

# Supercykelstier - Navnet fra helvede

Signe Nielsen & Vergil Ryel Brandi

Den første supercykelsti i Danmark blev indviet i Albertslund i 2012. Siden da er antallet af supercykelstier steget markant i Region Hovedstaden. Sidenhen har supercykelstierne spredt sig rundt i Danmark, hvilket bl.a. har resulteret i Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland. Men har supercykelstierne et potentiale i Region Midtjylland? Dette forsøger vi at belyse i rapporten Supercykelstier – navnet fra helvede, hvor emner som samarbejdsstruktur, planlægningsproces og infrastruktur undersøges. I projektet anlægges vi en proaktiv vinkel, hvor vi undersøger planlægningen af supercykelstierne for at sikre, at det fremtidige samarbejde bliver endnu bedre, end det er på nuværende tidspunkt.

## Supercykelstier i Midtjylland

- Der er etableret 3 supercykelstiruter, 3 er under udvikling, og i alt er 27 planlagt.
- Supercykelstisamarbejdet består af 12 kommuner.
- Samarbejdet er organiseret gennem en politisk følgegruppe, en styregruppe og et projektnetværk.



(Signe Møller Strandvig, E-mail, 16.5.2025)

## Midtjylland vs Hovedstaden

Midtjylland er på nuværende tidspunkt i gang med at udbygge og planlægge et supercykelstinetværk, mens Hovedstaden allerede har et større, udbygget netværk. Supercykelstiruterne i Region Midtjylland henvender sig både til rekreative cyklister og pendlere. Det adskiller sig fra Hovedstaden, hvor supercykelstierne primært er tiltænkt pendlere, da de skal bidrage til at løse trængselsproblemerne.

Supercykelstiruterne anvendes til at skabe sammenhængende cykelinfrastruktur på tværs af kommunegrænser. De bruges dermed som et planlægningsredskab i kommunerne til udvikling af cykelruter. Infrastrukturen, som supercykelstiruterne skal strække sig over, bygger på en række anbefalinger, som samarbejdet har opstillet. Anbefalingerne omhandler bl.a. bredde, belysning og servicetiltag. Det er observeret, at infrastrukturen på Horsens-Hedensted-ruten flere steder ikke lever op til anbefalingerne – selvom disse anbefalinger i forvejen er sat lavere end dem, der kendes fra Hovedstaden. Ligeledes er det blevet observeret, at Frederikssundruten i Hovedstaden heller ikke lever op til sine egne opstillede anbefalinger.

Befolkningstætheden adskiller de to områder, da den spiller en rolle i forhold til økonomien. Kommunerne i Region Hovedstaden har en højere befolkningstæthed, hvilket betyder, at de har større skatteindtægter og dermed et større økonomisk råderum.

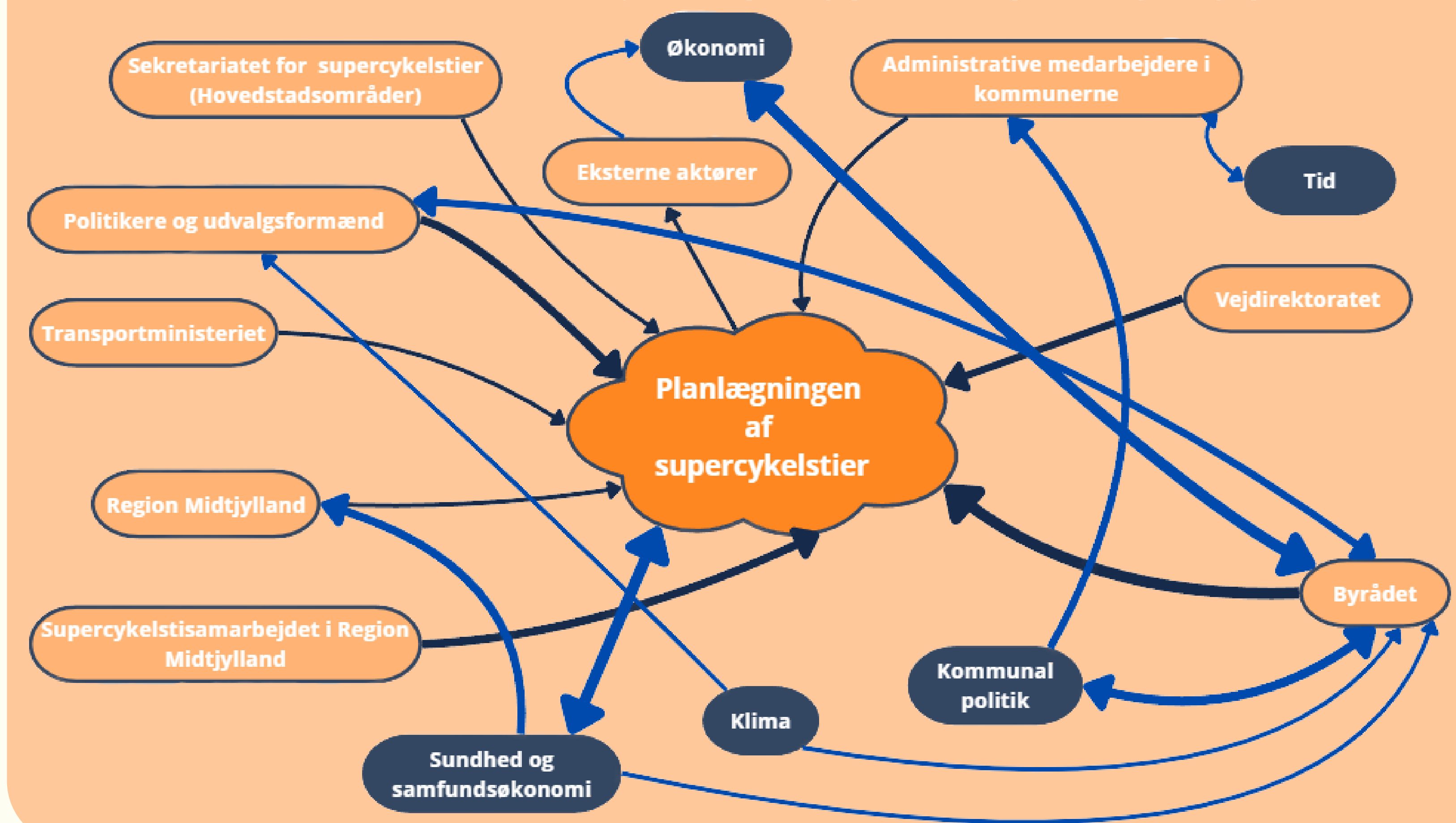
## Har du overvejet?

- Hvordan vil du definere en supercykelsti?
- Er konceptet en metode til planlægning af regionale cykelruter, en form for infrastruktur eller begge dele?
- Vil du være villig til at pendle 20-40 km på cykel?
- Hvad skal der til, for at du ville vælge cyklen som transportmiddel i hverdagen?
- Hvordan ser du supercykelstiens fremtid uden for Region Hovedstaden?



## En kringlet affærde

I forbindelse med planlægningen af supercykelstierne er der en række aktører, som enten påvirker projekterne eller har en interesse i dem. Derudover er der en række faktorer, som har indflydelse på og påvirker planlægningsprocessen.



## Fire trin til et bedre koncept

- Trin 1: Mindre central styring og en mere rationel planlægningstilgang
- Trin 2: Øget inddragelse af eksterne aktører
- Trin 3: Opsætning og efterlevelse af en række anbefalinger for infrastrukturen
- Trin 4: Differentiering mellem by og land

### Klassificering af cykelstier i byen

Overholder anbefalinger fra sekretariatet god: belægning, belysning, brede, servicetiltag mv..



### Klassificering af cykelstier i landområder

Mere lempelige med anbefalinger fra sekretariatet

