

Speed pedelegs og supercykelstier – det perfekte match?



Diana Bern Skyum
Kommunikationsmedarbejder
Sekretariatet for supercykelstier
Jm8t@kk.dk



Martin Kristian Kallesen
Trafikplanlægger
Via Trafik
mkk@viatrafik.dk

Speed pedelegen kører nu på de danske cykelstier

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. De regionale supercykelstier kunne derfor nemt anses som den oplagte infrastruktur for speed pedelegs. Men hvad betyder speed pedelegens indtog på cykelstierne? Og er speed pedelegs og supercykelstier overhovedet det perfekte match? Det undersøger hovedstadsregionens supercykelstisamarbejde.

En cykel med ekstra pendlerpotentiale på de lange ture mellem byerne

Med stigende trængselsudfordringer i Region Hovedstaden og stadig flere biler på vejene i Danmark kan speed pedelecen anses som et kærkomment redskab til lokke flere danskere fra den firehulede over på den tohulede.

Den ligner en almindelig elcykel til forveksling, men hvor en elcykelmotor slår fra ved 25 km/t, assisterer speed pedelecen 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 dét er både speed pedeleccens force og dens udfordring. For hvor kan den køre og udfolde dens fulde potentiale på 45 km/t, så det er trygt og sikkert for både speed pedelister og de andre trafikanter?

Kortlægning af forholdene for kørsel med speed pedelecs

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.

Via Trafik har stået for undersøgelsen, som består af en adfærdsundersøgelse i form af fokusgruppeinterviews med nuværende speed pedelister, samt en gennemcyklings af alle ruter på en speed pedelec. Således har Via Trafik kortlagt og vurderet supercykelstinetts infrastrukturelle kompatibilitet med speed pedelecs og fremlagt et løsningskatalog over anbefalinger til handlinger. Undersøgelses hovedpointer vil blive fremlagt i følgende.

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 pedelister ikke ligner en motionscyklist, og uventet høj hastighed for en medtrafikanter kan resultere i konflikter og ulykker.

Hvad er en speed pedelec?

- En særlig type elcykel med assistance op til 45 km/t
- Velegnet til pendling over længere distancer
- Er tidligere blevet kategoriseret som en stor knallert
- Er fortsat kun ganske lidt udbredt i Danmark
- Prisen for en speed pedelec starter fra ca. 25.000,- kr.

Hvem må køre på den?

- Alle over 18 år
- 17-årige med kørekort til bil
- 15-årige med knallertkørekort

Hvad er lovkravene?

- Skal benyttes på samme områder som cykler
- Særlig typegodkendt cykel
- Krav om en særlig ansvarsforsikring
- Cykelhjelmer er et lovkrav
- Cykellygterne skal være tændt under kørsel, også om dagen
- Barnestol eller cykeltrailer må ikke monteres



Speed pedelec på supercykelstierne. Kilde: Via Trafik

En kortlægning af supercykelstiernes kompatibilitet – inddelt i 3 kategorier

I kortlægningen af supercykelstinettet har Via Trafik gennemcyklet stierne på en speed pedelec og opdelt ruterne i 32 forskellige strækningstyper. Strækningstyperne er derefter opdelt i følgende kategorier:

- A. Strækninger indrettet så brugeren af en speed pedelec kan cykle en hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde.
Ændringer ikke påkrævet.
- B. Strækninger hvor forbedringer er påkrævet for at brugeren af en speed pedelec kan cykle en hastighed på 30-40 km/t på en tryk og sikker måde.
Ændringer anbefales.
- C. Strækninger der ikke er egnet til at cykle en hastighed på 30-40 km/t, så brugeren af en speed pedelec i stedet skal køre efter forholdene som en almindelig cyklist.
Justering af regulering og lovgivning anbefales.

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 pedelegs, mens strækninger i kategori C grundlæggende ikke egner sig til at blive tilpasset til kørsel med speed pedelegs. Derfor er det på disse strækninger adfærd og regulering, der skal sikre en tryk og sikker færdsel.

Kun 7,5 % af supercykelstinetet er gearret til speed pedelegs i dag

Ifølge Via Trafiks kortlægning af supercykelstinetet er det kun 7,5 % af det eksisterende rutenet, der falder inden for kategori A. Det er med andre ord kun 7,5 % 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 en følgegruppe bestående af eksisterende speed pedelister har Via Trafik 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

Andel af supercykelstinetet gearret til speed pedelegs:

Kategori A – ændringer ikke påkrævet: **7,5 %**

Kategori B – ændringer anbefales: **50,5 %**

Kategori C – justering af lovgivning anbefales: **42 %**

Hvordan kan forholdene på supercykelstierne optimeres?

Grundlæggende anbefaler Via Trafik, 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 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, i Via Trafiks optik, en fordel at forsøge at påvirke udviklingen i en positiv retning. Det kan bl.a. gøres gennem kampanjer omkring brug af ringeklokker, fokus på at cyklister skal "køre pænt", anbefalet hastighed, etc.

3) Regulering.

Via trafik foreslår slutteligt, at nogle problematikker omkring speed pedelecs 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 cykelhjelme 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 pedelecen kommet for at blive, kræver det tiltag på både statsligt og kommunalt niveau

Forsøgsordningen med lovliggørelse af speed pedelecs på de danske cykelstier evalueres af Færdselsstyrelsen løbende og første delevaluering er færdig senest 1. maj 2019 ifølge Færdselsstyrelsens hjemmeside. Evalueringen vil fokusere på brug og udbredelse samt ulykker forbundet med speed pedelecs.

Da supercykelstierne kan anses som den oplagte infrastruktur for denne nye type cykel, ser Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen det også nødvendigt at få undersøgt den eksisterende cykelinfrastrukturens kompatibilitet med speed pedelece. Kan den eksisterende supercykelstiinfrastruktur imødekomme den nye type elcykel på en trafiksikker vis, og i så fald hvilke tiltag bør eventuelt igangsættes, såfremt forsøgsordningen forlænges.

Konklusionen fra Via Trafiks analyse peger på, at en forlængelse af forsøgsordningen vil stille krav til en fysisk opgradering af supercykelstierne flere steder – da kun 7,5 % af nettet i dag kan imødekomme speed pedelecs. 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.

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 pedelecs.

**Den endelige rapport er endnu under udarbejdelse, men vil blive lagt på supercykelstiernes hjemmeside, når den færdiggjort: www.supercykelstier.dk*

Supercykelstierne i Region Hovedstaden er et samarbejde mellem **26 kommuner og Region Hovedstaden** om at skabe sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænserne i hele regionen. Supercykelstierne forbinder land og by og skal gøre det let, fleksibelt og trygt at vælge cyklen til og fra arbejde.

Region Hovedstaden har i dag 167 km supercykelsti fordelt på otte ruter. **I 2045 vil der være 746 km supercykelsti fordelt på 45 supercykelstier.**

Supercykelstinettet er i dag **167 kilometer** fordelt på **otte ruter** langs forskellige stityper:

Enkeltrettet cykelsti: **64 %**

Dobbeltrettet cykelsti: **26 %**

På vej: **10 %**

Speed pedelegs i Holland:

Salget af speed pedelegs er stigende hvert år i Holland. I 2014 blev 3.000 cykler solgt, i 2018 er antallet oppe på 15.000 cykler solgt på ét år.

Speed pedelegs er kun tilladt på cykelstier, hvor 45 km/t knallerter er tilladt (i praksis udenfor byerne), og ellers skal de køre på vejen med bilerne. Nogle byer tester dog et nyt skilt, der tillader speed pedelegs på cykelstierne i byerne, hvor 45 km/t knallerten ellers ikke må være, af hensyn til speed pedelisternes sikkerhed og tryghed.



**Speed-pedelegs
toegestaan**

Man skal i Holland bære en særlig speed pedelec hjelm, som er en mellemting mellem en cykelhjem og en styrthjelm.

Kilde: Mobycon, 2019