



Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme

Baggrundsnotat om cykelgader

Erfaringsopsamling om cykelgader i Danmark og Europa

CYKELVIDEN.DK

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Marts 2025

Udarbejdet af

Rambøll Danmark A/S

for Det Nationale
Videnscenter for
Cykelfremme

CYKELVIDEN.DK

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V



Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	2
1.1	Metode	2
2.	Sammenfatning	3
3.	Lovgivning og regelsæt om cykelgader i Danmark	6
3.1	Færdselsloven	6
3.2	Afmærkningsbekendtgørelserne	7
3.3	Vejreglerne	8
4.	Cykelgader i Danmark	12
4.1	Tværsnit	12
4.2	Belægning	12
4.3	Skiltning og afmærkning	12
4.4	Fartdæmpende foranstaltninger	13
4.5	Trafikmængder	13
4.6	Bustrafik	14
4.7	Parkering og varelevering	14
4.8	Kommunikation og kampagner	15
4.9	Evalueringer	15
5.	Danske kommuner og interessenters erfaringer med cykelgader	16
5.1	Opsamling på erfaringer fra kommuner og interessenter	16
5.2	Odense kommune	20
5.3	Aarhus Kommune	23
5.4	Esbjerg Kommune	26
5.5	Holbæk Kommune	28
5.6	Københavns Kommune	30
5.7	Vejle Kommune	33
5.8	Cyklistforbundet	36
5.9	Københavns Politi	37
6.	Cykelgader i Europa	38
6.1	Indledning	38
6.2	Opsamling på cykelgader i Europa	38
6.3	Nederlandene	41
6.4	Belgien	44
6.5	Tyskland	48
6.6	Frankrig	52
6.7	Sverige	57
7.	Europæiske cykelgader – en oversigt	59
8.	Kilder	60
8.1	Danmark	60
8.2	Nederlandene	60
8.3	Belgien	61
8.4	Tyskland	61
8.5	Frankrig	61
8.6	Sverige	61
8.7	Oversigt over interviewede personer	62
8.8	Spørgeguide	63



1. Indledning

De første gader i Danmark, der kan betegnes som cykelgader, blev etableret i Aarhus i 2008. Siden er cykelgader etableret i en række kommuner, bl.a. Odense, København, Vejle, Esbjerg, Næstved, Silkeborg, Frederiksberg, Aalborg, Nakskov og Hillerød. Der er stor diversitet i løsningerne, hvad angår både fysisk udformning, trafikmængder og funktion i byernes trafiknet.

I takt med denne udvikling opstod der et behov for retningslinjer på området, og i 2016 blev cykelgaden indskrevet i afmærkningsbekendtgørelserne (Bekendtgørelse om vejafmærkning og Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning) med en særskilt tavle og tilknyttede bestemmelser om brugen, som desuden er uddybet i vejregelhåndbøgerne om skiltning, afmærkning og tværprofiler.

Der har løbende været debat i fagkredse både i Danmark og internationalt om, hvad en cykelgade egentlig er, hvilke regler der skal gælde, hvordan den skal udformes, og hvornår en cykelgade er en egnet og trafik-sikker løsning. (Kilde: Uijtdewilligen m.fl. 2024).

For at skabe et bedre vidensgrundlag om emnet har Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme fået udarbejdet en erfaringsopsamling om cykelgader i Danmark og internationalt. Formålet med erfaringsopsamlingen er at opnå øget viden og forståelse af, hvordan man arbejder med cykelgader i Danmark og i fem udvalgte europæiske lande, samt hvilke erfaringer man har herfra.

1.1 Metode

Rapporten er blevet til gennem en kombination af interviews med relevante aktører i Danmark og i udlandet samt skrivebordsundersøgelser med gennemgang af relevante rapporter.

Der er gennemført interviews med seks danske kommuner (Odense, Aarhus, Esbjerg, Holbæk, København og Vejle) samt Cyklistforbundet, Københavns Politi og Vejdirektoratet. Derudover er der interviewet repræsentanter for udvalgte statsorganisationer, kommuner og organisationer fra Nederlandene, Belgien, Frankrig, Tyskland og Sverige. Listen over de interviewede personer fremgår af bilag.

Referater af interviews med danske kommuner og interessenter er bearbejdet til afsnit om den enkelte kommune og interessant i denne rapport. Afsnittene er suppleret med informationer fra rapporter, tidsskrift-artikler og andre tilgængelige kilder. Afsnittene er fremsendt til kommunerne og interessenterne til kommentering og godkendelse. Interviews med de internationale interessenter er sammenskrevet til sammenhængende afsnit om cykelgader i hvert land.



2. Sammenfatning

2.1.1 Cykelgader i Danmark

De første gader i Danmark, der kan betegnes som cykelgader, blev etableret i Aarhus i 2008. I 2016 blev cykelgaden indskrevet i afmærkningsbekendtgørelserne (Bekendtgørelse om vejafmærkning og Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning) med en særskilt færdselstavle (tavle E47) og egne regler for anvendelse. Siden da er der etableret omkring 100 cykelgader rundt om i Danmark. Der anlægges også cykelgader i mange andre europæiske lande. Cykelgaderne er meget forskellige, hvad angår både fysisk udseende, trafikmængder i forhold til cykler og biler, og hvilken rolle cykelgaden indtager i byens cykeltrafiknet. Der foregår løbende en debat i fagkredse om cykelgaden.

2.1.2 Denne erfaringsopsamling

For at skabe et bedre vidensgrundlag om cykelgader har Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme igangsat udarbejdelsen af denne erfaringsopsamling. Erfaringsopsamlingen er baseret på interviews med seks af de danske kommuner, der har etableret cykelgader, og som perspektivering er repræsentanter fra fem europæiske lande interviewet om deres erfaringer med cykelgader. Endelig er Cyklistforbundet og Københavns Politi interviewet.

Overordnet viser erfaringsopsamlingen, at der findes mange varianter af cykelgader både i Danmark og Europa, og at der er mange forskellige holdninger til, hvordan cykelgader skal se ud, i hvilke trafikplanmæssige sammenhænge de kan anvendes, hvordan de skal skiltes og afmærkes, og hvordan de skal udformes fysisk, f.eks. hvad angår bredde, belægning og farver.

2.1.3 Cykelgader som koncept

Både i Danmark og i udlandet er cykelgaden et relativt nyt indslag i gadebilledet. Opfattelsen blandt de danske kommuner og organisationer er, at trafikanterne ikke altid forstår, hvordan en cykelgade skal bruges. Derfor mener de, at der er behov for mere information om cykelgader.

I de fleste af de undersøgte lande, inklusive Danmark, er der en udbredt opfattelse af cykelgaden som en gadetype, hvor cyklister er prioriteret over biler. I Danmark understøttes opfattelsen af formuleringen i den danske afmærkningsbekendtgørelse, hvor cykelgaden defineres som et område, hvor kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert, og hvor bilkørsel kun kan tillades med en undertavle. Fra udlandet kendes begrebet "bilen som gæst", som også anvendes i skiltning i f.eks. Nederlandene, og som også har været anvendt i danske kommuners kommunikation og kampagner om cykelgader. Trafikanter, politikere og planlæggere kan fejlagtigt opfatte dette som om, at en bil ikke må overhale en cykel, og at cyklisterne i princippet må brede sig over hele kørebanen. Denne tolkning er i strid med Færdselslovens §49, der siger, at *"Cyklister altid skal holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen"*, og at *"Cykel må ikke føres ved siden af andet køretøj. Hvor der er tilstrækkelig plads hertil, må to cyklister dog køre ved siden af hinanden, hvis dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe"*. Der er således modstrid mellem de intentioner, flere kommuner har med cykelgader, og det, der i praksis er lovligt, og som er det, politiet kan håndhæve.

2.1.4 Vejledninger

I alle de undersøgte lande med undtagelse af Sverige findes nationale vejledninger, der styrer planlægning og udformning af cykelgaderne. I Danmark findes mere overordnede vejledninger om cykelgader i vejregelhåndbogen om tværprofiler i byer (maj 2024). Flere af de danske kommuner har dog givet udtryk for, at de savner mere detaljerede vejledninger om skiltning, afmærkning og udformning.



2.1.5 Overhaling i en cykelgade

Flere af de interviewede danske kommuner ønsker på sigt at få ændret Færdselsloven, så cykelgaden får sine egne færdselsregler, som bl.a. skal omfatte, at en bil ikke må overhale en cykel.

Internationalt er der forskellige holdninger. Blandt de interviewede lande har kun Belgien en lignende bestemmelse i færdselsloven, om at biler ikke må overhale cykler, og her diskuteres det, om bestemmelsen er hensigtsmæssig, da den sjældent håndhæves. I Nederlandene er cykelkulturen sådan, at biler naturligt holder sig bag cyklister i en cykelgade, og i Frankrig anbefaler organisationen Cerema, at bilisterne overhaler cyklisterne i stedet for at presse dem bagfra.

2.1.6 Skiltning og afmærkning

Alle de undersøgte lande har en tavle for cykelgade. Der er to hovedtyper, hvoraf den ene tydeligt viser en cykel placeret foran en bil ("bilen-som-gæst"), mens den anden, som Danmark anvender, kun viser en cykel. I Danmark er det nødvendigt med en undertavle for at tillade, at biler også må køre i gaden. En dansk kommune foreslår at udvikle et nyt logo, der mere ligner "bilen-som-gæst"-logoet, så tavlen tydeligere signalerer intentionen med cykelgaden – at cyklisterne er prioriteret.



Figur 2.1: De danske og belgiske cykelgade-tavler.

I Danmark og i udlandet anvendes forskellige typer afmærkning på kørebanen i cykelgader. Det kan være cykelsymboler, cykelgadesymboler og "sharrows". Sharrows – som er en sammentrækning af ordene shared og arrows – er en kombination af et cykelsymbol og to omvendte V-symboler ("chevrons"). I Danmark er det i dag kun tilladt at anvende cykelgadesymbolet, hvilket vil sige, at cykelgadetavlen i sin helhed anvendes som vejafmærkning. Nogle af de danske kommuner ønsker, at det også bliver muligt at anvende cykelsymboler, da det efter deres opfattelse giver en lettere forståelig kommunikation af cykelgaden end cykelgadesymbolet.

2.1.7 Cykelgadens rolle i trafiknettet

Cykelgader indgår både i Danmark og internationalt i forskellige roller i byens cykelinfrastrukturnet. De anvendes oftest til at skabe sammenhæng i byens cykelnetværk, og de anvendes flere steder typisk, hvor det ikke er muligt at skabe plads til at adskille cykler og biler. I Danmark diskuteres det bl.a., om en cykelgade kan indgå som komponent i en supercykelstirute eller -korridor.

Det diskuteres også, hvordan andre trafikantgrupper kan bruge cykelgader. Internationalt er der sjældent bustrafik i cykelgader, og i Danmark er erfaringerne med bustrafik i cykelgader blandede. Flertallet af de interviewede danske kommuner mener ikke, der bør være bustrafik i en cykelgade, bl.a. på grund af udfordringer med at udforme stoppesteder på en hensigtsmæssig måde. I Belgien vurderes det, at gader med mange fodgængere er mindre egnede som cykelgader.

De fleste lande anbefaler, at bilparkering i cykelgader undgås eller reduceres. I Danmark er der ofte længdeparkering i cykelgaderne bl.a. af hensyn til beboere eller forretningsdrivende i gaden. Varelevering kan være nødvendig og bør så ske i markerede læssezoner.



2.1.8 Hastighed

I alle de undersøgte lande er der enighed om, at 30 km/t er en passende hastighed i en cykelgade. I nogle lande er det en egentlig hastighedsgrænse. I Danmark er det en vejledende hastighed, da cykelgadetavlen er en blå oplysningstavle. Hastigheden fremgår ikke af cykelgadeskiltet. Flere af de interviewede danske kommuner ønsker, at det skal være muligt at skilte med hastigheden 30 km/t i cykelgader, da de ikke mener, at det kan forventes, at trafikanterne ved, at 30 km/t er den egnede hastighed.

Hastighedsgrænsen angives i dag ikke på cykelgadeskilte i de lande, som indgår i denne analyse. I Belgien udvikles dog i øjeblikket en tavle, hvor 30 km/t er angivet for at tydeliggøre hastighedsgrænsen. I Nederlandene er det muligt at supplere cykelgadetavlen med en 30 km/t-tavle, men det bruges sjældent, da udgangspunktet her er, at gadens udformning bør sikre en lav hastighed. I nogle af de danske eksempler er der etableret fartdæmpning for at sikre lav hastighed i cykelgaden.

2.1.9 Mængde og forhold mellem cykel- og biltrafik

En af de grundlæggende tanker bag cykelgaden er, at mængden af cyklister kombineret med et smalt kørselspor tvinger bilisterne ned i fart. De fleste lande anbefaler, at en cykelgade kun bør etableres, hvis mængden af cykler mindst er på størrelse med biltrafikken og i nogle lande flere gange større end biltrafikken. Denne anbefaling findes også i de danske vejregler.

Flere lande har også anbefalinger til største antal biler og mindste antal cykler, hvor flere lande angiver maks. 1.000 biler og min. 500 cykler om dagen. Lignende vejledninger findes ikke i Danmark.

2.1.10 Belægninger

Både i Danmark og i udlandet arbejdes med forskellige belægninger og andre elementer, der skal få cykelgaden til at skille sig ud fra andre gadetyper. I Nederlandene er alle cykelgader udført med rød belægning. Dette har inspireret bl.a. Belgien og Danmark, hvor bl.a. Holbæk og Vejle har etableret cykelgader med rød belægning. København og Odense overvejer også rød belægning.

2.1.11 Tværprofil

Cykelgader etableres ofte i gader med ensrettet biltrafik og dobbeltrettet cykeltrafik. I Frankrig er det den eneste anvendte løsning.

I Danmark er der ingen vejledninger om bredden på cykelgader, hvilket der er i flere af de undersøgte lande. I disse lande arbejdes generelt med smalle kørselspor. Fra 3,6 m – 4,8 m på veje med ensrettet biltrafik og cykling mod ensretningen og fra 4,5 m – 7,3 m på veje med dobbeltrettet biltrafik.

Både i Danmark og i flere af de øvrige lande, der indgår i erfaringsopsamlingen, arbejdes med løsninger, hvor kørselsporet indsnævres fra siden og/eller midten af kørselsporet med bro-lægning eller afvigende farve. Det skal tilskynde cyklisterne til at søge mod midten af kørebanen eller gøre det mindre attraktivt for bilister at overhale cyklister, selvom der reelt er plads til overhaling.



3. Lovgivning og regelsæt om cykelgader i Danmark

I dette kapitel præsenteres det gældende lov- og bekendtgørelsesgrundlag for etablering af cykelgader i Danmark samt vejreglernes anbefalinger vedrørende cykelgader.

Denne viden indgår som vigtig baggrundsviden for erfaringsopsamlingen for at forstå de danske kommuners erfaringer med og ønsker til cykelgader i fremtiden og for at kunne sammenholde dansk lovgivning og danske vejledninger med lovgivning og vejledninger i de fem udvalgte lande.

Færdselsloven udgør den overordnede ramme for både trafikanternes færden på vejene og for, hvordan veje udformes, afmærkes og skiltes. Færdselsloven vedtages af Folketinget.

De to bekendtgørelser for hhv. vejafmærkning og anvendelse af vejafmærkning (herefter omtalt som 'afmærkningsbekendtgørelserne') fastlægger detaljerede og bindende bestemmelser om, hvordan veje skal afmærkes med tavler, vejafmærkning mm. I mange tilfælde indeholder de også indirekte regler om vejens fysiske udformning, hvor det eksempelvis fremgår, at en vej skal have en bestemt udformning, for at man må anvende en bestemt tavle.

Afmærkningsbekendtgørelserne udstedes af Vejdirektoratet, som også kan give dispensation fra bestemmelser i bekendtgørelserne til kommuner. Transportministeriet afgør uenigheder mellem en kommune og en politimyndighed.

Vejreglerne indeholder en lang række anbefalinger til udformning af veje med f.eks. vejledninger til dimensioner på de forskellige vejelementer, svingradier og belægningstyper. Vejreglerne har oftest status som anbefalinger, som vejmyndighederne kan følge. Vejreglerne udarbejdes og vedligeholdes af Vejdirektoratet med bidrag fra vejsektoren, der er repræsenteret i en række vejregelgrupper, som er sammensat af repræsentanter for bl.a. Vejdirektoratet, kommuner, politi og en række andre interessenter.

3.1 Færdselsloven

Begrebet "cykelgade" findes ikke i Færdselsloven. Denne erfaringsopsamling har vist, at lovens § 49, stk. 1-2 i kapitel 7 om *Særlige regler for cykler* har en væsentlig betydning for, hvordan politiet administrerer og håndhæver cykelgader.

Udsnit af kapitel 7 – Særlige regler for cykler

§ 49. Cykel må ikke føres ved siden af andet køretøj. Hvor der er tilstrækkelig plads hertil, må to cyklister dog køre ved siden af hinanden, hvis dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe. Gives der signal til overhaling, må cyklister ikke køre ved siden af hinanden, medmindre færdselsforholdene tillader eller nødvendiggør dette. Cykel med tre eller flere hjul må dog aldrig føres ved siden af anden cykel.

Stk. 2. Cyklist skal altid holde til højre på den vognbane, der er beliggende yderst til højre i færdselsretningen. Vognbanen ved siden af kan dog om nødvendigt anvendes under overhaling, såfremt denne ikke kan ske til højre.

Kilde: Lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024



3.2 Afmærkningsbekendtgørelserne

Afmærkningsbekendtgørelserne indeholder bestemmelser om, hvordan cykelgader skal skiltes, hvordan en gade skal udformes og anvendes, for at den kan skiltes som cykelgade, samt hvilke færdselsregler der gælder i en cykelgade.

Afmærkningsbekendtgørelserne udgør regelgrundlaget for administration af tilladelser til etablering af cykelgader og indeholder også elementer om, hvordan cykelgaderne skal anvendes, herunder at hastigheden maksimalt bør være 30 km/t.

Bekendtgørelse om vejafmærkning § 27, E 47 Cykelgade



Tavlen angiver et område, hvor følgende særlige færdselsregler gælder:

- 1) Kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert.
- 2) Tilladelse til kørsel med andre køretøjer i området kan gives. I så fald skal kørsel ske under iagttagelse af bestemmelserne i punkterne 4-7.
- 3) Eventuel tilladelse til kørsel angives på undertavle som anført i § 18, stk. 3, punkterne 2-5. Desuden kan anvendes undertavlen »Kørsel tilladt« eller andre undertavler, der tillader kørsel med bestemte færdselsarter. Tilladelse på undertavle kan afgrænses tidsmæssigt, jf. § 9, tavle U 3.
- 4) Kørsel på kørebanen må kun ske med en hastighed svarende til hastighed for cyklister og førere af lille knallert (normalt under 30 km/h).
- 5) De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for hinanden.
- 6) Kørende må ikke unødigt hindre de øvrige kørende i at komme frem.
- 7) Parkering i en cykelgade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser.

Tavlen kan anvendes med undertavlerne U 1, U 2 eller U 6 til forvarsling.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 131

Tavlen skal opsættes ved enhver indkørsel til området.

Stk. 2. Veje i et cykelgadeområde skal klart fremtræde som egnet for cykel og lille knallert over hele kørebanen. Der skal være adskillelse mellem kørebane og fortov.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 211, stk. 1-3

Færdselstavlesymbol kan alene anvendes på veje hvor den tilladte hastighed er mindre end eller lig med 60 km/h.

Stk. 2. Følgende færdselstavlesymboler kan anvendes som supplement til den tilsvarende færdselstavle: A 11, A 16-18, A 21-22, A 36, A 41-44, A 96, A 97, A 99, C 55-56, C 61-62, C 63, E 47-56 og E 68-69, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. V 50 Færdselstavlesymbol om E 47 Cykelgade kan gentages på cykelgaden ud over det i stk. 2 nævnte.



Bekendtgørelse om vejafmærkning § 27, E 48 Ophør af cykelgade



Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 132

Tavlen skal opsættes ved enhver udkørsel fra cykelgadeområdet.

Kilde: BEK nr. 425 og 426 af 13/04/2023

I forbindelse med sagsbehandlingen af Københavns Kommunes cykelgade-projekt i Nordre Frihavnsgade er Transportministeriet fremkommet med en afgørelse, der indeholder en række præciseringer og tolkninger af afmærkningsbekendtgørelserne. Afgørelsen citeres flere steder i de følgende afsnit.

3.3 Vejreglerne

3.3.1 Tværprofiler

I vejregelhåndbogen Tværprofiler i byer (maj 2024) er cykelgader omtalt som hovedtype nr. 17 med nedenstående beskrivelse (figurer i vejreglen er ikke vist). Teksten, der er en uddybning af den tidligere tekst fra 2019, er fra maj 2024 og er udkommet, efter at interviews til dette projekt blev gennemført.

Hovedtype 17 omfatter cykelgader. Cykelgader omfatter veje og gader, hvor kørebanen er reserveret til cyklister og lille knallert, og skiltes med færdselstavle E 47 Cykelgade.

Der kan gives tilladelse til bilkørsel i cykelgaden ved hjælp af undertavle med teksten: "Kørsel tilladt", se Figur 2.17. I praksis vil der altid være behov for bilkørsel og varelevering i cykelgader, evt. tidsmæssigt afgrænset. Hvis der ikke er behov for bilkørsel af nogen art, kan der i stedet etableres en cykelsti.

Cykelgader anvendes normalt, hvor der er mange cyklister, eller hvor cykeltrafikken ønskes prioriteret og øget, samtidigt med at arealforholdene er begrænsede. Cykeltrafikken bør være større end biltrafikken.

Færdslen i cykelgader adskiller sig fra almindelige bygader, ved at kørende færdsel skal ske på cyklisternes præmisser, men stadig på en måde så der tages indbyrdes hensyn mellem alle kørende. Færdselsreglerne er sådan, at cyklister og andre køretøjer, der har tilladelse til kørsel i gaden, skal holde til højre. To cyklister må gerne cykle ved siden af hinanden, hvor der er tilstrækkelig plads. Hvis en bil skal passere, skal cyklisterne trække ind.



Gaden indrettes på en sådan måde, at den fysiske udformning synliggør, at der skal tages indbyrdes hensyn mellem alle de kørende i gaden, samtidig med at den understøtter og fremmer cykeltrafikken og sikrer, at trafikanternes hastighed ikke vil overskride 30 km/h. Der skal desuden være en tydelig adskillelse mellem fortovsområde og kørebane.

Mest relevante områder for etablering af cykelgader er gader placeret i bymidter, i handelsstrøg samt i mindre boligkvarterer, mens gader ved stationer og større knudepunkter er mindre hensigtsmæssige som cykelgader. En cykelgade er heller ikke relevant på torve eller større pladselementer, hvor der færdes mange fodgængere.

For at en cykelgade er en hensigtsmæssig løsning, bør følgende opfyldes på strækningen:

- Den forventede cykeltrafikken [sic] bør være større end biltrafikken efter etableringen. Hvis en cykelgade er en del af et sammenhængende net for cyklister, kan det være med til at sikre en større mængde cyklister i gaden.
- Hastighedsniveauet i gaden bør holdes lavt (maksimalt 30 km/h). Blandt andet bør vejens udseende signalere lav hastighed fx ved et smalt vejprofil.
- Der bør ikke være en stor mængde gennemkørende biltrafik på strækningen. Hvis der er en stor andel af gennemkørende biltrafik, bør det overvejes, om en cykelgade er den rigtig løsning.
- Kollektiv bustrafik bør undgås, og hvis ikke det er muligt, bør frekvensen være lav. Busser i rute kan nødvendiggøre bredere kørespor, som kan øge hastighedsniveauet, ligesom mange cykler kan reducere bussernes fremkommelighed. Eventuelle busstoppesteder kan også begrænse cyklisternes fremkommelighed.
- Der bør alene køre lastbiler med ærinde i gaden til varelevering, renovation, flytning m.m. Hvis der er stort behov for varelevering, bør der være fokus på at fjerne mulige konflikter mellem cykler og varebiler.
- Der bør ikke være et stort behov for parkering i gaden. Parkering skal foregå i afmærkede båse på en cykelgade og bør begrænses bl.a. for at undgå meget parkeringssøgende trafik og begrænse risikoen for konflikter mellem cykler og parkerende biler. Det bør derfor overvejes, om det er hensigtsmæssigt med tidsrestriktioner for parkering.

Ved etablering af en cykelgade anbefales det, at der samtidig informeres om, hvordan trafikanterne skal færdes i en cykelgade. Cykelgader er fortsat en nyere løsning, som ikke alle trafikanter kender.

Kilde: Tværprofiler i byer af 31/05/2024

Ud over denne tekst er der i håndbogens eksempelsamling vist to eksempler på cykelgader, hhv. Vestergade i Københavns Kommune og Jernbanegade i Næstved Kommune. eksempelsamlingen indeholder en kort beskrivelse af de to gader samt et afsnit med erfaringer fra de to gader.



3.3.2 Skiltning og afmærkning

Vejregelhåndbog Færdselstavler, Oplysningstavler (juni 2022) indeholder konkretisering af afmærkningsbekendtgørelsernes anvisninger. Bl.a. med detaljerede anvisninger for, hvordan tavlerne opsættes.

E 47 Cykelgade

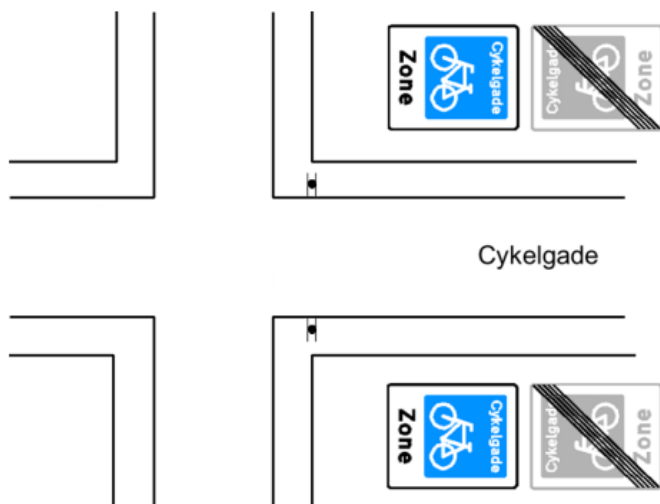
Tavlen anvendes til at afgrænse et område, hvor kørebanen på vejene i området er reserveret til cykelgade. Normalt vil der være én hovedstrækning, der er udpeget som cykelgade, mens alle sidegaderne, der grænser op til hovedstrækningen, hver især udgør mindre strækninger, hvor samme regler er gældende. Disse mindre strækninger udgøres af afstanden fra passage af zone-tavlen og frem til krydset med hovedstrækningen.

E 47 Cykelgade opsættes ved enhver indkørsel til cykelgadeområdet og må ikke gentages inden for zonen, da der er tale om en områdetavle. V 50 Færdselstavlesymbol om E 47 Cykelgade kan anvendes på kørebanen som supplement til færdselstavle E 47. Færdselstavlesymbolet kan gentages på strækningen. Se også håndbog Afmærkning på kørebanen, Tekst og symboler.

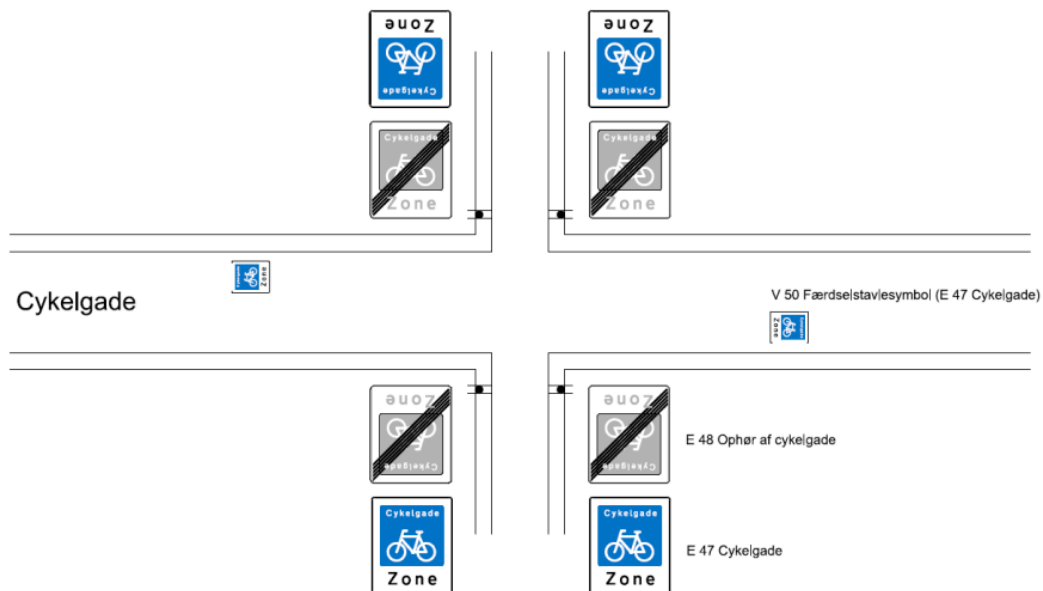
Der bruges ikke andre tavler eller anden kørebaneafmærkning for cyklist og lille knallert, når tavlen E 47 Cykelgade anvendes. Det betyder, at der ikke må anvendes V 21 Cykelsymbol på kørebanen i en cykelgade.

Det primære i anvendelsen af E 47 er, at kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert. Derfor kan hele bredden af kørebanen bruges af cyklister og førere af lille knallert. De almindelige færdselsregler, om at cyklister skal holde til højre, er dog fortsat gældende. Ligeledes skal alle trafikanter udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for hinanden.

Kørsel med andre køretøjer kan tillades ved anvendelse af undertavle. Fx kan teksten "Kørsel tilladt" bruges i den sammenhæng. Der kan også anvendes andre undertavler, hvor bestemte færdselsarter er vist.



Tavlerne placeres synligt ved indkørslen til cykelgaden fx i linjen i forlænges fortovs bagkant på den tværgående vej, som vist på Figur 5.3. Det sikrer, at bilister på den tværgående vej vil kunne orientere sig om, hvorvidt indkørsel i cykelgaden er tilladt eller ej, inden de påbegynder deres svingmanøvre. Dermed undgås, at biler kører ind i en cykelgade, hvor bilkørsel ikke er tilladt.



E48 ophør af cykelgade

E 48 Ophør af cykelgade opsættes ved enhver udkørsel fra cykelgadeområdet. Ved udkørsel fra en cykelgade har kørende ikke ubetinget vigepligt, som det er tilfældet ved udkørsel fra et opholds- og legeområde eller en gågade. Ved udkørsel fra en cykelgade er der som udgangspunkt højre vigepligt, med mindre ubetinget vigepligt er tilkendegivet ved afmærkning, jf. Færdselslovens § 26, stk. 2.

Kilde: Færdselstavler, Oplysningstavler af 24/06/2022



4. Cykelgader i Danmark

Dette kapitel præsenterer en kortfattet, overordnet beskrivelse af praksis for etablering, udformning, skiltning og afmærkning af cykelgader i Danmark.

Kapitlet er primært baseret på viden om cykelgader i de seks kommuner, der er interviewet. Der anvendes dog også eksempler fra andre kommuner, hvor der er identificeret særlige forhold, der ikke er repræsenteret i de interviewede kommuner.

4.1 Tværsnit

Vidensindsamlingen har kortlagt to hovedtyper af cykelgader i Danmark:

1. Cykelgader med ensrettet biltrafik
2. Cykelgader med dobbeltrettet biltrafik

I begge hovedtyper er der dobbeltrettet cykeltrafik.

De cykelgader, der har ensrettet biltrafik, har ofte et smalt tværprofil med en kørebanebredde omkring 4,0 m. Kirkegade i Esbjerg havde oprindeligt en modstrømscykelbane afmærket med dobbelt spærrelinje, men denne er fjernet efter krav fra politiet. Den samlede kørebane er her 5,5 m bred. Rødegårdsvej i Odense skiller sig ud ved at have en decideret kantstensafgrænset modstrømscykelsti.

Cykelgader med dobbeltrettet biltrafik, som f.eks. Højen i Holbæk, har typisk en kørebanebredde på 5,5 – 6 m. I Højen er der efter nederlandsk forbillede etableret en granitvulst, der skal gøre det sværere for bilister at overhale cyklister.

Nordre Frihavnsgade i København skiller sig ud med en kørebanebredde på 6,5 m, som er valgt af hensyn til dobbeltrettet busstrafik.

Vejregelhåndbogen om tværsnit indeholder ikke anbefalinger til bredder af cykelgader.

4.2 Belægning

Næsten alle cykelgader i Danmark er belagt med asfalt. Vendersgade i København skiller sig ud ved at være belagt med jævne, forholdsvis cykelvenlige brosten. Flere cykelgader er efter nederlandsk forbillede anlagt med rød asfalt. Det gælder f.eks. Højen i Holbæk.

4.3 Skiltning og afmærkning

Alle cykelgader skiltes med cykelgadetavlen E47.

Nyere cykelgader er afmærket med E47-symbolet malet på belægningen, hvilket er den eneste kørebaneafmærkning, som afmærkningsbekendtgørelserne tillader.



I en del ældre cykelgader ses afmærkninger med cykelsymboler (V21). De kommuner, der har denne afmærkning, oplyser, at de løbende vil blive fjernet som en del af den løbende drift og vedligehold, fordi de ikke følger de gældende regler.

Vejdirektoratet oplyser, at der ikke må bruges cykelsymboler, da dette betyder, at biler ikke må færdes på kørebanen.

4.4 Fartdæmpende foranstaltninger

I flere af cykelgaderne er der fartdæmpende foranstaltninger, typisk bump eller hævede flader. I Holbæk oplyser kommunen, at bumpene er etableret for at sikre lav hastighed for bilerne på den relativt svagt trafikerede vej.

4.5 Trafikmængder

Trafikmængderne for både biler og cykler varierer i de danske cykelgader fra få hundrede til flere tusinde.

Kommunerne er opmærksomme på den fra udlandet kendte tommelfingerregel om, at cykeltrafikken mindst skal være på niveau med biltrafikken, for at cykelgaden kan forventes at virke efter hensigten.

Flere kommuner giver dog udtryk for, at de mener, at denne tommelfingerregel kan tolkes:

- Så den kun gælder i myldretiden.
- Så den ikke behøver at gælde ved etableringen, men kan forventes at opstå som konsekvens af etableringen af cykelgaden.

Transportministeriet har i sin afgørelse vedrørende Nordre Frihavnsgade i København skrevet følgende:

"... det er Transportministeriets vurdering, at cykeltrafikken det pågældende sted som udgangspunkt skal udgøre en væsentlig del af trafikken, særligt hvis der er en større mængde biltrafik.

Der er desuden Transportministeriets umiddelbare vurdering, at man ikke skal etablere cykelgade på trafikveje med primært gennemfartstrafik, ligesom en større mængde tung trafik, særligt lastbiler, er en uhenigtsmæssig kombination med mange cykler. Varebiler og busser ses i den henseende i sig selv ikke at være diskvalificerende.

Det vil dog i sidste ende til enhver tid bero på en konkret vurdering af de lokale forhold, om der kan etableres en cykelgade, herunder samspillet mellem vejudformning, trafikmængder og -sammensætning, rejseformål m.m."



4.6 Bustrafik

Der er bustrafik i enkelte danske cykelgader, bl.a. i København, Hillerød og Odense.

Baseret på erfaringerne fra Nordre Frihavnsgade har Københavns Kommune besluttet ikke fremover at etablere cykelgade i gader med bustrafik.

Transportministeriet vurderer i forbindelse med Nordre Frihavnsgade, at *"Varebiler og busser ses i den henseende i sig selv ikke at være diskvalificerende"*.



Figur 4.1: Bus i Helsingørsgade i Hillerød. (Foto: Rambøll, 2023).

4.7 Parkering og varelevering

Der er parkering i de fleste af cykelgaderne i Danmark. I henhold til afmærkningsbekendtgørelserne må *"parkering i en cykelgade ikke ske uden for særligt afmærkede pladser"*.

I Højen i Holbæk er der ingen parkering på nær to båse, som er etableret i forbindelse med to ejendomme, der ikke har mulighed for parkering på egen grund.

Evalueringerne af Nordre Frihavnsgade og Vendersgade viser, at netop parkering og varelevering giver anledning til uheldig trafikantadfærd.



4.8 Kommunikation og kampagner

I de fleste kommuner er der i forbindelse med indførelse af cykelgader gennemført kampagner for at fortælle offentligheden, hvordan cykelgaden fungerer.

Kampagnerne har typisk bestået af en kombination af midlertidig skiltning og information på hjemmesider, sociale medier og lignende. Nogle kommuner har også oplysninger om cykelgader liggende på deres hjemmeside. Der findes flere eksempler på, at kommunernes informationsmateriale er i strid med reglerne for brug af cykelgader.

Der kan f.eks. stå at *"I byens cykelgader er kørebanen reserveret til cyklister"*, *"Biler må også køre i gaderne, men skal indordne sig efter cyklisterne"*, *"En cykelgade er en 30 km/t-zone"* eller *"Cyklister må køre ved siden af hinanden og behøver ikke at trække ind for at lade bilister passere"*. Den sidste sætning er i strid med Færdselsloven.

4.9 Evalueringer

Der foreligger evalueringer af en række danske cykelgadeprojekter. Evalueringerne er forskellige i indhold, men afspejler samlet, at cykelgaderne er meget forskellige i f.eks. trafikmængde og kontekst. Evalueringen af Højen i Holbæk indeholder en undersøgelse af trafikanternes og beboernes tilfredshed med projektet, mens evalueringerne af Nordre Frihavsgade og Vendersgade i København indeholder adfærdsstudier.

Generelt viser evalueringerne, at cykelgaderne virker efter hensigten. Antallet af biler er faldet, og antallet af cykler er steget. I Vendersgade og Nordre Frihavsgade peges der dog på problemer med varelevering og parkerende biler. I Nordre Frihavsgade peges på en række uhensigtsmæssige adfærdsmønstre, som i hvert fald i et vist omfang kan henføres til de ret store biltrafikmængder og vejens udformning med en forholdsvis bred kørebane og busstoppesteder.



5. Danske kommuner og interessenters erfaringer med cykelgader

I dette kapitel præsenteres resultaterne af den danske erfaringsopsamling.

Kapitlet er baseret på interviews med repræsentanter fra Odense, Aarhus, Esbjerg, Holbæk, København og Vejle Kommune samt Cyklistforbundet og Københavns Politi. Der er udarbejdet et afsnit for hver kommune og interessant.

5.1 Opsamling på erfaringer fra kommuner og interessenter

Denne opsamling omfatter både en sammenfatning af kommunernes og interessenternes erfaringer med cykelgader og de interviewede fagpersoners holdninger til cykelgader.

Kommunerne og interessenterne mener grundlæggende, at cykelgader kan bidrage til at fremme cykling. De mener dog også, at der er behov for tilpasning af de gældende regler og flere vejledninger om udformning af cykelgader.

5.1.1 Regel- og vejledningsgrundlaget



Figur 5.1: Illustration fra Københavns Kommunes hjemmeside, der illustrerer kommunernes og Cyklistforbundets forståelse af intentionen med cykelgadekonceptet. (Foto: Københavns Kommune, 2024).

Den grundlæggende formulering i Bekendtgørelse om vejafmærkning er, at "Kørebanen er reserveret til cykel og lille knallert". En del af det narrativ, som kommunerne benytter sig af i markedsførings- og informationsmateriale om nye cykelgader er netop bygget op som udsagn om, at "cyklerne bestemmer farten", og at "bilen er gæst i cykelgaden".



Imidlertid betyder den tolkning af Færdselsloven, som bl.a. Vejdirektoratet og Københavns Politi lægger til grund for afgørelser, dels, at en bilist gerne må overhale en cyklist i en cykelgade – jf. at cyklisterne i henhold til Færdselsloven skal holde til højre – dels, at to cyklister gerne må køre ved siden af hinanden, men hvis en bilist skal passere, skal den ene cyklist trække ind til højre.

Disse tolkninger medfører efter kommunernes og Cyklistforbundets opfattelse, at afmærkningsbekendtgørelsernes intentioner med cykelgaden ikke kan realiseres fuldt ud, og at formidlingen af konceptet både udadtil til trafikanterne og indadtil til f.eks. kommunens politikere kompliceres. Derfor foreslår flere af kommunerne, at Færdselsloven ændres på dette område.

Kommunerne og Cyklistforbundet er af den opfattelse, at hverken bilister eller cyklister i tilstrækkeligt omfang kender og forstår reglerne og tankerne bag cykelgadekonceptet. Flere af kommunerne savner mere detaljerede vejledninger om f.eks. tværprofilbredder, afmærkning og skiltning.

5.1.2 Planlægning

Flere kommuner anvender som tommelfingerregel, at antallet af cyklister skal overstige antallet af bilister i en cykelgade – i hvert fald i myldretiden. Dette behøver dog ikke nødvendigvis være gældende før etablering af cykelgaden, men bør være gældende efter etableringen.

De danske cykelgader er beliggende både i bymidter og i mere forstadsagtige områder. I nogle kommuner indgår cykelgaderne som en del af supercykelstiruter. Andre kommuner og Cyklistforbundet mener, at cykelgader som udgangspunkt ikke bør indgå i en supercykelstirute, da der ikke kan sikres samme fremkommelighed for cyklisterne som på en korrekt udført supercykelsti.

Der findes kun enkelte eksempler på cykelgader med bustrafik. Københavns Kommune har efter erfaringer fra Nordre Frihavnsgade besluttet fremover ikke at etablere cykelgader med bustrafik, fordi det indebærer et dilemma mellem fredeliggørelse af vejen og behovet for god fremkommelighed for busserne, som konkret har vist sig ved busstoppestederne. De fleste af kommunerne mener, at bustrafik i cykelgader er problematisk. Dog mener enkelte kommuner, at bustrafik med lav frekvens vil kunne fungere i en cykelgade.

Der er parkering i de fleste cykelgader, og i de interviewede kommuner er parkeringen udformet som længdeparkering. Det er som regel nødvendigt at opretholde beboernes mulighed for parkering i gaden, mens et par af kommunerne har etableret læssezoner i cykelgaderne for at sikre, at der er plads til varelevering.

5.1.3 Fysisk udformning

I de danske kommuner ses en række forskellige udformninger af cykelgader. Cykelgaderne har oftest enten dobbeltrettet bil- og cykeltrafik eller ensrettet biltrafik og dobbeltrettet cykeltrafik. I nogle cykelgader er der afmærket en modstrømscykelbane eller -sti.



Figur 5.2: Til højre cykelgade med rød asfalt (Holbæk). Til venstre cykelgade med granitvulst og brolægning (København). (Fotos: Rambøll, 2023 og 2024).

Flere kommuner arbejder med smalle kørespor, der skal gøre det svært for bilisterne at overhale cyklisterne. Det kan f.eks. ske gennem anvendelse af en midtervulst, der tillader, at store køretøjer stadig kan komme frem, mens det er ubekvem for bilister at overhale en cyklist.

Rød asfalt, inspireret af Nederlandene, anvendes i nogle kommuner. Flere kommuner er interesserede i at anvende denne løsning i større omfang, selvom løsningen er dyrere i både anlæg og drift. Formålet er at få den røde belægning indarbejdet som letgenkendelig cykelinfrastruktur.

Nogle kommuner ser fartdæmpere som en mulighed for at sikre lav hastighed i cykelgader. Fartdæmperne skal dog have en cykelvenlig udformning for at undgå, at cyklisterne fravælger cykelgaden.

5.1.4 Skiltning og afmærkning

Cykelgaderne skiltes generelt med cykelgadetavlen E47, og i nogle cykelgader anvendes cykelgade-zone-symbolet på kørebanen. I en del ældre cykelgader kan cykelsymboler (V21) ses. Kommunerne oplyser dog, at de vil blive udskiftet i forbindelse med den løbende vedligeholdelse af gaderne.

Kommunerne har forskellige holdninger til anvendelse af E47 og V21. Flere kommuner vil gerne fortsætte med at bruge cykelsymbolet (V21) på kørebanen, da de mener, det er lettere at forstå.

Aarhus Kommune foreslår, at der udvikles en ny cykelgadetavle, hvor intentionen med cykelgaden fremgår tydeligere, f.eks. inspireret af bilen-som-gæst-logoet, der bl.a. kendes fra Nederlandene.



Figur 5.3: Til højre cykelgadesymbol (København). Til venstre cykelsymbol anvendt som vejafmærkning (Odense). (Fotos Rambøll, 2024).

Flere af kommunerne mener, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis der kunne skiltes med hastigheden 30 km/t, med enten blå eller rød tavle. De mener ikke, at det kan forventes, at trafikanterne ved, at 30 km/t er den egnede hastighed i en cykelgade. Kommunerne ønsker også en præcisering af, om den foreskrevne hastighed på 30 km/t er vejledende eller en egentlig hastighedsgrænse. Vejdirektoratets og politiets tolkning er, at hastigheden på 30 km/t er vejledende, fordi E47 er en oplysningstavle.

Holbæk Kommune mener dog, at vejens udformning i sig selv, herunder fartdæmpere, skal sikre en lav hastighed, uden at hastighedsskiltning skal være nødvendig.

Esbjerg Kommune har erfaring med, at det kan være et problem, at cykelgadetavlen er en zonetavle. I bymidter kan der være flere overlappende zonerestriktioner, hvilket kan medføre flere zonetavler på samme stander med risiko for, at trafikanterne ikke kan nå at aflæse alle tavlerne eller misforstår betydningen.

5.1.5 Kommunikation og formidling

Generelt mener både kommuner, Cyklistforbund og Københavns Politi, at der er brug for mere information om cykelgader, både generelt til alle trafikanter og specifikt i forbindelse med indvielse af en ny cykelgade. Især er der brug for kommunikation ved etablering af den første cykelgade i en by, hvor borgerne skal vænne sig til en ny type byrum og gade.



5.2 Odense kommune

5.2.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Odense Kommune har på nuværende tidspunkt ti cykelgader, hvoraf den første var Rødegårdsvej, etableret i 2016. Rødegårdsvej er en del af en supercykelstirute, der forbinder bymidten med Odense Universitet sydøst for bymidten. Siden er der etableret flere cykelgader i forskellige omgivelser med deraf forskellige udformninger. Senest er der i forbindelse med Odense Kommunes Grønne Mobilitetsplan etableret cykelgader centralt i Odense, og der er planlagt cykelgade på en central handelsgade i forbindelse med en større omlægning af trafikken i Skibhuskvarteret.

Grøn Mobilitetsplan har to klare mål: mere byliv og grønnere mobilitet. Planen indeholder initiativer på en lang række områder og også en række initiativer til fremme af cykling. Både gennem initiativer som fremmer den generelle tryghed i trafikken, f.eks. gennem et mål om hastighedsgrænse på 30 km/t inden for Ring 2 (Ringvejen løber 1½-2 km fra bymidten), og initiativer, som styrker cyklernes fremkommelighed, såsom omstilling af signaler i vejkrøds, hvor cykler og gående gives en fordel.

Odense Kommune har i mange år etableret flere cykelstier for at øge antallet af cyklister. Nu er der et nyt værktøj i form af cykelgader, som prioriterer cyklisterne, men også giver mulighed for, at lokal biltrafik kan afvikles.



Figur 5.4: Slotsgade, Odense. Dobbeltrettet cykelsti med fuldt optrukket linje på Slotsgade med 2 x 2 m cykelgadesymbol på vejen. (Foto: Thomas Mørkeberg, 2024).

5.2.1 Planlægning og udformning

Ved etablering af cykelgader benytter Odense Kommune tommelfingerreglen om, at der bør færdes flere cykler end biler i gaden. Det er ikke et krav ved etableringen, men det skal være en realistisk målsætning for vejstrækningen, som gøres til cykelgade.



Der har i 20 år været veje i Odense, hvor cykler og busser har kørt i samme bane. Når cykelgader virker efter hensigten, og hastigheden ikke overstiger 30 km/t, er det vurderingen, at busser og cykler kan færdes sammen. Der kan også være stoppesteder i cykelgaden, hvis stoppestederne er forskudte, så to busser ikke holder over for hinanden og blokerer hele kørearealet. Der er i dag en citybus, der kører på cykelgadestrækninger i Odense, og i projektet i Skibhuskvarteret vil der være højfrekvent busdrift på strækningen, hvor Skibhusvej er omdannet til cykelgade.

Der er bump på nogle cykelgader i Odense, og erfaringerne er positive. Det er anbefalingen, at det skal være sinusbump og ikke cirkelbump af hensyn til cyklisternes komfort.

Der er kun etableret cykelgader, hvor al bilkørsel er tilladt. Variationer, hvor kun beboerkørsel er tilladt, eller hvor biler kun er tilladt i visse tidsrum, kunne også være løsninger, hvor det måtte være relevant.

Holdningen i Odense Kommune er, at parkering i forbindelse med cykelgader skal være indrettet, så den udgør den mindst mulige gene for cyklisterne. Hvor det er muligt, etableres et areal mellem parkering og kørebane, så en bildør kan åbnes, og en passager kan stige ud uden at komme i konflikt med en cyklist.

Hvis cykelgader medfører reduceret parkering, er det centralt at anvende det frie areal på en måde, der fremmer byrums kvaliteten og kan være til glæde for både forbipasserende, gadens beboere og de bilister, som har måttet afgive parkeringsmuligheden.

Der er i nogle cykelgader etableret "vareleveringslommer", hvor varebilerne kan holde ind.

5.2.2 Skiltning og afmærkning

Odense Kommune har tidligere benyttet cykelsymboler på kørebanen for at markere cykelgader, men skifter nu til cykelgadesymboler som foreskrevet i afmærkningsbekendtgørelserne. Symbolerne giver en meget tydelig markering af, at man nu befinder sig på en vejbane, som har et særligt formål. På de senest etablerede cykelgader er der etableret et 2 x 2 m stort symbol ved indkørslen til cykelgaden og derefter 1 x 1 m store symboler for hver cirka 100 m. De foreløbige erfaringer peger på, at det er de store symboler, der skal anvendes på hele strækningen, og at der er behov for meget tydelig skiltning.

Odense Kommune mener, at det vil fremme det gensidige hensyn mellem biler og cykler, hvis det er muligt at skilte med en fartbegrænsning på 30 km/t. Mange bilister kender ikke reglerne for cykelgader og ved ikke, at forventningen er, at de holder sig til cyklernes hastighed. Færdselsloven bør generelt revideres i forhold til cykelgader, så cyklisternes fordel fremgår mere entydigt.

Vejindsnævninger kan reducere muligheden for overhalinger i bil på cykelgader, men kommunen mener, at det også er relevant at se på Færdselslovens udformning i forhold til overhalinger på cykelgader. I informationsmateriale om cykelgaderne i Odense tages det udgangspunkt, at bilen er gæst, men at alle trafikanter i cykelgaden skal tage hensyn til hinanden.

5.2.3 Evalueringer og erfaringer

I Odense kommune har man oplevet, at det er sværest at forklare trafikanterne, hvordan de første cykelgader skal bruges. Efterhånden som der kommer flere cykelgader, bliver konceptet mere kendt for trafikanterne, men der er stadig så begrænsede strækninger, at mange bilister ikke nødvendigvis helt kender reglerne. Information er helt nødvendig og kontrol med assistance fra politiet skal være en overvejelse.



En evaluering af cykelgaden på Rødegårdsvej viste, at cyklisterne er tilfredse med løsningen og trygge i den. Cykeltrafikken er steget med 74 % efter anlæg af cykelgaden. Der kører ca. 3.000 cyklister og ca. 650 bilister pr. døgn efter etableringen. De nyeste cykelgadeprojekter er etableret i sommeren 2024 og evalueres i 2025.



Figur 5.5: Til højre Jernbanegade, ensrettet cykelgade i Odense med hævet flade og fodgængerovergang. Til venstre modstrømscykelsti i venstre side. (Fotos: Odense Kommune, 2024).

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Odense Kommune
- Odense Kommune: [Kommunens hjemmeside om cykelgader](#)
- Trafik og Veje: [Evalueringsrapport af Rødegårdsvej, maj 2017](#)



5.3 Aarhus Kommune

5.3.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Aarhus Kommunes første cykelgade var en delstrækning af Frederiksgade, som blev etableret i 2008. Projektet var inspireret af nederlandske projekter, og der blev etableret en dobbeltrettet cykelgade i en ensrettet gade, bl.a. ved etablering af metalsøm som midterafmærkning. Der fandtes ikke vejregler eller lignende om cykelgader på det tidspunkt, så kommunen måtte udvikle egne løsninger. Disse har siden i et vist omfang har været med til at inspirere de løsninger, der efterfølgende er etableret i Danmark.

Et markant projekt for Aarhus Kommune har været etablering af den såkaldte "Cykelring", som er en ring af cykelgader i midtbyen.



Figur 5.6: Kort over Aarhus Kommunes cykelgader. Her fremgår Cykelringen tydeligt. (Foto: Aarhus Kommunes hjemmeside, 2024).

5.3.2 Planlægning og udformning

Kommunens tommelfingerregel er, at antallet af cyklister skal overstige antallet af bilister i cykelgaden – i hvert fald i myldretiden. Dette behøver ikke gælde før etablering af cykelgaden, men bør være det forventede forhold efter etablering. Der kan også arbejdes med supplerende tiltag, der nedbringer biltrafikken for på den måde at opnå det ønskede forhold mellem antallet af biler og cykler.

Gadens fysiske indretning skal passe med ideerne i en cykelgade. Egentlige fartdæmpende foranstaltninger bør ikke være nødvendige.



Enkelte steder på Cykelringen er der etableret adgangsbegrænsning med hæve-sænkepullerter.

Kommunen arbejder med et koncept, som de kalder supercykelsti-korridorer. En korridor kan strække sig hele vejen fra midtbyen til kommunegrænsen. Den fysiske udformning kan skifte i løbet af korridoren afhængig af konteksten, og en cykelgade kan indgå som en del af korridoren i den tættest bebyggede del af byen. Kommunen ser ikke nogen særlig konflikt mellem en cykelgade og byliv, herunder krydsende fodgængere i cykelgaden, men fodgængerfelter over cykelgader bør undgås.

Kommunen forsøger en afbalanceret tilgang til parkeringspladser i cykelgader, hvor det kan være nødvendigt at bevare parkeringspladser af hensyn til gadens brugere.

Kommunen mener, at der ikke bør køre busser i en cykelgade.



Figur 5.7: En af de ældre cykelgader i bymidten, som på fototidspunktet var afmærket med cykelsymboler. (Foto: Rambøll, 2020).

5.3.3 Skiltning og afmærkning

Aarhus Kommune mener, at den nuværende cykelgadetafle er uhensigtsmæssig, fordi piktogrammet ikke er umiddelbart forståeligt for brugerne. Kommunen ønsker en klarere vejledning for afmærkning, eventuelt med et nyt symbol til tavlen, som mere intuitivt forklarer cykelgadens brug. Den kan tage udgangspunkt i de nederlandske "bilen-som-gæst"-tavler.



Kommunen har tidligere brugt cykelsymboler som afmærkning i cykelgader. De vil løbende gå over til at bruge cykelgadesymbolet som afmærkning på kørebanen, efter at Vejdirektoratet har afgjort, at cykelsymboler ikke må bruges.

Det er kommunens opfattelse, at trafikanterne ikke ved, at den anbefalede hastighed i cykelgader er 30 km/t og man ønsker derfor mulighed for at skilte dette separat. Bl.a. kommer der mange ikke-stedkendte bilister i Aarhus, som ikke kan forventes at vide, hvad en cykelgade er, og hvad reglerne for at færdes i den er.

Der har været interesse blandt kommunens planlæggere for at anvende rød asfalt i cykelgader, men det er ikke sket endnu. I følge kommunen skyldes det, at der ikke findes en national retningslinje, som anbefaler dette tiltag.

5.3.4 Evalueringer og erfaringer

Aarhus Kommune udfører trafiktællinger og evaluerer cykelgader ved observationsstudier og kameraovervågning. Man oplever, at der i cykelgader kan være mange nærved-ulykker, som er vanskelige at analysere på anden vis.

Kommunen har gennem analyser afdækket, at handlende, der ankommer på cykel, bruger flere penge i handelsområdet end bilisterne, hvilket er i modstrid med butiksejernes forståelse. Dette bruges som argumentation for at etablere flere cykelgader.

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Aarhus Kommune
- Aarhus: [Hvad er en cykelgade? Fra kommunens hjemmeside](#)



5.4 Esbjerg Kommune

5.4.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Esbjerg Kommune fik sin første cykelgade i Kirkegade i 2016, mens den næste cykelgade bliver færdig i løbet af 2024. Den nyeste cykelgade er en anden strækning af Kirkegade, der går gennem et boligområde, og indgår i en sammenhængende prioriteret strækning for cyklister gennem byen i nord-sydgående retning.

5.4.2 Kriterier for cykelgader og planlægningsprincipper

Det er Esbjerg Kommunes holdning, at cykelgaden skal udformes, så det er fysisk svært eller umuligt for bilisterne at overhale cyklisterne.

Kommunen anbefaler, at der ikke etableres cykelgade i gader med bustrafik.

5.4.3 Skiltning og afmærkning

Det første stykke af Kirkegade blev anlagt med dobbeltrettet cykeltrafik og ensrettet biltrafik. En modstrømscykelbane var afmærket med dobbelt spærrelinje.

Den dobbelte spærrelinje er efterfølgende fjernet efter krav fra politiet, som har tolket afmærkningsbekendtgørelserne således, at der ikke må anvendes dobbelt spærrelinje i en cykelgade. Konsekvensen af dette er, at trafikanterne nu opfatter den 5,5 m brede kørebane som dobbeltrettet for både cykler og biler, og at der parkeres uhensigtsmæssigt på gaden.



Figur 5.8: Kirkegade før den dobbelte spærrelinje blev fjernet. (Foto: Rambøll, 2018).



På den nye cykelgadestrækning er en række parkeringspladser nedlagt. Tællinger viste, at de ikke blev brugt, men det udløste alligevel klager fra beboerne, da parkeringspladserne blev nedlagt.

Kommunen har erfaret, at afmærkningsbekendtgørelsernes bestemmelser om, at cykelgadetavlen er en zonetavle, kan medføre u hensigtsmæssige sammensætninger af flere zonetavler i et område som Esbjerg midtby, som det fremgår af eksemplet i Figur 5.9.



Figur 5.9: Eksempel fra Esbjerg på sammensætning af tre zonetavler. (Foto: Rambøll, 2018).

5.4.4 Evalueringer og erfaringer

Kommunen mener, at cykelgadekonceptet, inklusive skiltning og afmærkning, virker godt som kommunikation af, at cyklisterne er prioriteret, men at den tydelige afmærkning af modstrømscykelbanen, som politiet har krævet, ikke understøtter konceptet.

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke trafiktællinger i cykelgaderne, men kommunen vurderer, at cykeltrafikken på den gamle cykelgade-strækning ikke overstiger biltrafikken.

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Esbjerg Kommune



5.5 Holbæk Kommune

5.5.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Holbæk kommunes første og indtil videre eneste cykelgade er vejen Højen, som blev indviet i 2022. Et område ved siden af vejen ændrede funktion fra stadion til boligområde, og kommunens plan var at lede trafikken fra boligområdet ud på vejen Højen, hvilket blev mødt med klager fra beboere. Kommunen valgte derfor at mødes med beboerne for at få bedre indblik i situationen i området. På daværende tidspunkt var det beboernes oplevelse, at biler parkerede på fortovet, og at der var mere trafik, end vejen var egnet til, da vejen var en attraktiv smutvej uden om et belastet vejkryds.

En vejlukning blev overvejet, men den løsning blev vurderet uhensigtsmæssig pga. den omvejskørsel, den ville generere. I stedet faldt valget på en cykelgade, som man håbede kunne holde gennemkørende biltrafik væk, men samtidig sikre adgang for lokal biltrafik til området. Det sidste stykke af Højen er blindt for biler, men fortsætter i en stiforbindelse, så der er gennemkørende cykeltrafik, som i den modsatte ende af vejen kan komme videre ad en attraktiv stiforbindelse.



Figur 5.10: Højen med den karakteristiske røde belægning og midtervulst. (Foto: Rambøll, 2023).

5.5.2 Planlægning og udformning

Oprindeligt var Højen ikke planlagt som en del af et sammenhængende cykelstinet. Kort efter at en cykelgade blev foreslået som en løsning på de trafikale problemer, blev kommunen opmærksom på, at der var potentiale for en senere forlængelse af cykelgaden, og at denne kunne indgå i en kommende supercykelsti. Projektets succes, som beskrives efterfølgende, har fået kommunen til at overveje både at forlænge



cykelgaden omkring Højen og at arbejde med konceptet andre steder, herunder også i tættere bymiljøer med butikker.

Højen er karakteristisk ved sin røde asfalt og gennemgående granitvulst. De asfalterede kørespor er ca. 2,6 m brede. Granitvulsten gør det muligt for større køretøjer at køre på vejen, men gør det mindre attraktivt for bilister at overhale cyklisterne. Desuden medvirker vulsten til at optisk indsnævre vejbanen og dermed sænke hastigheden. Kommunen og dens rådgivere har savnet anvendelige danske vejledninger for cykelgader og har derfor udviklet deres eget design. Den røde asfalt er inspireret af Nederlandene og har til formål at fortælle trafikanterne, at de kommer ind i et område med en særlig karakter.

Der er et bump og fire hævede flader på strækningen, da man ikke forventede, at mængden af cyklister på strækningen i sig selv ville være nok til at holde hastigheden nede på de ønskede 30 km/t. Bumpet er bygget som et modificeret cirkelbump, og de hævede flader er udført med ramper som halve trapezbump. Kommunen har overvejet, om disse ramper i stedet også skulle have været modificerede cirkelbump, fordi denne geometri er venligere ved cykler og især ladcykler. Det er observeret, at enkelte cykler kører på fortovet for at undgå bumpet.

Parkering er nedlagt i gaden. Derfor har to boliger været nødt til at etablere parkering på egen matrikel.

5.5.3 Skiltning og afmærkning

Vejen er skiltet med cykelgadetavlen og afmærket med cykelgadesymboler. Kommunen oplever, at bilernes hastighed er så lav, at en skiltning med hastighedsgrænse ikke er nødvendig, hvilket bekræftes af hastighedsmålinger.

5.5.4 Evalueringer og erfaringer

Der er udarbejdet en evaluering, der bl.a. viser, at både cyklister og beboere er tilfredse med løsningen, og at bilisternes hastighed er mindre end 30 km/t.

Kommunen har fået feedback fra mange beboere i området, der fortæller, at etableringen af cykelgaden har betydet, at deres børn nu får lov til at cykle i skole. En positiv effekt, som kommunen mener ikke ville være opnået, hvis der ikke var bump på vejen til at sikre lav hastighed.

På Højen er der permanente kameraer, der tæller trafik hver dag. Tællingerne viser, at der er stor variation i antallet af cykler og biler på vejen, og at forhold som vejr, årstid, ugedag m.m. har stor betydning for, om der er flest cykler eller biler på vejen.

Kommunen planlægger en kampagne for at imødegå, at nogle cyklister kører på fortovet, formentlig for at undgå at køre over de hævede flader.

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Holbæk Kommune
- Trafik & Veje: Cykelgade i Holbæk – sikker og tryk forbindelse for 700 cyklister, Trafik & Veje, december 2022



5.6 Københavns Kommune

5.6.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Københavns Kommunes første cykelgade var Vestergade, der indgik i et større trafikalt fredeliggørelsesprojekt i 2013. Gaden blev ikke ombygget med fokus på at være en cykelgade, men da man ønskede at ensrette biltrafikken og ikke cykeltrafikken, blev gaden lidt tilfældigt til en cykelgade. Siden er der etableret flere cykelgader i kommunen i meget forskellige omgivelser.

Af nyere cykelgadeprojekter har især Nordre Frihavsgade¹ påkaldt sig interesse både i og uden for kommunen pga. en række udfordringer. Udfordringerne i gaden skyldes ifølge Københavns Kommune, at man har villet for meget med gaden på én gang. Gaden skulle både være cykelgade, betjene en forholdsvis stor mængde biltrafik, være busbetjent og have et rigt handelsliv.

Der findes andre gader i København, eksempelvis Dybbølsgade, hvor cykeltrafikken er så omfattende, at gaderne de facto fungerer som cykelgader uden at være skiltet som sådan.

5.6.2 Planlægning og udformning

Kommunen ønsker fremover at bruge rød asfalt på cykelgader, hvis der er mere end 1.000 biler om dagen på strækningen.

På baggrund af erfaringerne fra Nordre Frihavsgade anbefaler kommunen generelt ikke længere cykelgader i gader med busstrafik. Kommunen mener dog, at det vil være muligt i særlige tilfælde, men at dette vil forudsætte ekstra dialog med trafikselskabet MOVIA og information til trafikanterne.

Kommunen mener, at en cykelgade godt kan være en del af en supercykelsti. En cykelgade vil ikke have lige så god fremkommelighed som for eksempel en bred cykelsti, men holdningen er, at en supercykelsti ikke nødvendigvis skal have samme udformning på hele strækningen.

5.6.3 Skiltning og afmærkning

Helt overordnet mener kommunen, at Færdselslovens og afmærkningsbekendtgørelsernes bestemmelser står i vejen for en fuld udnyttelse af cykelgadekonceptets potentiale. Det vil være ønskeligt, at biler ikke må overhale cykler i en cykelgade, og at det er entydigt, at cyklister må køre ved siden af hinanden i cykelgaden, også selvom de dermed forhindrer bilister i at overhale. Politikere i København forventer og tror, at cyklister må køre to og to i en cykelgade – også selvom det spærrer for bagfrakommende biler.

Kommunen vil gradvist afmærke alle cykelgader med cykelgadesymboler, mens der tidligere har været anvendt cykelsymboler.

Kommunen ønsker at kunne skilte med 30 km/t i cykelgaderne. De mener, det er uhensigtsmæssigt, at dette er imod gældende regler, da de vurderer, at trafikanterne ikke ved, at det er den anbefalede hastighed i en cykelgade.

¹ Københavns Kommune har efter notatets udarbejdelse besluttet at nedlægge cykelgaden i Nordre Frihavsgade.



Figur 5.11: Busstoppested i Nordre Frihavnsgade. Busstoppestedet er beliggende i en halv buslomme, hvor cyklister kan overhale en holdende bus uden at komme over i modgående kørebane. (Foto: Rambøll, 2024).

5.6.4 Evalueringer og erfaringer

Kommunen mener, at cykelgader ikke er et mirakelmiddel, der øger komforten og trygheden for alle trafikanter. Kommunen vil alligevel udbrede konceptet i de gader, hvor det er relevant, og arbejde for et mere ensartet udseende af cykelgaderne fremover.

Kommunen har fået udarbejdet evalueringer af Nordre Frihavnsgade og Vendersgade, der bl.a. omfatter adfærdsundersøgelser. Undersøgelserne viser en del uhensigtsmæssig adfærd, bl.a. i forbindelse med parkering, varelevering og krydsende fodgængere (særligt i Vendersgade).

I 2023 har Københavns Kommune udgivet "Cykelfokus 2024", der bl.a. indeholder et afsnit om, hvordan man i fremtiden vil indrette cykelgader. Det anbefales bl.a. ikke at etablere cykelgader i gader med en hverdagsdøgntrafik mere end 2.500 biler eller i gader med bustrafik.



Figur 5.12: Foto fra adfærdsstudierne i Nordre Frihavnsgade, der viser en situation, hvor en cyklist presses af en bil, der er ved at parkere. (Foto fra Evaluering af cykelgade i Nordre Frihavnsgade, 2023).

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Københavns Kommune
- Københavns Kommune: [Cykelgader i København | Københavns Kommune](#)
- Københavns Kommune: [Evaluering af cykelgade i Nordre Frihavnsgade](#)
- Københavns Kommune: [Evaluering af cykelgade i Vendersgade](#)
- Københavns Kommune: [Cykelfokus 2024](#)

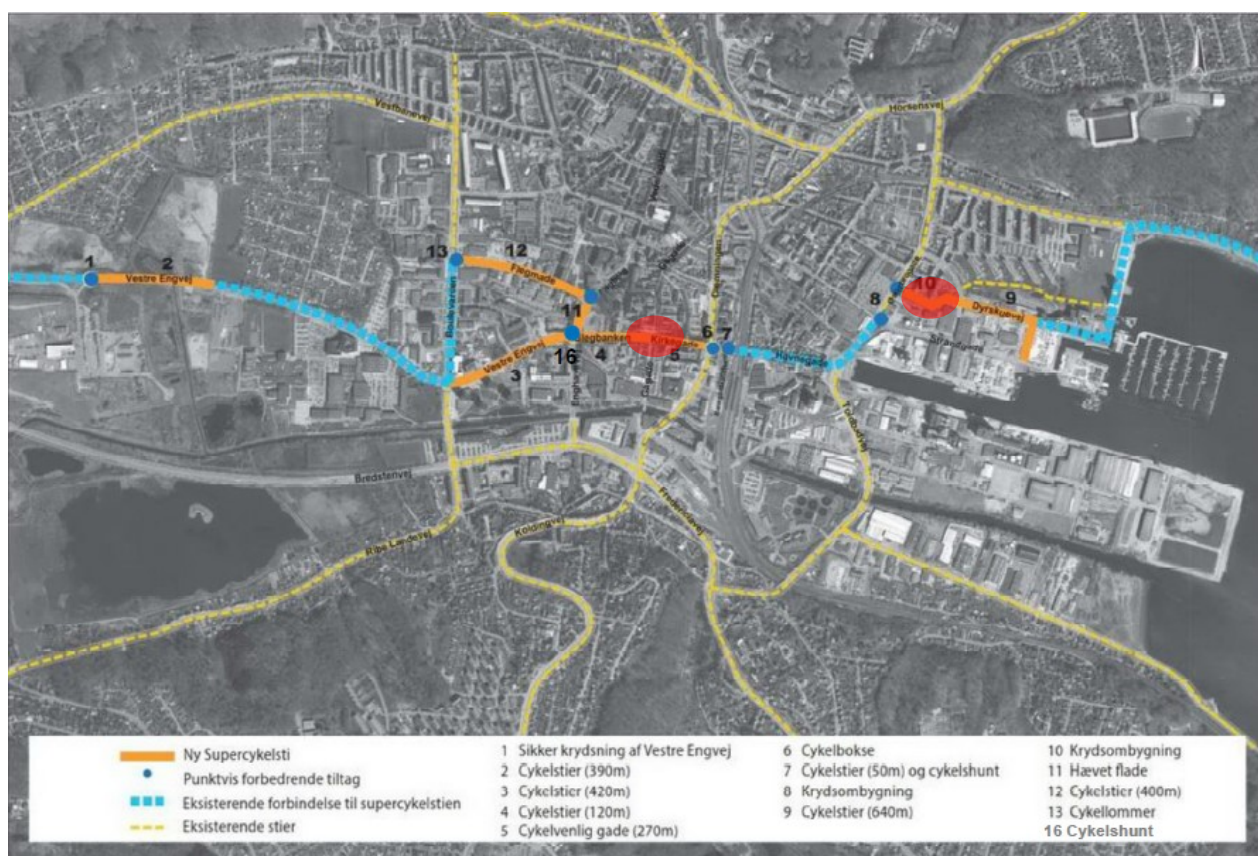


5.7 Vejle Kommune

5.7.1 Historie og baggrund for cykelgader i kommunen

Vejle Kommune har to cykelgader, dels en delstrækning af Kirkegade i bymidten, dels en delstrækning af Treschowsgade i den østlige kant af bymidten. De to cykelgader er anlagt som delstrækninger i en sammenhængende supercykelsti øst-vest gennem bymidten, der fik bevilget støtte fra Supercykelstipuljen i 2017.

Kommunen ønsker at etablere flere cykelgader, men har p.t. ingen konkrete planer.



Figur 5.13: Supercykelsti for Vejle bymidte med de to cykelgadestrækninger fremhævet med rødt. (Kort fra evaluering til Supercykelstipuljen, 2018).

5.7.2 Planlægning og udformning

Kirkegade er en central trafikforbindelse gennem bymidten. Cykelgaden er anlagt på en delstrækning, hvor der ikke er plads til cykelstier, mens der er cykelstier på resten af strækningen. Cykelgadestrækningen er belagt med rød asfalt og er skiltet med cykelgadetavler.

Det var oprindeligt planen at begrænse biltrafikken på strækningen bl.a. gennem ensretninger, men dette blev ikke gennemført. Det medfører, at der stadig er en del gennemkørende biltrafik på strækningen. Vejle Kommune arbejder aktuelt med planer om at indføre trafik-øer, og her kan det blive aktuelt at lukke Kirkegade for gennemkørende biltrafik.

Der var ikke parkeringspladser på den aktuelle strækning før ombygningen, hvilket der heller ikke er i dag.



Der er ingen busstrafik i Kirkegade, men kommunen mener godt, at busstrafik vil kunne fungere i en cykelgade, hvis biltrafik ikke tillades.



Figur 5.14: Overgangen til cykelgade i Kirkegade. Cykelgadesymbolet er også anvendt som vejafmærkning, men det er uden for billedet. (Foto fra evaluering til Supercykelstipuljen, 2018).

Cykelgadestrækningen af Treschowsgade er anlagt på en privat fællesvej, som er blind for bilister. Denne cykelgade er også belagt med rød asfalt. Cykelgadeløsningen har medført, at beboerne kan beholde parkeringspladser og kørende adgang til deres boliger, samtidig med at cyklisternes fremkommelighed er forbedret.

Vejle Kommune oplever, at den røde asfalt medfører øgede driftsudgifter.

5.7.3 Skiltning og afmærkning

Cykelgaderne er skiltet med cykelgadetaavler og afmærket med cykelgadesymboler. Kommunen giver udtryk for, at de gerne vil kunne skilte med 30 km/t og anvende cykelsymboler som vejafmærkning, hvilket kommunen mener vil sende et tydeligere signal til trafikanterne om, hvad intentionerne med cykelgaden er.

Generelt savner kommunen bedre vejledning i afmærkningsbekendtgørelserne og vejreglerne i forhold til, hvilke virkemidler der kan bruges i en cykelgade for at differentiere den fra andre veje med fartdæmpning.

I forbindelse med etablering af cykelgaden i Kirkegade fik kommunen udarbejdet en YouTube-video i tegnefilmstil, der forklarer principperne i en cykelgade. Videoen er i oktober 2024 set 930 gange.

5.7.4 Evalueringer og erfaringer

Cykeltrafikken i Kirkegade er efter etablering af cykelgaden steget med 37 %, men biltrafikken er stadig langt større med 500 cykler/årsdøgn mod 8.500 biler/årsdøgn. Det medfører, at cykelgaden reelt ikke fungerer efter hensigten, der var, at cyklisterne skulle dominere trafikbilledet. Hastigheden er lav, men det skyldes de snævre pladsforhold. Cyklister placerer sig i kørebanens højre side og lader bilerne overhale. Kommunen oplever, at trafikanterne endnu ikke ved, hvad en cykelgade er, og hvilke regler der gælder i den.



I Treschowsgade er der væsentligt mindre biltrafik, og her overstiger cykeltrafikken sandsynligvis biltrafikken, men de absolutte tal er lave, ca. 200 cykler i døgnet.

Vejle Kommunes opfattelse er, at politiet er tilhængere af cykelgader og gerne ser konceptet udbredt andre steder i politikredsen.

Kommunen fortæller, at de flere gange har fået henvendelser fra borgere, der ikke mener, at gaderne er egnede til at blive kaldt cykelgader eller være en del af en supercykelsti, fordi cyklisterne stadig deler areal med biltrafikken.



Figur 5.15: foto fra Vejle Kommunes informationsvideo på Youtube, 2024.

Kilder:

- Interview med repræsentant fra Vejle Kommune
- Vejle Kommune: [Kommunens informationsvideo](#)
- Evaluering til Supercykelstipuljen, 2018



5.8 Cyklistforbundet

Cyklistforbundet er som udgangspunkt tilhænger af cykelgadekonceptet, men følger med i både debatten om konceptet og de realiserede cykelgader.

En cykelgade kan være en forbedring, hvis den implementeres rigtigt, men vil af nogle cyklister kunne opfattes som en dårligere løsning end cykelstier, fordi man deler areal med bilerne.

Forbundet ser problemer i de bestemmelser i den gældende færdselslov, der f.eks. bestemmer, at biler godt må overhale cykler i en cykelgade. Intentionerne med cykelgaden hænger ikke sammen med det, der er muligt med den gældende lovgivning. Dette gør det også svært at kommunikere cykelgadekonceptet til trafikanterne. En tilgang med smalle kørebaner kan være et middel til at tvinge biler til ikke at overhale. Dette vil dog også øge frustrationen hos bilisterne.

Forbundet mener, at det skal overvejes grundigt, om en cykelgade kan indgå i en supercykelstirute, da det er vigtigt, at supercykelsti-konceptet ikke bliver udvandet. Der kan ikke opnås samme fremkommelighed i en cykelgade som på en supercykelsti, men det kan give mening, at en cykelgade udgør den sidste strækning af en supercykelstirute, f.eks. i en bymidte. Brugen af rød asfalt har potentiale, da den intuitivt fortæller trafikanterne, at *"nu sker der noget andet"*.

Der skal være opmærksomhed på, om der sker for mange andre ting i en cykelgade, f.eks. krydsende fodgængere, parkering og varelevering. Cykelgader er måske ikke den rette løsning i bygader med mange aktiviteter. På den anden side kan en cykelgade være en mulighed i bymidter i mindre byer, der kæmper med butiksdød, men et ringgadekoncept giver også mening for cykler i lidt større byers bymidter, hvorved bilerne presses ud på ringveje længere ude i byens trafiksystem.

På længere sigt kan Cyklistforbundet forestille sig løsninger, hvor der både er cykelsti og cykelgade i den samme gade, en løsning med cyklister i flere hastigheder og "krybespor" til ladcykler, varelevering m.m.



5.9 Københavns Politi

Københavns Politis repræsentant har både erfaring med cykelgader fra sagsbehandling af cykelgadeprojekter og som medlem af vejregelgruppen Byernes Trafikarealer, hvor han har været med til at granske den nyeste tekst om cykelgader, hvor det bl.a. fremhæves, at cykler i henhold til Færdselsloven skal holde til højre og ikke må fylde hele kørebanen. Færdselsloven er entydig på dette område.

Han har blandt andet været involveret i sagsbehandlingen af Københavns Kommunes projekt for cykelgaden i Nordre Frihavnsgade. Her blev Københavns Politis afgørelse underkendt af Transportministeriet, som mente, at Politiet var overforsigtige i tolkningen af afmærkningsbekendtgørelserne.

Politiet har ikke oplevet problemer med de øvrige cykelgader i Københavns Kommune.

Politiet har, bl.a. på baggrund af erfaringerne fra Nordre Frihavnsgade, nedenstående anbefalinger til fremtidige cykelgadeprojekter:

- Kommunerne skal være meget selektive, når de udvælger strækninger, der skal laves til cykelgader. Hvis der er megen biltrafik, udhules cyklisternes fordel på strækningen, fordi de almindelige færdselsregler for cykler (bl.a. at de skal placere sig til højre) stadig gælder.
- Varelevering kan med fordel foregå i sidegader til cykelgaden. Politiets erfaring med tilstedeværelse og håndhævelse af Færdselsloven i cykelgader er bl.a., at varelevering kan være svært at få til at fungere.
- Der bør ikke være busser i regelmæssig drift i cykelgader. Politiet anser ikke den halve buslomme, som er anvendt i Nordre Frihavnsgade, som en sikker løsning.
- Gaden bør ikke have trafikvejskarakter. Den optimale cykelgade har slet ingen eller kun meget begrænset motorkørende trafik.

Politiet understreger, at cykelgadesymbolet E47 er den eneste lovlige kørebaneafmærkning i en cykelgade. Det er ikke tilladt at bruge det almindelige cykelsymbol V21 i en cykelgade, selvom det ses mange steder. Cykelsymbolet giver et forkert signal om, at cyklisterne må bruge hele kørebanen. Hastigheden på 30 km/t er vejledende, da det er en blå tavle, og det vurderes, at det ikke er nødvendigt med supplerende hastighedstavler.



6. Cykelgader i Europa

6.1 Indledning

I dette kapitel præsenteres resultaterne af erfaringsopsamlingen fra de fem udvalgte lande: Nederlandene, Belgien, Frankrig, Tyskland og Sverige. Erfaringsopsamlingen er baseret på interviews med udvalgte statsorganisationer (svarende til Vejdirektoratet i Danmark), kommuner og organisationer fra landene suppleret med viden indsamlet gennem litteratur- og internetsøgninger.

6.2 Opsamling på cykelgader i Europa

Der har været etableret cykelgader i Tyskland, Nederlandene og Belgien gennem en lang årrække, mens det er et relativt nyt koncept i Frankrig og Sverige.

6.2.1 Lovgivning, regler og vejledninger

Love og regler varierer en del mellem landene. I Tyskland, Belgien og Sverige er cykelgaden indført som begreb i færdselsloven, men ikke i Nederlandene og Frankrig. Til trods for at cykelgader ikke har en særlig status i færdselsloven i Nederlandene, er cykelgader meget udbredte her. Det vurderes her, at det ikke er nødvendigt at indføre cykelgaden i færdselsloven, da det fungerer fint, som det er.

Som det eneste land er det i Belgien angivet i færdselsloven, at biler ikke må overhale cykler i en cykelgade. Ofte bliver forbuddet dog ikke håndhævet, og der er delte meninger om, hvorvidt forbuddet er hensigtsmæssigt. I de øvrige lande er situationen omtrent som i Danmark, hvor biler gerne må overhale cykler i en cykelgade. I Nederlandene er kulturen dog, at bilister mere naturligt holder sig bagved cyklister i en cykelgade. Det franske Cerema anbefaler at tillade biler at overhale cykler, da cyklister kan opleve det som stressende, at bilister presser dem bagfra.

Landene – med undtagelse af Sverige – har forskellige systemer af nationale retningslinjer og vejledninger, der styrer planlægning og udformning af cykelgaderne. I nogle lande er det halvvoffentlige organisationer eller NGO'er, der udarbejder vejledningerne. Retningslinjerne er alle steder anbefalinger og ikke bindende regler. I Tyskland tolkes cykelgadekonceptet forskelligt fra delstat til delstat, men man er i gang med at lave bindende, fælles regler. I Sverige laver de store byer i et vist omfang deres egne vejledninger, så løsningerne kan være forskellige fra by til by.

I alle landene anbefales 30 km/t som hastighedsgrænse i cykelgader. I Tyskland, Belgien og Sverige er hastighedsgrænsen en integreret del af cykelgade-tavlen. I Belgien udvikles i øjeblikket en tavle, hvor 30 km/t er angivet på tavlen for at tydeliggøre hastighedsgrænsen. I Nederlandene kan man supplere cykelgade-skiltet med 30 km/t-skilte, men det gøres sjældent.

I de fleste af landene indeholder vejledninger og retningslinjer anbefalinger om forholdet mellem antallet af cykler og biler i en cykelgade, i nogle tilfælde i situationen efter etablering af cykelgaden. I nogle lande indeholder vejledningerne også anbefalinger om maksimalt antal biler i cykelgaden.

6.2.2 Cykelgadens rolle i planlægningen

I Nederlandene, Belgien og Frankrig anvendes cykelgaden typisk som et middel til at skabe sammenhæng i en bys cykelnetværk. I Belgien etableres cykelgader også på gader med cykelstier, hvor cykelstiens kapacitet er nået, og det ikke er muligt at udvide den. Cykelgader anvendes også til at håndtere de hastighedsforskelle mellem cyklister, som den stigende mængde elcykler forårsager.



I Tyskland anvendes cykelgaden i mange tilfælde på parallelgader til større trafikveje, hvor der ikke er plads til cykelstier på den større vej.

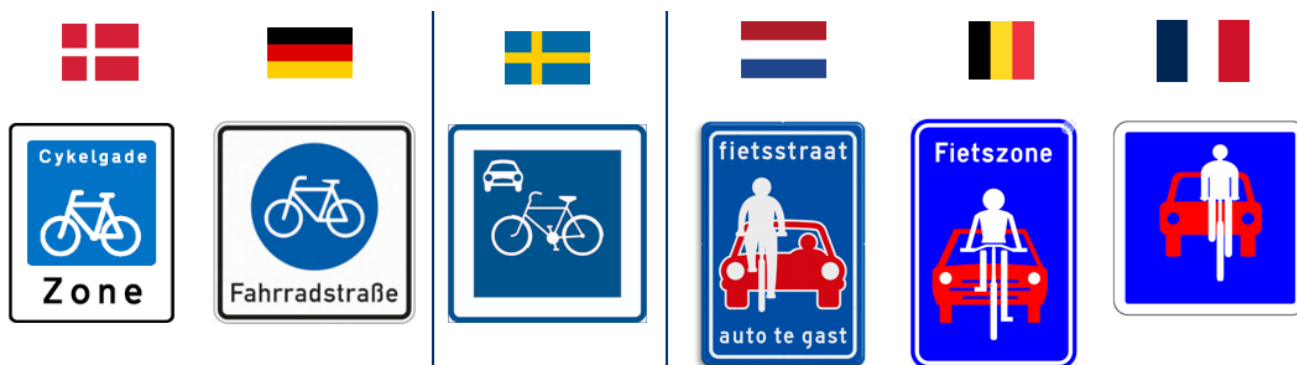
I Belgien anses gader med mange fodgængere som mindre egnede som cykelgader, mens det i Frankrig anbefales, at der ikke er busser i cykelgader.

I Tyskland og Frankrig anbefales det at give cykelgader prioritet i vejkryds.

I Nederlandene anvendes cykelgaden, ud over i bymæssig sammenhæng, også som tiltag i åbent land med særlige vejledninger for dette.

6.2.3 Skiltning og afmærkning

Alle landene har særlige tavler for cykelgader (se Figur 6.1.). I Nederlandene er tavlen ikke fastlagt i de nationale regler svarende til afmærkningsbekendtgørelserne. Her bestemmer kommunerne selv, hvilken tavle de vil bruge, men nedenstående tavle anbefales af CROW, Nederlandenes cykelvidensinstitut.



Figur 6.1: Landenes tavler for cykelgader. Der kan identificeres to "skoler" for udformning. Nederlandene, Belgien og Frankrig bruger "Bilen-som-gæst"-symbolet, mens Danmark og Tyskland alene har en cykel. Den svenske tavle er en mellemform, hvor en stor cykel og en lille bil signalerer cyklens prioritet over bilen.

6.2.4 Fysisk udformning

Alle landene med undtagelse af Sverige har en række anbefalinger til udformning af cykelgader.

I Nederlandene, Belgien og Frankrig anbefales, at gaderne er genkendelige som cykelgader med en særlig visuel identitet. I disse lande findes anbefalinger om mål for kørebanebredden på cykelgader, afhængigt af om de er ensrettede eller dobbeltrettede.

I Frankrig er cykelgader oftest ensrettede for biler, men dobbeltrettede for cykler, og der planlægges vejnet med modsatrettede ensretninger for at afvise gennemkørende biltrafik.

Alle landene arbejder med løsninger, hvor køresporet indsnævres fra siden og/eller fra midten med brolægning eller afmærkning, som tilskynder cyklister til at køre midt i køresporet og dermed gør det mere besværligt for bilister at overhale.



Figur 6.2: Nederlansk cykelgade med rød asfalt og brolægning i siderne og i midten. (Foto: [Verkeersontwerpen.nl](https://www.verkeersontwerpen.nl) – Voorbeelden, tips en aanbevelingen, 2024).

I Nederlandene anbefales cykelgader altid udført i rød asfalt, da trafikanterne her er vant til, at rød belægning betyder cykelinfrastruktur. I Belgien bruges også ofte røde overflader i cykelgader, mens der i Tyskland anvendes forskellige farver asfalt til at markere cykelgader.

I Nederlandene, Belgien og Frankrig ønsker man at undgå eller reducere parkering i cykelgader.



6.3 Nederlandene

6.3.1 Overblik

Den første cykelgade i Nederlandene blev etableret i 1996 i Utrecht. Konceptet er siden da blevet vidt udbredt i landet. Dette skyldes blandt andet et meget velkoordineret samarbejde mellem stat, regioner, kommuner og NGO'er på cykelområdet. Kommunerne kan indimellem søge nationale midler til anlæg af cykelgader – i stil med cykelpuljen i Danmark. (CROW, 2022).

Cykelgaden som infrastrukturelement er velkendt i befolkningen, og der er typisk ikke behov for oplysningskampagner ved omdannelse af gader til cykelgader. (Interview med Gemeente Utrecht).

6.3.2 Lov- og regelgrundlag

Cykelgaden har i Nederlandene ingen særlig status i færdselsloven i forhold til andre typer lokalveje. På trods af dette er cykelgader blevet vidt udbredt, bl.a. takket være det nederlandske cykelvidensinstitut CROW, som udgav de første retningslinjer for cykelgader i 2005.

Da cykelgader ikke har speciel lovstatus, gælder de almene færdselsregler på cykelgader. Det vil sige, at cyklister i princippet skal holde til højre, og at der højst kan cykle to personer ved siden af hinanden, forudsat at de ikke er til hindring for biltrafikken. I praksis gør cykelkulturen i Nederlandene dog, at bilister mere naturligt holder sig bagved cyklister på cykelgader. (Interview med Gemeente Utrecht).

Det har i de sidste årtier været diskuteret, hvorvidt man ønsker at optage cykelgaden i færdselsloven. Konklusionen har hidtil været, at det ikke er nødvendigt, da det nuværende system fungerer fint (CROW, 2019). Som fordel ved optagelse i færdselsloven argumenteres med, at cykelgaden kan indgå som en del af kørekortsundervisning, og at der vil kunne udstedes fartbøder på cykelgader. Som ulempe nævnes, at det vil indsnævre konceptet, og dermed gøre det sværere for kommuner at tilpasse til deres specifikke behov. (Interview med Robert Hulshof, lenW).

6.3.3 Skiltning

Cykelgade-tavlen har ikke officiel status, og der findes forskellige varianter, som kan ses på Figur 6.2. (Kilde: Robert Hulshof).

Den mest brugte tavle indeholder teksterne "fietsstraat" (cykelgade) og "auto te gast" (bil på besøg) for at understrege, at cyklister har forret for bilister. En evaluering i Haarlem viste, at trafikanter opfattede piktogrammet med en bil bag en cyklist som mere tydeligt end andre piktogrammer, der anvendes i Nederlandene. Baseret på dette anbefaler CROW, at man skilter alle cykelgader med dette piktogram for at skabe genkendelighed på tværs af landet. (CROW, 2019).



Figur 6.2: Da cykelgaden ikke er optaget i de officielle regler, anvendes forskellige tavler, men tavlen til venstre anbefales af CROW og er den mest anvendte. (Foto: CROW, 2019).

Cykelgadetavlen kan suppleres med 30 km/t-tavler eller overhaling forbudt-undertavler, men det sker sjældent. Logikken er, at gadens udformning i sig selv skal sikre, at bilister tilpasser sig og kører langsomt. Der findes også en cykelgade-ophører-tavle, men den bruges sjældent, da det ikke ses som nødvendigt. Det vil gøre det besværligt for kommuner at bygge cykelgader, hvis der skal sættes tavler op ved hver eneste sidevej. (Kilde: interview med IenW).

Etablering af cykelgader i Nederlandene har primært til formål at forbedre byernes cykelnetværk. I nederlandsk mobilitetsplanlægning tilstræbes, at kommuner har et tydeligt netværk for hhv. cykler og biler. Cykelgader etableres typisk på lokalveje, men findes i mange forskellige bymiljøer, herunder også tætte bycentre og industriområder.

En vigtig detalje ved den nederlandske cykelgade er, at den ikke etableres som et tiltag for at muliggøre cykling på en given vej, da lokalveje ifølge loven per definition skal være velegnede til cykling i blandet trafik. Cykelgaden etableres derfor for at fremme cykeltrafikken.

Gennemkørsel for biltrafik vanskeliggøres eller umuliggøres på cykelgader ofte i samspil med en samlet planlægning med en kombination af cykelgader og woonerfs. Et woonerf er et boligområde, hvor vejen er fællesareal designet til at give fortrinsret til fodgængere og cyklister frem for motorkøretøjer – omtrent svarende til opholds- og legeområder i Danmark. Mere end 2 millioner hollændere bor i woonerf-kvarterer.

Det tilstræbes så vidt muligt at give cykelgaden prioritet i kryds, hvilket gør cykelgaden mere attraktiv for cyklister og mindre attraktiv for bilister.

Som anbefaling for cykelgader gælder, at der bør være flere cykler end biler, som tommelfingerregel dobbelt så mange. Anbefalet årsgennemsnitstrafik er > 1.000 for cykeltrafikken og < 2.500 for biltrafikken. (Kilde: CROW, 2019).

Ud over de mange cykelgader i bymiljø bliver cykelgader i stigende grad etableret i åbent land. CROW har offentliggjort indledende retningslinjer på området, og CROW arbejder på et sæt endelige retningslinjer. Forskning på området viser, at bilister i gennemsnit kører 10 km/t langsommere på cykelgader i åbent land end på ikke-cykelgader. De foreløbige anbefalinger for cykelgader i åbent land fraråder en cykelgade, hvis



der er mere end 1.000 biler pr. døgn (ÅDT) på veje med en minimumsbredde på 4,8 m og 500 biler på veje smallere end 4,8 m. Retningslinjerne for cykelgader i åbent land er således mere restriktive ift. biltrafikkens størrelse end retningslinjerne for byzoner. (Kilde: CROW 2019).

6.3.4 Fysisk udformning

Cykelgader anbefales altid udført i rød belægning. Cykelstier i Nederlandene er typisk farvet røde, så de røde cykelgader giver en naturlig visuel forlængelse af cykelstier, som er nem for cyklisterne at følge. (Kilde: interview Gemeente Utrecht). De ekstra udgifter, der er forbundet med rød asfalt, anses som penge værd, da det giver gaden en langt mere forståelig karakter for både cyklister og bilister. Kommuner kan desuden søge midler fra nationale puljer til dækning af omkostningerne. (Kilde: interview med Robert Hulshof).

Cykelgader bør være genkendelige gennem deres udformning. Det skal være tydeligt, at gaden er en del af en cykelrute. Sidearealer og midterarealer i klinker eller brosten bruges til visuelt at indsnævre gaden. Klinkebelægningen er relativt dyr i anlægsomkostninger og vedligehold, så nogle kommuner er begyndt at eksperimentere med at spraye et flisemønster på asfalt. (Kilde: interview med Herbert Tiemens, Gemeente Utrecht).

Parkering i cykelgader søges undgået. Hvor dette ikke er muligt, skal konflikter med parkerede biler reduceres, f.eks. gennem anvendelse af afmærkning. Parkering skal være længdeparkering.

Cykelgader i Nederlandene findes både på ensrettede og på dobbeltrettede gader. På ensrettede cykelgader anbefales det, at kørebanen er 3-4 m med kantbaner på 0,30-0,40 m. På dobbeltrettede cykelgader anbefales kørebaner på 2-2,5 m med kantbaner på 0-0,40 m og midterarealer på 0,50-1,50 m.

I Amsterdam eksperimenterer man med en variant af cykelgaden på boulevarder med sporvogne, hvor køresporene får status som cykelgader. Formålet er at skabe en sammenhængende strækning, hvor kollektiv trafik og cykeltrafik prioriteres, mens biltrafik hovedsageligt er ærindekørsel. Dele af den indre ringvej er derfor ensrettet for biltrafik. Baggrunden for dette er, at cykeltrafikken er steget så meget på de veje, der er en del af ringvejen, at der er blevet for trangt på cykelstierne.



6.4 Belgien

6.4.1 Overblik

Den første cykelgade i Belgien blev etableret i Gent i 2011. I februar 2012 blev cykelgaden optaget i den belgiske færdselslov. Cykelgaden som infrastrukturelement er siden da blevet meget populær. 221 flamske kommuner havde i 2023 cykelgader, hvilket er 75 % af kommunerne i Flandern. Flandern er den del af Belgien, hvor der bliver cyklet mest. I Wallonien er det derimod kun 4 % af kommunerne, der har cykelgader. (Kilde: Fietsberaad Vlaanderen, 2023B).

Siden 2021 har der været vejledende retningslinjer på området udarbejdet af Fietsberaad Vlaanderen, som er et vidensinstitut inden for cykling.

6.4.2 Lov- og regelgrundlag

I Belgien er cykelgader defineret i færdselsloven, og det er det eneste af de undersøgte lande, hvor det i henhold til færdselsloven er forbudt for bilister at overhale cyklister i en cykelgade. I praksis bliver det dog ofte ikke håndhævet, og der er derfor delte meninger om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt. Hastighedsgrænsen i cykelgader er 30 km/t.

I Belgien gælder i øvrigt, at bilister ved overhaling af cyklister skal holde mindst 1,5 m afstand uden for byområder og 1 m afstand i byområder.

6.4.3 Hvornår etableres cykelgader?

Cykelgaden ses især som en mulighed de steder, hvor adskillelse af cyklister og bilister på grund af begrænset plads ikke er mulig. Hvis der ved at fjerne parkeringspladser bliver plads til tilstrækkeligt brede cykelstier, foretrækkes denne løsning. (Kilde: interview med Gemeente Gent).

Cykelgader etableres også på gader med cykelstier, hvor cykelstiens kapacitet ikke længere er tilstrækkelig til at lade cyklister køre problemfrit og sikkert, og hvor udvidelse af cykelstien ikke er en mulighed. Cykelgaden opfattes også som en løsning på de forskelle i hastigheder, der er opstået på cykelstierne det seneste årti i kraft af en større mængde elcykler og speed pedelegs.

Der lægges vægt på, at opsætning af en tavle ikke er nok til at skabe en god cykelgade. En cykelgade ses som et middel til at fremme cyklisme og ikke et mål i sig selv. Det ses som essentielt, at cykelgaden bruges til at forbedre byens cykelnetværk som helhed, og der bliver stort set ikke etableret cykelgader, som ikke har en rolle i byens cykelnetværk. Cykelgader etableres både i bymidter og i mere forstadsagtig kontekst, som det kan ses på Figur 6.5. (Kilde: interview med Agentschap Wegen en Verkeer).

Det belgiske cyklistforbund mener, at alle boligveje i princippet bør fungere som cykelgader. Dette begrundes med, at cykelgaden ikke bare er en fordel for cyklister, men også gør gaderne mere trygge at færdes på for beboerne. (Kilde: interview med Fietsberaad Vlaanderen).

Der anbefales en nedre grænse på 500 cyklister ved indførelse af cykelgade, ligesom der mindst bør være lige så mange cykler som biler. Det tilstræbes, at den øvre grænse for motorkøretøjer er 1.000 biler/døgn. Brugerundersøgelser af, hvordan trafikanter bedømmer cykelgader, viser, at jo flere cyklister gaden har ift. motorkøretøjer, desto bedre bliver den bedømt. På strækninger, hvor det ikke kan forventes at opnå en overvægt af cyklister i forhold til motorkøretøjer, anbefales det i stedet at indføre en zone med 30 km/t hastighedsgrænse fremfor cykelgader. (Kilde: Fietsberaad Vlaanderen 2021A).

Af belgiske brugerundersøgelser fremgår det, at de vigtigste fem problemer, som trafikanterne oplever på cykelgader, er følgende: 1. overhaling, 2. bilers hastighed, 3. antallet af biler, 4. vigepligtsregler, 5.



parkerede biler. Både cyklister og bilister finder det irriterende, når der er mange motorkøretøjer, der skal blive bagved cyklisterne. Der er blandt trafikplanlæggere i Belgien delte meninger om, hvorvidt overhalingsforbuddet er en fordel eller en ulempe. (Kilde: Fietsberaad Vlaanderen 2021A; interview med Gemeente Gent).

6.4.4 Skiltning

Siden 1. april 2023 er cykelgade-tavlen blevet afskaffet og erstattet af en zonetavle, hvor de samme regler gælder som på cykelgaden. Baggrunden for denne beslutning har været, at skiltningen for cykelgader var meget besværlig, da der skulle skiltes inden og efter hvert kryds. Alle belgiske fietsstraat-tavler skal derfor udskiftes til cykelgadezone-tavlen inden 2035. (Kilde: Departement Mobiliteit & Openbare Werken, 2023).

Der udvikles pt. en ny cykelgadetafle, hvor hastighedsgrænsen på 30 km/t fremgår af selve tavlen.



Figur 6.5: Cykelgade i Leuven med cykelgade-zonetavle anvendt som vejafmærkning. Symbolet indeholder angivelse af hastighedsgrænsen på 30 km/t. (Foto Leuven Pers, 2022).



Figur 6.6: Den tidligere udgave af fietsstraat-tavlen i Flandern samt de nye fietszone-tavler. I Wallonien anvendes samme tavler, bare med fransk tekst. (Foto: Schaerbeek 2022).

6.4.5 Udformning

Fra de nationale retningslinjer i Belgien anbefales følgende:

- Cykelgaden skal have en visuel fremtræden, som giver bilister følelsen af at være "på besøg". Hertil bruges ofte rødlige eller brunlige belægningsoverflader, enten som afmærkning eller indfarvet asfalt.
- Cykelgadens visuelle udtryk skal fortsætte gennem kryds, og cyklisterne på cykelgaden bør gives prioritet i kryds.
- Cykelgaden skal udformes således, at cyklisterne nudges til at placere sig i midten af vejbanen.
- Der bør være en tydelig indgang/port ved begyndelsen af cykelgaden.
- Parkeringspladser og læssezoner skal om muligt undgås.
- Gader med mange fodgængere og butikker, f.eks. i bymidter, er mindre egnede som cykelgader.
- En midtervulst i afvigende belægning anbefales på alle dobbeltrettede cykelgader. Denne udformning har en fartdæmpende virkning på biler uden at være fartdæmpende for cykler.



Figur 6.7: Tydelig begyndelse på en cykelgade og et afvigende kørebaneprofil med midtervulst på en cykelgade i Boechout. (Foto Fietsberaad Vlaanderen, 2021A).



Figur 6.8: Cykelgade i Kalmthout med midterlinje i andet materiale end vejbanen og sharrows. (Foto: Fietsberaad Vlaanderen, 2021B).

- Som standard anbefales det, at bredden er 4 m på ensrettede cykelgader og 4,50-4,80 m på dobbeltrettede cykelgader. Denne bredde muliggør, at cyklister kan cykle ved siden af hinanden, og at en bil eller to cyklister i modkørende retning kan køre forbi uden at genere hinanden. Cyklister må på ensrettede cykelgader bruge hele vejbanens bredde og på dobbeltrettede cykelgader halvdelen. (Kilde: Fietsberaad Vlaanderen, 2021A).



6.5 Tyskland

6.5.1 Overblik

Konceptet cykelgade opstod i Tyskland, og den første cykelgade blev indført i 1978 i Bremen. I 1997 blev cykelgaden optaget i den tyske færdselslov med den nuværende færdselstavle (se Figur 6.). Samtidig blev modstrømscykling i ensrettede gader tilladt.



Figur 6.9: Cykelgadetavle i Tyskland.

München er den by, der har flest cykelgader. Her findes 85 cykelgader med en samlet længde på 40 km. (Kilde: interview med DIFU).

Lokale Landesbehörden, en slags delstatslige pendanter til Vejdirektoratet, fortolker cykelgadekonceptet forskelligt, og udformningen af cykelgader varierer derfor på tværs af Tyskland. Eksempelvis bliver cykelgader i Münster i Nordrhein-Westfalen typisk farvet røde, hvorimod de i Hannover i Niedersachsen kun bliver farvet røde ved kryds. Færdselstavlen "Fahrradstrasse" har dog den samme betydning i hele landet, da den er optaget i den nationale færdselslov.



Figur 6.30: Cykelgade i Bremerhaven. (Foto: Nord24, 2023).



6.5.2 Lov- og regelgrundlag

Siden 2021 har der eksisteret nationale vejledende retningslinjer på området udviklet af DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik). Nye bindende retningslinjer er under udvikling af den frivillige organisation FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). En del kommuner er frustrerede over, at retningslinjerne ikke er bindende, da bindende regler angiveligt vil gardere dem bedre mod kritik af de cykelgader, som de etablerer. (Kilde: Interview med DIFU og Stadt Münster).

Siden 2020 har det været muligt at forvandle større sammenhængende byområder til "Fahrradzone", hvor de samme regler gælder som på cykelgader. Der er i den forbindelse en del debat om, hvorvidt det giver mening at have to tavler, som minder så meget om hinanden, og om hvorvidt "Fahrradzone"-konceptet faktisk bidrager med noget, som cykelgaden ikke allerede kan. (Kilde: med interview DIFU).

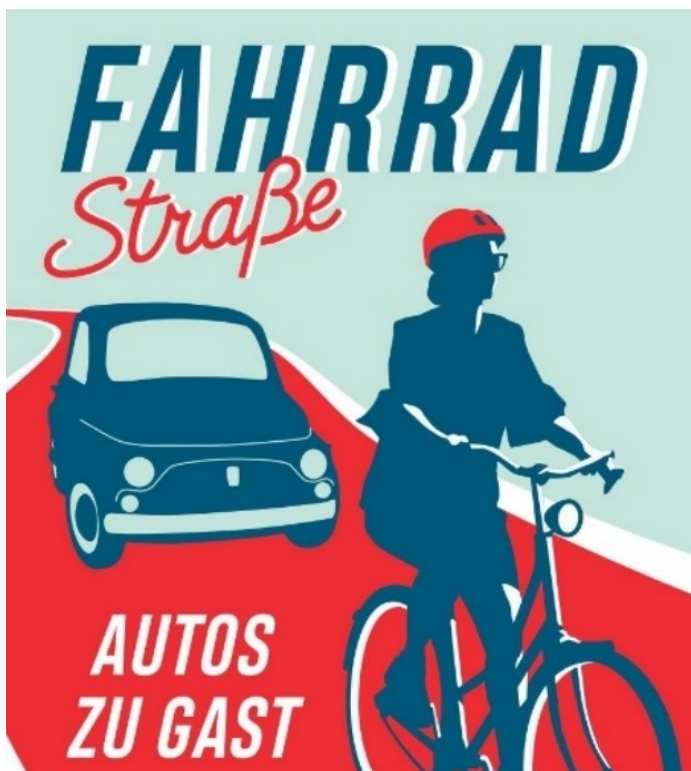
Fahrradstrasse-tavlen er defineret i den tyske færdselslov og betyder, at hele kørebanen er forbeholdt cykler, og at ingen andre køretøjer må færdes på vejen, medmindre det er angivet. Tavlen ledsages derfor, ligesom i Danmark, typisk af undertavlen "kfz-frei", der tillader kørsel for motorkøretøjer. Tavlen kan også ledsages af en "ærindekørsel tilladt"-undertavle. På cykelgader må der maksimalt køres 30 km/t, og biler må hverken *"hindre eller bringe cykler i fare"*. Cyklister må køre to ved siden af hinanden, hvilket er en central forskel i forhold til 30 km/t-zoner, hvor de kun kan gøre det, når trafikken ikke bliver forstyrret af det. 30 km/t-tavlen må ikke opsættes på gader, hvor Fahrradstrasse-tavlen er opsat.

Cykelgader er typisk ensrettede for biltrafik.

6.5.3 Hvornår etableres cykelgader?

Cykelgader bliver i mange tilfælde etableret på parallelle veje til større veje, når det vurderes for svært at inkludere cykelinfrastruktur på den større vej, eller hvis kommunen forventer stor modstand i forbindelse med omfordeling af pladsen på den større vej (kilde: interview med DIFU).

Cykelgadekonceptet er ikke bredt kendt i befolkningen, og skiltningen opleves ikke som intuitiv let at forstå. Opfattelsen er, at bilister derfor ikke respekterer fortrinsretten for cyklister, og at de tit bruger cykelgader som alternativ til hovedgader, hvor der typisk er mere trafik. Det er kun halvdelen af alle trafikanter, der ved, at cyklister må køre to ved siden af hinanden på cykelgader (kilde: UDV 2016).



Figur 6.4: Informationsbannere fra Münster Kommune. På cykelgader må der ikke opsættes færdselstavle-lignende tavler ud over Fahrradstrasse-tavlen. (Foto: Münster Kommune, 2024).

Den politiske vilje til at etablere cykelgader svinger en del i Tyskland. Eksempelvis afgjorde en retssag i Hannover i 2021, at etablering af cykelgader ikke måtte ske ved skiltning alene, men skulle omfatte andre fysiske tiltag, der forbedrede forholdene for cyklisterne. Dommen førte paradoksalt nok til, at det i 2023 blev besluttet, at seks ud af otte cykelgader i byens sydlige del ikke skulle være cykelgader længere, da de nødvendige fysiske ændringer ikke kunne gennemføres. (Kilde: Hannoversche Allgemeine 2023).

Tyske forskere, cyklistforbund og myndigheder debatterer, om etablering af cykelgader bør omfatte, at vejen får prioritet over krydsende gader. Dette er i dag ikke et krav, og kun i visse byer (blandt andet Dortmund, Bremen, Göttingen, Hamburg, Hannover og Kassel) bliver cykelgaden konsekvent givet prioritet i kryds i forhold til sidegader. (Kilde: interview med DIFU).

Indtil 2020 kunne cykelgader kun anlægges, hvis "cyklister er den fremherskende trafikform, eller snart bliver det" ifølge de administrative bestemmelser for færdselsloven. Siden 2021 er de overordnede retningslinjer for etablering af cykelgader dog blevet mere lempelige med argumentationen om, at cyklister i fremtiden vil være den fremherskende trafikform. Samtidig med denne ændring er der også kommet mere fokus på at udforme cykelgader, der rent faktisk skaber bedre forhold for cyklister. (Kilde: interview med DIFU).

Evalueringer viser, at mængden af gennemkørende biltrafik har stor indvirkning på, hvordan cykelgaden opleves, og hvor sikre cyklisterne føler sig. Vejene fik langt bedre vurderinger, når den gennemkørende biltrafik blev begrænset. Biltrafikken anbefales ikke at overstige omkring 400 køretøjer/time. I retningslinjerne anbefales det at implementere trafikregulerende foranstaltninger, f.eks. at ensrette eller omdirigere biltrafikken, for at opnå dette. (Kilde: interview med DIFU, DIFU -2021).



6.5.4 Udformning

Færdselsloven indeholder ingen krav om udformning af cykelgader, og cykelgadekonceptet bliver i stigende grad fortolket af lokale myndigheder. I Berlin er det fastlagt, at biltrafik på cykelgader kun må være ærindekørsel. Biler og motorcykler må gerne parkere i cykelgader, medmindre det er eksplicit forbudt.

I Tyskland bruges ofte cykelsymboler som vejafmærkning i cykelgader. (Kilde: interview med Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg).



Figur 6.52: Cykelsymboler anvendt som afmærkning på en cykelgade i Ulm (Zeitblomstraße). (Foto Neu-Ulmer Zeitung, 2022).

DIFU anbefaler følgende elementer i den fysiske udformning:

- Kantbane ud mod parkerede køretøjer udført med afstribning, markering eller belægningsskift, der skaber en visuel afstand mellem cyklister og parkerede køretøjer.
- Midterzone/midtervulst i en afvigende farve eller som belægning. Løsningen anbefales især på veje, der er over 5 m brede.
- Brug af farve eller farvet asfalt for at markere cykelgaden – især ved krydsninger eller langs hele strækningen. (Kilde: DIFU 2021).



6.6 Frankrig

6.6.1 Overblik

Cykelgaden er et relativt nyt koncept i Frankrig, og de første cykelgader blev indført som forsøgsordning i Strasbourg i 2017. Der er siden 2021 kommet vejledende retningslinjer og en officiel cykelgade-tavle. Det er populært at gøre hele byer til zone med 30 km/t som hastighedsgrænse, og cykelgaden bliver ofte etableret i forbindelse med denne type projekter. Cykelgader spredte sig hurtigt – især i perioden under og efter COVID19-pandemien. Der er etableret cykelgader i Rennes, Bordeaux, Grenoble, Dijon, Lille, Caen, Tarbes, Mulhouse og Pontarlier.



Figur 6.63: Den officielle Velorue-tavle indført i 2021.

6.6.2 Lov- og regelgrundlag

En ændring af færdselsloven fra 2015 har muliggjort cykelgader, da cyklister ikke længere skal holde til højre, hvis en anden bane er angivet. Efter ændringen behøver cyklister ikke holde til højre, hvis gaden har en indretning, som angiver en anden bane, eller hvis der er parkering på gaden.

Færdselsloven muliggør dog stadig ikke, at cyklister på cykelgader kan cykle side om side.

Cykelgaden er ikke beskrevet i de franske vejregler (le code de la route). Offentlige myndigheder kan derfor selv indrette gaden, som de ønsker, da retningslinjerne er vejledende. I praksis lader de fleste kommuner eller metropoler deres cykelgadeprojekter kontrollere af Cerema (videnscenter inden for byplanlægning) for at få deres syn på trafiksikkerhed og design. Der er ingen umiddelbare planer om at optage cykelgaden i vejreglerne.

6.6.3 Hvornår etableres cykelgader?

Cykelgader bruges til at opbygge cykelnetværk på tværs af byen. Ikke alle franske cykelgader er lige vellykkede, og der er derfor en del debat ift. vejbelægning og gadeudformning. Mange cykelgader bliver blandt andet kritiseret for, at der alene er sat en tavle op, uden at der er etableret egentlige infrastrukturelle forbedringer for cyklister. (Kilde: interview med Vélo-Cité).



Figur 6.74: Cykelgade på Rue Maréchal Foch i Tarbes fra 2021. Der er på gaden opsat cykelgade-tavler, men derudover er der ingen ændringer i udformningen af gaden. Hastighedsgrænsen er således stadig 50 km/t. (Foto: La Semaine des Pyrenees, 2021).



Figur 6.85: Cykelgade i Strasbourg med sharrows som vejafmærkning. (Foto: Weelz, 2017).

Det anbefales, at cykelgader har mindst 500 cykler om dagen, ideelt set flere cykler end biler og højst 1.000 biler om dagen. Cykelgaden bør være en integreret del af et cykelnetværk, som også kan bestå af gader med cykelstier og andre cykelgader. (Kilde: interview med Cerema).



For at fungere skal cykelgaden ikke være en transitroute eller en genvej for motorkøretøjer, og skiftende ensretninger for biltrafikken bruges ofte til trafikal fredeliggørelse af cykelgader. Hvor der indføres cykelgader, bliver der derfor ofte udarbejdet nye trafikplaner. Eksempelvis skifter Rue Dandicolle i Bordeaux ensretning 4 gange på en kilometer. (Kilde: interview med Cerema og Bordeaux Métropole).

Cykelgader anbefales ikke på gader med bustrafik, da det vurderes, at blandingen af cykler og busser ikke er tryk og sikker. Det er observeret, at busser især kan være en hindring for mindre erfarne cyklister, da de ikke føler sig trygge ved at skulle dele vejbane med store køretøjer.

Følgende gader anbefales som de mest egnede til implementering af cykelgader:

- Gader, hvis placering i vejnetværket er vigtig for byens cykelstinetværk, men hvis bredde ikke tillader anlæg af cykelstier.
- Gader i boligkvarterer.
- Separate lokalbaner på brede boulevarder. (Kilde: Cerema, 2021).



Figur 6.16: Cykelgade på Cours Jean-Jaurés i Grenoble. (Foto: Urbanisme cyclable, 2023).

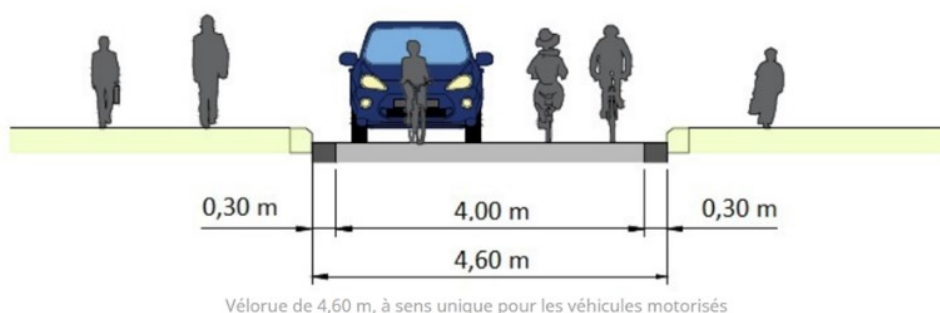
6.6.4 Udformning

De nationale retningslinjer omfatter følgende anbefalinger for udformning af cykelgader:

- Gaden bør have en hastighedsgrænse på 30 km/t.
- Gaden bør have et særlig visuelt udtryk.
- Gaden bør have fortove for at forhindre, at fodgængere benytter vejbanen.
- Gaden bør være bred nok til, at cyklister kan overhales.



- Anbefalede mål for vejbanen på ensrettede cykelgader er 4,5-4,8 m, dog 3,6-4,5 m ved meget begrænset biltrafik. Denne bredde tillader sameksistens mellem biler og cykler, samt at motorkøretøjer overhaler cykler med tilstrækkelig afstand.
- Reduktion af parkering f.eks. ved at flytte eksisterende parkering til nærliggende gader. I tilfælde af fortsat parkering i cykelgaden bør der sikres en 50 cm bred kantbane for at begrænse risikoen for ulykker med cyklister ifm. åbningen af bildøre.
- Gaden bør indrettes, så den tilskynder cyklister til at placere sig i midten af vejbanen. Dertil kan smalle kantbaner i vejsiden på maks. 40 cm bruges. Kantbanerne bør ikke være så brede, at cyklisterne opfatter dem som cykelbaner. (Kilde: Cerema, 2021).



Figur 6.17: Anbefalet vejudformning af ensrettet cykelgade fra Cerema. (Kilde: Cerema, 2021).



Figur 6.18: Til venstre Rue Dandicolle i Bordeaux, som angiveligt er den mest vellykkede cykelgade i Frankrig. Cyklisten på billedet har fejlagtigt placeret sig på kantbanen. Bordeaux Metropole angiver at have lært heraf og vil i fremtiden gøre kantbanerne smallere (Kilde: Kremers, 2020). Til højre tavle, hvor tekstboble fra bilen lyder "På denne gade holder jeg mig bag cyklisterne". (Foto: Rambøll, 2024).



6.6.5 Erfaringer og debat

Cykelgade-tavlen bliver kritiseret for ikke at inkludere teksten "velorue", hvilket angiveligt besværliggør forståelsen og udbredelsen af konceptet. (Kilde: interview med Hans Kremers).

Der er i Frankrig en del debat om den rigtige vejbredde på en cykelgade. På grund af kravet om afstand ved overhaling er cykelgaden i princippet overflødig på gader, der er smallere end 4 m, da bilerne alligevel er nødt til at blive bag cyklerne.

Fra Cerema anbefales det, at det tillades, at biler overhaler cykler, da cyklister generelt foretrækker at blive overhalet af motorkøretøjer frem for at opleve, at bilerne presser dem bagfra. På mange cykelgader i Frankrig skiltes med tavler med ordlyden "*På denne gade bliver jeg bag cyklisten*", selvom formålet egentlig er, at biler skal kunne overhale cykler. (Kilde: interview med Hans Kremers).



6.7 Sverige

6.7.1 Overblik

Cykelgader er ikke særligt udbredte i Sverige, hvorfor der også kun findes få erfaringer og ikke en egentlig praksis. Trafikverket, som er Sveriges pendant til Vejdirektoratet, afventer flere erfaringer med konceptet, inden de vil lave retningslinjer på området.

Der er endnu ikke lavet mange cykelgader i Sverige, fordi planlæggerne mener, at retningslinjerne ikke er tilstrækkeligt tydelige. I dag findes cykelgader i bl.a. Göteborg, Linköping, Varberg, Helsingborg og Malmö, men flere kommuner har planer om at etablere cykelgader i den nærmeste fremtid. (SWECO, 2023).



Figur 6.19: Cykelgade i Helsingborg med midtervulst. (Foto: Göteborgs Stad, 2023).

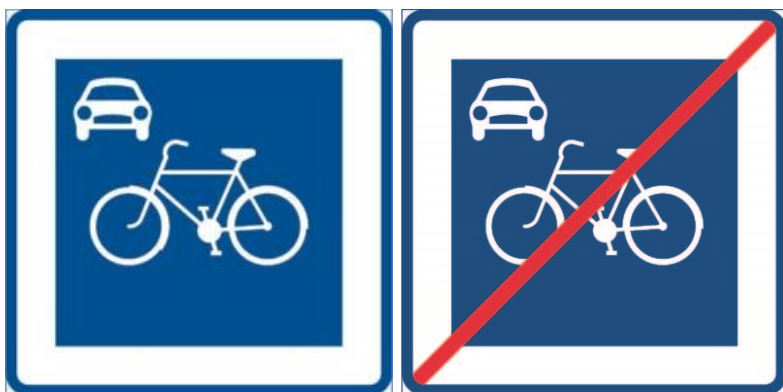
6.7.2 Lov- og regelgrundlag

Cykelgaden blev indført i den svenske færdselslov i 2020 med følgende tilhørende regler:

- Trafikken må køre med en maksimal hastighed på 30 km/t.
- Parkering er ikke tilladt uden for udpegede båse.
- Motorkøretøjer skal underordne sig cykeltrafikken. Dette fortolkes af kommuner som, at bilister ikke må overhale cyklister, men lovteksten er ikke entydig på området.
- Cykelgader kan afmærkes både i byerne og på vigtige cykelruter uden for byerne.

Der er ingen anbefalinger og retningslinjer for, hvordan cykelgader skal anvendes og udformes.

I et interview med Cykelcentrum, som er en pendant til det danske cykelvidenscenter, blev det nævnt, at det ikke lader til, at det er nødvendigt at foretage fysiske ombygninger ud over at opsætte tavler. (Kilde: interview med Cykelcentrum).



Figur 6.9: Cykelgade-tavlen i Sverige indført i 2020.

6.7.3 Skiltning og udformning

Flere svenske kommuner sætter spørgsmålstejn ved, hvor intuitiv cykelgade-tavlen er at forstå for trafikanter. Det skyldes blandt andet, at "cykelgata" ikke står på tavlen, som udelukkende er et piktogram.

Der er i Sverige krav om, at cykelgaden skal skiltes med start og ophør ved hver enkel sidevej. Dette opfattes af kommuner som besværligt, unødvendigt, dyrt og forvirrende i gadebilledet. Visse kommuner undgår derfor bevidst at opsætte cykelgade-tavlen på gader, selvom man ønsker, at de skal have en cykelgade-funktion.

Göteborg Stad har af den grund valgt at udvikle "cykelfartsgata" som eget koncept, da kommunen så ikke behøver at leve op til skiltningskravet. (Kilde: interview Göteborgs stad).

"Cykelfartsgata" bliver i Göteborg bl.a. etableret på brede gader med sporvogne og har til formål at skabe bedre forhold for cyklister på vejbanerne langs sporvognene. På sådanne gader er der ofte pladsmangel, og det kan være svært at finde plads til gode cykelstier. "Cykelfartsgata" er derfor et alternativ hertil.

Malmö eksperimenterer en del med cykelgadekonceptet og har offentliggjort et studie med forslag til retningslinjer for cykelgader. (Kilde: AFRY, 2020).



7. Europæiske cykelgader – en oversigt

Tabellen præsenterer en række karakteristika for cykelgaderne i de seks undersøgte lande. Der er tale om en forenkling, og uddybende oplysninger kan findes for hvert land i rapporten.

Parentes: Oplysningen fremgår ikke direkte af data, men kan udledes af sammenhængen.

- : Ingen oplysninger.

							
		Danmark	Neder-landene	Belgien	Tyskland	Frankrig	Sverige
		Cykelgade	Fietsstraat	Fietszone/ zone cyclable	Fahrrad- strasse	Velorue	Cykelgata
Historik	Årstal for første cykelgader	2014	1996	2011	1980	2017	2010
	Årstal for retningslinjer	2024	2005	2020	2017	2021	-
	Beskrevet i vejregler	2016	-	2012	1997	-	2020
	Årstal for officielt skilt	2016	-	2012	1997	-	2020
	Antal cykelgader	~ 50	~ 1.000	~ 500	~ 2.000	~ 50	~ 20
Lovkrav	Hastighed i cykelgade er 30 km/t	ja	(nej)	ja	ja	nej	ja
	Bil må overhale cykel	ja	nej	nej	ja	nej	ja
	I princippet kun cyklister tilladt (andre kan tillades med undertavler)	ja	ja	nej	ja	ja	(ja)
	To cyklister side om side tilladt	ja*	nej	ja	ja	nej	(nej)
	Vigepligt fra sidegader	nej	nej	nej	nej	nej	nej
	Bilparkering kun i båse	ja	nej	nej	nej	nej	ja
Natio-nale anbe-falinger	Kollektiv trafik på cykelgader	Ja	nej	nej	nej	nej	-
	ÅDT bil / retning	Ingen anb.	< 1.250	500	cykler > biler	< 1.000	-
	Forhold cykler:biler	Ingen anb.	cykler > biler (ÅDT 1000)	cykler > biler (ÅDT 500)	cykler > biler	cykler > biler (ÅDT 500)	-
	Bredde én vejbane	Ingen anb.	3,60 - 4,80	4+	4+	3,60 - 4,80	-
	Bredde to vejbaner	Ingen anb.	4,50 - 7,30	4,50 - 4,80	-	4,50 - 7,30	-
	Midtervulst	Ingen anb.	ja	ja	ja	ja	-
	Rød overflade	Ingen anb.	ja	ja	ja	ja	-
	Cykelsymboler på vejbane	nej	(nej)	(ja)	(ja)	(ja)	-

*) Iht. Færdselsloven må to cyklister køre ved siden af hinanden, hvis dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe.



8. Kilder

8.1 Danmark

Love, bekendtgørelser og vejregler

- Bekendtgørelse af færdselsloven, LBK nr 1312 af 26/11/2024
- Bekendtgørelse om vejafmærkning, BEK nr 425 af 13/04/2023
- Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, BEK nr 426 af 13/04/2023
- Vejregelhåndbog Færdselstavler, Oplysningstavler, juni 2022
- Vejregelhåndbog Tværprofiler, maj 2024

Cykelgader i danske kommuner

- Odense: Kommunens hjemmeside om cykelgader
- Odense: Evaluering af Rødegårdsvej, maj 2017
- Aarhus: Hvad er en cykelgade? Fra kommunens hjemmeside
- Holbæk: Cykelgade i Holbæk – sikker og tryk forbindelse for 700 cyklister, Trafik & Veje, december 2022
- København: Cykelgader i København | Københavns Kommune
- København: Evaluering af cykelgade i Nordre Frihavsgade
- København: Evaluering af cykelgade i Vendersgade
- København: Cykelfokus 2024
- Transportministeriet: Notat om Transportministeriets afgørelse i tvistsagen mellem
- Københavns Kommune og Københavns Politi om etablering af cykelgade på Nordre Frihavsgade
- Vejle: Kommunens informationsvideo
- Vejle: Evaluering til Supercykelstipuljen, 2018

Tidsskriftartikler og lignende

- Pablo Celis: Cykelgader, nu også i Danmark, Trafik & Veje, juni/juli 2012
- Lasse Dahl: Er cykelgader vejen frem? Trafik & Veje, maj 2023
- Troels Andersen: Cykelgader i Idékatalog for cykeltrafik (ikke dateret)
- Christian Grunert Rantorp: Planlæggere om københavnsk projekt: Kald det ikke en cykelgade | MobilityTech (PRO), 2021
- Teun Uijtendewilligen, Gert Jan Wijnhuizen & Matin Nabavi Niaki: Assessing the safety of international examples of bicycle streets to identify important design elements—an expert judgement, Traffic Safety Research 2024

8.2 Nederlandene

- Fietsstraten in hoofdfietsroutes (Cykelgader i hovedcykelruter), CROW 2005
- Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom (CROWs anbefalinger til cykelgader i by-område), CROW 2019
- Een fietsstraat met subsidie (En cykelgade med tilskud), CROW 2022
- Fietsstraten (Cykelgader), Schaarbek 2022



8.3 Belgien

- Rapport Fietsstraten en Fietszones (Rapport om cykelgader og cykelgadezoner), Fietsberaad Vlaanderen 2021A
Webinar "Fietsstraten en Fietszones" (Webinar om cykelgader og cykelgadezoner), Fietsberaad Vlaanderen 2021B (Webinar på flamsk)
- Fietsstraten in Europa: wat leren we uit de praktijk? (Cykelgader i Europa: Hvad kan vi lære?), Fietsberaad Vlaanderen 2023A
- De opmars van fietsstraten in Vlaanderen: 221 gemeenten hebben een of meerdere fietsstraten (Udviklingen af cykelgader i Flandern: 221 kommuner har en eller flere cykelgader), Fietsberaad Vlaanderen 2023B
- Fietsrapport: goede punten voor het Leuvens fietsbeleid (Cykelrapport: gode karakterer til Leuvens cykelpolitik), Leuven Pers 2022
- Fietsplan Gent: in 1-2-3 naar je bestemming (Cykelplan Gent: 1-2-3 til dit mål), Gent 2024
- Departement Mobiliteit & Openbare Werken, 2023)

8.4 Tyskland

- Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (Cykelgader – praktisk vejledning), DIFU 2021
- Ende der Fahrradstraßen in Südstadt und Bult (Slut med cykelgader i Sydbyen og Bult), Hannover-sche Allgemeine 2023
- Änderungen an der Bremerhavener Fahrradstraße (Ændringer i Bremerhavens cykelgade), Nord 24 2023
- Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen (Sikkerhedsvurdering af cykelgader og modstrømscykling), UDV 2016

8.5 Frankrig

- Tarbes lance l'opération "Vélorue" (Tarbes indleder operation "Cykelgade"), La Semaine des Pyrénées 2021
- Quatre ans après, ça coince toujours sur la vélorue (Fire år efter, stadig flaskehals på cykelgaden), Le bien public 2023
- Strasbourg, la première vélorue de France inaugurée (Strasbourg, indvielse af den første cykelgade i Frankrig), Weelz 2017
- Concevoir sa vélorue: pour des cyclistes en nombre dans une circulation apaisée (Planlæg din cykelgade: mange cyklister i fredelig trafik), Cerema 2021
- La vélorue (Cykelgaden), Urbanisme cyclable 2023

8.6 Sverige

- Skyltfonden – Cykelgators utformning, SWECO 2023
- Cykelgator i Malmö, Koncept- och potentialstudie för Malmös framtida cykelgator, AFRY 2019
- Cykelgator – vilka möjligheter och utmaningar sätter lagtexten? Webinar, Svenska Cykelstäder 2021
- Kunskapsunderlag – cykelgator i Göteborg, Göteborgs Stad 2023



8.7 Oversigt over interviewede personer

8.7.1 Danmark

Kommune/interessent	Interviewperson(er)
Odense	Stefan Grabow Johansen
Aarhus	Morten Skou Nikolajsen
København	Jakob Stenbæk Madsen
Vejle	Majken Kobbegaard Andersen
Holbæk	Andreas Willer Jørgensen og Lars Brandt Christensen
Esbjerg	Henrik Bützau Hasling og Lars Finn Jensen
Cyklistforbundet	Emil Maj Christensen
Københavns Politi	Jørn Linné

8.7.2 Europa

Land/term for cykelgade	Stat	Kommune	Cykelvidenscenter/ Cyklistforbund
Belgien Fietszone/zone cyclable	Yves De Beleyr, Agentschap wegen en verkeer	Fabian van de Velde, Gemeente Gent	Inge Caers, Fietsberaad Vlaanderen
Tyskland Fahrradstrasse	Maike Breitzke, Be- hörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg	Philip Oeinck + Kata- rina Thomalla, Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster	Tobias Klein, DIFU
Nederlandene Fietsstraat	Robert Hulshof, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Herbert Tiemens, Gemeente Utrecht	Teun Uijtdewilligen, SWOV
Sverige Cykelgata/cykelfartsgata	Patrik Wirsenius, Trafikverket	Malin Månsson, Göteborg	Anna Niska, Cykelcentrum
Frankrig Velorue	Radoine Dik + Syl- vain Gerard + Didier Caudoux, Ministère de la Transition éco- logique et de la Co- hésion des territoires	Kenny Hallard + Claire Schreiber, Bor- deaux Métropole	Flavien Lopez, Cerema Benoit Gilliot, Vélo-Cité Hans Kremers, DeVELOp- pement



8.8 Spørgeguide

Nedenfor vises den generiske spørgeguide. Nogle af de angivne spørgsmål blev udeladt, afhængig af hvem der blev interviewet. Spørgeguiden blev primært brugt som "huskeseddel" for at sikre, at alle emner blev berørt i interviewene.

Baggrund	Baggrunden for studiet forklares igen (opfølgning på den telefoniske aftale). Hvis det er et Teams-interview, indhentes tilladelse til at optage til internt brug.
Interviewpersonens titel og rolle	Hvad er din titel? Hvad er din rolle hos xx i forhold til cykelgader?
Cykelgaders historik	Hvornår fik xx den første cykelgade? (<i>Spørgsmål til danske kommuner</i>). Hvor og hvornår? Hvis der er flere cykelgader, hvad er historikken?
	Hvad var baggrunden for etablering af de første cykelgader?
	Informerede I om cykelgadens funktion, hvis ja, hvordan?
Cykelgaders funktion og rolle	Hvad er cykelgaders primære funktion i xx?
	Hvordan passer cykelgader ind i det overordnede gadehierarki?
	Hvad er vejreglerne/lovgivningen for cykelgader?
	Matcher lovgivningen formålet med cykelgaderne?
	Hvordan skiltes cykelgader?
	Har I en praksis for den fysiske udformning af cykelgader?
	Hvordan håndhæves lovgivningen?
	Hvad er det lokale politis rolle i forbindelse med cykelgader?
	Hvad er fordelene ved cykelgader?
	Hvad er ulemperne ved cykelgader?
Cykelgaders effekt	Hvilke effekter har I set siden indførelsen af cykelgader? Positive? Negative? Har I nogen rapporter eller lign, I kan dele, der dokumenter effekterne?
	Hvad er oplevelsen af cykelgader? Bilister? Cyklister? Fodgængere? Har I nogen evalueringer, I kan dele?
	Er der uheld og konflikter i cykelgader? I så fald hvilke?
Mere information	<i>Ikke i Danmark</i> Hvad er udviklingen i forhold til cykelgader i xx? Hvor udbredt er det i xx?
	Rapporter/personer, du kan anbefale at kigge på/snakke med?