter flere år med at søge midler og anlægge. I 2016 er der i alt 52 km Supercykelstier i Region Hovedstaden og i 2018 vil det samlede antal km være oppe på 205.

Brandet Supercykelstier er blevet meget positivt modtaget både internationalt og nationalt af mange daglige pendlere, der glæder sig over forbedringer og nye muligheder. Dog er det også et stærkt brand, der vækker høje forventninger med sit "super" navn. På trods af projektets relativt korte levetid og tidlige stadie i anlægsprocessen, er der behov for, at Supercykelstierne fremstår "super", så man som pendler ved, hvornår man befinder sig på en Supercykelsti og oplever en forskel.

Afmærkning der skaber ét fælles visuelt udtryk på Supercykelstier på tværs af kommunegrænser

Kommunerne i samarbejdet anlægger den vigtigste del af Supercykelstierne. De sørger nemlig for den rigtige bredde og den gode belægning på stierne, som har den største betydning for pendlere. Samtidigt er genkendeligheden på tværs det, der skaber sammenhængen på Supercykelstinet. Det er den ekstra service, som fodhvilere, tunnelbelysning, cykelpumperne, cykelbarometre etc., enten med det orange supercykelstilogot eller i den genkendelige orange farve, som skaber ensartethed. Disse tiltag skal sikre et højere serviceniveau, som man som pendler forventer på en Supercykelsti, og så skal de sikre en god genkendelighed på tværs.



Billeder: fodhvilere, cykelpumpe, Ruteskilt og visualisering af tunnelbelysning.

Ved indvielsen af de to første ruter blev ruterne optegnet med en orange stribe i højre side hele vejen. Det blev godkendt af Vejdirektoratet som et midlertidigt kampagnetiltag. Striben bandt ruten sammen på tværs af kommunegrænser, og skabte opmærksomhed. Internationalt er der mange steder, hvor cykelstier også optegnes. I Holland anlægges cykelstierne med rød asfalt, i USA og Australien er mange cykelstier grønne og i London er deres Cycle Superhighways blå.

Striben begyndte at falme på Albertslundruten og Farumruten, og der var stor efterspørgsel på at få den genoptegnet, både fra kommunerne og de pendlere, der dagligt brugte ruterne. Striben kunne dog ikke genoptegnes, da den havde karakter af midlertidig vejafmærkning. Derfor udarbejdede Sekretariatet for Supercykelstier alternative typer af afmærkning, som i stedet kunne erstatte den orange stribe.



Udformning af pile og Supercykelstisymboler.



Udformning af orange prikker.

LYNGBY	4 km	LYNGBY	10 min
GENTOFTE	4 km	GENTOFTE	5 min
HELLERUP	10 km	HELLERUP	5 min
HOLTE	14 km	HOLTE	5 min
BIRKERØD	24 km	BIRKERØD	10 min
ALLERØD	29 km	ALLERØD	15 min

Udformning af destinationsrulle.

Supercykelsti-samarbejdet udvalgte tre typer afmærkning som blev testet på tre eksisterende Supercykelstier. Først Albertslundruten og Farumruten og i august 2016 på Ishøjruen. Vejdirektoratet godkendte en testperiode på 2 år betinget af, at afmærkningen blev evalueret. Af hensyn til evalueringen af afmærkningen er de tre

afmærkningsdesign fordelt på næsten hver sin rute. På den måde kan resultaterne af den enkelte type afmærkning bedre isoleres.

- På Farumruten er der i maj 2016 anlagt orange prikker i asfalten langs hele strækningen og destinationsruller, der informerer om, hvor langt man er på ruten, hvilken afstand man har tilbagelagt samt afstand til nærmeste by.
- På Albertslundruten er der i april 2016 anlagt orange rundeller i asfalten med pile, der angiver Supercykelstiens forløb, samt orange rundeller med logo, der skal gøre det lettere for pendlere at orientere sig om, at de kører på en Supercykelsti.
- På Ishøjrueten anlægges i august 2016 de orange rundeller i kombination med destinationsafmærkning.



Billeder: Rundeller med pil og c, Albertslundruten. Destinationsrulle og prikker, Farumruten.

Evaluering

Evalueringen baseres på en før-måling i februar 2015, der allerede blev foretaget før afmærkningen blev anlagt. Til før-målingen blev 20 testcyklister rekrutteret til at gennemkøre Albertslundruten. Testcyklisterne måtte ikke på forhånd være bekendt med ruten, og de kendte ikke det egentlige formål med turen. De blev sendt afsted enkeltvis med en GPS og fik at vide, at de skulle følge Supercykelstien indtil nogle medarbejdere stoppede dem. Da de kom i mål, blev de interviewede ud fra en række planlagte spørgsmål. GPS'en registrerede, hvorvidt de fór vild undervejs. Metoden var overvejende kvalitativ og gav et godt indblik ind i deres oplevelse og indtryk undervejs, fordi de netop blev interviewet på stedet, hvor deres indtryk og oplevelse af turen var klar i hukommelsen uden at blive påvirket af andre.

Otte ud af 20 fór vild i 2015 og testcyklisterne efterspurgte langt bedre skiltning. Herunder både flere skilte, bedre rengøring af de eksisterende og bedre placering af skiltene.

I maj 2016 efter afmærkningen var anlagt blev testkørslen gentaget, denne gang også på Farumruten. Der blev sendt 20 testpendlere ud på hver rute, så der i alt var 40 testpendlere der gennemkørte ruterne. Denne gang fór tre ud af 40 vild, og efterspørgslen på skilte var ikke længere udtalt. Afmærkningen fremstår til at virke efter hensigten. Testcyklisterne var blevet bedre til at finde vej, og de havde alle følelsen af at være godt orienteret langs ruten. Tilbagemeldingerne var meget positive, og der blev særligt lagt vægt på vigtigheden i at blive bekræftet undervejs. Særligt de orange rundeller blev både set og anvendt af alle testcyklisterne.

Rundeller

Rundellerne blev lagt ud på Albertslundruten, hvor de blev placeret før og efter kryds (kun på cykelstiareal) og på længere lige strækninger, hvor der var behov for at blive bekræftet i, at man fortsat var på en Supercykelsti. Samtlige testcyklister lagde mærke til dem. Både rundellerne med pile og Supercykelsti-logoet. Rundellerne var nemme at forstå og cykle efter, og særligt dem med pile blev meget positivt modtaget. I forhold til

rundellernes design svarede flere cyklister, at de syntes godt om den orange farve. Farven er særligt god, fordi den er iøjnefaldende. Testcyklisterne sagde blandt andet om rundellernes design: *"Det er en god farve, da det er nemt at se, særligt når man kommer langt fra."* og *"Størrelsen er fin pga. farven. Den skinner, så man får øje på dem."* Lige mange cyklister syntes hhv. at rundellernes størrelse var passende og at rundellernes gerne måtte være lidt større. Cyklisterne syntes generelt, at rundellerne var meget brugbare og nogle cyklister ønskede derfor flere rundel-afmærkninger på ruten. Flere cyklister pointerede, at de syntes, at der særligt skal være rundeller ved vejkryds. En rundel-markering til at vise retning, hver gang man er på vej ind i et kryds, vil skabe tryghed i forhold til den videre færd på ruten. Testcyklisterne sagde blandt andet om rundellernes placeringer: *"Der skal være rundeller hver gang man kan være i tvivl, især ved vejkryds, hvor der fx er fire veje i et kryds"* og *"de bør være i alle kryds – før krydset"*.

Destinationsruller

Destinationsrullerne blev lagt ud på Farumruten. Farumruten løber i eget tracé og stisystem langs Hillerødmotorvejen. Destinationsrullen fungerede derfor godt her, da den viser afkørslerne til nærmeste byer langs ruten. Dens formål er at give cyklisten en følelse af at flytte sig på ruten og tilbagelægge kilometer, samtidig med at det bliver muligt at orientere om afstande til de omkringliggende byer. Destinationsrullen er inspireret af s-togslinjerne informationsskærme med de forskellige stop undervejs og den dynamiske linje, der indikerer afstanden til næste stop.

Samtlige testcyklister lagde mærke til destinationsrullen, der var afmærket i asfalten på stien. 13 ud af 20 cyklister brugte kilometerangivelsen på destinationsrullen til at orientere sig om, hvor langt de var på ruten. Seks ud af 20 testcyklister tænkte over, at destinationsrullen viste, hvor den næste afkørsel fra Supercykelstien ville føre dem hen. Cyklisterne var generelt begejstrede for destinationsrulle-afmærkningen. En testcyklist kommenterede: *"de [destinationsrullen] fortalte mig hvor langt jeg har til et sted og hvor langt jeg allerede har kørt. De er totalt fede"*. Til spørgsmålet om hvordan testcyklisterne brugte afmærkningen svarede de fleste, at de brugte destinationsrullen til at orientere sig efter. 12 ud af 20 cyklister svarede, at de brugte destinationsrullen til at orientere sig om, hvor de befandt sig på ruten. De resterende testcyklister svarede, at de ikke rigtigt brugte destinationsrullen, da de enten allerede har en god fornemmelse og kendskab for området eller fordi de ved denne testcykeltur ikke skulle indenom nogen af de markerede byer, og derfor ikke fandt det nødvendigt at orientere sig via destinationsrullerne.

Generelt syntes alle på nær en testcyklist, at destinations-afmærkningen var nem at forstå. Testcyklisterne var begejstrede for denne type afmærkning og nogle ønskede mere af denne slags afmærkning. Ingen cyklister indikerede, at de på noget tidspunkt havde været i tvivl om ruten pga. af manglende afmærkning af afkørsler fra Supercykelstien eller manglende kilometerangivelser. Flere svarede, at antallet af nævnte destinationer på rullen var helt perfekt, mens der fog er delte meninger om skriftstørrelsen. Nogle bemærkede, at de synes tekststørrelsen var for lille, og at det var svært at nå at læse, hvad der stod på destinationsrullen i forbifarten. Samtidig nævnte nogle cyklister dog, at de godt kunne nå at orientere sig om, hvilke byer destinationsrullen gav oplysninger om, men at de havde problemer med at nå at læse antal km ud for destinationerne. En enkelt cyklist var forvirret over, hvad pilen på destinationsrullen markerede og et par cyklister syntes, at det var forvirrende, at der på rullen forekom bynavne, som man allerede havde passeret. Denne misforståelse er også en pointe Sekretariatet for Supercykelstier senere er blevet gjort opmærksom på fra borgerhenvendelser.

Prikker

Prikkerne blev lagt på Farumruten. Hensigten var, at prikkerne skulle ligge som en stipleret linje langs hele ruten, men af økonomiske årsager, blev prikkerne i stedet lagt før og efter kryds og forbi sidevej, for i stedet at lede cykelpendlere af rette vej, hvor der kan være tvivl. Samtlige testcyklister på Farumruten lagde mærke til de orange prikker på stien, men nogle synes det var svært at afkode, hvad afmærkningen betød. Størstedelen af cyklisterne (14 cyklister) syntes, at prikkerne var nemme at forstå og bruge. Seks cyklister var dog forvirret over, hvad prikkerne skulle indikere. 13 ud af 20 opfattede prikkerne som en markering af Farumrutens forløb. De testcyklister der var i tvivl om afmærkningen forklarede, at de troede, at prikkerne:

"var en markering af, at der her skulle laves noget vejarbejde her", "var en indikation af, at man skulle være ekstra opmærksom", "skulle bruges til at følge stien efter mørkets frembrud" eller "kun skulle bruges ved nedkørsler og sideveje". 12 ud af 20 testcyklister brugte prikkerne til at bekræfte, at de stadig befandt sig på ruten. Blandt de otte resterende cyklister benyttede man prikkerne meget lidt, fordi man ikke fandt det nødvendigt eller var i tvivl om, hvad prikkerne skulle markere.

Generelt roste cyklisterne prikkernes størrelse, farve og placering på stien. De fleste af cyklisterne syntes, at det var nemt at forstå afmærkningen, når man vel og mærke kendte til Supercykelstiernes gennemgående orange farve. Nogle cyklister ønskede, at prikkerne skulle forekomme hyppigere på ruten, samt at prikkerne skulle være tydeligere i den lyse asfalt. Samtidig fremhævede andre testcyklister, at de netop synets god om, at prikkerne havde den nuværende størrelse og farve, da de dermed, på en positiv måde, indgår meget diskret i det øvrige landskab og bybillede. Prikkernes diskrete fremtoning opleves dermed som noget positivt i et bybillede, hvor der allerede er meget skiltning og afmærkning, man skal forholde sig til som cyklist.

500 km genkendelige Supercykelstier

Destinationsrullerne og rundellerne testes igen i august 2016, hvor teksten på destinationsrullerne bliver større og rundellernes placering bliver hyppigere og mere systematisk. Hele projektet fortsætter frem mod primo 2017, hvor afmærkningens holdbarhed evalueres gennem vinteren og projektet afsluttes med en ansøgning til Vejdirektoratet om forlængelse af dispensationen eller en permanent godkendelse. En forlænget dispensation eller permanent godkendelse fra Vejdirektoratet kan føre til at afmærkningen fremadrettet anlægges på alle kommende Supercykelstier i Region Hovedstaden og dermed gør det endnu nemmere for brugerne at tage cyklen på længere distancer.